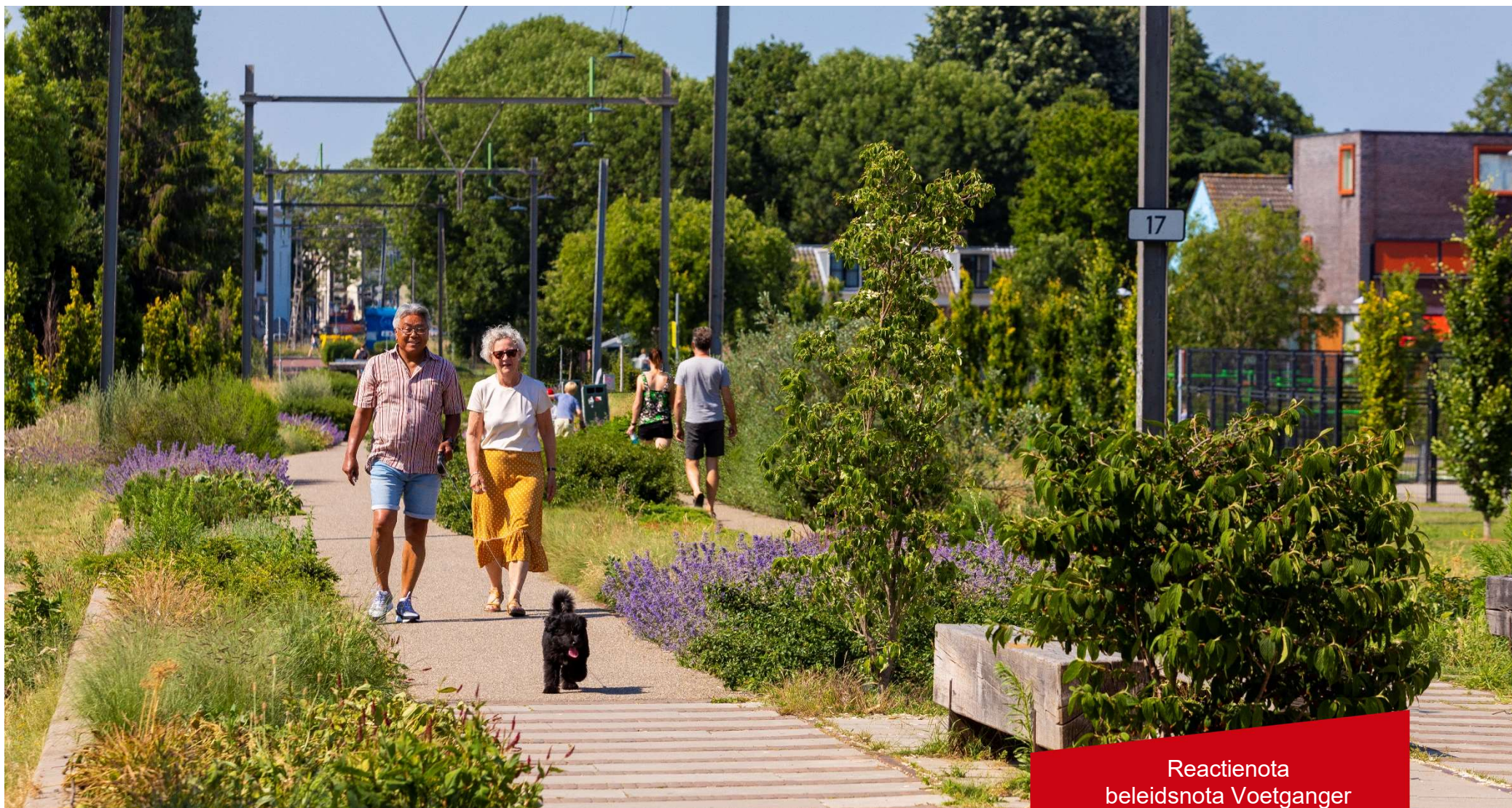


Reactienota beleidsnota Voetganger



Reactienota
beleidsnota Voetganger

[Utrecht.nl](https://www.utrecht.nl)

Colofon

Projectgroep

Projectteam Voetganger

Projectmanagement

Birgit Cannegieter

Opdrachtgever

Adriaan van Doorn

Versiedatum

19 December 2025

Fotografie

Juri Hiensch

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Doel reactienota	4
1.2	Opbouw reactienota	4
1.3	Inspraak en participatieproces.....	4
1.4	Inspraakreacties	5
1.5	Wijze van beoordelen van de inspraakreacties.....	5
1.6	Aanpassing van ontwerp-beleidsnota Voetganger	5
1.7	Wijze van vaststelling.....	6
2	Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen.....	7
2.1	Maatvoering loopruimte in samenhang met groen, objecten en geparkeerde fietsen	7
2.2	Toegankelijkheid	7
2.3	Verblijven en voorzieningen in de openbare ruimte	8
2.4	Handhaving van geparkeerde fietsen en auto's	9
2.5	Ontwerpoplossingen: doorvertaling naar ontwerpprincipes en bouwstenen	9
2.6	Uitwerken (stadsbreed) voetgangersnetwerk	10
3	Aanpassingen op de ontwerp-beleidsnota Voetganger	11
	Bijlage 1 Inspraakreacties en beantwoording.....	20

1 Inleiding

1.1 Doel reactienota

Van 18 oktober 2025 tot 28 november 2025 was er gelegenheid voor mensen om hun mening te geven over de ontwerp-beleidsnota Voetganger. Gedurende deze periode van zes weken kon iedereen reageren door een inspraakreactie (zienswijze) bij de gemeente in te dienen.

Op 12 november hebben we een informatieavond georganiseerd, waar de hoofdlijn van de beleidsnota Voetganger is toegelicht en deelnemers vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels tijdens de bijeenkomst beantwoord en waar nodig hebben we naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Inspraak is - naast dat het ook wettelijk verplicht is - noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden bewoners in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen de plannen beter.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners en belangenorganisaties opgenomen en beantwoord.

Vervolgens wordt de nota met daarbij de reactienota door het college van B&W aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorgelegd.

1.2 Opbouw reactienota

In het volgende gedeelte van hoofdstuk 1 krijgt volgt een beknopte uitleg over het participatieproces, de belangrijkste thema's uit de inspraakreacties, hoe we deze hebben beoordeeld en wat de volgende stappen zijn voor de vaststelling van de plannen.

In hoofdstuk 2 beginnen we met een samenvatting van enkele onderwerpen die aan bod zijn gekomen en lichten op hoofdlijnen toe hoe we hierop hebben gereageerd.

In hoofdstuk 3 tonen we een overzicht van de verbeteringen of wijzigingen die in de beleidsnota Voetganger zijn doorgevoerd naar aanleiding van de inspraakreacties of ambtelijke reacties op de Ontwerpnota.

In bijlage 1 (2-kolommenstuk) van deze reactienota vindt u een overzicht van alle inspraakreacties en onze antwoorden daarop.

1.3 Inspraak en participatieproces

Om te komen tot de beleidsnota Voetganger in Utrecht is er volgens de Utrechtse participatieleidraad bij het opstellen participatie uitgevoerd. We hebben gekozen voor de samenwerkingsvorm 'peilen' om ideeën op te halen en wensen, ervaringen en behoeften uit de stad mee te kunnen nemen in de beleidsnota Voetganger. De beleidsnota is een verdere concretisering van bestaand beleid (o.a. Mobiliteitsplan 2040). Er is geen aanleiding of bestuurlijke ruimte om bestaand beleid ter discussie te stellen. Met de input vanuit de stad, belangenbehartigers en andere stakeholders hebben we:

- Kennis en ervaringen van mensen uit de stad toegevoegd aan onze professionele kennis.
- De beleidsmatige keuzes voor de voetganger getoetst en verrijkt met nieuwe inzichten.

We hebben in het kader van Samen Stad Maken de volgende activiteiten uitgevoerd:

Activiteiten	
Wandeling Gezondheidsfestival Zuilen	In april 2024 spraken we op het Gezondheidsfestival in het Julianapark in Zuilen met bewoners. Tijdens een wandeling vroegen we hen wat ze opvalt of wat ze in hun directe woonomgeving nodig hebben om (vaker) een ommetje te maken.
Wandeling Gezondheidsfestival Zuilen	In april 2024 spraken we op het Gezondheidsfestival in het Julianapark in Zuilen met bewoners. Tijdens een wandeling vroegen we hen wat ze opvalt of wat ze in hun directe woonomgeving nodig hebben om (vaker) een ommetje te maken
Bijeenkomst Stakeholders / Belangenorganisaties	In mei 2024 organiseerden we een bijeenkomst voor externe stakeholders en belangenorganisaties waaronder Solgu, Sociaal Vitaal in Kleur, Wandelnet, Voetgangersvereniging Utrecht Oost, SportUtrecht, U op leeftijd en een aantal actieve bewoners.
Bijeenkomst gemeenten en provincies	In mei 2024 hebben we een bijeenkomst georganiseerd voor gemeenten en provincies die bezig zijn met voetgangersbeleid of dit al hebben vastgesteld. We hebben ze keuzes en dilemma's over de voetgangersruimte voorgelegd. Doel van deze bijeenkomst was het toetsen en verder aanscherpen van de keuzes die we maken in de beleidsnota.
Gesprekken in 5 wijken	In juni 2024 gingen we met de Utrecht-bakfiets de wijken in: we hebben de bakfiets in 5 wijken (Tolsteeg, Hoograven, Rivierenwijk, Ondiep, Zuilen) neergezet bij een winkelcentrum, zorgcomplex of speeltuin. Vanaf daar liepen we met mensen die we op straat tegen kwamen. We vroegen ze waar ze meestal naar toe lopen, wat ze fijn vinden aan lopen in Utrecht, wat ze missen of nodig hebben. In totaal hebben we 84 mensen gesproken.
Walk-alongs	In juni 2024 organiseerden we 4 'Walk-alongs' met (vertegenwoordigers van) gebruikers van de voetgangersruimte: met ouderen, Solgu, mensen die bij revalidatiecentrum de Hoogstraat verbleven en een groep vrouwen

	met een migratieachtergrond om hun specifieke eisen/wensen aan de voetgangersruimte mee te geven.
Afstemmen concept-beleidsnota en gebruikersgroepen	In november 2024 hebben we de concept-beleidsnota en in het bijzonder de omschrijving van de 'Gebruikers van de voetgangersruimte' afgestemd met de stakeholders die we in mei 2024 gesproken hebben en specifieke vertegenwoordigers van gebruikersgroepen (zoals Solgu, Voetgangersvereniging Utrecht Oost, Wandelnet, actieve bewoners).

De inbreng en uitkomsten uit de participatieronden hebben we vastgelegd in het [participatieverslag](#) en gebruikt om deze nota vorm te geven.

Sinds 18 oktober 2025 is de ontwerp-Beleidsnota Voetganger online te vinden op de website van de gemeente Utrecht. Tot 28 november 2025 konden zienswijzen worden ingediend.

1.4 **Inspraakreacties**

Er zijn in totaal 17 inspraakreacties/zienswijzen ingediend. Het gaat om inspraakreacties van bewoners en belangenorganisaties.

1.5 **Wijze van beoordelen van de inspraakreacties**

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is bestudeerd, om te bezien of de reactie aanleiding biedt om de ontwerp-beleidsnota aan te passen.

Doel is dat de zienswijzen en de wijze van beantwoording kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt over de beleidsnota Voetganger in Utrecht. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3.

1.6 **Aanpassing van ontwerp-beleidsnota Voetganger**

Naar aanleiding van de inspraakreacties en aanvullende ambtelijke opmerkingen heeft de gemeente de beleidsnota Voetganger op

meerdere punten aangepast of verduidelijkt. In hoofdstuk 3 zijn de aanpassingen ten opzichte van de ontwerp-beleidsnota weergegeven.

1.7 Wijze van vaststelling

De beleidsnota Voetganger wordt vastgesteld door de raad. Het college van B&W legt de definitieve versie van de nota voor aan de gemeenteraad ter besluitvorming.

Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, kan het voorstel van het college besproken worden in de raadscommissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. Ook kan de raad besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin ze zich breder laat informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen. Na vaststelling wordt de beleidsnota Voetganger toegevoegd aan de omgevingsvisie Utrecht.

2 Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen

In de inspraakreacties komt een aantal thema's vaker voor waarover de insprekers zich zorgen maken en waarvan zij vinden dat dit aangepast of aangescherpt moeten worden in de beleidsnota. Dit hoofdstuk licht een aantal veel voorkomende thema's in de zienswijzen uit. Per thema geven we een beknopte samenvatting van de reacties, ons antwoord en is aangegeven of de reacties hebben geleid tot aanpassingen in de beleidsnota. Alle doorgevoerde wijzigingen zijn zichtbaar in hoofdstuk 3. In bijlage 1 (2-kolommenstuk) zijn alle inspraakreacties terug te lezen en is per vraag of opmerking van iedere inspreker een antwoord gegeven.

2.1 Maatvoering loopruimte in samenhang met groen, objecten en geparkeerde fietsen

Reacties

Een aantal reacties gaat over de breedte van de vrije doorloopruimte. Insprekers vragen zich af of de vrije doorloopbreedte smaller kan zodat meer ruimte is voor groen, terwijl andere insprekers zich zorgen maken over te smalle vrije doorloopruimte omdat er objecten of geparkeerde fietsen en auto's op de stoep staan.

Antwoord

We hebben behoefte aan eenduidigheid in de breedtemaat voor de vrije doorloopruimte. Die is in het huidige Handboek Openbare Ruimte (HOR) niet eenduidig gedefinieerd. We hebben de maat van 2.20 meter zorgvuldig, in afstemming met andere thema's zoals groen, gekozen. Hiermee borgen we toegankelijkheid én samen lopen. Maar ook ruimte voor groen. De beleidsnota presenteert voorbeelden en situaties waarin we gemotiveerd van deze breedtemaat kunnen afwijken en een stappenplan om voetgangersruimte op die plekken vorm te geven. Dit komt bijvoorbeeld van pas als er onvoldoende ruimte is in de bestaande stad, zie hoofdstuk 5. We hanteren waar nodig een afwijkende breedtemaat bij de combinatie met groen (2.00 meter). Om toegankelijkheid te borgen – ook als er een geparkeerde fiets aan een lantaarnpaal staat – verruimen we de vrije doorloopruimte bij een puntvernauwing naar 1.30 meter (was 0.90 meter).

Op verschillende plekken in de bestaande stad halen we geparkeerde fietsen van de stoep door extra fietsparkeerplekken te realiseren op plekken waar eerder auto's geparkeerd stonden. Daarmee maken we vrije doorgang voor voetgangers mogelijk. In 2025 en 2026 voegen we zo 293 fietsparkeerplekken toe. Zie het programma 'Fietsparkeren in vooroorlogse buurten': [Raadsbrief Resultaten fietsparkeren vooroorlogse buurten en de binnenstad Utrecht - iBabs Publieksporaal](#)

We benoemen de relatie tussen breedtematen voor de vrije doorloopruimte en regels voor o.a. terrassen, uitstallingen, geveltuinen en andere objecten. Zoals op pagina 53 en 86 vermeld brengen we deze na vaststelling van de beleidsnota met elkaar in lijn.

Aanpassing

De inspraakreacties over maatvoering leiden niet tot inhoudelijke aanpassingen in de beleidsnota.

2.2 Toegankelijkheid

Reacties

Uit de reacties blijkt dat toegankelijkheid van de stad, met een voetgangersruimte die ook begaanbaar is voor mensen met een beperking, duidelijk onderdeel is van de beleidsnota. Insprekers waarderen dat expliciet wordt benoemd wat mensen met een beperking nodig hebben. Tegelijk is de wens om het begrip 'toegankelijkheid', het meten van de toegankelijkheid van de stad en het begrip 'Design for All' nog concreter op te nemen in de beleidsnota.

Antwoord

We zijn blij dat de beleidsnota laat zien dat we ruimte willen maken voor iedereen, dus ook voor gebruikers met een beperking en/of hulpmiddel, in lijn met [Uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk](#) uit 2019. In het [Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid](#) uit 2023 is beschreven dat de acties om voetgangersruimte toegankelijker te maken door team Voetganger binnen de gemeente wordt opgepakt. De beleidsnota en bijbehorende acties en projecten geven daar nu verder uitvoering aan.

We geven hiermee nu ook invulling aan diverse moties, zie pagina 9 van de beleidsnota. Verdere uitwerking volgt onder andere via het HOR.

Het principe 'Design for All' ligt ten grondslag aan de nieuwe kwaliteit voetgangersruimte op pagina 35 en de doorvertaling in uitgangspunten onder de doelstellingen in hoofdstuk B4. We hebben de behoeften van gebruikers van de voetgangersruimte, waaronder kinderen, ouderen en mensen met een beperking nadrukkelijk meegenomen, zie ook bijlage 2 pagina 112 voor de beschrijving van deze gebruikers.

We gaan onderzoeken hoe we de toegankelijkheid van (stoepen in) de stad inzichtelijk kunnen maken en welke kosten dat met zich meebrengt. De toezegging om dit te onderzoeken leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.

Aanpassing

Naar aanleiding van de reacties hebben we de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Bij de Opgave (Hoofdstuk B2) hebben we toegevoegd dat toegankelijkheid zich vertaalt in bereikbaarheid, betreedbaarheid en bruikbaarheid. Daarbij hebben we aangegeven dat dit voor een groep gebruikers ook betekent dat er op korte afstand van voorzieningen een Algemene Gehandicapte parkeerplaats moet zijn.
- Onder 'Leidende principes' op pagina 35 hebben we bij principe 1 'Toegankelijk voor iedereen' toegevoegd wat we daarmee bedoelen: Bereikbaarheid, Betreedbaarheid en Bruikbaarheid.
- We hebben de effectindicatoren bij doelstelling 3 aangepast:
 - We meten via de inwonersenquête (eens per 2 jaar) de tevredenheid van inwoners over de looproute naar de supermarkt in de buurt.
 - We meten via de Inwonersenquête (eens per 2 jaar) hoe vaak bewoners in hun buurt last hebben van obstakels op de stoep.
- We hebben voor aan aantal gebruikers van de voetgangersruimte op basis van de inspraakreacties toevoegingen gedaan in bijlage 2 van de beleidsnota. Zie voor details de aanpassingen in Hoofdstuk 3 van de reactienota hieronder.

2.3 Verblijven en voorzieningen in de openbare ruimte

Reacties

Een aantal insprekers vraagt aandacht voor voetgangersruimte als verblijfsruimte en voorzieningen die het lopen fijner en beter mogelijk maken, bijvoorbeeld voor ouderen en mensen met een beperking. Denk aan: korte looproutes vanaf Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen, bankjes/zitvoorzieningen en openbare toiletten.

Antwoord

We zien voetgangersruimte ook als ruimte waar mensen verblijven en elkaar ontmoeten. We benoemen dat op verschillende plekken in de beleidsnota. Daar horen voorzieningen bij.

Ten aanzien van openbare toiletten: De gemeente Utrecht heeft afgelopen jaren geïnvesteerd in openbare toiletvoorzieningen in het centrum en stadsparken. Op dit moment ontbreekt het aan uitvoeringsbudget en is er geen structurele dekking voor beheer en onderhoud voor nieuwe openbare toiletten.

Aanpassing

Naar aanleiding van de reacties benadrukken we verblijven in de voetgangersruimte en voorzieningen nog nadrukkelijker op de volgende plekken:

- In de inleiding bij Doelstelling 3 (pagina 21 en pagina 66)
- We benadrukken het belang van verblijfskwaliteit in centrumgebieden nog duidelijker bij de uitgangspunten voor voorzieningen op pagina 69.

2.4 Handhaving van geparkeerde fietsen en auto's

Reacties

Een aantal reacties gaat over het handhaven op bijvoorbeeld geparkeerde fietsen, auto's en ander gebruik van de ruimte die bedoeld is voor de voetganger. Insprekers stellen dat een bredere vrije doorloopruimte een goed vertrekpunt is, maar dat de ambitie niet gehaald wordt als er niet gehandhaafd wordt op gebruik.

Antwoord

We herkennen dat op de stoep geparkeerde fietsen en auto's hinderlijk zijn voor voetgangers omdat zij de loopruimte beperken. Het kan leiden tot gevaarlijke situaties of de doorgang voor voetgangers en fietsers belemmeren. Als we dat constateren kunnen we handhavend optreden. Maar niet overal in de stad: daar hebben we de mensen en middelen niet voor. Dit is en blijft een aandachtspunt.

Op een aantal plekken in de stad handhaven we op verkeerd gestalde fietsen. Hoe we dat doen kunt u teruglezen op [Brom-/Snor fietsen | Gemeente Utrecht](#). Zie ook [Verkeerd gestalde \(brom\)fietsen | gemeente Utrecht](#).

In de bestaande stad (vooorlogse wijken) voegen we zoveel mogelijk fietsparkeerplekken toe, bedoeld om de vrije doorloopruimte te borgen/beschikbaar te maken. Zie ook onder 2.1.

Aanpassing

Er zijn geen inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van de inspraakreacties over handhaving.

2.5 Ontwerpoplossingen: doorvertaling naar ontwerpprincipes en bouwstenen

Reacties

Diverse reacties vragen om ontwerpkeuzes. Insprekers vragen bijvoorbeeld om expliciet in de beleidsnota op te nemen hoe en waar we voetgangersoversteken (met zebrapaden of kanalisatiestrepen) en inritconstructies toepassen. Daarbij tonen ze diverse voorbeelden in de stad waar de oversteekbaarheid, vrije doorloopbreedte of parkeeroplossingen beter kunnen.

Antwoord

Deze beleidsnota is na vaststelling door de raad het kader voor de doorvertaling in het Handboek Openbare Ruimte. Uitgangspunten bij de doelstellingen vertalen we dan naar ontwerpprincipes en bouwstenen die toepasbaar zijn bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichting. Deze vervolgstap staat beschreven op pagina 86 van de beleidsnota.

De inhoudelijke uitwerking van oversteekvoorzieningen en locaties waar we deze toepassen gaat een stap te diep voor het niveau van een beleidsnota. Observaties, behoeften en concrete suggesties van insprekers nemen we mee in de uitwerking van uitgangspunten naar ontwerpprincipes en bouwstenen in het Handboek Openbare Ruimte.

Aanpassing

Er zijn geen inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van de inspraakreacties over handhaving.

2.6 Uitwerken (stadsbreed) voetgangersnetwerk

Reacties

Een aantal insprekers geeft aan een uitwerking van het netwerk voor voetgangers voor de stad te missen. Daarbij vragen zij extra aandacht voor de verbindingen tussen wijken, tussen stad en buitengebied (onder andere lange afstandsroutes) en voetgangersnetwerken op bedrijventerreinen.

Antwoord

We herkennen de behoefte aan een stadsbreed voetgangersnetwerk en werken dit in een vervolgstap verder uit. Deze nota is daarvoor het vertrekpunt. Anders dan voor bijvoorbeeld fietsnetwerken, openbaar vervoer of auto, beginnen we daarmee op het niveau van de wijk. Bij de voordeur waar de wandeling begint. We starten daarom in de wijken en combineren de wijknetwerken tot een stedelijk netwerk. Dit stedelijk voetgangersnetwerk leveren we op als het voetgangersnetwerk in iedere wijk duidelijk is.

Werklocaties zien we als integraal onderdeel van de stad. De uitwerking van het voetgangersnetwerk op bedrijventerreinen is onderdeel van de wijkuitwerking. Ook lange afstandswandelroutes (bestaand) en verbindingen tussen wijken en het buitengebied krijgen bij de uitwerking een plek.

Aanpassing

Naar aanleiding van de reacties hebben we de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- We benadrukken in de vervolgstappen onder 'prioritering' (pagina 87) hoe we werken aan een stadsbreed voetgangersnetwerk, waarin we ook werklocaties/bedrijventerreinen meenemen.
- We hebben een aantal toevoegingen over werklocaties, netwerken en de behoeften opgenomen onder de volgende gebruikersgroepen: '(Thuis)werkenden' en 'Ommetjesmakers' zoals beschreven in bijlage 2 'Gebruikers van de voetgangersruimte'.
- We passen het kaartbeeld op pagina 64-65 aan: hierop zijn (lange afstands)wandelroutes zichtbaar.

Tot slot leidt een aantal reacties tot kleine tekstuele wijzigingen. Hiervoor verwijzen we naar hoofdstuk 3 en de uitgebreide reactie per zienswijze in bijlage 1 van deze reactienota.

3 Aanpassingen op de ontwerp-beleidsnota Voetganger

Naar aanleiding van de inspraakreacties en aanvullende ambtelijke opmerkingen (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) heeft de gemeente de ontwerp-beleidsnota Voetganger op meerdere punten aangepast of verduidelijkt. In onderstaande tabel zijn de wijzigingen bijgehouden per onderwerp en pagina.

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatie in Reactienota
A1. Introductie, alinea 1	9	9	...We zijn niet gewend om voetgangersruimte te maken die uitnodigt tot lopen en bewegen. En we weten nog maar weinig van het loopgedrag van mensen in Utrecht.	...We zijn niet gewend om voetgangersruimte te maken die uitnodigt tot lopen en bewegen. En we weten nog maar weinig van het loop- en beweeggedrag van mensen in Utrecht.	Zienswijze extern
A1.Introductie, alinea 3	9	9	Anders dan voor andere manieren van verplaatsen, hebben we nog geen duidelijke aanpak voor het maken voetgangersnetwerken. Ook bouwstenen voor het ontwerpen van goede, toegankelijke voetgangersruimte ontbreken.	Anders dan voor andere manieren van verplaatsen, hebben we nog geen duidelijke aanpak voor het maken voetgangersnetwerken. Bouwstenen voor goede, aantrekkelijke voetgangersruimte ontbreken of (Voetpaden voor iedereen) worden niet overal juist toegepast....	Zienswijze extern
A1.Introductie	10	10	We beschrijven hoe we werken aan een stad waar het vanzelfsprekend is om te lopen en maken concreet hoe we de voetganger een betere plek geven in de stad. Dit draagt bij aan de ambitie uit de programmabegroting: met deze beleidsnota werken we aan een toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen.	We beschrijven hoe we werken aan een stad waar het vanzelfsprekend is om te lopen en maken concreet hoe we de voetganger een betere plek geven in de stad. Dit draagt bij aan de ambitie uit de programmabegroting (doelstelling 1): met deze beleidsnota werken we aan een toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen.	Interne reactie
A2.Aanleiding, alinea 2	13	13	Lopen is laagdrempelig en voetgangers staan in contact met hun omgeving en de mensen om zich heen. We willen dan ook graag dat meer mensen gaan lopen en zich daartoe uitgenodigd voelen.	...En lopen is goed voor de economie. We willen dan ook graag dat meer mensen gaan lopen en zich daartoe uitgenodigd voelen. Zowel mensen die in Utrecht wonen als mensen die onze stad bezoeken.	Zienswijze extern
A2.Aanleiding, onderschrift foto links boven	14	14	Toegankelijkheid voor mensen met een hulpmiddel kan beter.	Toegankelijkheid voor mensen met een hulpmiddel is op plekken onvoldoende.	Zienswijze extern
A2. Aanleiding, Utrechtse ontwerpseisen	16	16	Bij terrassen is de vrije doorloopruimte minstens 1,50 meter breed, mits anders is aangegeven in inrichtingsplannen.	Bij terrassen is de vrije doorloopruimte minstens 1,50 meter breed, tenzij anders is aangegeven in inrichtingsplannen.	Zienswijze extern
A3.Doelstellingen	21	21	Dat geldt ook voor de kwaliteit van de verblijfs-, ontmoetings- en wachtruimte bij een voorziening.	Ruimte voor voetgangers is ook ruimte waar mensen verblijven, elkaar ontmoeten of even kunnen wachten. Zeker in de buurt van voorzieningen.	Zienswijze extern
B1.Trends en ontwikkelingen	26	26	in 2023 kwamen er in Utrecht 197 mensen op de spoedeisende hulp terecht door een enkelzijdig voetgangersongeluk	in 2023 kwamen er in Utrecht 197 mensen op de spoedeisende hulp terecht door een eenzijdig voetgangersongeluk	Zienswijze extern
B1.Trends en ontwikkelingen	28	28	Blinden en slechtzienden moeten duidelijk geleid worden door de voetgangersruimte en gewezen op	Mensen met een visuele beperking moeten duidelijk geleid worden door de voetgangersruimte en	Zienswijze extern

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatie in Reactienota
			oversteekplaatsen of voorzieningen.	geattendeerd op veilige oversteekplaatsen en voorzieningen.	
B2. Opgave	31	31	Figuur pagina 31	Figuur pagina 31 aangepast (variatie in gebruik ruimte)	Zienswijze extern
B2. Opgave	32	32	Toegankelijke, inclusieve voetgangersruimte maakt het voor iedereen mogelijk om mee te doen in onze stad.	Voetgangersruimte is sociale ruimte. Toegankelijke, inclusieve voetgangersruimte maakt het voor iedereen mogelijk om mee te doen in onze stad. Toegankelijkheid vertaalt zich in bereikbaarheid, betreedbaarheid en bruikbaarheid. Voor een groep gebruikers betekent dit ook een korte afstand van een Algemene Gehandicapte parkeerplaats naar voorzieningen.	Zienswijze extern
B3. Leidende principes	35	35	Toegankelijk voor iedereen We maken voetgangersruimte die voor iedereen toegankelijk is. Mensen met een hulpmiddel, (hulp) hond of kinderwagen kunnen de ruimte goed gebruiken zonder dat ze zich gehinderd voelen.	Toegankelijk voor iedereen We maken voetgangersruimte die voor iedereen toegankelijk is: bereikbaar, betreedbaar en bruikbaar. Mensen met een hulpmiddel, (hulp) hond of kinderwagen kunnen de ruimte goed gebruiken zonder dat ze zich gehinderd voelen.	Zienswijze extern
B4. Doelstellingen, Doelstelling 1. Tekst bij visualisatie 'Minimale breedtemaat voor drukke routes'	43	43	Voor drukke routes – bijvoorbeeld in de binnenstad, bij voorzieningen en naar stations – hanteren we een minimale breedte van 3,10 meter voor de vrije doorloopruijnte. Afhankelijk van het aantal voetgangers kan de ruimte ook breder zijn.	Voor drukke routes (20-30 voetgangers per minuut) – bijvoorbeeld in de binnenstad, bij voorzieningen en naar stations – hanteren we een minimale breedte van 3,10 meter voor de vrije doorloopruijnte. Afhankelijk van het aantal huidige of verwachte voetgangers kan de ruimte ook breder zijn.	Interne reactie
B4. Doelstellingen, Doelstelling 1.	46	46	Op een erf delen gebruikers de ruimte. Voetgangers bepalen de snelheid van ander verkeer. Hiervoor is een andere de inrichting van een straat of buurt nodig, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer, het omleiden van doorgaand verkeer en het opheffen van een deel van de autoparkeerplaatsen.	Op een erf delen gebruikers de ruimte. Voetgangers bepalen de snelheid van ander verkeer. Hiervoor is een andere inrichting van een straat of buurt nodig, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer, het omleiden van doorgaand verkeer, het opheffen van een deel van de autoparkeerplaatsen. Alle ruimte bevindt zich zoveel mogelijk op één niveau en er is voldoende ruimte voor waterberging, ook bij hevige neerslag. We voegen groenvakken toe en markeren waar auto's kunnen parkeren.	Interne reactie
B4. Doelstellingen, Doelstelling 1. Tekst bij visualisatie 'Smalle stoep en puntvernaauwing'	48	48	Objecten als lantaarnpalen, laadpalen, borden en afvalcontainers plaatsen we niet meer (midden) in de vrije doorloopruijnte. Op sommige plekken is de ruimte beperkt. Dat kan ook komen door een boom. Bij zo'n 'puntvernaauwing' hanteren we over een korte lengte ook een breedte van ten minste 1,30 meter.	Objecten als lantaarnpalen, laadpalen, borden en afvalcontainers plaatsen we niet meer in de vrije doorloopruijnte. Op sommige plekken is de ruimte beperkt. Dat kan ook komen door een boom. Bij zo'n 'puntvernaauwing' hanteren we over een korte lengte ook een breedte van ten minste 1,30 meter.	Zienswijze extern
B4. Doelstellingen, Doelstelling 2, uitgangspunten Groene Ommetjes	57	57	Routes zijn 40% schaduwrijk, liefst door bomen, en regelmatig voorzien van een mogelijkheid om te zitten.	Routes zijn 40% schaduwrijk, liefst door bomen. Waar mogelijk voegen we voldoende zitgelegenheden (bankjes) toe.	Zienswijze extern

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatie in Reactienota
B4. Doelstellingen, Doelstelling 2, uitgangspunten Stedelijke verbindingen voor de voetganger	62	62	Het is goed mogelijk om Stedelijke Verbindingen over te steken. Oversteken zijn voor iedereen toegankelijk en op meerdere plekken georganiseerd.	Het is goed mogelijk om Stedelijke Verbindingen over te steken. Oversteken zijn bruikbaar voor mensen met een beperking en op meerdere plekken georganiseerd.	Zienswijze extern
B4. Doelstelling 3	64/65	64/65	Kaartbeeld: legenda onvolledig, duiding Thematische wandelroutes ontbreekt.	Kaartbeeld aangepast, legenda aangevuld, Thematische wandelroutes toegevoegd.	Zienswijze extern
B4. Doelstelling 3	66	66	Dat geldt ook voor de kwaliteit van de verblijfs-, ontmoetings- en wachtruimte bij een voorziening.	Ruimte voor voetgangers is ook ruimte waar mensen verblijven, elkaar ontmoeten of even kunnen wachten. Zeker in de buurt van voorzieningen.	Zienswijze extern
B4. Doelstelling 3	69	69	De historische binnenstad, het stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park zijn bijzondere gebieden in de stad. Verblijfskwaliteit is hier belangrijk, maar de ruimte is schaars.	De historische binnenstad, het stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park zijn bijzondere gebieden in de stad. Verblijfskwaliteit is hier belangrijk: de voetgangersruimte is naast ruimte om te verplaatsen ook ruimte om te verblijven.	Zienswijze extern
B5. Zo gaan we het doen	80	80	Werkwijze voor de bestaande stad In de bestaande stad is de ruimte soms beperkt, maar 65% van de Utrechtse stoepen voldoet aan de nieuwe maat van 2.20 meter of is breder. Bovendien is 28,2% van de stoepen tussen de 1.30 en 2.20 meter breed. Dat betekent dat het merendeel van de bestaande stoepen voldoende toegankelijk is.	Stoepbreedtes in de bestaande stad In de bestaande stad is de ruimte soms beperkt, maar 65% van de Utrechtse stoepen is 2.20 meter of is breder. Bovendien is 28,2% van de stoepen tussen de 1.30 en 2.20 meter breed.	Zienswijze extern
B5. Zo gaan we het doen	80	80	Goede voetgangersruimte maken én andere opgaven een plek geven in de bestaande stad vraagt om maatwerk. Vaak is dat puzzelen met de ruimte. Daarbij houden we de vier kwaliteiten voor de voetgangersruimte (zie pagina 35) als vertrekpunt:	Werkwijze voor de bestaande stad Goede voetgangersruimte maken én andere opgaven een plek geven in de bestaande stad vraagt om maatwerk. Vaak is dat puzzelen met de ruimte. Daarbij houden we de vier kwaliteiten voor de voetgangersruimte (zie pagina 35) als vertrekpunt:	Zienswijze extern
B5. Zo gaan we het doen. Titel pagina 86	86	86	Concretisering: We ontwikkelen bouwstenen en technische eisen voor het maken van prettige loopruimte	Concretisering: We ontwikkelen ontwerpprincipes en bouwstenen voor het maken van prettige loopruimte	Interne reactie
B5. Zo gaan we het doen.	87	87	Prioritering: We werken voetgangersnetwerken (Groene Ommetjes) uit voor iedere wijk • We werken voor iedere wijk de loopnetwerken van Groene Ommetjes uit. Daarmee laten we zien op welke plekken we groen en loopruimte voorop stellen. • Voor de historische binnenstad, het stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park en toekomstige A-zones werken we een netwerk van hoofdlooproutes uit. Dat zijn de	Prioritering: We werken voetgangersnetwerken (Groene Ommetjes) uit voor iedere wijk • We werken voor iedere wijk (ook voor werklocaties/bedrijventerreinen) de loopnetwerken van Groene Ommetjes uit, Stedelijke Verbindingen zijn daar onderdeel van. Met deze wijkuitwerking laten we zien op welke plekken we groen en loopruimte voorop stellen. Alle wijkuitwerkingen samen bundelen we tot het stedelijk voetgangersnetwerk, dat alle wijken met elkaar en de stad met het buitengebied verbindt.	Zienswijze extern

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatatie in Reactienota
			belangrijkste voetgangersroutes naar en binnen deze gebieden. Deze hoofdlooproutes sluiten aan op de Groene Ommetjes van omliggende wijken. We betrekken per wijk een aantal bewoners (en/of ondernemers) bij het uitwerken van dit netwerk van Groene Ommetjes, want zij kennen hun wijk lopend het beste.	- Voor de historische binnenstad, het stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park en toekomstige A-zones werken we een netwerk van hoofdlooproutes uit. Dat zijn de belangrijkste voetgangersroutes naar en binnen deze gebieden. Deze hoofdlooproutes sluiten aan op de Groene Ommetjes van omliggende wijken. - We betrekken per wijk een aantal bewoners (en/of ondernemers/belangenorganisaties) bij het uitwerken van dit netwerk van Groene Ommetjes, want zij kennen hun wijk lopend het beste.	
B5.Zo gaan we het doen. Tekst in kader.	87	87	Nota als tussenstap naar een nieuwe, integrale nota voor de openbare ruimte In onze stad is de ruimte schaars en moeten we keuzes maken tussen functies zoals fietsparkeren, groen, spelen, de voetganger, de auto en de fietser. Het is bij elke nieuwe (her)inrichting van de openbare ruimte steeds weer een afweging tussen belangen. Om deze afweging te kunnen maken is het goed dat we nu deze nota hebben zodat we de belangen van de voetganger kunnen meewegen. Wat we uiteindelijk nodig hebben is integraal beleid voor de openbare ruimte, waarin we de afweging van functies op grotendeels stedelijk niveau maken (een beleidsnota openbare ruimte). Op die manier voorkomen we dat we steeds op projectniveau lokaal de weging gaan doen. Dit kost onnodig veel tijd en dus geld. De huidige Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte voldoet niet meer en verdient een actualisatie. Om voor de voetganger nu toch al stappen te kunnen zetten, publiceren we deze beleidsnota Voetganger, maar is het onze bedoeling om deze straks op te laten gaan in het nieuwe beleid voor de openbare ruimte. In die zin kan de voetgangersnota een tussenstap zijn naar een nieuw, integraal beleid voor de openbare ruimte. Een nieuw college en een nieuwe Raad gaat daar straks over.	Deze beleidsnota als tussenstap naar een nieuwe, integrale nota voor de openbare ruimte De beleidsnota Voetganger is een vertaling van de ambitie 'Gezond stedelijk leven voor iedereen' en de ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). De beleidsnota is, na vaststelling een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. In onze stad is de ruimte schaars en moeten we keuzes maken tussen functies die we de ruimte geven, zoals fietsparkeren, groen, spelen, de voetganger, de auto en de fiets. Bij elke nieuwe (her)inrichting maken we steeds weer een afweging tussen belangen. Nu we deze beleidsnota hebben, kunnen we de belangen van de voetganger meewegen. Om goede afwegingen te maken tussen functies hebben we integraal beleid voor de openbare ruimte nodig (een beleidsnota openbare ruimte voor de hele stad). Daarmee voorkomen we dat we steeds op projectniveau de weging moeten doen. Dat scheelt uiteindelijk veel tijd en dus geld. De huidige Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte voldoet niet meer en verdient een actualisatie. Om voor de voetganger nu al stappen te kunnen zetten, publiceren we deze beleidsnota Voetganger. Het is de bedoeling om deze straks op te laten gaan in het nieuwe beleid voor de openbare ruimte. Straks is het aan een nieuw college en een nieuwe Raad om hierover te besluiten.	Interne reactie
C1. Indicatoren Streefwaarden bij doelstelling 1 aangepast	91	91	% verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht dat lopend wordt gedaan. (op basis van data uit het ODIN- onderzoek (verplaatsingsonderzoek)). 0-meting: 13 % (2018)	% verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht dat lopend wordt gedaan. (op basis van data uit het ODIN-onderzoek (verplaatsingsonderzoek)). 0-meting: 13 % (2018)	Interne reactie

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatie in Reactienota
			1-meting: 21% (2024 en verder) Streefwaarde al vastgesteld, niet afhankelijk van budget. 2-meting:	1-meting: 21% (2026 en verder) Streefwaarde al vastgesteld, niet afhankelijk van budget. 2-meting: 21% (2028 en verder) Streefwaarde al vastgesteld, niet afhankelijk van budget.	
C1. Indicatoren Streefwaarden bij doelstelling 1 aangepast	91	91	% verplaatsingen binnen, binnen de gemeente Utrecht dat lopend wordt gedaan (op basis van data uit het ODIN- onderzoek (verplaatsingsonderzoek) 0-meting: 25% (2018) 1-meting: 33% (2023) Gerealiseerd 2-meting: >33% (2030) Streefwaarde niet afhankelijk van budget	% verplaatsingen binnen, binnen de gemeente Utrecht dat lopend wordt gedaan (op basis van data uit het ODIN- onderzoek (verplaatsingsonderzoek). 0-meting: 33% (2023) 1-meting: >33% (2026) Streefwaarde niet afhankelijk van budget. 2-meting: >33% (2030) Streefwaarde niet afhankelijk van budget.	Interne reactie
C1. Indicatoren Effect-indicatoren bij doelstelling 3 aangepast			We meten via de Gezondheids- monitor (eens per 2 jaar) het aandeel van alle volwassenen tussen de 18 en 64 jaar dat minimaal 1 dag per week naar werk of school loopt. 0-meting: 23% (2022) 1-meting: 23% (2024) Streefwaarde afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie van (stimulerings) projecten. 2-meting: 25% (2030) Streefwaarde afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie van (stimulerings) projecten.	We meten via de Inwonersenquête (eens per 2 jaar) de tevredenheid van inwoners over de looproute naar de supermarkt in de buurt. 0-meting: 2025: we meten dit voor het eerst in 2025 via een nieuwe vraag in de inwoners enquête (cijfers bekend in Q1 2026). 1-meting: Streefwaarde 2027 volgt als 0-meting bekend is. 2-meting: Streefwaarde 2029 volgt als 0-meting bekend is.	Externe zienswijze + Interne reactie
C1. Indicatoren Effect-indicatoren bij doelstelling 3 aangepast			-	We meten via de Inwonersenquête (eens per 2 jaar) hoe vaak inwoners in hun buurt last hebben van obstakels op de stoep. 0-meting: 26% (2023) 1-meting: 25% (2026) afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie. 2-meting: 23% (2030) afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie.	Externe zienswijze + Interne reactie
C1. Indicatoren			We rapporteren over het aantal loopstimulerings- en	We meten via de Gezondheids- monitor (eens per 2 jaar)	Interne reactie

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatie in Reactienota
Effect-indicatoren bij doelstelling 4 aangepast			communicatieactiviteiten en de resultaten. 0-meting: 2025: op dit moment meten we dit niet. 1-meting: Geen streefwaarde, afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie. 2-meting: Geen streefwaarde, afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie.	het aandeel van alle volwassenen tussen de 18 en 64 jaar dat minimaal 1 dag per week naar werk of school loopt. 0-meting: 23% (2022) 1-meting: 23% (2024) Streefwaarde afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie van (stimulerings) projecten. 2-meting: 25% (2030) Streefwaarde afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie van (stimulerings) projecten.	
C1. Indicatoren Effect-indicatoren bij doelstelling 4			We meten de waardering van mensen voor lopen in Utrecht en het gedrag van mensen (kwalitatief). Gekoppeld aan een herinrichtingsproject voeren we jaarlijks op één of twee locaties) gesprekken met mensen op straat en we meten het aantal voetgangers. 0-meting: 2025: op dit moment meten we dit niet. 1-meting: Streefwaarde waardering: rap-portcijfer 7,5 (2030). Mogelijkheid tot meten afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie. 2-meting: Streefwaarde waardering: rap- portcijfer 8 (2050). Mogelijkheid tot meten afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie.	Deze indicator komt te vervallen bij doelstelling 4. Onder de tabel hebben we onderstaande zin opgenomen: Aanvullend op deze indicatoren die we de komende jaren structureel volgen en rapporteren, meten we incidenteel de waardering van mensen voor lopen, de loopruimte of een route in Utrecht en het gedrag van mensen (kwalitatief), bijvoorbeeld voor en na een herinrichting.	Interne reactie
C2. Risico's (laatste risico)	95	95	Kans van optreden is aanwezig. Het goed toegankelijk en vanuit voetgangersperspectief inrichten van oversteken is al steeds vaker het vertrekpunt.	Kans van optreden is groot. Het goed toegankelijk en vanuit voetgangersperspectief inrichten van oversteken is al steeds vaker het vertrekpunt.	Zienswijze extern
C3. Financiën (tekst in kader)	99	99	In de bestaande stad kan niet alles In de bestaande stad kunnen we ook niet alles in één keer goed aanpakken (daar hebben we de middelen en de menskracht niet voor) en dat hoeft ook niet. Veel voetgangersruimte is al op orde. Om onze ruimtelijke ambities te realiseren worden vanuit hett Meerjarenperspectief Ruimte (MPR) middelen beschikbaar gesteld, waaronder meer ruimte voor de voetganger. De financiële ruimte in het MPR is beperkt, dus nooit kunnen alle ambities volledig	In de bestaande stad kan niet alles In de bestaande stad kunnen we ook niet alles in één keer goed aanpakken. Daar hebben we de middelen en de menskracht niet voor. En dat hoeft ook niet. Op een heel aantal plekken is de voetgangersruimte al op orde. Vanuit het Meerjarenperspectief Ruimte (MPR) is in de zomer van 2025 geld beschikbaar gesteld om de kwaliteit van de voetgangersruimte (en oversteken) te verbeteren. Met dit budget kunnen we niet alle ambities realiseren. Daarom koppelen we de voetgangersaanpak waar mogelijk aan de	Interne reactie

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatatie in Reactienota
			gerealiseerd worden. In het MPR wordt afgewogen aan welke ambities de middelen worden toegekend. Daarbij geldt dat ambities in de openbare ruimte in bijna alle gevallen in samenwerking met de beheeropgave worden uitgevoerd. De beheermiddelen staan financieel onder druk, maar wanneer materialen in de openbare ruimte de levensduur hebben bereikt zijn er, zij het beperkt, middelen beschikbaar om de materialen te vervangen. Vervolgens kan er met aanvullend budget vanuit het MPR één of meerdere ambities worden gerealiseerd. Hierbij wordt ook bekeken of ambities technisch haalbaar zijn in de schaarse openbare ruimte die Utrecht kent. Dit vraagt scherpe keuzes aan de voorkant in het MPR. Wanneer de ruimte of het geld ontbreekt, dan maken we uitzonderingen op de kwaliteit en breedtematen uit deze beleidsnota en nemen we genoegen met een lagere kwaliteit of breedtemaat. Zie hoofdstuk 5 voor hoe we daarmee omgaan.	beheeropgave. De budgetten voor beheer staan financieel onder druk, maar op momenten dat onderdelen van de openbare ruimte vanwege het einde van de technische levensduur vervangen moeten worden, zijn hiervoor (beperkte) middelen beschikbaar. Waar mogelijk benutten we deze vervangingsmomenten in de openbare ruimte en dragen we met MPR-middelen voor de voetgangersaanpak bij aan stapsgewijze verbeteringen voor voetgangers. Dit vraagt om prioritering en een lange adem. Niet alles kan in één keer, maar met deze aanpak boeken we wel structurele vooruitgang. Zo realiseren we op die plekken extra kwaliteit voor de voetganger. De leidende principes en uitgangspunten uit deze beleidsnota zijn daarvoor het vertrekpunt. Hoe we ruimte maken voor de voetganger is altijd maatwerk, passend bij de beschikbare ruimte en het budget. Hoofdstuk 5 van deze beleidsnota toont de werkwijze met oplossingen voor de bestaande stad.	
C4. Voortgang en verantwoording	101	101	We rapporteren jaarlijks aan de raad over de voortgang van onze aanpak Voor de voetganger. Via de Monitor Mobiliteitsplan stellen we de raad ieder jaar in juni op de hoogte van de voortgang van het Mobiliteitsplan 2040. Daarin is het aandeel 'lopen' terug te zien in de modal split ten opzichte van andere manieren van verplaatsen. Deze indicator komt terug in de programmabegroting. De Monitor Mobiliteitsplan breiden we uit met de voortgang van de realisatie van de doelstellingen uit deze beleidsnota.	We rapporteren jaarlijks aan de raad over de voortgang van onze aanpak Voor de voetganger. Via de Monitor Mobiliteitsplan stellen we de raad ieder jaar in juni op de hoogte van de voortgang van het Mobiliteitsplan 2040. Daarin is het aandeel 'lopen' terug te zien in de modal split ten opzichte van andere manieren van verplaatsen. Deze indicator komt terug in de programmabegroting bij doelstelling 1: Duurzame vervoersmiddelen. De Monitor Mobiliteitsplan breiden we uit met de voortgang van de realisatie van de doelstellingen uit deze beleidsnota.	Interne reactie
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. (Kinderen)	113	113	... Veilige, fijne routes en een loopvriendelijke omgeving nodigen uit om lopend naar school te gaan. Sport- en speelmogelijkheden op de route maken lopen leuk en vanzelfsprekender. Zichtlijnen voor kinderen (bijvoorbeeld voor het oversteken) zijn anders dan voor volwassenen. Het zicht op en van kinderen wordt nu vaak belemmerd door geparkeerde auto's, vuilnisbakken en andere objecten nabij een oversteekpunt.	...Veilige, fijne routes en een loopvriendelijke omgeving nodigen uit om lopend naar school te gaan. Voor een kind moet de omgeving niet te complex zijn en snelheidsverschillen niet te groot: 30 km/u als maximum. Kinderen zien niets boven een hoogte van 1 meter. Sport- en speelmogelijkheden op de route maken lopen leuk en vanzelfsprekender. Zichtlijnen voor kinderen (bijvoorbeeld voor het oversteken) zijn anders dan voor volwassenen. Het zicht op en van kinderen wordt nu vaak belemmerd door geparkeerde auto's, vuilnisbakken en andere objecten nabij een oversteekpunt.	Zienswijze extern

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatatie in Reactienota
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. Ouderen	114	114	 Goed begaanbare, doorlopende routes van zorgvoorzieningen of plekken waar veel ouderen wonen naar voorzieningen in de wijk, zoals de supermarkt, huisarts of parkjes, zijn belangrijk.	...Goed begaanbare, doorlopende routes zonder grote hoogteverschillen of trappen van zorgvoorzieningen of plekken waar veel ouderen wonen naar voorzieningen in de wijk, zoals de supermarkt, huisarts of parkjes, zijn belangrijk.	Zienswijze extern
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. Ouderen	114	114	... Hierdoor kunnen ouderen langere afstanden lopen en onderweg even rusten.	...Hierdoor kunnen ouderen langere afstanden lopen en onderweg even rusten. Ouderen die minder goed horen of zien hebben behoefte aan een omgeving die overzichtelijk en niet te complex is.	Zienswijze extern
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. Hulpmiddel-/Rolstoelgebruikers	115	115	Mensen die lopen met een hulpmiddel als een wandelstok, looprek of rollator of die in een rolstoel zitten, hebben loopruimte nodig die vlak is, zonder losliggende tegels of plotselinge obstakels. Op de route zijn zo min mogelijk op- en afgang. De op- en afgang die er wel zijn, zijn breed en lopen geleidelijk omhoog of omlaag. Het liefst loopt de ruimte op hetzelfde niveau door. Om langere afstanden te kunnen lopen zijn plekken om te rusten, zoals een bankje, belangrijk. Aandachtspunt voor deze groep gebruikers is dat zij dagelijkse voorzieningen als (ondergrondse) afvalcontainers en gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen bereiken.	Mensen die lopen met een hulpmiddel als een wandelstok, looprek of rollator of die in een rolstoel zitten, hebben loopruimte nodig die vlak is, zonder (grote) hoogteverschillen, losliggende tegels of plotselinge obstakels. Op de route zijn zo min mogelijk op- en afgang. De op- en afgang die er wel zijn, zijn breed en lopen geleidelijk omhoog of omlaag. Het liefst loopt de ruimte op hetzelfde niveau door. Om langere afstanden te kunnen lopen zijn plekken om te rusten, zoals een bankje, belangrijk. Aandachtspunt voor deze groep gebruikers is dat zij dagelijkse voorzieningen als (ondergrondse) afvalcontainers en Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen kunnen bereiken binnen korte afstand...	Zienswijze extern
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. Mensen met een visuele beperking.	116	116	Blinden en slechthzienden Voor blinden en slechthzienden moet de loopruimte uitgerust zijn met (natuurlijke) gids- en geleidelijnen, zoals een rand of groene geleiding. Geleidestroken bij oversteekplaatsen en voorzieningen en waarschuwingsmarkeringen leiden blinden en slechthzienden door de (voetgangers)ruimte en langs drukke plekken of bestemmingen als stations of ophaltes. Logische, doorlopende en goed volgare routes helpen mensen om bij de juiste oversteekplaats te komen. Dit speelt ook bij tijdelijke situaties, bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Als een oversteek met een verkeerslicht is geregeld, is een goed werkende tikker letterlijk van levensbelang voor deze groep. Door goed volgare, begaanbare voetgangersruimte kunnen mensen met een visuele beperking zich comfortabel en zelfstandig door de stad bewegen. Op drukke plekken met veel verkeer en gedeelde ruimte is extra aandacht nodig voor deze doelgroep.	Mensen met een visuele beperking Voor mensen met een visuele beperking moet de loopruimte uitgerust zijn met (natuurlijke) gids- en geleidelijnen, zoals een rand of groene geleiding. Geleidestroken bij oversteekplaatsen en voorzieningen en waarschuwingsmarkeringen leiden mensen met een visuele beperking door de (voetgangers)ruimte en langs drukke plekken of bestemmingen als stations of ophaltes. Logische, doorlopende en goed volgare routes helpen mensen om bij de juiste oversteekplaats te komen. Dit speelt ook bij tijdelijke situaties, bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Als een oversteek met een verkeerslicht is geregeld, is een goed werkende tikker letterlijk van levensbelang voor deze groep. Door goed volgare, begaanbare voetgangersruimte kunnen mensen met een visuele beperking zich comfortabel en zelfstandig door de stad bewegen. Op drukke plekken met veel verkeer en gedeelde ruimte is extra aandacht nodig voor deze doelgroep.	Zienswijze extern

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Was	Wordt	Motivatatie in Reactienota
			aandacht nodig voor deze doelgroep.		
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. (Thuis)werkenden	116	116	... Routes die woon- en werklocaties met elkaar verbinden maken lopen naar het werk mogelijk en aantrekkelijk. Voetpaden en -verbindingen vanaf ov-haltes, hubs en parkeerplekken zijn nodig om een reis met het ov of de auto te combineren met een stukje lopen.	...Routes die woon- en werklocaties met elkaar verbinden maken lopen naar het werk mogelijk en aantrekkelijk. Voetpaden en -verbindingen vanaf ov-haltes, hubs en parkeerplekken zijn nodig om een reis met het ov of de auto te combineren met een stukje lopen. Ook (of misschien juist) op werklocaties waar auto- en vrachtverkeer domineert.	Zienswijze extern
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. Mensen met een zorgvraag	117	117	... Als je beweegt komen er groeifactoren vrij in je hersenen, die zorgen voor nieuwe hersencellen en sterkere verbindingen tussen hersencellen...	... Als je beweegt komen er groeifactoren vrij in je hersenen, die zorgen voor nieuwe hersencellen en sterkere verbindingen tussen hersencellen. Binnen deze groep vallen ook mensen met een tijdelijke fysieke beperking zoals een gebroken enkel...	Zienswijze extern
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. Mensen met een smalle beurs of beperkte vervoerskeuze	118	118	 Lopen is goedkoop en kan ervoor zorgen dat mensen mee kunnen doen in de stad. Als we de stad zo inrichten dat mensen lopend voorzieningen, banen, onderwijs en andere vervoersopties (zoals het openbaar vervoer) nabij hun woning kunnen bereiken, vergroten we kansen voor mensen om mee te doen in de maatschappij...	... Lopen is goedkoop en kan ervoor zorgen dat mensen mee kunnen doen in de stad. Als we de stad zo inrichten dat mensen lopend voorzieningen, banen, onderwijs en vervoersopties (zoals het openbaar vervoer) nabij hun woning kunnen bereiken, vergroten we kansen voor mensen om mee te doen in de maatschappij...	Zienswijze extern
D. Bijlage 2. Gebruikers van de voetgangersruimte. Ommetjesmakers	119	119	Ommetjesmakers 84% van de Nederlanders maakt wel eens een korte wandeling variërend van 20 tot 60 minuten. Ze blijven dan vooral in de eigen wijk of buurt...	Ommetjesmakers 84% van de Nederlanders maakt wel eens een korte wandeling variërend van 20 tot 60 minuten. Ze blijven dan vooral in de eigen wijk, buurt of werklocatie/bedrijventerrein...	Zienswijze extern

Bijlage 1 Inspraakreacties en beantwoording

Nr.	Reactie	Antwoord
1.	Twee opmerkingen over de tekst 1.1 Hoofdstuk Fysiek comfort “Daarnaast moet aandacht besteed worden aan beschutting tegen weer en lawaai en verlichting.” Duidelijker: Ook de verlichting van stoepen verdient aandacht. Hoe groter de tegels des te comfortabeler het lopen. Veel tegels zijn kapot doordat zware auto's en vrachtwagens erop parkeren. Extra reden voor handhaving. 1.2 Hoofdstuk 3.1 “De ambitie is om voor 2019 te starten met de daadwerkelijke uitwerking van de eerste routes. ”Klopt 2019?	1.1 We kunnen ons vinden in uw reactie. Fysiek comfort is wat ons betreft onderdeel van 'willen lopen' zoals beschreven op pagina 32. Uitwerking van deze uitgangspunten gebeurt na vaststelling van deze beleidsnota via het Handboek Openbare Ruimte. Daaraan voegen we ontwerpprincipes en bouwstenen voor voetgangersruimte toe bij het ontwerp van nieuwe ruimte (gebiedsontwikkeling, per project) en het beheer van de ruimte. U benoemt dat grotere tegels het lopen comfortabel maken. In Utrecht (en Nederland) is dat niet het geval vanwege verzakkende bodems, ondergrondse kabels en leidingen zijn in combinatie met grotere tegels lastiger te leggen. Daarom passen we vaak klinkers toe. In Utrecht voorzien we zones voor laden en lossen van een sterkere fundering, waardoor deze locaties minder snel kapot gaan. Uiteraard kunnen tegels alsnog stuk gaan. Als u een situatie ziet met kapotte tegels, dan kunt u hier melding van maken via Melding Gemeente Utrecht U kunt ook melding maken van (zware) voertuigen die op de stoep parkeren. Deze meldingen komen binnen bij de meldkamer van Toezicht en Handhaving. Handhavers gaan naar de locatie en kunnen handhavend optreden. Lees hier meer over handhaving op foutparkeren: Fout Parkeren Gemeente Utrecht Ten aanzien van verlichting: op basis van landelijke richtlijnen bepalen we het lichtniveau, de situatie en de omgeving worden meegewogen. We kunnen hierin schakelen. Is de verlichting stuk of onvoldoende dan kunt u een melding maken via Melding Gemeente Utrecht Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.2 Naar aanleiding van deze reactie is contact geweest met de inspreker. Tekst over 2019 niet teruggevonden in de Ontwerp beleidsnota. Antwoord is dat we in 2026 starten met de uitwerking van Groene Ommetjes per wijk. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.

1.3 Commentaar Algemeen: volg niet het beleid van Amsterdam (bv achter het CS) en Den Haag (bv kruising Grote marktstraat en Spuistraat) om op ingewikkelde kruispunten met veel soorten verkeersdeelnemers (gemotoriseerd, fietsers, wandelaars) geen regels te stellen maar het iedereen zelf te laten uitzoeken. Maak in ieder geval zebrapaden. Minimale breedte wandelpad: Reken niet alleen op de grond maar houd rekening met scheef hangende bomen of takken 1.4 Over zebrapaden Het is onduidelijk wat een zebrapad is: alleen die met brede witte strepen, of ook andere, zoals die met twee stippelijntjes? Er zijn ook strepen op de weg die geen zebrapad zijn, zoals die op en voor verkeersdrempels. Is dat verschil voldoende bekend? Denk ook aan de buitenlandse gebruikers 1.5 Er zijn te weinig zebrapaden naar de tram- en bushaltes, vooral niet als je bij de oversteek van halte naar stoep een fietspad moet oversteken. Over het algemeen zijn er minder zebrapaden over fietspaden/ 1.6 Bij zebrapaden op een kruispunt met stoplichten: daar zijn de lichtjes die aangeven hoe lang je nog kan oversteken een uitkomst. Soms zijn die normtijden wel aan de korte kant.	1.3 Zie doelstelling 1 (vanaf pagina 42) voor de verschijningsvormen van voetgangersruimte die we hanteren. Gedeelde ruimte behoort tot de keuzes, maar dit is maatwerk per project. Hoe we de voetganger daar goed in meenemen, beschrijven we in de beleidsnota (en werken we verder uit in het Handboek Openbare Ruimte na vaststelling van de beleidsnota). De vrije doorloophoogte beschrijven we op pagina 49. De 2,50 meter die we benoemen is conform huidige maat in het Handboek Openbare Ruimte. Indien u een gevaarlijke situatie ziet kunt u een melding maken via Melding Gemeente Utrecht Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.4 Een zebrapad heeft strepen. Die markeren een oversteekplek waar de voetganger voorrang heeft. Kanalisatiestrepen (stippelijntjes) suggereren een plek waar voetgangers kunnen oversteken. De voetganger heeft hier geen voorrang. Strepen op een drempel zijn markeringsstrepen voor een drempel. Voor toepassing hanteren we landelijke standaarden. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.5 Met deze beleidsnota streven we ernaar oversteken voor voetgangers te verbeteren. Hoe (toepassing en context) en waar is onderdeel van de uitwerking die volgt. In deze beleidsnota leggen we uitgangspunten vast, die werken we na vaststelling van de beleidsnota verder uit in voetgangersnetwerken (Groene Ommetjes) en in het Handboek Openbare Ruimte. Er vindt altijd een belangenafweging tussen verschillende (weg)gebruikers plaats. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.6 Dank voor het signaal over de normtijden bij verkeerslichten. Instellingen van een verkeerslicht zijn onderdeel van een bredere afweging over verkeersafwikkeling op een locatie. Bij het bepalen van de groentijd wordt ervan uitgegaan dat een voetganger tweederde van de oversteek moet hebben afgelegd, voordat het licht naar rood gaat. Daarbij wordt uitgegaan van een loopsnelheid, conform landelijke standaard. Deze tijd is in principe, ook voor voetgangers die minder snel lopen, voldoende om veilig de overkant te bereiken. Zo lang het voetgangerslicht op groen staat (of al knippert) mogen voetgangers nog beginnen met lopen. Men komt dan nog veilig aan de overkant voordat ander verkeer de oversteek bereikt. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
--	---

	1.7 Slechtzienden hebben baat bij geluidsinstructies bij stoplichtzebra's 1.8 Onderhoud de zebrapaden goed 1.9 Verlichting De straatverlichting gaat 's avonds te laat aan. De plompetorengracht bijvoorbeeld is dan heel donker. 1.10 Op de stoep geparkeerde auto's Beter handhaven bij auto's die op de stoep geparkeerd staan.	1.7 Dank voor het signaal over geluidsinstructies voor slechtzienden. Veel van onze verkeerslichten zijn uitgerust met een rateltikker. Als deze niet werkt kunt u daarvan melding maken via Melding Gemeente Utrecht Tot voor kort pasten we alleen op verzoek van voetgangers met een visuele beperking rateltikkers toe bij met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteken. Tegenwoordig doen we dit bij alle voetgangersoversteken (met uitzondering van tram- en busoversteken) als we verkeerslichten vervangen. Deze rateltikkers zijn bij nieuwe verkeerslichten alleen hoorbaar als een voetganger de drukknop heeft ingedrukt. Hiermee proberen we de geluidsoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Bij verkeerslichten met geregelde oversteken over tram- en busbanen passen we akoestische signalen toe. Hiermee worden voetgangers, tijdens rood licht, met een trambel of buspieper (extra) geattendeerd op een naderende tram, bus of ander voertuig met een ontheffing voor tram/busbaan. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.8 Dank voor het signaal over het onderhoud van zebra's. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.9 Het klopt dat verlichting later aan gaat. In het kader van energiebezuiniging heeft de gemeente Utrecht besloten straatverlichting later in te schakelen en eerder uit te schakelen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.10 We herkennen dat op de stoep geparkeerde auto's hinderlijk zijn voor voetgangers omdat zij de loopruimte beperken. Parkeren op de stoep of op het fietspad is niet toegestaan. Het kan leiden tot gevaarlijke situaties of de doorgang voor voetgangers en fietsers belemmeren. Als we dat constateren kunnen we handhavend optreden. U kunt deze situaties ook melden bij de gemeente. Deze meldingen komen binnen bij de meldkamer van Toezicht en Handhaving, waarna van daaruit een handhaver (mits beschikbaar) naar de locatie gaat en handhavend kan optreden. Zie ook de reactie op zienswijze
--	--	---

1.11 Het formaat van de officiële parkeerplaatsen op de stoep (aangegeven met tegeltjes is krap. Sommige geparkeerde auto's zijn te breed 1.12 Fietsen (Nog meer) handhaven bij verkeerd geparkeerde fietsen 1.13 Joggers Joggers maken veel gebruik van het singel-rondje. De sporen daarvan zijn duidelijk te zien in het groen tussen de wegen aan de buitenkant van de singel en de singel zelf: een steeds breder geitenpaadje. Bij regen wordt dat paadje een modderpoel en het tast de natuur verder aan. Is het mogelijk er zoveel mogelijk schelpenpaadjes van te maken? Een bijkomend voordeel is dat het aantrekkelijker wordt voor joggers die nu hun rondje op de toch al drukke stoepen lopen 1.14 Meer zaken waar wandelaars blij van worden: Bankjes op of bij alle OV-haltes Minder grote afstand tussen de haltes van trams en bussen Op meer plaatsen bankjes, of beter nog: twee (of drie) vast aan de grond zittende stoeltjes die schuin naar elkaar toe geplaatst zijn, zoals in Cannes (foto) Openbare toiletten	6a (6.14) Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.11 Formaat parkeerplekken: We herkennen dat auto's steeds breder worden en dat parkeerplekken (op de stoep) soms wat smal zijn. Bij herinrichting hanteren we standaard maatvoering van 2.00 tot 2.20 meter breed voor (langs)parkeerplaatsen. Deze maatvoering is vastgelegd in het Handboek Openbare ruimte en volgt landelijke standaarden. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.12 We handhaven op verkeerd gestalde fietsen. Hoe we dat doen kan u teruglezen op Brom-/Snor fietsen Gemeente Utrecht Door de beperkte handhavingscapaciteit doen we dit niet in de hele stad, maar is de inzet beperkt tot het winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad. Zie Verkeerd gestalde (brom)fietsen gemeente Utrecht Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.13 Dank voor het signaal over joggers. We zien dat de singel veel gebruik wordt om (hard) te lopen. Uitgangspunt is dat we loopruimte goed toegankelijk willen houden, onder andere door onderhoud van huidige paden. Groene ruimte willen we niet verder voorzien van (half)verharding. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.14 Uw suggesties over zaken waar wandelaars blij van worden nemen we veelal mee en beschrijven we als voorzieningen die goed zijn voor het 'willen lopen', zie pagina 32. Deze komen deels ook terug in de beschrijving van de gebruikers van de voetgangersruimte (zie uitgebreide beschrijving in bijlage 2). Afstanden tussen bushaltes zijn vastgelegd in de concessie voor het Openbaar Vervoer (Provincie Utrecht). We werken in de stad aan aantrekkelijkere/betere looproutes naar deze haltes toe. Gemeente Utrecht heeft afgelopen jaren geïnvesteerd in openbare toiletvoorzieningen in het Centrum en stadsparken. Op dit moment ontbreekt het aan uitvoeringsbudget en is er geen structurele dekking voor beheer en onderhoud voor nieuwe openbare toiletten.
--	---

	1.15 Bomen langs de weg Pleintjes, zoals het Nijntje pleintje. In verband met de klimaatverandering ook met bomen en een fonteintje. En voor kinderen iets om mee te spelen. 1.16 Buiten het bestek van het wandelthema Er zijn veel fietsers in Utrecht, ook buitenlanders zonder fietservering. Het zou goed zijn als die eerst een korte training konden volgen.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.15 Gemeente Utrecht probeert zoveel mogelijk te vergroenen als antwoord vanwege klimaatverandering. Dat vraagt grote investeringen in de openbare ruimte. De Gemeente Utrecht kiest ervoor om naast gebiedsontwikkelingen eerst de meest groenarme en sociaal kwetsbare wijken aan te pakken. We planten, als het kan met ondergrondse kabels en leidingen, dan ook bomen langs wegen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 1.16 Via Sport Utrecht worden fietslessen aangeboden. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
2.	2.1 In de nota schrijft u dat er al stappen zijn gezet om 'fijne' ruimte te maken voor voetganger, zoals uitbreiding voetgangersgebied. Helaas is het op de meeste plekken helemaal niet 'fijn' om te lopen. Het uitgebreide 'voetgangersgebied' betekent helemaal niets, want er wordt gefietst als voorheen, ook op de drukste momenten. Er staan een paar zeer onduidelijke borden en er wordt niet gehandhaafd. Veel trottoirs staan vol met geparkeerde fietsen en fietswrakken (of andere zaken) zodat de voetganger moet uitwijken naar de rijbaan voor auto's. Om over rolstoelers of slechtzienenden maar te zwijgen.	2.1 Dank voor uw reactie. Op dit moment worden de borden die het voetgangersgebied in het centrum markeren vervangen. Doel van de nota is om aandacht te vragen voor de behoeften van de gebruikers van de voetgangersruimte, ook mensen met een hulpmiddel of beperking. We benadrukken een minimale vrije doorloopruimte en aandacht voor andere ruimtevragers/objecten. Bijvoorbeeld bij Doelstelling 1 vanaf pagina 42, maar ook in Hoofdstuk 5 'Zo gaan we het doen' vanaf pagina 78. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
3.	3.1 Zebrapaden • Zelfde duidelijke zwart-wit banen markering voor alle zebrapaden. • Zebrapaden nu anders gemarkeerd (verticale strepen, strepen op verkeersdrempel) zwart-wit banen markering geven • Zebrapaden laten doorlopen op fietspaden zodat fietsers weten dat ze moeten stoppen. • Zebrapaden met zwart-wit banen bij alle verkeerslichten. • Van stoep naar bushalte over weg een zebrapad leggen. • Meer zwart-wit banen zebrapaden. Bedenk dat een eenduidige markering van zebrapaden h ook prettig is voor de vele buitenlanders die in Utrecht lopen, fietsen en autorijden.	3.1 Zie antwoorden inspreker 1 onder 1.4 Bedankt voor uw suggesties. Op dit moment is het onderdeel oversteken/toepassing van zebrapaden (beperkt) uitgewerkt in het Handboek Openbare Ruimte. Een gedetailleerde uitwerking van de toepassing van zebrapaden en kanalisatiestrepen gaat te diep voor een beleidsnota. We nemen dit mee als onderdeel van de uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte na vaststelling van deze beleidsnota. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.

	3.2 Verkeerslichten Alle verkeerslichten van luide auditieve informatie voor rood en groen voorzien. Zebrapaden bij alle verkeerslichten. 3.3 Stoepen Houdt in de gaten dat de stoepen zo breed blijven als bedoeld Vraag bewoners geveltuintjes niet te laten overhangen, geen grote bankjes enz. te plaatsen, klikbakken enz ,op de stoeprand te zetten, fietsen langs de kant te plaatsen .Handhaaf hierop. Vraag ook degenen die de klikbakken leggen die niet midden op de stoep te plaatsen. Vraag automobilisten niet op een deel van de stoep (en/of het fietspad) te parkeren. 3.4 Wandel eens van de Noorderbrug naar het Van Noortplein op een maandagmorgen om te zien hoe stoepen versmald worden!	3.2 Zie reactie onder 1.7. 3.3 We zien deze beleidsnota als eerste stap naar het borgen van een goede (vrije door)loopruimte. Invulling van de 'gevelzone' (aan de zijde van de woning) benoemen we kort op pagina 33 en pagina 40 (onder Doelstelling 1). Verdere uitwerking gebeurt in het Handboek Openbare Ruimte na vaststelling van deze beleidsnota. We onderschrijven dat auto's die met twee wielen op de stoep staan de doorgang voor voetgangers belemmeren. Voetgangers worden gedwongen van de rijbaan gebruik te maken. Dit gebeurt vooral in oudere wijken waar de straten smal zijn. Deze manier van parkeren is nergens geformaliseerd en niet officieel toegestaan. Het is onder de aandacht van de gemeente, maar gezien de parkeerdruk is er voor de korte termijn niet overal een oplossing. Wanneer (smalle) straten heringericht worden bekijken we de parkeeroplossing in samenhang met de ruimte voor voetgangers (en andere functies). Indien u een gevaarlijke situatie ziet kunt u een melding maken via Melding Gemeente Utrecht Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 3.4 Met deze beleidsnota legt gemeente Utrecht nieuwe uitgangspunten voor het inrichten en gebruiken van de ruimte voor voetgangers vast. Als een straat heringericht wordt, gelden deze uitgangspunten bij het maken van de inrichtingsplannen. Dat geldt dan ook voor de route die u noemt over de Noorderbrug naar het Van Noortplein. Een deel van uw suggesties voor de toegankelijkheid van de stoep raakt aan gebruik van de ruimte en handhaving. We hopen in eerste instantie dat bewoners elkaar aanspreken indien zij de toegankelijkheid van de stoepen blokkeren. Maar de gemeente treed ook handhavend op. Indien de doorgang geblokkeerd wordt door bijvoorbeeld overhangend groen, dan kunt u dat melden bij de gemeente (Melding Gemeente Utrecht). De gemeente pakt uw melding dan op. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
--	--	---

	3.5 Gezellig maken van de stad Zitjes met banken en stoelen ,Fonteintjes 3.6 Veiligheid Zie zebrapaden en verkeerslichten hierboven. Mmer haltes van het OV. Verlichting op meer plaatsen, helderder en eerder aan laten gaan.	3.5 Dank voor uw suggestie. Objecten/voorzieningen op de route die lopen aantrekkelijker maken beschrijven we onder 'willen lopen' op pagina 32 en zien we als onderdeel van kwaliteit 4 'Uitnodigend en groen' op pagina 35. Op basis van uw inspraakreactie passen we de tekst bij de eerste bullit op pagina 57 passen aan naar: Routes zijn 40% schaduwrijk, liefst door bomen. Waar mogelijk voegen we voldoende zitgelegenheden (bankjes) toe. 3.6 Zie antwoorden inspreker 1 voor zebrapaden (antwoord 1.4) en verlichting (antwoord 1.9). Afstanden tussen bushaltes zijn vastgelegd in de concessie voor het Openbaar Vervoer (Provincie Utrecht). We werken in de stad al aan aantrekkelijkere/betere looproutes naar deze haltes toe. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
4.	4.1 Goed deze aandacht kijk ook eens naar de voetgangers voor en na FC Utrecht, iedereen loopt over het fietspad bij gebrek aan stoep	4.1 Voor het gebied rondom het stadion Galgenwaard is een planproces gaande voor herontwikkeling van de gebouwen en herinrichting van openbare ruimte. Het goed faciliteren van loopstromen van en naar het stadion is onderdeel van dat proces. Zie voor meer informatie: Galgenwaard en omgeving: gebied opnieuw ontwikkelen gemeente Utrecht Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
5.	5.1 Goed dat de gemeente een duidelijk beleid maakt voor ruimte en veiligheid in het verkeer en de gemeente voor de voetganger. Dat geldt uitdrukkelijk niet alleen voor de binnenstad, maar ook elders. Om te beginnen met het zogeheten laaghangend fruit. Oftewel: herstel zebra-oversteekplaatsen in ere en laat die ook doorlopen over het fietspad. Kijk in Rotterdam en Amsterdam waar de fietsers daar gewoon stoppen als er iemand oversteekt. 5.2 En ook: voedt met name de fietsers op. En handhaaf! Bestuurders van e-Bikes in allerlei varianten gedragen zich als de koningen van de weg, zijn te beroerd om rekening te houden met andere weggebruikers, remmen nooit, rijden bijvoorbeeld langs een rij voor een stoplicht wachtende fietsers door rood, etc. Het is echt een ware terreur. Utrecht FIETSSTAD is helemaal niet iets om blij mee te zijn gezien de consequenties voor de voetgangers. Overigens fiets ik zelf steeds minder omdat dat langzamerhand een ware overleefjungle is. En als voetganger zijn ook ogen in je	5.1 Dank voor uw reactie. Zie de antwoorden onder 1.4 van inspreker 1 over zebra's en oversteekplaatsen. De voorbeelden uit Rotterdam en Amsterdam zijn ons bekend. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 5.2 Gemeente Utrecht is blij om een fietsstad te zijn. We werken er aan om de groei van het fietsverkeer beter te accommoderen en spreiden. Meer mensen op de fiets helpt ons in de mobiliteitstransitie van de stad. We zien fietsen en lopen als de belangrijkste manieren om je te verplaatsen, samen met openbaar vervoer. Met deze beleidsnota zorgen we ervoor dat voetgangers een betere plek krijgen in de openbare ruimte.

	achterhoofd nodig om niet omver gereden te worden. Gister nog op de Loeff Berchmakerstraat vanachter omver gereden door een Swap-e-Bike met haast die niet rekening hield met anderen en te laat zag (ja, die telefoons waarop niet gehandhaafd wordt) dat er kennelijk ook iemand liep, met overal kneuzingen en bloedend gezicht als gevolg. Hoop dus dat Utrecht voetgangersstad wordt; zou fijn en veilig zijn.	We zien ook dat voetgangers en fietsers elkaar soms in de weg zitten. We geven daarom in deze beleidsnota uitgangspunten mee voor straten of wegen waar voetgangers en fietsers dezelfde ruimte gebruiken. Hiermee proberen we bij herinrichtingen de door u genoemde situaties te voorkomen. De gemeentelijke handhavers worden ook ingezet indien (brom/snor)fietsers rijden op plaatsen waar dat niet mag, zoals stoepen of voetgangersgebieden. Zie Voetgangersgebied Gemeente Utrecht We hebben echter beperkte handhavingsmiddelen, en dus ook beperkte capaciteit die verdeeld moet worden over de handhavingstaken en stad. Dit betekent dat we niet op elke overtreding handhavend kunnen optreden. U kunt de overlast melden bij de gemeente (Melding Gemeente Utrecht), deze meldingen worden dan gebruikt om de overlastlocaties in beeld te brengen waar we dan de handhavers gericht op kunnen inzetten. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
6.	Dank voor de aandacht voor toegankelijkheid voor mensen met beperkingen In de nieuwe beleidsnota. In Tegenstelling tot de RSU 2040 en Mobiliteitsplan 2040 valt het op dat er nu expliciet en uitgebreid aandacht wordt besteed aan mensen met een beperking. Een goede start maar om werkelijk invulling te geven aan toegankelijkheid maar voor hoe iedereen mee kan doen zijn aanvullingen en verbeteringen nodig. Onze ervaring leert dat ondanks mooie woorden op papier zoals bij toegankelijkheid in het Actieplan Voetganger (2015-2020) het bij de uitvoering vaak misgaat en zelfs nog niet gebeurt. Daarom doen we bij deze een aantal aanbevelingen. Zowel essentiële punten die in de nota veranderd of toegevoegd moeten worden en een aantal aanbevelingen die wellicht ook een plek kunnen krijgen in de beleidsnota Voetganger. 6.1 Hoofdstuk 1; Introductie In de eerste alinea op pagina 9 is advies om naast loopgedrag ook beweeggedrag te noemen. 6.2 In alinea 3 staat dat de bouwstenen voor het ontwerpen van een goede toegankelijke voetgangers ruimte ontbreken. Dat is een omissie! De bouwstenen staan in het document 'Voetpaden voor Iedereen', via link opgenomen in het handboek openbare ruimte. Voetpaden voor Iedereen is misschien niet compleet maar werken aan kwaliteitsverbetering is een continu proces waar INSPREKER aan bij draagt.	6.1 Bedankt voor de suggesties over beweeggedrag. Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota: toevoeging beweeggedrag in de tekst op pagina 9. 6.2 Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota: de tekst veranderen we in: Bouwstenen voor goede, aantrekkelijke voetgangersruimte ontbreken of (Voetpaden voor iedereen) worden niet overal juist toegepast. Toelichting: we constateren dat er soms strijdigheid tussen enkele bouwstenen is. Met deze beleidsnota willen we dat oplossen. Met de uitwerking van de Beleidsnota in het Handboek Openbare Ruimte specificeren we dat verder. In dat traject – en breder – benutten we graag uw kennis en de kwaliteitsverbeteringen die u ontwikkelt.

6.3 Hoofdstuk 2; Aanleiding INSPREKER verzoekt om speciale aandacht bij het bouwen van bruggen. Een hoogteverschil van meer dan een meter is voor veel mensen een enorme hindernis. We benadrukken dat het volgen van richtlijnen hier essentieel is. Ik betwijfel of de genoemde bruggen aan de richtlijn uit voetpaden voor iedereen voldoen. 6.4 Op pagina 14 staan foto's van situaties die niet toegankelijk zijn! De ondertitel bij de eerste twee foto's is niet correct en geeft een verkeerd beeld. De ondergrondse afvalcontainers zijn daar niet volgens de richtlijnen aangelegd. Indien gewenst kan ik u meer foto's aanleveren zoals van het niet volgen van richtlijnen voor toegankelijkheid zoals bijvoorbeeld het ontbreken van waarschuwingsmarkering bij oversteekplaatsen en voor sommige voetgangers onbereikbare verkeerslichten omdat eerst een fietspad overgestoken moet worden. Advies is dus om niet te zeggen het kan beter maar het moet beter. 6.5 Bij bestaand beleid als basis dient zeker het VN-verdrag Handicap benoemd te worden. In Utrecht is dit verdrag uitgewerkt in de agenda Utrecht voor iedereen toegankelijk maar het schema op pagina 19 laat zien dat het nog onvoldoende in al het beleid is opgenomen. Het VN-verdrag is voorliggend aan al het beleid. In de volgende opmerkingen en feedback wordt duidelijk dat hier in Utrecht nog een grote verbeter slag te maken valt. 6.6 Hoofdstuk 3; Doelstellingen (en verder) Dit hoofdstuk en het vervolg maakt zichtbaar dat een definitie van toegankelijkheid ontbreekt. Toegankelijkheid is een containerbegrip en gaat over heel veel verschillende zaken. De groep mensen met beperkingen is zo divers dat het ontwerpproces de mogelijkheid moet bieden om die pluriformiteit tot zijn recht te laten komen. INSPREKER adviseert de leidraad toegankelijk bouwen met verwijzing naar NEN 9120. Het begrip 'Universeel Ontwerp' (Design for all) ziet INSPREKER graag terug in de Utrechtse ontwerpeisen. Toegankelijkheid van de gebouwde omgeving is de eigenschap van buitenruimten, gebouwen en woningen die maakt dat mensen er kunnen doen wat zij er volgens de bestemming moeten kunnen doen (Handboek voor toegankelijkheid, Maarten Wijk). Er dient daarbij verder gekeken te worden naar de begrippen Bereikbaarheid, Betreedbaarheid en Bruikbaarheid (BBB).	6.3 De genoemde bruggen zijn voorbeelden van hoe we grote barrières slechten en niet bedoeld als voorbeeld voor toegankelijkheid. Richtlijnen voor bruggen benoemen we niet in de beleidsnota Voetganger, maar zijn onderdeel van de uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 6.4 Ondertitel bij de eerste twee foto's op pagina 14 passen we aan naar: Toegankelijkheid voor mensen met een hulpmiddel is op plekken onvoldoende. Wij houden ons altijd aanbevolen voor voorbeelden waar u vindt dat het beter moet. 6.5 De 'Agenda Utrecht voor iedereen toegankelijk (2019)', dit is de Utrechtse uitwerking van het VN-verdrag en daarmee geldend, vastgesteld beleid van de gemeente. Dit benoemen we expliciet in bijlage 1. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 6.6 Dank voor uw uitgebreide reactie over het gebruik van de term 'Toegankelijkheid'. In reactie op uw oproep voor universeel ontwerp (Design for all): Dat is voor ons de basis van de beleidsnota, de voetgangers ruimte moet in Utrecht inclusief zijn. We zien dat als hetzelfde als 'design for all' Het principe 'Design for All' ligt ten grondslag aan de nieuwe kwaliteit voetgangersruimte op pagina 35 en de doorvertaling in uitgangspunten onder de doelstellingen in hoofdstuk 4. We hebben de behoeften van gebruikers van de voetgangersruimte (waaronder kinderen, ouderen en mensen met een beperking) daar nadrukkelijk in meegenomen). Zie ook bijlage 2 (pagina 112) voor de beschrijving van deze gebruikers. Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota: Toevoeging van
---	---

6.7 Bij doelstelling 2 wordt gesproken over opheffen parkeren. Dit komt uit de RSU 2040 en Mobiliteitsplan 2040 maar mag niet gelden voor Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen (agp's)! Een omissie in deze documenten van de gemeente. Voetgangersgebieden met daarin woningen en andere voorzieningen dienen altijd bereikbaar te blijven voor mensen met beperkingen. Voor de bezoekbaarheid dienen agp's aan de randen van voetgangersgebieden beschikbaar te zijn. Indien de loopafstanden te groot worden dienen alternatieven gerealiseerd te worden met ontheffingen voor specifieke hulpmiddelen en autorijders met een gehandicaptenparkeerkaart. (Deze opmerking geldt voor alle plekken in het document waar over opheffen parkeren wordt gesproken!) 6.8 In de nota wordt uitvoerig gesproken over de voetganger, lopen en loopgedrag. Hulpmiddelgebruikers zullen zich hier niet in herkennen terwijl zij wettelijk gezien een voetganger zijn. Advies is ook op het nieuwe woord 'Stoepganger' te introduceren en/of 'stoepgebruiker'. Voor lopen kan als alternatief wandelen worden gebruikt (= voor het plezier gaan). 6.9 Op pagina 28 staat een opmerking over blinden en slechtzienden. INSPREKER adviseert deze aan te passen in: Mensen met een visuele beperking moeten duidelijk geleid worden door de voetgangersruimte en geattendeerd op veilige	'Bereikbaarheid, Betreedbaarheid en Bruikbaarheid' toegevoegd onder 'Leidende Principes' op pagina 35 bij 'Toegankelijk voor iedereen'. Op pagina 32 voegen we de volgende tekst toe: Toegankelijkheid vertaalt zich in Bereikbaarheid, Betreedbaarheid en Bruikbaarheid. Voor een groep gebruikers betekent dit ook een korte afstand van een Algemene Gehandicapte parkeerplaats naar voorzieningen. Verdere uitwerking van deze begrippen gaat te ver voor het niveau van de beleidsnota en is onderdeel van de uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte na vaststelling van de beleidsnota Voetganger. Uw oproep om daar de leidraad toegankelijk bouwen NEN 9120 voor te gebruiken nemen we daarin mee. 6.7 Het aantal Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen (AGP) verminderen we niet. We heffen jaarlijks 0,5- 1% van het aantal openbare parkeerplaatsen op, maar dat geldt niet voor gehandicapten parkeerplaatsen. Gehandicapten parkeerplaatsen verwijderen we niet maar moeten soms wel verplaatst worden bij een herinrichting. Vorig jaar heeft het college de nieuwe Beleidsregel aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen gemeente Utrecht Lokale wet- en regelgeving vastgesteld. Daarin staan de voorwaarden voor de aanleg en inrichting van de algemene en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen. In hoofdstuk 3 artikel 10 staat hoeveel en waar er Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen (AGP) moeten zijn. Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota : Op pagina 32 voegen we de volgende tekst toe: Toegankelijkheid vertaalt zich in Bereikbaarheid, Betreedbaarheid en Bruikbaarheid. Voor een groep gebruikers betekent dit ook een korte afstand van een Algemene Gehandicapte parkeerplaats naar voorzieningen. 6.8 Dank voor de suggestie. We vinden Stoepganger een mooie suggestie. Toch besluiten we om te blijven spreken over voetgangers en gebruikers van de voetgangersruimte. We zien gebruikers met een hulpmiddel als een belangrijke groep gebruikers van de voetgangersruimte waar we bijzondere aandacht voor (moeten) hebben. Daarnaast suggereert 'stoepganger' dat het alleen over stoepen gaat, terwijl de beleidsnota aandacht heeft voor alle typen voetgangersruimte. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 6.9 Dank voor uw suggestie. Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota: tekst op pagina 28 is aangepast conform uw suggestie.
--	---

oversteekplaatsen en voorzieningen. 6.10 Wellicht kunnen de figuren op bladzijde 31 een iets inclusiever karakter krijgen door ook hulpmiddel gebruikers erin op te nemen. 6.11 De op pagina 52 genoemde gedeelde ruimte, ook wel shared Space, is niet voor iedereen veilig en toegankelijk. Als hier toch voor wordt gekozen verzoeken we indelingscriteria van Kennis over zien te hanteren: Standpunt Shared Space: het kan, maar niet overal Kennisoverzien. 6.12 Voetgangersgebieden hebben een verblijfs- en verplaatsingsfunctie. Voor beide dienen specifieke voorzieningen aanwezig te zijn waaronder zitgelegenheid, toegankelijk straatmeubilair en toiletvoorzieningen voor iedereen toegankelijk. 6.13 Het mobiliteitsplan 2040 voorziet nog niet in de te verwachten veranderingen door het weren van autoverkeer. INSPREKER verwacht een snelle toename van Canta-achtige voertuigen en andere elektrischer voertuigen zoals scootmobielen maar dan door mensen zonder beperkingen. 6.14 Net als bij het fietsparkeren op routes en geleidelijnen gaat dit de doorgankelijkheid voor hulpmiddelgebruikers en mensen met visuele beperkingen bemoeilijken of zelfs verhinderen. Veel stallingen voor fietsen zijn ontoegankelijk voor hulpmiddelgebruikers en	6.10 Dank voor uw suggestie. Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota: heet figuur op pagina 31 is aangepast conform uw suggestie. 6.11 Dank voor uw suggestie. Wij nemen de door u voorgestelde indelingscriteria ter overweging mee in de uitwerking van gedeelde ruimte / Shared Space in het Handboek Openbare Ruimte (na vaststelling van deze beleidsnota). Dit is te gedetailleerd voor de beleidsnota zelf. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 6.12 Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota: We voegen dit toe op pagina 57 onder de eerste bullit. De tekst passen we aan naar: Routes zijn 40% schaduwrijk, liefst door bomen. Waar mogelijk voegen we voldoende zitgelegenheden (bankjes) toe. Zie reactie 1.14 voor een antwoord over openbare toiletten. We vragen extra aandacht voor verblijfsruimte op pagina 21 en pagina 66, als inleiding bij Doelstelling 3 over voorzieningen. Op pagina 69 passen we de zin als volgt aan: '....Verblijfskwaliteit is hier belangrijk: de voetgangersruimte is naast ruimte om te verplaatsen ook ruimte om te verblijven.' 6.13 Dank voor uw aandacht voor dit gebruik van de voetgangersruimte. De stallingsmogelijkheden voor Canta-achtige voertuigen maken geen onderdeel uit van deze beleidsnota, maar dit raakt wel aan de begaanbaarheid/toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit onderwerp is onder de aandacht van de gemeente. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 6.14 Geparkeerde fietsen op de stoep vraagt dat we als gemeente fietsparkeerplekken toevoegen om beter te voldoen aan de vraag. Hiervoor is in de module fietsparkeren omschreven welk beleid we hebben en hoe we daar aan werken. De gemeenteraad van Utrecht heeft daarnaast gevraagd om plekken uit te breiden in vooroorlogse buurten. Dat doen we sinds 2024 door buurt voor buurt een parkeeronderzoek te doen en de bewoners te informeren over de aanvraagmogelijkheid. Op basis van de
--	--

	mensen met diverse beperkingen. We verzoeken de gemeente om In de openbare ruimte en voetgangersgebieden inclusief beleid specifiek voor mensen met beperkingen te realiseren met voldoende stallingsplekken.	aanvragen van bewoners en het onderzoek plaatsen we dan extra fietsenrekken. Daarnaast is er een loket waar bewoners in de hele stad een fietsenrek kunnen aanvragen. Zie ook Raadsbrief Resultaten fietsparkeren vooroorlogse buurten Naast het toevoegen van fietsparkeerplekken hebben we in de module fietsparkeren ook opgenomen hoe we omgaan met handhaving. We handhaven op weesfietsen, wrakken (kapotte fietsen) en fietsen die gevaarlijk gestald staan. Dit doen we om de openbare ruimte toegankelijk te houden voor iedereen. Als er voldoende capaciteit is en de druk op de openbare ruimte groot, handhaven we op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen. Het college kan locaties aanwijzen waar ze de druk op de openbare ruimte door fietsen wil verlichten en ruimte wil maken voor voetgangers en verblijven. Op deze locaties zijn gestalde fietsen niet meer toegestaan buiten de beschikbare rekken of vakken. Op locaties waar we de stallingscapaciteit op orde hebben en de druk op de openbare ruimte groot is, maken we (terughoudend) gebruik van fietsparkeerverboden. Daarmee maken we ruimte voor voetgangers en verblijven. De gemeentelijke regelgeving is vastgelegd in de APV http://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR318782 . De afdeling handhaving maakt jaarlijks een handhavingsprogramma (Toezicht en Handhaving Gemeente Utrecht) waarin de prioriteiten worden opgenomen. We verwijzen naar de Parkeervisie en bijbehorende module 'Parkeren en Toegankelijkheid' voor hoe we omgaan met toegankelijkheid van fietsparkeervoorzieningen. Hoe we handhaven op achtergelaten of verkeerd gestalde fietsen kan u teruglezen op Brom-/Snor fietsen Gemeente Utrecht Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
	6b.1 Ik heb mijn inbreng namens INSPREKER reeds schriftelijk via email ingediend. Een heel belangrijk punt ben ik vergeten. Die stuur ik u bij deze. Aandacht voor toegankelijkheid voor iedereen staat prominent op de voorgrond. Maar achterin de nota bij indicatoren staan geen indicatoren voor toegankelijkheid!? Dat klopt niet. Bovendien heeft de gemeenteraad eerder een motie aangenomen met de eis dat er indicatoren voor het vn verdrag handicap moeten komen. Indicatoren voor toegankelijkheid en of vn verdrag moeten aangevuld worden. Namens INSPREKER denk ik hier graag in mee.	6b.1 Dank voor het inbrengen van dit punt. Conform het format passen de indicatoren bij de doelstellingen. De indicatoren baseren we op de metingen die wij uitvoeren (beschikbare data). Naar aanleiding van deze reactie (en een interne reactie) wijzigingen we de effect-indicatoren onder doelstelling 3 in: We meten via de Inwonersenquête (eens per 2 jaar) de tevredenheid van inwoners over de looproute naar de supermarkt in de buurt. We meten via de Inwonersenquête (eens per 2 jaar) hoe vaak inwoners in hun buurt last hebben van obstakels op de stoep. Daarnaast: - We gaan onderzoeken hoe we de toegankelijkheid van (stoepen in) de stad inzichtelijk kunnen maken en welke kosten dat met zich mee brengt. De

		toezegging om dit te onderzoeken leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. - Het verbeteren van toegankelijkheid is onderwerp van gesprek (en ontwerp) bij nieuwe projecten en herinrichtingen. - Los van deze beleidsnota, wordt onderzocht of het mogelijk is om een indicator over toegankelijkheid op te nemen in de Planning & Controlcyclus n.a.v. de motie M136.
7.	7.1 Behoud de mogelijkheid van 1,5 m. brede stoepen in bestaande wijken om ook daar Groene ommetjes te kunnen realiseren! Bij aanleg van nieuwe woonwijken en herinrichting van straten is de nota prima van toepassing om een balans van breedte van een voetpad en groen te realiseren. In bestaande wijken is met de kijk van nu weinig rekening gehouden met groen. Gelukkig heeft de gemeente daartoe in het verleden al mogelijkheden gecreëerd om stoepen te vergroenen met de daartoe opgestelde regels in het Handboek Openbare Ruimte. Naast een minimale vrije doorloop van 1,2m bij geveltuinjes werd en wordt een minimale vrije doorloopruimte van 1,50m gehanteerd bij ander aangelegd groen (bv een stoeptuin). Dat heeft geresulteerd in tal van vergroende stoepen in Utrecht. Heel veel bewoners in de stad zijn bezig hun stoepen volgens de huidige HOR normen te vergroenen. Utrecht was zelfs dit jaar NK tegelwippen. Daar hebben heel wat bewoners bij geholpen! Als je vasthoudt aan 2.20m als stoepbreedte voor bestaande wijken krijg je 'Gauwe Stenen ommetjes' ipv 'Groene'. Daarbij sla je alle groene initiatieven van bewoners uit handen. Dat zou de gemeenteraad niet moeten willen. Bewoners die een belangrijke rol krijgen toebedeeld bij het versnellen van de Groene Schaalsprong. Daarom pleit ik ervoor het oude beleid zoals beschreven in HOR van toepassing te laten zijn op bestaande wijken zolang deze niet opnieuw ingericht gaan worden. Dat betekent een minimale vrije doorloopruimte van 1,5 m (en 1,2m bij een geveltuin) zodat er ruimte overblijft voor aanleg voor groen zodat ook daar een Groen ommetje kan ontstaan 	7.1 Dank voor uw suggestie. Het uitwerken van Groene Ommetjes is een integrale aanpak van oa. Groen en Mobiliteit, passend bij de Groene Schaalsprong. We werken netwerken uit voor iedere wijk waar we groen én lopen voorop zetten. Hoe Groen en Voetgangersruimte samen vorm kan krijgen staat op verschillende plekken in de beleidsnota beschreven. Zie oa. doelstelling 2 vanaf pagina 54. Hierbij gaat het er vooral om dat bij nieuwe of herin te richten openbare ruimte de keuze voor groen en voetganger vertrekpunt is. De gemeente is blij met het enthousiasme van bewoners om straten te vergroenen. We omarmen dat. Vanuit een data-analyse zien we dat het merendeel van de stoepen in Utrecht breder is dan 2.20 meter. Op een heel aantal plekken is dat niet nodig. We zien daarom grote kansen om meer te vergroenen en lopen daarmee ook aantrekkelijker te maken. Uw stelling dat ruimte voor voetganger de ruimte voor groen belemmert onderschrijven we dan ook niet. Op pagina 16 en 17 beschrijven we dat we nu diverse maten voor vrije doorloopruimte hanteren en toe willen naar eenduidigheid. Met vaststelling van deze nota wordt de minimale maat vrije doorloopruimte 2.20 meter. Als dat niet lukt kunnen we terugvallen op 1.30 meter. Daarmee borgen we de toegankelijkheid ook voor gebruikers met een hulpmiddel, ook wanneer er geparkeerde fietsen of andere objecten in de loopruimte staan (er is een verschil tussen ontwerp en gebruik van de ruimte). Dit illustreert uw foto ook mooi, zie geparkeerde fiets). We zien daarmee af van de huidige regel van 1,50 meter vrije doorloopruimte of 1,20 meter bij een geveltuin. Gemeente Utrecht is van mening dat deze maat onvoldoende is om ruimte te geven voor het sociale aspect van lopen, namelijk het samen lopen. Daarvoor rekken we 1,5 meter op naar 2,2 meter. We volgen daarmee landelijke adviezen. We vinden dat ook belangrijk om elkaar prettig te kunnen passeren. Doordat we lopen stimuleren en zo de mobiliteitstransitie verder vormgeven, zal het drukker worden. Voldoende prettige ruimte om samen te lopen en/of te passeren is dan noodzakelijk. Op veel plekken in de stad is dat mogelijk. Op plekken waar het in gedrang met groen komt, hanteren we maatwerk, waarbij 1.30 absolute ondergrens is voor mensen met hulpmiddelen . We constateren dat de stoep niet op alle plekken 2.20 breed kan zijn en tonen

		manieren om fijne loopruimte te maken én ruimte voor groen (en andere functies) te creëren. Een geveltuin past prima in de Gevelzone. De gevelzone maakt nooit deel uit van de vrije doorloopruimte. Op verschillende plekken hebben we benoemd dat de stoep/vrije doorloopruimte ook minder breed mag zijn dan 2.20 meter: Bij de uitgangspunten onder Doelstelling 1 (vanaf pagina 42): 2.00 meter als groen in het gedrang komt. In Hoofdstuk 5 'Zo gaan we het doen' waar we een stappenplan voor de bestaande stad presenteren. Na vaststelling van de beleidsnota Voetganger brengen we verschillende documenten en reglementen met elkaar in lijn vwb de maten voor vrije doorloopruimte die we hanteren. Dat leidt tot meer eenduidigheid. Tot slot benadrukken we dat we de ruimte niet overal in de stad aanpassen op deze nieuwe maten: alleen daar waar we aan de slag gaan óf bij een nieuwe gebiedsontwikkeling gelden deze maten als uitgangspunt. Uw reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
8.	8.1 De belangrijkste oproep is naar ons idee: Motie 136 Naar een ambitieuze en concrete toegankelijkheidsagenda van 18 juni 2020 Document Utrecht - M136 Naar een ambitieuze en concrete toegankelijkheidsagenda.docx - iBabs Publieksporaal In deze motie wordt gevraagd om concrete indicatoren te definiëren: “Concrete indicatoren over toegankelijkheid essentieel zijn om te monitoren in hoeverre de toegankelijkheid van Utrecht verbetert.” Hierover zien wij helaas niets terug in de concept beleidsnota. Gesteund door deze oproep van de gemeenteraad wil ik u vragen hieraan serieuze aandacht te besteden. Andere aangenomen moties die de gemeenteraad op het gebied van toegankelijkheid in de openbare ruimte deed: Gemeenteraad gaat voor toegankelijkheid - SOLGU Denk eerst aan mensen met een beperking! - SOLGU Openbare Ruimte toegankelijk! - SOLGU Utrecht toegankelijk in 2036! - SOLGU 02 02 8.2 Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen (AGP) Daarnaast maken wij ons zorgen over het beleid om Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen (AGP) te verwijderen uit het straatbeeld, alsof het om gewone parkeerplaatsen gaat. Het VN-Verdrag Handicap stelt dat (gemeentelijk) beleid moet leiden tot verbetering voor mensen met een beperking. Wanneer zij door het verwijderen van AGP's niet	8.1 Zie de reactie onder inspreker 6b. over indicatoren voor toegankelijkheid. 8.2 Zie de reactie bij inspreker 6a. (6.7) over de toevoegingen in de beleidsnota.

	of minder goed toegang hebben tot de openbare ruimte, betekent dit dat zij niet gelijkwaardig mee kunnen doen. In de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, in de Grondwet en in het VN-verdrag Handicap1 1 Gelijke rechten voor mensen met beperking of chronische ziekte Leven met een beperking Rijksoverheid.nl staat dat dit niet mag. Dank voor uw aandacht, Met vriendelijke groet,	
9.	Reactie op beleidsnota voetganger. Zie pdf bijlage voor een leesbare versie. De gezonde stad Utrecht ontwikkelt zich steeds verder en dat is iets om trots op te zijn. We zijn dit jaar verkozen tot de meest fietsvriendelijke stad ter wereld. (Copenhagenize Index). En we zijn nu onderweg naar dé stad van de toekomst: een groene loopstad. De stad van de toekomst is uiteindelijk een groene, beloopbare stad waarin voetgangers en groen elkaar versterken. Lopen en groen vormen samen de basis van een gezonde stedelijke omgeving. Het loop- wandelnetwerk omvat zowel “groene ommetjes” als groene luwe doorgaande looproutes op stadsniveau. Vergroenen van straten, buurten en loopstructuren gaan hand in hand. De tijd is rijp om onze stad van de toekomst met de stadsprofielen van de RSU door te vertalen tot deze boogde loopstad met een aangenaam, groen wandelnetwerk op buurt-wijk en stadsniveau. Daarvoor is het geweldig dat er nu een eerste concept voetgangersbeleid is ontwikkeld. In een tijd van steeds meer opgaven in de schaarse publieke ruimte is de totstandkoming hiervan complex. Zienswijze concept voetgangersbeleid De hieronder genoemde dringende verbeteringen zijn geformuleerd op grond van een raadpleging van inwoners uit het Utrechtse stad- en parkmakersnetwerk en enkele professionele organisaties. 9.1 Voorkom dat vergroening en ruimteclaim voor lopen gaat conflicteren. Door het voorgestelde voetgangersbeleid met 2.20m als stoepbreedte in bestaande wijken ontstaat een onbedoeld conflict tussen de versnelling van de groene schaa sprong en de realisatie van een groen voetgangersnetwerk. Op veel plekken blijft met de toepassing van deze norm simpelweg geen ruimte meer over voor groen, terwijl juist de combinatie van lopen én groen de stad leefbaar en gezond maakt. Voorkom dus dat lopen en groen niet als concurrerende claims op dezelfde paar vierkante meters wordt gezien, maar als één gezamenlijke standaard voor een toekomstbestendige, groene loopstad. Zienswijze: Behoud voor bestaande wijken het beleid zoals beschreven in het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Dat betekent een minimale vrije doorloopruimte van 1,5 m (en 1,2m bij een geveltuin) zodat er ruimte overblijft voor aanleg voor groen zodat ook daar een Groen ommetje kan ontstaan. Benoem eventueel in het voetgangersbeleid dat het creëren van meer loopruimte in bestaande wijken vooral een ruimteverdelingsvraagstuk is tussen ruimte voor gemotoriseerde voertuigen en de voetganger/ groen. 9.2 Voetgangersnetwerk op stadsniveau Het voetgangersbeleid omvat onvoldoende aankopingspunten voor een voetgangers hoofdstructuur op stadsniveau. Deze is	9.1 Dank voor uw suggestie. We verwijzen u naar de reactie bij inspreker 7 voor de combinatie van groen en loopruimte. 9.2 Dank voor dit aandachtspunt over het voetgangersnetwerk op stadsniveau. We werken zeker toe naar een stedelijk netwerk van looproutes, passend bij de wensen

nodig om toe te kunnen groeien naar een volwaardig toekomstig voetgangersnetwerk zoals ons fietsnetwerk. We moeten streven naar zinvolle doorgaande looproutes die een goed alternatief vormen op andere mobiliteiten. Dit is nodig om door te groeien naar een volwaardige loopstad. Zienswijze: Zorg ervoor de stedelijke doorgaande looproutes voorzieningen en verblijfsplekken in de stad met elkaar verbindt. 9.3 Werklocaties zijn een witte vlek in het beleid Een gezonde toekomstbestendige stad bestaat ook uit loopvriendelijke werklocaties. Dit zijn plekken in de stad waar duizenden mensen dagelijks naar toe gaan en verblijven. Op veel van deze locaties zijn de loopverbindingen tussen OV en werkplek levensgevaarlijk en zijn er geen, veilige, aantrekkelijke looproutes voor een lunchwandeling of wandelend overleg. Gemeente Utrecht en Provincie Utrecht beschouwen Lage Weide als living lab “Werklandschap van de Toekomst”. Zienswijze: Neem in het voetgangersbeleid het voornemen op om in een vervolgfase aanvullend loopbeleid te ontwikkelen voor werklocaties. Gebruik living lab Werklandschap van de Toekomst Lage Weide als proeftuin om verdergaand loopbeleid voor werklocaties te ontwikkelen.	en beleving van de voetganger. Eerste stap naar een stadsbreed netwerk is het uitwerken van de wijknetwerken van Groene Ommetjes inclusief de verbindingen tussen wijken en recreatie/groengebieden buiten de stad. De kaart op pagina 64/65 toont de stedelijke verbindingen: lange verbindingen (in veel gevallen al voorzien van routes) die door de hele stad lopen. Deze stedelijke verbindingen vormen de ruggengraat van de netwerken in de wijken én zijn belangrijk voor het stedelijk netwerk. Deze verbindingen zijn grotendeels gebaseerd op de groene en blauwe verbindingen, zoals vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Groenstructuurplan. Daarin is vastgelegd dat het netwerk dat deze verbindingen vormen, de belangrijkste dragers zijn om wijken onderling te verbinden en de stad met het buitengebied. Op deze verbindingen komen vergroening van de stad en stedelijke wandelverbindingen bij elkaar samen. Deze nota is het vertrekpunt voor het uitwerken van de netwerken. Maar anders dan voor bijvoorbeeld fietsnetwerken, openbaar vervoer of auto, beginnen we daarmee op het niveau van de wijk. Bij de voordeur waar de wandeling begint. We hebben er daarom voor gekozen om in de wijken te starten (in aansluiting bij de afstanden en belevingswereld van veel voetgangers, gemiddeld 1,7 km vanuit hun/een voordeur) en de wijknetwerken te combineren tot een stedelijk netwerk. Dit stedelijk voetgangersnetwerk leveren we op als het voetgangersnetwerk in iedere wijk duidelijk is. Uw reactie leidt tot de volgende wijziging in de beleidsnota: we voegen de manier waarop we toewerken naar een stedelijk netwerk toe aan pagina 87 onder ‘prioritering: we werken voetgangersnetwerken (Groene Ommetjes) uit voor iedere wijk’. 9.3 Dank voor uw aandachtspunt. Werklocaties zijn integraal onderdeel van de stad, waar dus ook alle aspecten uit de Beleidsnota Voetganger gelden (een goede basiskwaliteit en netwerken). We werken dat uit in wijkuitwerkingen. We maken geen aparte uitwerking voor werklocaties, omdat ze onderdeel van wijken zijn. Op 2 december is de ontwerp omgevingsvisie Lage Weide door het college van B&W vrijgegeven voor inspraak. In deze ontwerp omgevingsvisie, die in samenspraak met de industrievereniging is opgesteld, is het creëren van een veilige en uitnodigende werkomgeving, juist ook voor de voetganger, een speerpunt. Het Living lab is benoemd in de omgevingsvisie. Na vaststelling van de omgevingsvisie Lage Weide door de gemeenteraad, vertalen we de ambities van de visie in concrete uitgangspunten voor de openbare ruimte in Lage Weide. Uw reactie leidt tot de volgende wijzigingen: we hebben een toevoeging over werkenden op werklocaties opgenomen onder de volgende gebruikersgroepen ‘(Thuis)werkenden’ en ‘Ommetjesmakers’ zoals beschreven in bijlage 2 ‘Gebruikers van de voetgangersruimte’
---	---

10.	10.1 In het bestemmingsplan mis ik het omgaan met twee factoren die in de praktijk flink van invloed kunnen zijn op het succes van het beleidsplan: 1 het omgaan met uitstallingen, en met name met terrassen van horeca. Ik geef als voorbeeld het Jacobskerkof terzijde van calé Kalff, waar het trottoir de meeste dagen van het jaar grote delen van de dag ('s middags en 's avonds) geheel geblokkeerd wordt; 10.2 Fietzers/fietsen. Waar ruimte is, wordt gefietst. In delen van het centrum (rond het stadhuis en de Oudegracht) geldt 's middags een fietsverbod, maar dat wordt regelmatig genegeerd, en er wordt niet op gehandhaafd. En waar ruimte is, worden fietsen neergezet. Ik geef als voorbeeld Kievitstraat oneven zijde, waar in theorie een voetpad is dat prachtig aan de nieuwe normen voldoet, maar waar in de praktijk als twee voetgangers elkaar tegemoet lopen, er een van de twee de rijweg op moet, omdat vrijwel het gehele voetpad vol staat met rijwielen. Hoe zal rekening worden gehouden met deze storende factoren, die in de praktijk op veel plaatsen zullen optreden?	10.1 Met deze beleidsnota leggen we breedtematen en uitgangspunten voor (vrije doorloop)ruimte vast. Op pagina 86 staat de vervolgstap om de principes uit de beleidsnota in lijn te brengen met oa. de regels voor terrassen en uitstallingen. Daarvoor is eerst deze beleidsbasis nodig. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 10.2 U constateert een verschil tussen ontwerp/aanleg en gebruik van de voetgangersruimte. Dit herkennen wij. De gemeentelijke handhavers worden ingezet indien (brom/snor)fietsers rijden op plaatsen waar dat niet mag, zoals stoepen of voetgangersgebieden. Zie Voetgangersgebied Gemeente Utrecht Ook wordt handhavend opgetreden op gestalde fietsen die de doorgang van stoepen blokkeren. Door de beperkte handhavingscapaciteit doen we dit niet in de hele stad, maar is de inzet beperkt tot het winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad. Zie Verkeerd gestalde (brom)fietsen gemeente Utrecht Met de verruimde maten voor de vrije doorloopruimte sorteren we deels voor op het borgen van de toegankelijkheid, ook als er objecten op de stoep geplaatst worden zoals een fiets die aan een lantaarnpaal is vastgemaakt. Zie afbeelding ter illustratie op pagina 48. Uw reactie leidt niet tot wijzigingen in de beleidsnota.
11.	11.1 INSPREKER heeft met instemming kennis genomen van deze nota. Bij ons eigen traject om meer te willen doen voor de voetganger in de binnenstad van Utrecht hebben we kennis genomen van een groot aantal van de bronnen die ook in deze nota genoemd worden. De normen van het CROW, voorbeelden uit andere steden: zij waren de basis voort onze enquête die ging over met name de veiligheid van de voetganger in de binnenstad. Meer dan 200 leden van de VBBU en andere binnenstadbewoners reageerden op onze vragenlijst. 10% had te maken gehad met een onveilige situatie en kreeg een ongeval, vaak tussen een voetganger en een fiets. Er werden diverse onveilige overstaakplaatsen gemeld. Het toenemende aantal fietsers en de verschillende snelheden van de fietsers leiden soms tot zo'n stroom aan fietsen dat het moeilijk wordt om straten over te steken. In ons rapport noemen we er een aantal. Dit rapport maakt deel uit van onze reactie en is op 24 november officieel aan u overhandigd (zie bijlage).	11.1 Dank voor uw uitgebreide onderzoek naar onveilige situaties in de binnenstad. Dit is waardevolle input voor de uitwerking van het voetgangersnetwerk (en knelpunten) in de binnenstad. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.

11.2 Wij ondersteunen uw keuze voor maatwerk voor de binnenstad. De krappe ruimte die verdeeld moet worden tussen openbaar vervoer, de auto's, de fietsers en de voetganger dwingen tot keuzes en creatieve oplossingen. Graag worden we daarbij betrokken. 11.3 In een subgroep van de bijeenkomst 'De staat van de binnenstad', een project van de Alliantie waarbij wethouders Oosters aanwezig was, is verder doorgepraat over dit rapport en de bevindingen van de deelnemers aan dit debat. Zij vulden onze aanbevelingen aan met: Kijk ook naar andere wijken om de binnenstad te ontlasten, bijvoorbeeld een onderdoorgang van de Vleutense weg naar de Amsterdamse Straatweg. 11.4 Kijk of je het busverkeer door de binnenstad niet kunt ontlasten door te werken met een transferium net buiten de singels aan de Oostzijde van de stad. 11.5 Doe iets aan de ochtendspits: fietsers en bevoorrading kunnen eigenlijk niet tegelijkertijd in sommige straten. 11.6 Grijp actiever in bij woekerende gevelplanten: wanneer bewoners niet genoeg snoeien. Bevorder dat buurten rond de tafel gaan met bedrijven en studentenkroegen of -verenigingen die veel parkerende fietsers op 1 punt bij elkaar brengen: hoe kan het anders, zodat voetgangers er minder last van hebben.	11.2 Via Samen Stad Maken worden bewoners, belanghebbenden en ook de VBBU betrokken bij projecten in de binnenstad. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.3 Dank voor uw suggestie. Dergelijke ingrepen en oplossingen zoals bruggen en tunnels zijn duur. Wel nemen we in de uitwerking van het voetgangersnetwerk per wijk ontbrekende voetgangersverbindingen (om barrières zoals spoor, water en wegen te slechten) mee als (gewenst) onderdeel van het netwerk. Gemeente Utrecht probeert in overleg met andere overheden nieuwe verbindingen op de agenda te krijgen met als doel om mogelijk een (extra) financiële bijdrage te krijgen voor realisatie. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.4 Dank voor deze suggestie. Er vindt op dit moment een analyse plaats van het gebruik van binnenstadsas door onder andere bussen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.5 Alle informatie (ook venstertijden) over laden en lossen in de binnenstad zijn hier te vinden: Laden en lossen gemeente Utrecht We zijn bezig met nieuw toegangsbeleid, meer info: Nieuwe regels vrachtauto's en bestelbussen in binnenstad gemeente Utrecht en Utrecht stelt invoering nieuw toegangsbeleid stadslogistiek uit tot 1 mei 2026 gemeente Utrecht We werken ook aan alternatieve fietsroutes om de druk op de binnenstadsroute te verminderen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.6 De gemeente treedt op basis van meldingen handhavend op bij overhangend groen. Indien de doorgang geblokkeerd wordt door bijvoorbeeld overhangend groen, kunt u dat melden bij de gemeente (Melding Gemeente Utrecht). Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	---

11.7 Handhaaf op fout parkerende fietsers vanuit het voetgangersgebied naar het gebied daaromheen. 11.8 Bij fout geparkeerde fietsen: geen afscheurbare blauwe labels, maar met verf op de banden weesfietsen markeren en na verloop van tijd weghalen (aanpak Amsterdam). 11.9 En misschien wel de mooiste: Werk aan een mentaliteitsverandering, bij auto's is het ook gelukt: 'fietsers te gast' in sommige straten. De werkgroep 'Verbindend Groen' van de INSPREKER heeft ook gekeken naar het ontwerp beleidsnota Voetganger en vindt dit een hele mooie stap vooruit naar een binnenstad waar je prettig kunt lopen, elkaar kunt ontmoeten en meer kunt genieten van groen. In de wijk Binnenstad — met haar historische centrum, dichtbebouwde woonblokken, veel functies (wonen, horeca, dagjesmensen) en weinig buitenruimte — is zo'n aanpak extra relevant. In 2026 zet de werkgroep Verbindend Groen in op informeren, activeren en verbinden: we maken zichtbaar wat er al gebeurt, helpen bewoners bij vergroening en zorgen dat groen in de binnenstad concreet wordt. Dit doen we in samenwerking met de bestaande organisaties. We geven de gemeente graag de volgende punten mee: 11.10 Maak lopen in de binnenstad veel groener en natuurlijker. In een compacte en drukke binnenstad kan een route met bomen, gevelgroen, plantenbakken — met schuilplekken voor vogels, vleermuizen, egels, insecten — het verschil maken. De kwaliteit van het lopen gaat hiermee voor de bewoners, bezoekers en kantoorpersoneel omhoog.	11.7 We treden ook handhavend op bij gestalde fietsen die de doorgang van stoepen blokkeren. Door de beperkte handhavingscapaciteit doen we dit niet in de hele stad, maar is de inzet beperkt tot het winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad. Zie Verkeerd gestalde (brom)fietsen gemeente Utrecht Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.8 Dank voor de suggestie. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.9 Dank voor de suggestie. Onze beleidsnota is een eerste stap naar een Loopcultuur in Utrecht. Zie ook de ambitie op pagina 10. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.10 Dank voor de suggestie. Waar dat kan (en mits het budget toereikend is) maken we ruimte voor vergroening (afgewogen naar andere belangen, opgaven en gebruik). In de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 is uw suggestie voor natuurinclusiviteit al vastgelegd onder de noemen 'stad én natuur'. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	--

	11.11 Laat groen de basis zijn, ook voor spelen, bewegen en ontdekken. Groen is niet alleen esthetiek: het is essentieel voor de kwaliteit van leven en gezondheid in de binnenstad. Kinderen moeten buiten kunnen spelen en bewoners moeten de ruimte hebben om niet alleen te lopen, maar ook even te 'blijven'. Om te zitten, te ontspannen of elkaar te ontmoeten. En in de zomer zijn dit tevens effectieve schaduwplekken, aangezien we in de binnenstad te maken hebben met het hitte eiland effect. Voorbeeld: Parijs transformeert honderden straten tot "garden streets" met extra groen en voetgangersruimte. 11.12 Werk samen, activeer en verbind: steun organisaties, bewoners en netwerken. Vergroening vraagt uitvoering: geef bestaande platforms en initiatieven de middelen om bewoners te informeren, te activeren en te begeleiden. Niet alleen gevelgroen, maar ook groene loopgebieden, straten en verborgen hoeken verdienen aandacht. Samen kunnen we van de wijk Binnenstad een plek maken waar lopen vanzelfsprekend is, groen dichtbij is en elke straat een bijdrage levert aan een leefbare, groene binnenstad. INSPREKER denkt en doet graag mee.	11.11 Dank voor de suggestie. Waar dat kan (en mits het budget toereikend is) maken we ruimte voor vergroening (afgewogen naar andere belangen, opgaven en gebruik) en combineren we loopruimte met ruimte om te spelen en ontmoeten. In de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 is uw suggestie voor groen als basis al vastgelegd onder de noemer 'groen tenzij'. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 11.12 Dank voor het aanbod. We weten INSPREKER bij uitwerking van het netwerk in de binnenstad en uitvoering van projecten zeker te vinden. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
12.	Hierbij reageren INSPREKERS op de ontwerp-beleidsnota Voetganger. Wat INSPREKERS bindt, behalve de ligging in de gemeente Utrecht, is deelname aan het landelijke programma Werklandschappen van de Toekomst. Lage Weide als Living Lab, Nieuw Overvecht als Ambassadeursterrein en Werkspoorkwartier als Partnerterrein. Bewegen en wandelen, maar ook groen- en klimaatmaatregelen zijn belangrijke componenten in de transitieplannen voor deze bedrijventerreinen, zoals die in het kader van Werklandschappen van de Toekomst dit jaar gemaakt zijn. Vandaar onze belangstelling voor de Beleidsnota Voetganger. 12.1 Goed initiatief Als vertegenwoordigers van bedrijventerreinen weten we als geen ander dat lopen op een bedrijventerrein niet altijd eenvoudig of zelfs mogelijk is. Wat we daarom als eerste willen benadrukken is dat we blij zijn dat er specifiek voetgangersbeleid komt. Dus dat de gemeente concreet maakt wat ze wil bereiken voor de voetganger en hoe de voetgangersruimte eruit moet zien. Duidelijke uitgangspunten voor de inrichting van voetgangersruimte en -netwerken in de stad zijn belangrijk en het is goed dat het Handboek Openbare Ruimte (HOR) specifiek vanuit het voetgangersbelang aangepast gaat worden (zoals de beleidsnota schetst). 12.2 Werklocaties zijn vergeten en verdienen nadere uitwerking Dat gezegd hebbende, valt ons wel meteen op dat de beleidsnota geen aandacht heeft (ook niet in de keuze van de vele foto's in de beleidsnota) voor werklocaties en	12.1 Dank voor het onderschrijven van belang en inhoud van de beleidsnota. 12.2. Dank voor uw aandachtspunt. Zie reactie inspreker 9 (9.3) en de wijzigingen naar aanleiding van deze reactie.

werknemers. De woorden: Lage Weide, bedrijventerrein, Werkspoorkwartier (met nota bene een prijswinnend voetpad, het Werkspoorpad), Nieuw Overvecht, kantorenpark, Papendorp, Rijsweerd: al deze woorden zijn 0 (nul) keer genoemd. Alleen op pagina 116 vinden we iets terug over (thuis)werkenden: een kort pleidooi om niet de hele werkdag stil te zitten. Dit is een omissie. Specifiek voor de voetganger is juist op bedrijventerreinen een grote kwaliteitsslag te maken. Op bedrijventerreinen en kantorenparken is veel behoefte aan aantrekkelijke en veilige wandelmogelijkheden, of dat nu voor een lunchwandeling of woon-werkverkeer te voet is (dat laatste is bijvoorbeeld voor Nieuw Overvecht een belangrijk te verbeteren punt). Utrechtse werklocaties zijn een belangrijke sleutel in de gewenste mobiliteitstransitie. Wij stellen daarom voor dat in de Beleidsnota opgenomen wordt dat er een nadere uitwerking wordt gemaakt voor bedrijventerreinen en kantorenparken en dat deze als volwaardige voetgangersgebieden worden aangemerkt. In het kader van Samen Stad Maken bieden wij als INSPREKERS aan om actief mee te denken in deze nadere uitwerking en zien een uitnodiging graag tegemoet. Wij denken dat het waardevol is als ook een kantorenlocatie als Rijsweerd en/of Papendorp deelneemt aan dit overleg. 12.3 Nieuw Overvecht en Werkspoorkwartier vragen aandacht voor aansluiting op bestaande routes Op bedrijventerreinen Nieuw Overvecht en Werkspoorkwartier speelt dat lopen van, naar en over het bedrijventerrein wordt ontmoedigd, doordat aansluitingen ontbreken op routes van en naar woonwijken, omliggend groen en andere voorzieningen. We vragen daarom niet alleen aandacht voor het verbeteren van de bestaande voetgangersruimte maar ook specifiek voor het realiseren van cruciale verbindingen die er nu nog niet zijn. Wij stellen daarom voor dat in de Beleidsnota de concretisering van het verbeteren van de aansluiting van bestaande wandelroutes van wijken en voorzieningen naar bedrijventerreinen als concrete activiteit wordt opgenomen. 12.4 De (concept) Omgevingsvisie Lage Weide benadrukt in de samenvatting tot twee keer toe het verbeteren van fiets- en wandelroutes Voor Lage Weide, het grootste bedrijventerrein van stad en provincie Utrecht, is de afgelopen twee jaren door de gemeente een omgevingsvisie opgesteld, die rond deze tijd de besluitvorming ingaat. De (concept) omgevingsvisie is heel duidelijk over het belang van maatregelen ten gunste van voetganger en fietser. Dit onderstreept ons pleidooi voor expliciete aandacht voor werklocaties in de Beleidsnota Voetganger. Ter illustratie deze twee citaten uit de samenvatting van de (concept) omgevingsvisie: “Door een te hoge druk van autoverkeer is verdere ontwikkeling van bedrijven en de groei van werkgelegenheid op Lage Weide niet mogelijk. Om dit op te lossen is een mobiliteitstransitie nodig. Om voor de fietser en voetganger het reizen gemakkelijker, prettiger en aangenamer te maken in dit door de auto gedomineerde gebied. De ambities en maatregelen maken we concreet in de Omgevingsvisie.”	In aanvulling daarop: Op de kaart ‘Stedelijke verbindingen’ (pagina 64/65) zijn de belangrijkste voetgangersverbindingen naar en door werklocaties benoemd. Die werken we verder uit met de wijkuitwerkingen van Groene Ommetjes. We weten uw organisatie(s) uiteraard te vinden voor het uitwerken van de netwerken. 12.3 Dank voor uw oproep. De aansluiting tussen gebieden is onderdeel van de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk. Zie reactie 9.3 en 12.2 12.4 We onderschrijven uw verzoek en zien werklocaties als onderdeel van de stad. Zie ook de reactie bij 9.3 en 12.2
---	---

“Lage Weide moet net als de rest van Utrecht aantrekkelijk worden om te fietsen, wandelen en te verblijven. Maatregelen om het gebied klimaat adaptiever te maken en groen toe te voegen in deze nu grotendeels versteende omgeving zijn daarbij cruciaal.” 12.5 Manifest Lage Weide – Wijk in de tienminutenstad Utrecht Lage Weide heeft in het proces van totstandkoming van de Omgevingsvisie Lage Weide samen met de Fietzersbond het ‘Manifest Lage Weide – Wijk in de tienminutenstad Utrecht’ uitgebracht. Eén groot pleidooi voor fiets- en wandelroutes en dagelijkse voorzieningen dichtbij. Dit voor de 19.000 werknemers op Lage Weide. Omdat de Beleidsnota Voetganger de tienminutenstad veelvuldig noemt, vinden wij het relevant dit manifest te noemen. Als een volgend ‘bewijs’ dat werklocaties zelf echt met de voetganger (en fietser) bezig zijn. 12.6. Omgevingsvisie Werkspoorkwartier Het Werkspoorkwartier is een gebied in transformatie en volgt de lijn die is ingezet in de herijkte Ontwikkelingsvisie 2021. De afgelopen jaren zijn op kavelniveau mooie initiatieven gerealiseerd. Naast de initiatieven op kavelniveau beschrijft de omgevingsvisie ook een aantal collectieve opgaves zoals de verbetering van ruimtelijke structuur onder andere op het gebied van een betere bereikbaarheid door meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Concreet betekent dit de aanleg van het Werkspoorpad langs de Nijverheidsweg, het verbeteren van de verbinding voor voetgangers en fietsers langs het Amsterdam-Rijnkanaal richting het Demka-terrein en verbetering van de verbindingen naar omliggende wijken en voorzieningen zoals Julianapark en Station Zuilen. Dit onderstreept ons pleidooi voor expliciete aandacht voor werklocaties in de Beleidsnota Voetganger. 12.7 Beweegvriendelijk werklandschap Lage Weide was in 2025 één van de landelijke proeftuinen van ‘Werken in Beweging als beweegvriendelijk werklandschap’. Er is actief gewerkt aan wandelroutes, ook voor weetings. In 2026 wordt dit ‘beweegprogramma’ ondergebracht in de activiteiten van Werklandschappen van de Toekomst. Ook voor Nieuw Overvecht is het zich verder ontwikkelen als een ‘beweegvriendelijk werklandschap’ een relevant thema. 12.8 Verkeersveiligheid In de ontwerp beleidsnota is veel aandacht voor leidende principes en uitgangspunten om de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving voor voetgangers te	12.5 Dank u wel. Dit Manifest is ons bekend. Zie ook reactie 12.2. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 12.6 Dank u wel. Zie reactie bij 12.2. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 12.7 Dank u wel, wij zijn bekend met de landelijke proeftuin ‘Werken in Beweging als beweegvriendelijk werklandschap’ en de activiteiten rondom lopen op Lage Weide. We gebruiken dit als input voor de uitwerking van een aanpak later in de tijd. Dank voor uw suggestie voor Nieuw Overvecht. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 12.8. We hebben een programma ‘Verkeersveiligheid’ van waaruit we ons bezig houden met de aanpak van (acute) verkeersonveilige situaties. Daar nemen we ook de voetgangersruimte (en oversteken) actief in mee. Dit past al binnen onze bestaande
--	--

	verbeteren. Hierbij wordt de aansluiting gezocht bij ontwerpuitgangspunten in het HOR en koppeling met gebiedsontwikkelingen en beheer en onderhoud. Gemist wordt een aanpak voor verbetering van acute onveilige situaties. Wij stellen daarom voor dat aan de Beleidsnota een paragraaf wordt toegevoegd gericht op het inventariseren van onveilige situaties met bijbehorende aanpak om de onveilige situaties te verbeteren. 12. 9 Op Lage Weide wordt gewerkt aan twee doorfietsroutes – maar de flankerende voetpaden zijn niet in beeld De Ontwerp Beleidsnota Voetganger stelt op pagina 50: ‘Langs een hoofd- of doorfietsroute is voor voetgangers altijd een stoep of pad aanwezig, bij voorkeur vrijliggend.’ Dit juichen wij toe. Tegelijk zien wij dit vooralsnog niet terug in de plannen voor de twee doorfietsroutes die Lage Weide doorkruisen (de F2 (Dom tot Dam) en F409 (Houten-Lage Weide), daar waar het om de tracés op Lage Weide gaat. 12.10 Voeg station Maarssen toe in het kaartbeeld op pagina 70 (‘voorzieningen’). Wij snappen dat dit station net in de gemeente Stichtse Vecht ligt, maar het is voor Lage Weide-Noord een belangrijke voorziening.	werkwijze en leidt daarom niet tot aanpassingen op de beleidsnota. In de Voortgangsrapportage Programma duurzame mobiliteit (p. 23) is uitleg gegeven hoe wij werken aan een verkeersveilige stad. We werken o.a. aan het verkeersveiliger maken van fiets- en voetgangersoversteken. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 12.9 Dank voor uw signaal. De uitgangspunten uit de Ontwerp beleidsnota hanteren we nog niet zonder vastgesteld (voetgangers)beleid, maar proberen we in lopende projecten al wel mee te nemen waar mogelijk. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 12.10 Dank voor uw suggestie. Ons vertrekpunt is dat we in deze kaart alleen voorzieningen op ons eigen grondgebied op in het kaartbeeld. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
13.	INSPREKER vertegenwoordigt de ca. 1700 ondernemers en vastgoedeigenaren in retail, horeca en cultuur in het historische centrum van Utrecht, het gebied binnen de singels. Vanuit deze brede vertegenwoordiging streven wij naar een economisch vitaal, leefbaar en aantrekkelijk centrum voor bewoners, bezoekers en gebruikers. Wij onderschrijven het belang van een voetgangersvriendelijk centrum. Tegelijkertijd willen wij vanuit onze rol aandacht vragen voor de volgende punten: 13.1 Behoud van levendige plinten en uitnodigende entrees Wij juichen het streven naar heldere zichtlijnen en comfortabele looproutes toe. Echter, wij willen nadrukkelijk aandacht vragen voor het belang van ruimte voor ondernemers om – op momenten en plekken waar de drukte dit toelaat – gebruik te maken van de plint en de directe openbare ruimte voor uitstallingen, zitjes en andere uitnodigende elementen. Deze dragen bij aan de levendigheid, aantrekkelijkheid en economische vitaliteit van het centrum. Een gebiedsgerichte en tijdsafhankelijke aanpak kan hierin uitkomst bieden. Zo wordt recht gedaan aan zowel het comfort van de voetganger als aan het ondernemerschap dat zo kenmerkend is voor de binnenstad van Utrecht. Dit sluit aan bij de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie Binnenstad 2040, waarin een aantrekkelijk en levendig centrumgebied met een multifunctioneel karakter centraal staat.	13.1 Wij kunnen ons vinden in uw oproep. We benoemen dit niet expliciet in de beleidsnota. Voor het gebied is de Omgevingsvisie Binnenstad leiden. We volgen de Stedenbouwvisie voor ‘levendige plinten’. De regels voor uitstallingen zijn van toepassing, zie: Uitstalling bij winkel of horeca gemeente Utrecht Zoals benoemd in de beleidsnota (pagina 45) is een vervolgstap om de vrije doorloopruimte in lijn te brengen met die in oa. regels voor uitstallingen en terrassen. Op een aantal plekken vraagt dit om maatwerk. Dit benoemen we ook in de beleidsnota. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.

	13.2 Actieve en gastvrije handhaving op fietsparkeren Een veelgehoorde frustratie bij zowel ondernemers als bezoekers betreft wild- of verkeerd gestalde fietsen. INSPREKER pleit voor voldoende handhavingscapaciteit om hier doeltreffend op te kunnen optreden, maar wél op een gastvrije manier. Denk hierbij aan publieksvriendelijke verwijzing naar de gratis, overdekte fietsenstallingen en tijdelijke pop-up fietsparkeerplekken. Een overzichtelijke en schone openbare ruimte is essentieel voor de verblijfskwaliteit en draagt bij aan de positieve beleving van het centrum. 13.3 Aansluiting voetgangersroutes en herkenbare bewegwijzering INSPREKER denkt graag mee over de aansluiting van de nieuwe voetgangersroutes vanuit de stad naar het centrum. Wij benadrukken daarbij het belang van een integrale benadering waarbij nieuwe routes en borden aansluiten bij de bestaande bewegwijzering en kaartmaterialen voor voetgangers. Herkenbaarheid en samenhang in route-informatie zijn cruciaal om bezoekers goed te geleiden en eenheid te creëren tussen de verschillende deelgebieden (centrumkwartieren) in het centrum. 13.4 Samenwerking bij gebiedsgerichte uitwerking Tot slot willen wij als INSPREKER graag actief betrokken blijven bij de verdere gebiedsgerichte uitwerking van het beleid. Door onze rol als verbinder van ondernemers, vastgoedeigenaren, bewoners en culturele instellingen, kunnen wij bijdragen aan een praktische en gedragen uitvoering per straat of kwartier. Wij stellen voor om in co-creatie te werken aan de implementatie, aansluitend op bestaande initiatieven zoals de kansenkaarten per kwartier, de routingkaart en eerder gemaakte afspraken rondom bereikbaarheid van het centrum. Afsluitend Wij vertrouwen erop dat onze inbreng wordt meegenomen in de verdere besluitvorming en zijn vanzelfsprekend bereid om onze zienswijze nader toe te lichten of te bespreken in een vervolgoverleg.	13.2 Zie hiervoor de reactie bij inspreker 6a onder 6.14 13.3 Dank voor uw oproep en aanbod. De aansluiting tussen (deel)gebieden is onderdeel van de uitwerking van de voetgangersnetwerken per wijk. We betrekken INSPREKER bij de uitwerking van het voetgangersnetwerk in de binnenstad. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 13.4 Bedankt voor uw aanbod. We weten uw organisatie uiteraard te vinden voor het uitwerken van het netwerk. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
14.	14.1 Op 18 oktober heeft u de ontwerp-beleidsnota voetganger ter inzage gelegd. Graag maken we gebruik van de gelegenheid om onze reactie op deze nota te geven. INSPREKER is al sinds de beginfase van het opstellen van dit plan door u betrokken en we zijn door u op meerdere momenten in de gelegenheid geweest om onze inbreng te leveren. Op veel punten zien we onze inbreng terugkomen, waarvoor dank. Vanuit INSPREKER hebben de ontwerpnota met veel interesse gelezen. Wij kwamen eensluidend tot de conclusie dat deze beleidsnota kan worden gezien als zo'n beetje het beste wat er op dit moment te vinden is aan gemeentelijke voetgangersbeleid. Het bevat veel goede uitgangspunten en doelen en omdat geprobeerd wordt "werk met werk" te maken zullen tussentijdse resultaten zichtbaar	14.1 Dank voor uw compliment dat deze beleidsnota kan worden gezien als zo'n beetje het beste wat er op dit moment te vinden is aan gemeentelijke voetgangersbeleid. We zijn blij te lezen dat u uw inbreng kunt teruglezen en weten uw organisatie uiteraard te vinden in de vervolgstappen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.

zijn. We ondersteunen ook het plan om met bewoners plannen te maken voor het herkennen en verbeteren van groene ommetjes en de wandelnetwerken in de stad. Binnen de organisatie van INSPREKER is ook veel kennis en ervaring die we graag aanbieden bij de verdere uitrol van het voetgangersbeleid. De inzet van onze reactie is om het domein en het Team Voetganger een nog sterkere onderhandelingspositie te bieden in een wereld waarin andere domeinen (auto, groen, wonen, economie, ...) al een sterke en dominante positie hebben. Vanuit die gedachte doen wij hieronder voor een aantal onderdelen suggesties om de beleidsnota verder te versterken. De eerste reacties zijn wat algemener van aard, daarna gaan wij in op de verschillende onderdelen. Aansluiting bij wandelroutes buiten de gemeentegrens Vanuit het perspectief van INSPREKER is het uiteraard erg fijn om te lezen dat de gemeente Utrecht de 14.2 <i>voetgangersnetwerken en looproutes</i> (al dan niet als onderdeel van de zogeheten Groene Ommetjes of Stedelijke Verbindingen) niet alleen door maar ook naar buiten de stad wil verbeteren (zie pag. 20, 55, 62-63, 120). We denken dat het in dat opzicht goed en efficiënt is om de deze nog te ontwikkelen (door)looproutes waarvan we aannemen dat die lopen tot aan de gemeentegrens te laten eindigen en aansluiten bij reeds bestaande buiten de gemeentegrens gelegen wandelroutes zoals het Kromme Rijnpad, provinciale wandelknooppunten, LAW-paden of streekpaden zoals het Utrechtpad. Wellicht is dat ook de bedoeling maar de concept-nota vermeldt dat nu niet expliciet. De wandelaar die afstanden van 10-15 kilometer loopt en die als startpunt van zijn of haar (rond)wandeling Utrecht CS heeft gekozen of zelf woonachtig is in de stad Utrecht, komt dan via een prettige wandelroute door de stad op het uitgekozen wandelpad buiten de stad. Dat maakt dat Utrecht wellicht een populair startpunt van wandelingen rondom de stad Utrecht kan worden en dat inwoners van Utrecht die een langere wandeling willen maken niet de auto hoeven te pakken om op het gewenste startpunt buiten de stad te komen, omdat de wandeling door de stad zelf ook de moeite waard is. Overigens geldt hetzelfde voor de hondenbezitter; een prettige looproute naar aan de rand of net buiten de stad gelegen hondenlosloopgebieden leidt er toe dat ook deze minder vaak de auto zal pakken om bij het betreffende gebied te komen.	14.2 Zoals beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan hebben we ook aandacht voor recreatief lopen en de aansluiting tussen de stad en de omgeving. Dank voor uw suggestie. We constateren dat de legenda van de kaart niet volledig is. We passen dit aan in de definitieve beleidsnota. We hebben in het kaartbeeld alle thematische routes op eenzelfde manier weergegeven (zonder onderscheid in type route). Zie de oranje gestippelde lijnen. We nemen langere wandelingen/routes zeker mee in de uitwerking. Dit is hoe we te werk gaan: Eerste stap is om voor alle wijken de voetgangersnetwerken uit te werken. Die vormen samen het stedelijk netwerk: routes verbinden wijken met elkaar en het buitengebied. Bestaande (recreatieve) routes en het gebruik door wandelaars die langere afstanden lopen nemen we hier in mee. Alle wijkuitwerkingen samen vormen het stedelijk (voetgangers)netwerk waar we stapje voor stapje onderdelen van realiseren en verbeteren. We hebben daarbij ook oog voor de aansluiting tussen buurten, wijken en naar buurgemeenten en groen-/recreatiegebieden buiten de gemeentegrens. Uw reactie leidt tot de volgende wijziging in de beleidsnota: - we voegen de manier waarop we toewerken naar een stedelijk netwerk toe aan pagina 87 onder 'prioritering: we werken voetgangersnetwerken (Groene Ommetjes) uit voor iedere wijk'. - Op basis van uw reactie passen we het kaartbeeld op pagina 64-65 aan: we tonen (bestaande thematische) wandelroutes door de stad en naar buiten en vullen de legenda aan.
--	---

14.3 <i>Gezamenlijk gebruik fiets en voetganger in toenemende mate onveilig</i> In het (recente) verleden is in Utrecht in geval van gezamenlijk gebruik van dezelfde ruimte vaak de keuze gemaakt voor de fietser. We hopen dat er met deze beleidsnota nu ook een kader ligt om vaker andere keuzes te maken. De inrichting van de Weg tot de Wetenschap waar (ondanks protest van bewoners) bewust geen complete voetgangersstrook is aangelegd naast de fietspaden is naar onze mening illustratief. De tramhalte is niet altijd veilig te bereiken voor de voetganger. Ook bij het rondje Stadseiland wordt op verschillende locaties gekozen voor gezamenlijk gebruik van paden door fietsers en voetgangers. In de nota op pag. 81/82 wordt dit gezamenlijk gebruik (zonder aparte strook voor voetgangers) ook als mogelijkheid aangegeven, zoals voor parkachtige omgevingen. Er lijkt dus vaak te worden ingezet op gedeelde ruimtes (en vooral ook gedeelde fiets- en wandelpaden). Op pag. 82 lezen we dat aparte stoepen (laat staan verhoogde stoepen die nog veiliger zijn) alleen worden aangelegd als 'het niet anders kan'. Naar onze mening niet perse een keuze voor de voetganger. Door toegenomen snelheidsverschillen is het voor voetgangers steeds moeilijker om te anticiperen. We pleiten er dan ook voor om terughoudend om te gaan met inrichtingen die uitgaan van gezamenlijk gebruik, zoals Shared Space. Dat is immers ontwikkeld in Nederland eind 20e eeuw toen elektrische fietsen nog niet massaal aanwezig waren. 14.4 Een ander punt van aandacht zijn <i>doorfietsroutes</i>. Voor fietsers zijn zo min mogelijk verkeerslichten van belang. Voor voetgangers zorgen verkeerslichten juist voor mogelijkheden om over te steken. Iedereen die op het Vredenburg probeert over te steken in de spits, zal dat beamen. 14.5 Ideaal zijn de voorstellen voor herinrichting van straten met bredere maten voor stoepen en het verwijderen van obstakels. Laadpalen, afvalcontainers en fietsenrekken van de stoep af, heerlijk! Wat bij de maten opvalt is, dat er te weinig rekening wordt gehouden met fietsparkeren aan lantaarnpalen, aan bomen en tegen een huismuur. Dit maakt de stoep ter plekke van de fiets zeker 40 cm smaller. Vooral bij puntversmalling is dat een probleem. Alle fietsen netjes in een rek naast de stoep op de servicestrook ik een illusie. 14.6 Interessant is het plan om het oude (woon)erf weer nieuw leven in te blazen. In de wijk Wittevrouwen zijn er nog verschillende uit de jaren 80. Voor korte straatjes werkt dit goed, bij langere straten worden door voetgangers voldoende brede stoepen gemist. Met een auto langdurig stapvoets achter je aan, kan je dan geen kant op. Op de te smalle stopen is het daar ook nog niet comfortabel lopen, door	14.3 Dank voor uw reactie op het gezamenlijk gebruik van ruimte door fietsers en voetgangers. We herkennen deze situatie. Om deze reden is in de beleidsnota in hoofdstuk basiskwaliteit opgenomen dat er langs (nieuwe) fietspaden ook voetpaden dienen te zijn. Als het mogelijk is zijn die vrijliggend. Wanneer dat niet mogelijk is, dan is het een gedeeld pad met een gemarkeerde zone voor voetgangers. Dit principe passen we toe bij Rondje Stadseiland. Hiermee zorgen we dat (kwetsbare) voetgangers een veilige zone hebben. Het door u genoemde voorbeeld bij de Weg tot de Wetenschap is bij ons bekend. Hier heeft recent ook met de Voetgangersvereniging Utrecht Oost een gesprek over plaatsgevonden. We maken ontbrekende verbindingen per wijk inzichtelijk bij de wijkuitwerking van het voetgangersnetwerk. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota 14.4 Voor iedere situatie/locatie kijken we vanuit zowel het oogpunt van fietsers als voetgangers gekeken of een verkeerslicht nodig is. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota 14.5 In de nota hanteren we een minimale maat van 1.30 meter vrije doorloopruimte. Ook bij een puntvernauwing, zoals bij een lantaarnpaal. Reden hiervoor is dat er in veel gevallen een fiets aan of tegen een (lantaarn)paal geparkeerd staat. Er blijft dan alsnog voldoende ruimte over om te passeren. (Zie ook illustratie op pagina 48). Bij de huidige maat van 0.90 is de vrije doorloopruimte dan te smal. Zeker voor gebruikers in een rolstoel. De gevelzone (met geveltuin of geparkeerde fiets) rekenen we niet tot de vrije doorloopruimte. Zie illustraties bij basiskwaliteit, oa. pagina 48 en 49. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota 14.6 Dank voor uw reactie en het delen van uw ideeën hierbij. We passen woonerven alleen toe als de voorwaarden daarvoor op orde zijn. Denk aan: waterberging moet op orde zijn, woonerven mogen geen onderdeel zijn van doorgaande route voor fiets en/of autoverkeer en auto's moeten er voetstaps
---	---

een te schuin afschot. 14.7 <i>Werklocaties ontbreken nog, ook daar is voetgangersruimte van belang</i> Afgelopen twee jaar heeft INSPREKER samen met de Fietzersbond samen met Parkmanagement Lage Weide gewerkt aan plannen en acties voor een beweegvriendelijker Lage Weide. Dit heeft duidelijk gemaakt dat er onterecht weinig aandacht is voor het lot van voetgangers op bedrijventerreinen. We kunnen ons voorstellen dat u in deze beleidsnota aangeeft dat dit nog nadere uitwerking behoeft. . Samenvatting 14.8 In de Utrecht Voetgangersstad komt het belangrijke aspect 'verblijven' er nog wat bekaaid af, terwijl daar juist een sterke link is naar de al sterke domeinen economie, groen en wonen. Het feit dat er op een willekeurig moment meer voetgangers in de stad zijn dan gebruikers van voertuigen (fiets, auto, OV) is een gegeven dat expliciet benoemd zou kunnen worden. De noodzaak van een gedegen voetgangersnota kan ook nog krachtiger voor het voetlicht worden gebracht met de noties dat de groep voetgangers extreem heterogeen is qua loop en verblijfsbehoeften en loopvaardigheid EN dat zonder lopen geen vervoer met fiets, auto, OV, geen klanten, geen omzet en geen beleving van de stad mogelijk zijn. We adviseren u tevens om expliciet de vele bezoekers van de stad (zakelijke en sociale bezoekers, toeristen en werkers) te benoemen als gebruikers. Zij zijn juist heel belangrijk (economisch, belevingswaarde, levendigheid) voor de stad en aangenomen kan worden dat zij 1/3 van de voetgangers in de stad omvatten. 14.9 Wat betreft kwaliteit zouden we willen benadrukken dat de bereikbaarheid te voet, de bruikbaarheid van de omgeving en niet te vergeten: de veiligheid in brede zin niet alleen worden bepaald door de kwaliteit van het ontwerp en de uitvoering van projecten en maatregelen, maar veel meer door de kwaliteit van het beheer, onderhoud en handhaving van gedragsregels.	kunnen rijden. De inrichting moet dat afdwingen. Hoe dat precies vorm krijgt bij herinrichtingen is afhankelijk van de situatie en de opgaven. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.7 Dank voor uw aandachtspunt. Wij zijn bekend met de landelijke proeftuin 'Werken in Beweging als beweegvriendelijk werklandschap' en de activiteiten rondom lopen op Lage Weide. We verwijzen u voor een inhoudelijk antwoord en de wijzigingen in de beleidsnota op dit punt naar inspreker 9 onder 9.3. 14.8 Dank voor uw oproep over verblijven. Zie antwoord op inspreker 6 (onder 6.12). Deze reactie leidt tot de volgende wijziging in de beleidsnota: toevoeging op pagina 13 (Hoofdstuk 2 aanleiding) over economisch belang en bezoekers van de stad. 14.9 De onderbouwing van de nieuwe kwaliteit voetgangersruimte en breedtematen volgt vanaf pagina 42. De toelichting op de opbouw van de breedtemaat staat op pagina 53. We delen uw constatering dat de kwaliteit van de voetgangersruimte mede bepalend is voor de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. We werken hier met de collega's van beheer en onderhoud aan. Deze beleidsnota is geen beheersnota. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota
--	--

14.10 (Figuur op blz. 17): In de praktijk zullen veel mensen tegensputteren als je aangeeft dat er wel 2.00 meter vrije doorgang nodig is voor voetgangers. Daarom lijkt het ons goed even expliciet aan te stippen waarom dat nodig is: tegemoetkomende voetgangers moeten niet de rijbaan opgestuurd worden; je moet ook met hulpmiddelen of een tas voldoende loopruimte hebben; mensen willen naast elkaar kunnen lopen; er moet ruimte zijn om even te stoppen met lopen etc.. 14.11 Aan het lijstje met belangrijke zaken die niet bekend zijn (onderaan blz. 17) kunt u toevoegen: • Hoeveel tijd mensen (gemiddeld) te voet besteden • Veiligheid te voet: verkeersongeval + valongeval + slachtoffer geweld • Feitelijk versus perceptie: perceptie is basis voor gedragsbeslissingen, maar sluit vaak niet aan bij feitelijkheid 14.12 De vier doelstellingen die u formuleert voor uw voetgangersaanpak klinken goed en spreken ons zeker aan. U kunt wel overwegen om de doelstellingen te ordenen naar maatschappelijke impact. In dat verband zou het logisch zijn om de meest noodzakelijke zaken eerst aan de orde te stellen. Zo noemt u nu de basisvoorwaarde bereikbaarheid van voorzieningen als derde, maar als voorzieningen niet bereikbaar zijn is lopen sowieso geen optie. Een andere basiswaarde is veiligheid, wij zien dat nog niet expliciet opgenomen in de doelen, maar het zou prima toegevoegd kunnen worden aan de eerste doelstelling. 14.13 Overigens vragen wij ons af hoe u aankijkt tegen het uitgangspunt Design for All / Universal Design in relatie tot de doelstellingen? Als je het geschikt maakt voor mensen met een beperking maak je het vrijwel automatisch ook fijner voor mensen die (bijna) geen problemen met lopen hebben. Wij kunnen ons voorstellen dat u dit ook ziet als invulling van uw eerste doelstelling? B) Opgave 14.14 Het hoofdstuk 'trends en ontwikkelingen' illustreert u terecht met aantrekkelijk gepresenteerde cijfers en figuren. We zien dat u daarbij vooral cijfers hanteert om lopen <i>als hoofdverplaatsing</i> te markeren telt u onterecht een groot deel van de voetgangers nog niet mee. Er wordt namelijk qua afstand en tijd meer en vaker gelopen als <i>voor- en natransport</i>. Ook de aantallen slachtoffers (verkeersongevallen	14.10 Wat u noemt is de basis voor de doelstellingen, zoals geformuleerd in het hoofdstuk Opgave. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.11 Dank voor het signaal. We trachten in de nota niet uitputtend te zijn. Er is nog meer dan de zaken die u noemt die we niet weten. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.12 Dank voor uw suggestie. We kiezen ervoor om bij deze indeling te blijven, omdat we hiermee de opbouw van het netwerk (en de plek van voorzieningen) naar ons idee in een logische volgorde behandelen. Veiligheid is voor is de basis van het verhaal en onderdeel van de hoge kwaliteit voetgangersruimte die we beschrijven op pagina 32. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.13 Onze basis is dat voetgangersruimte in inclusief moet zijn. We zien dat als hetzelfde als 'design for all'. Het principe 'Design for All' ligt ten grondslag aan de nieuwe kwaliteit voetgangersruimte zoals benoemd op pagina 35 en de doorvertaling in uitgangspunten onder de doelstellingen in hoofdstuk 4. We hebben de behoeften van gebruikers van de voetgangersruimte (waaronder kinderen, ouderen en mensen met een beperking) daar nadrukkelijk in meegenomen). Zie ook bijlage 2 (pagina 112) voor de beschrijving van deze gebruikers. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota 14.14 Dank voor de door u aangeleverde informatie. Het is niet ons doel om uitputtend te zijn, maar enige context te schetsen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	---

+ valongevallen + slachtoffers van geweld) onder voetgangers liggen in werkelijkheid hoger. We denken dat uw presentatie van de cijfers nog krachtiger wordt als u alles meeneemt. In <i>bijlage 1</i> hebben we enkele cijfers opgenomen die u daarbij wellicht van dienst kunnen zijn. 14.15 Op pagina 28 en 29 beschrijft u de gebruikers van de voetgangersruimte. We onderschrijven het belang hiervan en zijn van mening dat u hierin al behoorlijk volledig bent. Wel valt ons op dat u alleen heeft gekeken naar inwoners van Utrecht. Echter, er zullen (bijna) net zoveel niet-Utrechters van Utrecht kunnen genieten: bezoekers, werkers, toeristen. Tevens lijkt het ons zinvol om bij de beschrijvingen aan te geven wat er in het bijzonder nodig is om het hen mogelijk en gemakkelijk te maken om te voet in de openbare ruimte te zijn en te lopen. In <i>bijlage 2</i> hebben we hiervoor een aanzet gegeven. 14.16 Op pagina 31 stelt u dat u als Utrecht een voetgangersstad wil zijn met een loopcultuur. We zijn blij dat u de lat hoog legt. Als overweging daarbij zien we dat dit alleen mogelijk zal zijn als daar intern ook de cultuur van voetgangersvriendelijkheid bestaat en dat er ook het nodige op ingezet wordt. De vraag is: hoe krijg je het voor elkaar dat bewoners, gebruikers, bezoekers een loopcultuur hebben. In <i>bijlage 3</i> geven we u een paar overwegingen mee die u daarbij wellicht verder op weg kunnen helpen. 14.17 Het is goed om nu eens niet STOMP te vinden als enig leidend principe. De vier principes voor de voetgangersruimte die u formuleert zijn wat ons betreft veelbelovend en passen ook goed bij de principes van Design for All / Universal	14.15 Dank u wel voor de aanvullingen voor wat een aantal gebruikers van de voetgangersruimte nodig heeft. Uw aanvullingen leiden tot de volgende aanpassingen in de beleidsnota (bijlage 2): -kinderen: Voor een kind moet de omgeving niet te complex zijn en snelheidsverschillen niet te groot: 30 km/u als maximum. Kinderen zien niets boven een hoogte van 1 meter. -Ouderen: Goed begaanbare, doorlopende routes zonder grote hoogteverschillen of trappen - Ouderen: Ouderen die minder goed horen of zien hebben behoefte aan een omgeving die overzichtelijk en niet te complex is. - hulpmiddel-/rolstoelgebruikers:... die vlak is, zonder (grote) hoogteverschillen, - hulpmiddel-/rolstoelgebruikers:... dagelijkse voorzieningen als (ondergrondse) afvalcontainers en Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen kunnen bereiken binnen korte afstand. - Mensen met een zorgvraag: Binnen deze groep vallen ook mensen met een tijdelijke fysieke beperking zoals een gebroken enkel. - Mensen met een smalle beurs of beperkte vervoerskeuze: Als we de stad zo inrichten dat mensen lopend voorzieningen, banen, onderwijs, voorzieningen en vervoersopties... Toelichting op de indeling van gebruikers: we hebben ervoor gekozen om typen gebruikers te beschrijven en niet hun motieven (toeristen, bezoekers etc.). 14.16 Dank voor uw reactie en suggesties als bijlage bij uw reactie. De stadia en manieren om tot een (gedrags)verandering te komen zijn ons bekend. Deze beleidsnota is een eerste stap. Vervolgstappen staan benoemd in Hoofdstuk 4 'Doelstellingen' en Hoofdstuk 5 'Zo gaan we het doen'. Uiteraard op hoofdlijnen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.17 Dank uw wel voor de complimenten. Zie ook de reactie bij 14.13. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
--	---

Design internationaal (inclusief de VN, UNESCO, de WHO en WALK21). 14.18 Uitgangspunten voor de basiskwaliteit Op blz. 40 worden de zeer waardevolle uitgangspunten met betrekking tot basiskwaliteit beschreven. Notie daarbij is dat basiskwaliteit wat ons betreft primair inhoudt te zorgen voor: bereikbaarheid, toegankelijkheid / leesbaarheid en veiligheid. (Zie ook model bijlage 4). Concrete suggesties om dat explicieter mee te nemen zijn: 14.19 Bij de eerste bullit vooral insteken op de bereikbaarheid (ofwel nabijheid) van essentiële bestemmingen. Daarbij is de actieradius van mensen toch wel bepalend. Mensen die minder goed kunnen lopen of staan kunnen maar een klein stukje lopen, vaak minder dan 100 meter. 14.20 Wat betreft de veiligheid gaat het in de eerste plaats over het val-risico en vervolgens over de verkeersveiligheid en m.n. de rijsnelheden van het verkeer. 14.21 Als er geen trottoirs zijn, zou de max snelheid 15 km/h moeten zijn; bij aanwezigheid van (echte) trottoirs is 30 km/h, denk ik, een belangrijk uitgangspunt. 14.22 De foto's op pagina 50 zijn zeer illustratief. Wel is het gewenst om zeker te stellen dat fietsers op aansluitingen niet de bocht afsnijden over het voetpadgedeelte. Dat	14.18 De uitgangspunten in de beleidsnota moet u zien als de maatregelen die we treffen als antwoord op de opgave en leidende principes. Nabijheid is zo'n opgave. Dat geldt ook voor bereikbaarheid, toegankelijkheid, zoals beschreven bij het 'kunnen en willen lopen' op pagina 32. Zie ook de reactie op 14.12. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.19 Deze maat voor maaswijdte gaat niet over nabijheid van voorzieningen, maar over het stratenpatroon: om de 50-100 meter moet er een doorsteek voor voetgangers mogelijk zijn. Dit sluit aan bij de Stedenbouwvisie. We verwijzen u voor de bereikbaarheid van voorzieningen (nabijheid) naar doelstelling 3 (pagina 68). Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.20 Wij delen uw oproep over het belang van goed onderhoud. Zie reactie 14.9 over beheer en onderhoud. Dank voor uw oproep over rijsnelheden. We zijn het met u eens dat snelheid van het autoverkeer een belangrijk aspect is om lopen aantrekkelijk te maken. De ambities voor de snelheid van het autoverkeer zijn vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040. Hierin is opgenomen dat alle straten en wegen in Utrecht een snelheidslimiet krijgen van 30/km uur tenzij. Deze aanpak rollen we uit vanaf juli 2026. Zie: Mobiliteitsplan 2040 Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.21 Wij delen uw analyse. We benoemen een ontwerpsnelheid van 15 km/u op pagina 46 voor het delen van ruimte (woonerf). Verdere uitwerking volgt in het Handboek Openbare Ruimte na vaststelling van deze beleidsnota. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.22 Dank voor de reactie. Uitwerking van dit principe volgt in het Handboek Openbare Ruimte (vervolgstap na vaststellen van de beleidsnota). Daarbij geldt ook dat
--	---

kan voor slechte lopers behoorlijk hinderlijk of zelfs gevaarlijk zijn. 14.23 We missen nog aandacht voor rustpunten, die voor moeilijke lopers heel erg belangrijk zijn. Dat geldt ook voor (openbare) toiletten. Zeker in verblijfsgebieden is aanwezigheid van beide iedere 400 m. erg gewenst. Zeker met verdergaande vergrijzing van de bevolking. 14.24 Bij Doelstelling 2 verdient de activiteit 'verblijven' (wachten op de bus, praten met anderen, werken, spelen, sight-seeing etc.) ook aandacht. Dus: aanwezigheid van zitgelegenheid, toiletten, uitwijkmogelijkheid e.d. ook benoemen. De praktijkfoto's laten zien dat de gemeente daar al best vaak in voorziet! Met andere woorden: 'netwerken' voor voetgangers is meer dan een hoofdnetwerk en een netwerk van groene ommetjes. Mensen moeten in principe alle percelen kunnen bereiken en er moet ook ruimte/gelegenheid worden gereserveerd voor (aangenaam) verblijven. Zeker op netwerkniveau zou je moeten kijken naar rust of ontspanningspunten en toiletten, en oversteken. 14.25 Uitgangspunten voor het netwerk van Groene Ommetjes Ook deze uitgangspunten onderschrijven wij van harte. Aanvullend is het ook van belang dat er geen drukke wegen op onlogische plekken hoeven te worden overgestoken, dan wel dat mensen niet genoodzaakt worden (lang) op groen licht te moeten wachten. Als Groene Ommetjes excellente kwaliteit vereisen zijn bankjes en openbare toiletten eigenlijk ook automatisch een must, toch? Uitgangspunten voor stedelijke verbindingen voor de voetganger Mooie uitgangspunten voor de voetganger. Aandachtspunten zijn wat ons betreft: 14.26 • Tweede bullit: juridisch is er een onderscheid tussen voorrang en vrije doorgang. Bestuurders van voertuigen kunnen voorrang krijgen en moeten die soms aan andere bestuurders verlenen. Bij voetgangers kunnen zij verplicht zijn om <i>vrije doorgang te verlenen</i>.	mogelijke oplossingen locatiespecifiek zijn en bij (her)inrichtingsplannen afgewogen moeten worden. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.23 Zie reactie 1.14 (toiletten) en 6.12 (voorzieningen, oa. bankjes). 14.24 Zie reactie onder 6.12. 14.25 Ons uitgangspunt is dat het voetgangersnetwerk zoveel mogelijk voorzieningen in de wijk verbindt. We nemen de oversteekbaarheid van (drukke) wegen en wat daar voor de voetganger nodig is in mee. Zie ook antwoord onder 1.4 en 1.5. Voor voorzieningen zoals bankjes en toiletten verwijzen we naar de reactie onder 1.14 (toiletten) en 6.12 (voorzieningen, oa. bankjes). Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.26 Dank voor uw aandacht voor de juridische terminologie. Bij de uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte werken we verschillende manieren uit om de voetgangersruimte door te laten lopen bij een oversteek. Dit kunnen verschillende type oversteken zijn, niet altijd met vrije doorgang voor voetgangers. Dit is locatie-afhankelijk en gaat te diep voor het niveau van een beleidsnota. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	--

14.27 - Derde bullit: de gehanteerde kleine maaswijdte is aan de randen van de stad rond grootschalige (Rijks)infrastructuur niet realistisch. Daar zou uitgegaan kunnen worden van de maaswijdte die CROW hanteert, te weten maximaal 1000 meter. 14.28 - Vierde bullit: hier 'toegankelijkheid' vervangen door geschiktheid of passend voor mensen met een loopbeperking. 14.29 Uitgangspunten voor het bereikbaar maken van voorzieningen Alhoewel we ook deze uitgangspunten onderschrijven is het gebruik van '... te lopen of fietsen ...' als maat erg rekbaar. Deze uitgangspunten zouden SMART(er) en dus toetsbaarder geformuleerd kunnen worden. 14.30 5) Zo gaan we het doen Blz 80. Het is mooi als voetgangersruimte voldoet aan de nieuwe maat van 2.20 meter, maar is die ruimte dan ook echt beschikbaar en obstakelvrij? Hoeveel wordt er ingezet om de stoepen ook echt vrij van gekwakte fietsen, borden en andere obstakels te krijgen? 14.31 Blz. 81: Het vrijmaken van de stoepen en handhaving van de al bestaande regels (APV, bouwbesluit, ...) maakt al heel wat ruimte vrij en is wat ons betreft de beste eerste stap Belangrijke notie is dat een indeling van een straat zonder (verhoogde) stoepen een juridisch probleem met zich meebrengt. Er is dan geen ruimte waar voetgangers recht op hebben; zij moeten de concurrentie aangaan met andere ruimtegebruikers en het is de vraag of ze daar wel zo goed in staat toe zijn. Op dit punt is zorgvuldigheid en voorzichtigheid geboden. 14.32 In de figuur op blz zijn regulier beheer en onderhoud niet opgenomen. Wellicht is het ook goed om de rol van mensen van wijkbeheer naar boven toe (bij voorbeeld als	14.27 Voor een fijne loopstad is een goede maaswijdte van groot belang. Daarvoor hanteren we 300-500 voor het passeren van grote barrières in de stad . We hanteren dit ook als vertrekpunt aan de randen van de stad bij grootschalige (Rijks)infrastructuur. Daar kan waar nodig gemotiveerd van afgeweken worden. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.28 Deze reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota. Bullit 4 (Stedelijke Verbindingen, pagina 62) wordt: Oversteken zijn bruikbaar voor mensen met een beperking en op meerdere plekken georganiseerd. 14.29 Deze doelstelling is direct afkomstig uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan 2040. Het positioneren van (typen) voorzieningen is geen onderdeel van deze beleidsnota. Wij formuleren de uitgangspunten voor de bereikbaarheid voor voetgangers en de inrichting van de ruimte nabij een voorziening. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.30 Zie reactie op spreker 7. 14.31 Dank voor uw aandachtspunt. Zie eerdere reactie over woonerven onder 14.6. (en 14.21 ontwerpsnelheid bij woonerven) 14.32 Dank voor uw aandachtspunt. Het figuur op pagina 85 laat doorvertaling van de beleidsnota zien in producten. Los daarvan werken we ook aan doorvertaling in
---	--

	informatiebron, aanspreekpunt voor bewoners en andere gebruikers van de openbare ruimte) te visualiseren met een pijl naar boven? 14.33 Deel C Sturing en verantwoording Belangrijkste reactie op dit hoofdstuk is dat het belangrijk is om de cijfers die gehanteerd worden bij de indicatoren goed in perspectief te zien. Voor onze uitgebreidere afwegingen hierbij verwijs ik u graag naar bijlage 6. 14.34 Tot slot Zoals in de inleiding aangegeven zijn wij zeer onder de indruk van de opzet en inhoud van deze beleidsnota voetganger. Uiteraard zijn wij bereid om bovenstaande verder toe te lichten indien gewenst. <i>Bijlagen:</i> 1. <i>Cijfers over voetgangers</i> 2. <i>Wat gebruikers nodig hebben</i> 3. <i>Overwegingen bij de opgave</i> 4. <i>Model voor leidende principes</i> 5. <i>Uitgangspunt voor de basiskwaliteit voetgangersruimte</i> 6. <i>Toelichting bij sturing en verantwoording</i>	processen, zoals beheer en onderhoud. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.33 Dank voor uw reactie/suggesties. Wij zijn ons ervan bewust dat deze cijfers niet het volledige beeld laten zien en bijvoorbeeld vooral de nadruk leggen op woon-werk verkeer. We moeten het op dit moment doen met de cijfers die we beschikbaar hebben/verzamelen. Onderdeel van de opgave is om betere voetgangersdata te verzamelen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 14.34 Dank voor uw complimenten. We weten u te vinden bij de verdere uitwerking.
15.	15.1 Heel erg fijn dat het voetgangersbeleid voor de gemeente Utrecht nu is uitgewerkt. Complimenten voor de integrale aanpak van dit nieuwe beleidsveld dat zijn plek overal in Nederland nog moet bevechten. Ik ben blij dat ik in een stad woon die de mens te voet de ruimte wil geven. Een tweetal keuzes in de nota ben ik in het bijzonder erg blij mee, met name: - De ambitie Utrecht voetgangersstad (naast Utrecht fietsstad) met een loopcultuur. We kunnen bij uitstek in Utrecht laten zien dat beide naast elkaar kunnen bestaan. - De positionering van lopen als sociale activiteit, in plaats van “doorstroming” en efficiënt afwikkelen. Lopen is immers leven. Ik heb de ontwikkeling van het voetgangersbeleid in Utrecht gevolgd (en aangemoedigd) vanaf het eerste actieplan in 2015, daarna intensiever vanaf het participatieproces van het mobiliteitsplan 2040 in juni 2020. Met andere Utrechters hebben we samen aandacht voor de voetganger bepleit. De initiatiefgroep Groen stadswandelnetwerk heeft in 2021 inspraakreactie geleverd op het Mobiliteitsplan 2040 en eveneens samen met stadsmakers en zusterparken (als de initiatiefgroep gezonde stad) inspraakreactie geleverd op de RSU. Mijn reactie op deze nota is ivm tijdgebrek overigens op persoonlijke titel. De reactie op de RSU heeft er onder andere toe geleid dat het stadsprofiel Vertraagde Stad is	15.1 Dank voor de complimenten en steun.

	toegevoegd. Het groene stadswandelnetwerk is als onderdeel van dit stadsprofiel opgenomen: "Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad". In het Mobiliteitsplan is het wandelnetwerk op stadsniveau opgenomen, als uit te werken actie. Ik was erg blij dat deze ambitie in beide plannen is opgenomen, en ik heb vervolgens in het voorjaar 2023 tijdens een gesprek met raadsleden over het Groenbeleid bepleit dat het Groen stadswandelnetwerk ook een expliciet en een herkenbaar onderdeel zou moeten zijn van de strategie voor groen. Het is van grote waarde omdat Utrechters zich via een groen wandelnetwerk door de hele stad ontspannen kunnen verplaatsen, bijdragend aan een duurzame, gezonde en biodiverse stad, en ontspannen ontmoetingen tussen bewoners. Zo'n stadsbreed netwerk vraagt om een samenhangende aanpak van verschillende domeinen, in ieder geval de ruimtelijke strategie, mobiliteit en groen, op het schaalniveau van de stad. Zonder samenhangende aanpak worden barrières niet of minder effectief geslecht, en worden nieuwe barrières gecreëerd. Je hoeft maar van de ene kant van de stad naar de andere kant te lopen om te zien dat je zonder samenhangend beleid op stadsniveau struikelt over talloze grote en kleine barrières. Ook zijn er vele voorbeelden van (ook nieuwe) gebiedsontwikkelingen waar de samenhang met looproutes naar en van de omgeving over het hoofd worden gezien. Ik ben op veel onderdelen enthousiast over de beleidsnota en het denkwerk dat er achter zit, en ik begrijp dat niet alles tegelijkertijd kan. 15.2 Toch wil ik aandacht vragen voor dit belangrijke punt van een voetgangersnetwerk op het niveau van de stad. In de nota wordt expliciet gekozen voor wijkuitwerkingen en niet voor een voetgangersnetwerk op stadsniveau. Ik begrijp deze keuze voor het fijnmazigere netwerk van ommetjes, maar op het hogere niveau mist ik het netwerk op stadsniveau. De kaart van Stedelijke Verbindingen lijkt deze rol te moeten spelen, maar is niet vanuit de voetganger geredeneerd - zo is bijvoorbeeld de Kardinaal de Jongweg onderdeel van dit netwerk. Een van de lawaaiigste en meest vervuilde wegen van Utrecht waar geen mens voor zijn plezier loopt. De komende jaren wordt fors bijgebouwd in Utrecht, en net als voor de auto, OV en fiets infrastructuur is er een stadsvisie op het voetgangersnetwerk nodig. Mijn pleidooi is om dit (wat grofmazigere) voetgangersnetwerk alsnog op stadniveau uit te werken, een botsproef te doen met andere modaliteiten, belangrijke schakels te agenderen (ook al is dat voor de lange termijn of zelfs verre toekomst). Ik hoop dat de uitwerking van dit netwerk op stadsniveau als actie in de Beleidsnota kan worden toegevoegd voor komend jaar.	
16.	16.1 Geachten, Het voorliggend ontwerp van een Beleidsnota Voetganger heeft een aantal kwaliteiten, maar vertoont ook een aantal belangrijke, zelfs fundamentele tekortkomingen. We vinden het heel belangrijk dat er aandacht aan de kwaliteit van de loopomgeving wordt geschonken. We hebben een aantal opmerkingen in aparte documenten geformuleerd, om een gestructureerde analyse ervan toe te laten: 0) Algemene opmerkingen	15.2 Zie reactie inspreker 9.2 over hoe we het stedelijk voetgangersnetwerk uitwerken. 16.1 Veel van uw opmerkingen hebben betrekking op het inrichten van de voetgangersruimte, met name de voetgangersoversteken. Deze beleidsnota is na vaststelling door de Raad het kader voor de doorvertaling in het Handboek Openbare Ruimte (zie vervolgstap zoals beschreven op pagina 86).

1) Opmerkingen in verband met de snelheid van motorvoertuigen 2) Opmerkingen in verband met de OVERSTEEKINFRASTRUCTUUR 3) Opmerkingen in verband met de VRIJE DOORGANG 4) Opmerkingen in verband met het voorstel om PARKEERPLAATSEN OP HET NIVEAU VAN DE STOEP te plaatsen We vragen dat u onze opmerkingen serieus ter harte wil nemen en hopen dat u bereid bent de beleidsnota op deze gebieden aan te passen. Vanuit INSPREKER staan we steeds open voor dialoog hierover. 16.2 0. Betreft: Reactie op de Ontwerp-beleidsnota Voetganger Algemeen Geachten, Het voorliggend ontwerp van een Beleidsnota Voetganger vertrekt van een zeer beperkte visie op wat een voetganger is. De analyse van de “gebruikers van de voetgangersruimte” (p112) vermeldt 12 categorieën: <i>Dit zijn de gebruikers van de voetgangersruimte: Kinderen, Ouderen, Vrouwen en meisjes, Hulpmiddel-/rolstoelgebruikers, Blinden en slechthzienden, (Thuis)werkenden (in de context van “deze moeten af en toe beetje bewegen”), Mensen met een zorgvraag, Mensen met een smalle beurs of beperkte vervoerskeuze, Ommetjesmakers, Sporters, Wandelaars (in de context van “een uur of meer lopen”), en Hondenbezitters.</i> Dit uitgangspunt positioneert voetgangers vooral rond hun zwaktes of rond het recreatieve. 16.3 Dit leidt dan tot een focus in het hele beleidsplan om die mensen ook toch iets te geven en hen een “ommetje” te laten doen. Het hele beleidsplan valt telkens terug op die ommetjes, en het netwerk lijkt voornamelijk een onderling verbonden geheel van ommetjes. 16.4 Uit de grafiek op pagina 25 zou blijken dat vandaag ongeveer 34% van de verplaatsingen in Utrecht te voet worden gemaakt (pag 25), minder dan de	16.2 Zie reactie over beschrijving op ‘Design for all’ (reactie 14.13) en keuze voor doelgroepen (reactie 14.15). In aanvulling daarop: We maken in het beleidsplan (bewust) geen onderscheid tussen functionele verplaatsingen en recreatieve verplaatsingen. We willen lopen in vanzelfsprekender maken en het aantal momenten (en de afstand) die mensen te voet afleggen doen toenemen. Ongeacht het motief. De cijfers laten het aantal functionele verplaatsingen zien, maar dit is slechts een deel van het aantal verplaatsingen te voet. Dat beseffen we. Over andere verplaatsingen kunnen we op basis van nu beschikbare data geen (volledige) uitspraken doen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.3 Dank voor uw reactie. Uw constatering dat de hele beleidsnota terugvalt op groene ommetjes is onvolledig. Het netwerk van groene ommetjes is één van de onderdelen. Daarnaast beschrijft de beleidsnota de ambities en uitgangspunten voor de basiskwaliteit. Deze geldt voor alle openbare ruimte in de stad. Bovenop die basiskwaliteit beschrijven we de ambities voor Groene Ommetjes en 2. Stedelijke Verbindingen. Dit is de fysieke infrastructuur. Om het lopen verder te stimuleren beschrijft de beleidsnota in hoofdstuk 4 daarvoor de uitgangspunten. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.4 Dank voor uw reactie. Het klopt dat het aantal verplaatsingen niet te herleiden is tot Groene Ommetjes. Dit wordt ook niet met de door u genoemde illustratie bedoeld.
---	--

ongeveer 46% met de fiets, maar wel bijna het dubbele van 18% van de verplaatsingen met de wagen. Deze 34% van de verplaatsingen zijn niet te herleiden tot ommetjes. Een eenvoudige blik op welke stoep dan ook toont heel veel functionele verplaatsingen. Het beleidsplan voetgangers dient ook oog te hebben voor deze verplaatsingen (zeker indien men het autogebruik verder wil verminderen). Mensen die zich functioneel verplaatsen (naar school, werk, winkel, restaurant, theater, modal hub of familie of vrienden) hebben andere noden en hebben geen boodschap aan een publieke ruimte die op “ommetjes” ontworpen is. In dit beleidsplan wordt geen afweging gemaakt van de (functionele en andere) verplaatsingsnaden. Het is bijna volledig te herleiden tot een (inclusief) vrijetijdsplan. Er wordt wel een en ander geschreven over Geen woon-werk, woon-school of school-winkel verplaatsingen. 16.15 Er wordt wel degelijk gesproken over “Stedelijke Verbindingen voor voetgangers” en wat die allemaal mogelijk zouden moeten maken, maar de typologie ervan (pagina 65) toont opnieuw duidelijk aan dat er voornamelijk recreatief gedacht werd. Enkel de vierde categorie (Stadsstraten) vindt aansluiting bij functionele verplaatsingen. 16.6 We vinden het heel belangrijk dat er aandacht aan de kwaliteit van de loopomgeving wordt geschonken. Maar we betreuren dat dit in dit beleidsplan bijna uitsluitend over groen- en blauwbeleving gaat. Er zijn enorme hiaten in het beleidsplan. Deze betreffen aspecten die zeer determinerend zijn op hoe uitnodigend de openbare ruimte is voor voetgangers. Of soms zelfs op of het gebruik van de openbare ruimte zonder zich bloot te stellen aan de gevaren van het autoverkeer mogelijk is of niet. We hebben daarom een aantal opmerkingen in aparte documenten geformuleerd: 1) Opmerkingen in verband met de snelheid van motorvoertuigen 2) Opmerkingen in verband met de OVERSTEEKINFRASTRUCTUUR 3) Opmerkingen in verband met de VRIJE DOORGANG 4) Opmerkingen in verband met het voorstel om PARKEERPLAATSEN OP HET NIVEAU VAN DE STOEP te plaatsen 16.7 We vragen dat u onze opmerkingen serieus ter harte wil nemen en bereid bent de	Op pagina 24 t/m 27 schetsen we een algemeen beeld van lopen in Nederland en Utrecht als context. Zie ook reactie 14.11: we hebben onvoldoende data beschikbaar om een volledig beeld van alle loopverplaatsingen te schetsen. Ons doel is ook niet om in deze infographic volledig te zijn. Uw constatering dat we geen afweging maken tussen functioneel of anders lopen klopt. Het is een bewuste keuze geen klassiek onderscheid te maken tussen utilitaire of recreatieve verplaatsingen. Voor de ene gebruiker kan een route functioneel zijn (bijvoorbeeld naar school), voor de ander is dezelfde route recreatieve (bijvoorbeeld een ommetje). Dat sluit wat ons betreft het best aan bij een inclusief toegankelijke stad en verschillende motieven en momenten om de voetgangersruimte te gebruiken. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.15 U noemt stadsstraten als een categorie die alleen bedoeld is voor functionele verplaatsingen. We delen deze constatering niet. Gebruikers van stadsstraten hebben verschillende motieven. Denk aan: boodschappen doen, maar ook recreatief (bijvoorbeeld slenteren en stedelijke reuring beleven). We zien obv. bijvoorbeeld Strava-data dat stadsstraten ook gebruikt worden als verbinding naar het buitengebied (sportief/recreatief). Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.6 Dank voor uw reactie. We steunen uw oproep dat er aandacht voor de kwaliteit van de loopomgeving nodig is. Dit gaat wat ons betreft verder dan groen- en blauwbeleving. Het is wel een belangrijk aspect, maar niet het enige. De beleidsnota geeft ook uitgangspunten voor de nieuwe basiskwaliteit, inrichting van netwerken en de voetgangersruimte. Als ook de inrichting van ruimte nabij voorzieningen. 16.7 Wij hebben uw reactie uiteraard zorgvuldig bekeken. Zie onderstaand reacties op uw
--	---

beleidsnota op deze gebieden aan te passen. Vanuit INSPREKER staan we steeds open voor dialoog hierover 16.8 1. Betreft: Reactie op de Ontwerp-beleidsnota Voetganger Opmerkingen in verband met de snelheid van motorvoertuigen Geachten, Het voorliggend ontwerp van een Beleidsnota Voetganger wenst “dat meer mensen gaan lopen en zich daartoe uitgenodigd voelen.” Een van factoren die bepaalt hoe een voetganger zich tussen het autoverkeer voelt is de snelheid van dat autoverkeer. Het verlagen van de snelheid is ongelooflijk belangrijk voor het comfort en de veiligheid van voetgangers. Helaas komt er nergens een visie in verband met snelheid, met uitzondering van een korte passage op pagina 46: “Als er onvoldoende budget is voor een complete herinrichting, zoeken we naar andere manieren om de snelheid te verlagen en groen en verblijfsruimte toe te voegen.” Dit is ruim onvoldoende We vragen hierbij expliciet dat de Beleidsnota ook referentie maakt en duidelijk omschrijft wat de beleidsvisie is in verband met de toegelaten maximale snelheid op de verschillende wegen in Utrecht en hoe deze gehandhaafd zal worden. 16.9 2. Betreft: Reactie op de Ontwerp-beleidsnota Voetganger Opmerkingen in verband met de OVERSTEEKINFRASTRUCTUUR Geachten, Het voorliggend ontwerp van een Beleidsnota Voetganger stelt (pag 9) “<i>Deze beleidsnota vertaalt bestaande ambities naar een tactisch niveau. Dat betekent dat we concreet maken wat we willen en hoe de voetgangersruimte eruit moet zien.</i>” Op pagina 32 wordt expliciet gesteld dat dit niet enkel over de breedte van de stoep gaat, maar ook over de kwaliteit van oversteekinfrastructuur: <i>We gaan voor een hoge kwaliteit voetgangersruimte Bij alles wat we doen in de stad (gebiedsontwikkeling of herinrichtingen) passen we een hoge kwaliteit voetgangersruimte toe die voor iedereen toegankelijk en uitnodigend is. Dit gaat niet alleen over de breedte van een stoep, maar vooral ook over een logische oversteek en voor iedereen toegankelijke, doorlopende ruimte.</i> In de rest van het beleidsplan wordt uitgebreid en herhaald verwezen naar minimumbreedtes van de stoepen, maar wordt er totaal gezweven over het belangrijkste gemis voor voetgangers in Utrecht, namelijk zebrapaden. Er wordt verwezen naar een motie in de raad die de nood aan zebrapaden aangeeft (<i>Motie M301 - Oversteekbaarheid dankzij goede zebrapaden</i>), maar verder wordt er helemaal niets mee gedaan. Deze motie draagt nochtans het college op om “<i>Te onderzoeken waar en wanneer zij met enkele pilotprojecten kan starten waar we bijvoorbeeld met het toevoegen (dan wel aanpassen) van zebrapaden de oversteekbaarheid en daarmee ook de verkeersveiligheid voor voetgangers kunnen</i>	uitgebreide inspraakreactie in de bijlagen. Naar aanleiding van uw inspraakreactie is op woensdag 3 december eveneens telefonisch contact met u geweest. Indien aan de orde weten we u in een vervolgtraject te vinden. 16.8 Zie reactie 14.20. 16.9 Dank u wel voor de herhaalde oproep om te expliciteren hoe we oversteken en het toepassen van zebra’s organiseren. De uitwerking van dit punt organiseren we als volgt: Met het uitwerken van voetgangersnetwerken per wijk maken we duidelijk waar de belangrijkste voetgangersoversteken zijn en waar we voetganger voorrang willen geven. In het Handboek Openbare ruimte duiden we hoe we voetgangersoversteken (mét zebra en op andere wijzen) vormgeven en hoe de keuze tot stand komt. De werkwijze voor het vervolg (na vaststelling van deze beleidsnota) staat beschreven in hoofdstuk 5 vanaf pagina 84. We kunnen geen generieke uitspraken doen over het toepassen van zebra’s. Toepassing is situatie-afhankelijk en zoals hierboven benoemt vraagt dit om verdere uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
--	--

<i>verbeteren. ”</i> 16.10 Verwijzingen naar zebrapaden in het Beleidsdocument zijn zo goed als onbestaande. Op pag 67 komt een zebra even voor als voorbeeld, en op pag 77 staat een foto van een speciaal 3D zebra (waarvan we weten dat die niet effectiever zijn dan een doodgewoon zebrapad). Bij de vierde keer dat de search voor “zebra” een match geeft in de beleidsnota zitten we reeds in de literatuurlijst. We waren blij om op pagina 35-36 onder “<i>Leidende principes</i>” een foto van een zinnig zebrapad als belangrijk deel van een doorlopende voetgangersruimte te mogen ontwaren 16.11 Helaas, hoewel nog eens expliciet herhaald wordt op p 42 dat <i>De vier leidende principes op pagina 35 zijn het vertrekpunt voor alle nieuwe voetgangersruimte die we maken. We gaan bovendien sturen op de gewenste kwaliteit. Dat is anders dan het borgen van de minimale toegankelijkheid of een ondergrens voor vrije doorloopruimte.</i> staat er verder in het ontwerp beleidsplan niets meer over de “doorlopendheid” van de ruimte, laat staan over oversteekplaatsen of zebrapaden. Onder “<i>Uitgangspunten voor de basiskwaliteit voetgangersruimte</i>” (p41) werd wel geclaimd dat <i>Oversteken wordt makkelijker en vanzelfsprekender. Kruisingen en oversteekplaatsen zijn veilig, prettig en logisch ingericht. Ook voor mensen met een visuele beperking en mensen die een hulpmiddel gebruiken. Oversteken zijn onderdeel van de looproute, geen onderbreking.</i> En onder Uitgangspunten voor Stedelijke Verbindingen voor de voetganger (pag 62) wordt herhaald dat <i>Voetgangersroutes langs Stedelijke Verbindingen zijn doorlopend. Uitgangspunt is dat voetgangers voorrang hebben op ander verkeer als zij de looplijn van de Stedelijke Verbinding volgen.</i> Hoewel de enige logische en mogelijke vertaling hiervan is : “ <i>Op plaatsen waar voetgangers wensen over te steken, en dan nog in het bijzonder op de Stedelijke Verbindingen, zullen degelijke veilige zebrapaden worden aangelegd (al dan niet met bijkomende maatregelen wat betreft snelheid van het verkeer, oversteekafstand en zichtbaarheid)</i>”, wordt er met deze statements verder niets mee gedaan. In het hele document staat NERGENS in welke richting gedacht wordt om dit te bereiken. Voor het beleid ivm zebrapaden kan en mag niet zomaar verwezen worden naar een nog te ontwerpen document dat dit op een later stadium wel zou uitklaren. Het beleidsplan stelt expliciet (p79) <i>Met deze beleidsnota maken we concreet hoe we ruimte maken voor de voetganger. We beschrijven hoe goede voetgangersruimte eruit ziet, welke ontwerpuitgangspunten we hanteren én op welke manier we prioriteit geven aan netwerken voor lopen en vergroenen.</i>	16.10 Dank voor uw analyse. De 3D-zebra is bedoeld als voorbeeld van een interventie in de openbare ruimte, niet als verkeersveiligheidsmaatregel. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.11 De leidende principes – waaronder doorlopende ruimte – vertalen we door in de uitgangspunten onder de doelstellingen (hoofdstuk B4). De uitgangspunten onder de doelstellingen werken we na vaststelling van deze beleidsnota verder uit in het Handboek Openbare Ruimte, zie de werkwijze op pagina 86. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. Veel van uw suggesties om keuzes voor (typen) oversteken concreet te maken gaan een detailniveau dieper dan past bij deze beleidsnota. Zie ook de reactie onder 16.1. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
--	--

16.12 Het oversteken dient onder deel B (Opgave) op dezelfde manier behandeld te worden in deze beleidsnota als de “vrije doorgangsruijnte”. Daarvan wordt vele malen in herhaling gevallen over hoe dat te bereiken. De enige plaats waar nog teruggekomen wordt op oversteken is onder risico's. Als zevende risico (de zes vorige hebben classificatie “<i>Kans van optreden is groot</i>”, terwijl dit slechts “<i>Kans van optreden is aanwezig</i>”) duikt toch opeens iets over zebrapaden op. 16.13 Het is wel vreemd dat een risico geanalyseerd wordt voor iets dat in het plan niet vermeld is. Dit zou er op kunnen wijzen dat er in vroegere versies van het ontwerp beleidsplan wel degelijk passages waren over zebrapaden en oversteekplaatsen maar dat deze de finale versie niet gehaald hebben. Het is verder opmerkelijk – maar volkomen terecht - dat gesteld wordt 16.14 <i>Het vormgeven van oversteken vanuit de voetganger vraagt lef en durf van ontwerpers want we zijn gewend om juist sneller verkeer voorrang te geven. Het is veilig om vast te houden aan het bestaande, maar daarmee zetten we niet de verandering in gang die nodig is om te bouwen aan een voetgangersstad.</i> De afwezigheid van een degelijk uitgebouwde visie van wat nodig is om een degelijke oversteekbaarheid van de rijbaan voor wagens te bieden is een absoluut gemis in dit Beleidsplan, en maakt vele van de mooie statements in dit beleidsplan totaal loos. Utrecht is een stad met uitermate weinig zebrapaden en – indien dit beleidsplan niet aangepast wordt – riskeert dit ook tzo e blijven. De Nederlandse zebrafobie wordt in dit beleidsplan volledig (her)bevestigd. 16.15 Wat ons ook extreem verbaast is dat doorlopende stoepen zelfs niet een enkele keer vermeld worden in dit ontwerpdocument. Het woord “uitritconstructie” komt er nergens in voor. Wij staan perplex. Voor voetgangers – en voor het uitnodigen van andere weggebruikers om meer te voet te gaan – zijn uitritconstructies (wanneer goed aangelegd) een fantastisch middel. Ze zijn comfortabel en maken alle weggebruikers duidelijk wat de situatie is: Ze zijn voetgangersruimte, maar het wordt automobilisten toegelaten deze te overrijden mits het nodige respect voor de aanwezige voetgangers.	16.12 Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing in de beleidsnota: - kans van optreden aangepast naar 'groot'. 16.13 Uw constatering klopt. Wens was om al in de beleidsnota concreter te worden over (typen) oversteken en toepassingen, maar dit past niet binnen het product 'Beleidsnota', wel in de doorvertaling in het Handboek Openbare ruimte. Wel willen we aandacht hebben (in de risico's) voor het belang van een goede oversteek. Dat sluit aan bij de uitgangspunten in Hoofdstuk B4 (Doelstellingen), ook al zijn die meer op hoofdlijnen. We zijn van mening dat de keuze voor een passende oversteek locatie-specifiek is. De genoemde breedtematen zijn generieke uitgangspunten. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.14 Deze beleidsnota is de beleidsbasis voor uitwerking in Ontwerpprincipes en bouwstenen (in het Handboek Openbare Ruimte) die ontwerpers moeten hanteren. Deze beleidsnota is de start van de koersverandering die u bepleit. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.15 Dank voor uw reactie. We zijn het met u eens dat doorlopende stoepen een belangrijk middel zijn om aantrekkelijke voetgangersruimte te maken. In de beleidsnota hebben we dat benoemd als een 'oversteek op het niveau van de voetgangersruimte'. Die passen we vooral toe waar het voetgangersnetwerken wegen of straten kruist. We zetten een uitritconstructie hier nu ook al vaker voor in. Net als de uitwerking van voetgangersoversteken geldt hiervoor dat we in het Handboek Openbare Ruimte opnemen hoe en wanneer we deze toepassen. Zie ook antwoord onder 16.14.
--	---

16.16 Het is schrijnend om te zien dat ondingen zoals parkeerstoepen (zie aparte opmerking) die enkel de automobilisten dienen, dikwijls ten koste van de voetgangersruimte, wel plaats krijgen in dit ontwerp van Beleidsnota Voetgangers en absoluut noodzakelijke elementen zoals uitritconstructies en zebrapaden niet. Ik kan geen beter bewijs van zebrafobie bedenken. 16.17 We dringen er hierbij dan ook op aan dat deze beleidsnota aangevuld wordt met een degelijke beschrijving van hoe het uitgangspunt “<i>Oversteken wordt makkelijker en vanzelfsprekender.</i>” in de praktijk omgezet zal worden. Desgewenst kan INSPREKER de gemeente bijstaan in het ontwikkelen van een visie hierover. 16.18 3. Betreft: Reactie op de Ontwerp-beleidsnota Voetganger Opmerkingen in verband met de VRIJE DOORGANG Geachten, Het voorliggend ontwerp van een Beleidsnota Voetganger wenst “dat meer mensen gaan lopen en zich daartoe uitgenodigd voelen.” en besteedt heel veel aandacht aan de beschikbare breedte van de stoepen. We kunnen ons zeker vinden in het “Uitgangspunt voor de basiskwaliteit voetgangersruimte” dat “De vrije doorloopruijnte is voor iedereen toegankelijk en heeft een gewenste minimale breedte van 2,20 meter. Drukke routes kunnen breder zijn, passend bij het aantal gebruikers.”. Belangrijk daarbij is dat er duidelijk over de vrije doorloopruijnte gesproken wordt en niet over de totale voetpadbreedte. 16.19 Er staan ook een aantal goede intenties in de nota over het niet plaatsen van obstakels in deze vrije doorloopruijnte (oa op pagina 40). En we hebben ook begrip voor het feit dat er enige ruimte gemaakt wordt voor soms moeilijk te vermijden puntvernauwingen. De huidige situatie in Utrecht wordt wel veel te positief voorgesteld en is inconsistent met de eigen definities.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.16 Zie ook reactie bij 16.9 over de diepgang van de beleidsnota en uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte. Zie voor een uitgebreide reactie op parkeerstoepen antwoord onder 16.29 en verder. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.17 Zie ook reactie op 16.9 over de diepgang van de beleidsnota en uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte. Dank voor uw aanbod om met ons te kijken naar manieren om oversteken makkelijker en vanzelfsprekender te maken. Indien aan de orde weten we u in een vervolgtraject te vinden. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.18 Dank voor uw suggestie. We passen de tekst op pagina 99 aan naar: op een heel aantal plekken in de stad is de voetgangersruimte al op orde. Het klopt dat we op pagina 80 spreken over stoepen, niet over vrije doorloopruijnte. Uw reactie leidt tot de volgende aanpassing van de tekst op pagina 80: Stoepbreedtes in de bestaande stad In de bestaande stad is de ruimte soms beperkt, maar 65% van de Utrechtse stoepen is 2.20 meter of is breder. Bovendien is 28,2% van de stoepen tussen de 1.30 en 2.20 meter breed. 16.19 Dank voor uw reactie en dat u de intenties steunt. De uitgangspunten op pagina 40 schrijven we voor voor alle nieuwe ruimte die we maken (of ruimte die we herinrichten). Deze gaan dus nadrukkelijk niet over de huidige situatie. Bovendien kunnen we niet generiek iets zeggen over de huidige vrije doorloopruijnte van stoepen omdat de situatie in Utrechtse wijken zeer divers is. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	---

16.20 Op pag 99 wordt zonder enige grond gesteld dat “Veel voetgangersruimte is al op orde”. Dit refereert waarschijnlijk naar pagina 80 waar staat dat “65% van de Utrechtse stoepen voldoet aan de nieuwe maat van 2.20 meter of is breder”. De beleidsnota spreekt echter van 2.20 m vrije doorgang, terwijl deze statistiek het heeft over totale breedte. Hetzelfde geldt voor de 28.2% van de stoepen die breder zijn dan 1.30 meter. Daarenboven wordt deze 1.30 m in de nieuwe visie enkel aanvaard voor puntvernauwingen. Het statement dat “het merendeel van de bestaande stoepen voldoende toegankelijk is.” is dus duidelijk in tegenspraak met de in de beleidsnota opgenomen vereiste wat betreft toegankelijkheid. 16.21 Het blanco statement dat “het merendeel van de bestaande stoepen voldoende toegankelijk is.” gaat daarenboven ook volledig voorbij aan de wijdverbreide gewoonte in Utrecht om zowel motorvoertuigen als fietsen op de stoep te parkeren. Het is onverdedigbaar dat de hele ontwerp-beleidsnota hier bijna totaal over zwijgt. Erger nog, dat een deel beelden de boodschap uitdragen dat dat normaal is. - Zo klaagt de tekening bovenaan op pagina 81 aan dat de stoepen te smal zijn, maar niet dat deze aan beide zijden geblokkeerd worden door een geparkeerde fiets, noch dat er een wagen een deel op het voetpad staat geparkeerd. Op de volgende pagina wordt wel vaag gesuggereerd dat “als er dan geen auto’s staan, is er een bredere stoep.”, maar nergens in het hele document staat dat het beleid enige visie zou hebben om stoepparkeren voor voertuigen te sanctioneren of zelfs te ontraden. 16.22 Een aantal meldingen die ik reeds in Utrecht gedaan heb over stoepparkeerders heeft nooit enig effect gehad, meestal werd er verwezen naar dat er geen hinder zichtbaar was (meldingen 308766 en 308815: “Op genoemde locatie troffen wij een voertuig aan hierbij was er geen overlast of hinder geconstateerd van het voertuig.”) of werd de hinder gewoon aanvaard (melding 309241: “Op locatie zagen wij dat overal voertuigen met twee wielen op trottoir geparkeerd staan. Wellicht zal de parkeerdruk minder worden met het invoeren van betaald parkeren.”).	16.20 Dank voor uw reactie. Zie ook het antwoord bij 16.18. Zie voor de reactie op de breedtemaat van 1.30 meter het antwoord bij inspreker 7. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.21 Dank voor uw reactie. Zie ook het antwoord op uw reactie onder 16.19, 16.20 Zie voor de reactie over handhaving het antwoord op inspreker 6a onder 6.14. In bestaande buurten met smalle straten loopt een programma (in vooroorlogse wijken) om gestalde fietsen die op de stoep staan, te verplaatsen naar rekken in de functiestrook (parkeerstrook). Hierdoor wordt de vrije doorloopruimte weer toegankelijk. Een voorbeeld is te zien op pagina 125. Omdat dit een lopend programma is, is dat niet opgenomen in de beleidsnota. Voor een antwoord op uw reactie ver Stoepparkeren, zie antwoord 16.29 en verder. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.22 Dank voor uw eerdere meldingen. We herkennen dat op de stoep geparkeerde auto’s hinderlijk zijn voor voetgangers omdat zij de loopruimte beperken. Parkeren op de stoep of op het fietspad is niet toegestaan. Het kan leiden tot overlast gevende of gevaarlijke situaties. Als we dat constateren kunnen we handhavend optreden. Zoals ook in de terugkoppeling op uw meldingen wordt niet altijd handhavend opgetreden, dit is van de situatie afhankelijk. We vragen u wel overlastsituaties van stoepparkeren te blijven melden. Deze meldingen komen binnen bij de meldkamer van Toezicht en Handhaving, waarna van daaruit een handhaver (mits beschikbaar) naar de locatie gaat en handhavend kan optreden en kunnen als signaal dienen voor eventuele aanpassingen in beleid en/of inrichting. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	---

16.23 De tekening op pagina 48 tart elke verbeelding. Net boven het statement “1,30 meter is de minimale maat die een persoon met hulpmiddel nodig heeft om de ruimte te gebruiken” staat een beeld waar wild geparkeerde fietsen slechts 90 cm overlaten. Dit beeld claimt een illustratie te zijn dat een minimale toegankelijkheid behouden blijft. Deze tekening wordt – onder het statement “Op sommige plekken is de ruimte beperkt. Dat kan ook komen door een boom. Bij zo’n ‘puntvernuwing’ hanteren we over een korte lengte ook een breedte van ten minste 1,30 meter” – gevolgd door een foto met een puntvernuwing van tussen de 0.7 en 0.8 meter breedte, gevolgd door een die waarschijnlijk zelfs geen 0,6 meter breed is (tel de tegels). 16.24 De tekst is daarenboven ook een schoolvoorbeeld van dubbelspraak. Er staat geschreven: “Objecten als lantaarnpalen, laadpalen, borden en afvalcontainers plaatsen we niet meer (midden) in de vrije doorloopruimte.”. Er is een enorm verschil tussen “plaatsen we niet meer in de vrije doorloopruimte” en “plaatsen we niet meer midden in de vrije doorloopruimte”. Indien het eerste bedoeld wordt is er geen enkele reden om mist te spuiten door het tussenwoord “(midden)”. Als er bedoeld wordt “we plaatsen deze enkel aan de zijkant van de vrije doorloopruimte” mag men minste zo eerlijk zijn naar de burgers toe om dat zo te stellen, en dat de vrije doorloopruimte daar dan niet meer vrij is, maar er sprake is van een puntversmalling. 16.25 Hoe dan ook, een degelijke beleidsvisie zou expliciet moeten stellen dat er geen sprake kan zijn van nog laadpalen op de stoep te plaatsen en dat deze en andere infrastructuur voor gemotoriseerde voertuigen enkel nog in de parkeerstrook geplaatst wordt. 16.26 Onder “Ruimte maken” helemaal achteraan het document (p123) staat het probleem van fietsen die parkeren op de stoep wel kort beschreven, en wordt als oplossing het plaatsen van fietsrekken in de autoparkeerzone beschreven. Dit staat echter nergens in het beleidsplan. Dat zou expliciet in	16.23 Dank voor uw reactie. De huidige richtlijnen schrijven nu een minimale vrije doorloopruimte voor mensen met een hulpmiddel van min 0.90 m voor. Onze ervaring leert dat dan door bijvoorbeeld gestalde fietsen tegen objecten en/of gevels dat minimum niet gehaald wordt en stoepen hierdoor ontoegankelijk zijn voor mensen met een hulpmiddel. Zie voor het uitgebreide antwoord over stoepbreedte het antwoord bij inspreker 7. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.24 Dank voor uw reactie. We zijn met u eens dat het woord ‘midden’ verwarring oproept. We passen de tekst op pagina 48 hierop aan. 16.25 Dank voor uw reactie. We zijn het met u eens dat objecten die bij auto’s horen ook zoveel mogelijk in de functiestrook (parkeerzone) geplaatst moeten worden. In het hoofdstuk uitgangspunten basiskwaliteit is dat in algemene zin opgenomen. In Bijlage 3 geven we daar voorbeelden van. Uitwerking van deze uitgangspunten vindt na vaststelling van deze nota plaats via het Handboek Openbare Ruimte. Op pagina 86 staat de vervolgstap om de principes uit de beleidsnota in lijn te brengen met andere documenten, waaronder de Plaatsingsleidraad Laadinfrastructuur. Daarvoor is eerst deze beleidsbasis nodig. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.26 Dank voor uw reactie. Zie het antwoord op uw reactie onder 16.21 Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	--

de “zo gaan we het doen” moeten staan, anders wordt het veel moeilijker om dit te realiseren. 16.27 We vragen hierbij expliciet dat de tekst grondig nagelezen wordt en alle dubbelzinnigheden en onduidelijkheden over stoepbreedte versus vrije doorgang weggewerkt worden en dat er een duidelijk afwegingskader komt over wat wel aanvaard wordt rekening houdend met de al dan niet bestaande mogelijkheid om fietsparkeren volledig in de parkeerstrook te plaatsen en/of om de parkeerstrook (aan een of beide zijden) te verwijderen. 16.28 Daarbij vragen we ook een duidelijke beleidsvisie onder “zo gaan we het doen” waarbij de burger eerlijk geïnformeerd wordt dat enerzijds infrastructuur voor gemotoriseerde voertuigen zoals laadpalen en parkeermeters enkel nog in de parkeerstrook geplaatst mag worden, en anderzijds dat wanneer de vrije doorgangsruijnte onder de 2.20 m zakt omwille van geparkeerde fietsen er onmiddellijk en onvoorwaardelijk fietsrekken in de autoparkeerzone zullen worden geplaatst om de vrije doorgang te garanderen 16.29 4. Betreft: Reactie op de Ontwerp-beleidsnota Voetganger Opmerkingen in verband met het voorstel om PARKEERPLAATSEN OP HET NIVEAU VAN DE STOEP te plaatsen Geachten, Een van de beleidsmaatregelen die in het voorliggend ontwerp van een Beleidsnota Voetganger beschreven staan is het plaatsen van de parkeerplaatsen op het niveau van de stoep. Dit zou als voordeel hebben dat, wanneer er geen voertuigen geparkeerd staan, er een bredere ruimte voor voetgangers zou zijn. Een dergelijke benadering wordt ook in andere steden verdedigd, en telkens opnieuw loopt dit faliekant uit voor voetgangers. Waarom dit nog verdedigd kan worden begrijpen we helemaal niet, temeer daar de foto's opgenomen in het ontwerp van de Beleidsnota zelf al aantonen dat het gewenste resultaat niet behaald wordt, en dat even rondwandelen doorheen de straten van Utrecht – fusiek of virtueel – een nog ontlusterender beeld geeft. We vragen dan ook om volledig af te zien van deze manier van aanleggen van de openbare ruimte.	16.27 Dank voor uw reactie. In de beleidsnota wordt met de uitgangspunten voor de basiskwaliteit aangegeven hoe de vrije doorgang er uitziet. In die vrije doorgang is er geen ruimte voor fietsparkeren. Hoe en waar het fietsparkeren in een ontwerp wordt vormgegeven is onderdeel van het planproces per project. Dit is onderdeel van een bredere afweging. Deze beleidsnota is na vaststelling de basis voor het vormgeven van de voetgangersruimte. We geven bovendien in bijlage 3 inspiratie om fietsparkeren vorm te geven. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.28 Dank voor uw reactie. Zie de antwoorden bij 16.21, 16.25, 16.27 Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.29 Dank voor uw reactie en bezwaren over het parkeren op het niveau van de stoep. We zijn het met u eens dat dit niet altijd een optimale situatie voor voetgangers oplevert. Toch zien we het als een oplossing voor situaties in de krappe vooroorlogse stad. Hier zijn straten vaak smal en is de parkeerdruk hoog. Hoewel we parkeerplaatsen opheffen ten gunste van voetganger, groen, fietsparkeren, blijft parkeren in dergelijke staten aanwezig. We zien dubbelgebruik van ruimte als oplossing om de vele functies die hier een plek moeten krijgen in te passen. We benoemen in de beleidsnota dat eerst onderzocht moet worden of een straat ingericht kan worden als woonerf. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	---

16.30 Niet enkel als voetganger, maar ook als automobilist verkies ik een rechte boordsteen die ik kan voelen naast mijn parkeerplaats boven de wagen ergens op stoepniveau te moeten plaatsen tussen twee lijnen die ik vanuit chauffeurspositie niet kan zien. Voor alle zekerheid (spiegelangst) nemen de meeste chauffeurs dan nog extra marge, waardoor de beschikbare breedte voor voetgangers gecompromitteerd wordt. 16.31 Als voorbeeld van een dergelijke middelgrote ingreep wordt de Larikxstraat gegeven (pagina 127). Niet enkel de benaming ("parkeerstoept") doet huiveren, maar het beeld erbij toont reeds de eerste wagen links die ruim de belijning van de parkeerplaats overschrijdt en de stoep versmalt. Hoe breed de doorgang daar nog is, is moeilijk te zeggen, maar hoogstwaarschijnlijk minder dan 1.00 meter. Voor duidelijkere beelden kunnen we even naar Google Maps gaan, waarbij we zelfs getraceerd worden op een wetenschappelijk verantwoorde vergelijking tussen de klassieke benadering met boordsteen en de parkeerstoept benadering. Het eerste stuk van de Larikxstraat heeft klassieke boordstenen. De wagens staan daar ordelijk geparkeerd en er is geen invasie van de voetgangersruimte: Feedback Beleidsnota Voetganger – de waanzin van de parkeerstoept Het tweede stuk waar de parkeerstoepten aangelegd werden toont een heel andere realiteit: De groene wagen links bovenaan staat niet enkel ongeveer een meter zijdelings buiten de parkeerstrook, maar bovendien op een plaats waar parkeren zelfs verboden is (geen parkeermarkering op die plaats, waarschijnlijk omwille van de zichtbaarheid voor de voetgangers die oversteken over de uitritconstructie). De blauwe wagen links neemt een dertigtal centimeter marge, waardoor de ruimte voor voetgangers licht gecompromitteerd wordt, de wagen aan de rechterkant staat ongeveer 90 cm van de rijweg, hetgeen de ruimte voor voetgangers totaal compromitteert. Een bijkomend probleem met de oplossing die in het ontwerp van de Beleidsnota zo mooi omschreven wordt als "parkeerstoept" is niet minder of niet meer dan ... stoepparkeren. Net zoals de groene wagen twee beelden hierboven staat ook deze witte wagen rechts totaal illegaal en hinderlijk geparkeerd. 16.32 Een ander voorbeeld dat gegeven wordt ter verdediging van de deugden van het stoepparkeren is de Okkernootstraat. Ook hier zien we een vernauwing die volgens het beleidsplan niet aanvaardbaar is (minder dan een meter wanneer een wagen mooi tussen de lijnen geparkeerd staat, waarschijnlijk een stuk minder wanneer de chauffeur extra marge neemt. De logica "Als er geen geparkeerde auto's zijn is er een brede stoep" past niet thuis in een hedendaags Beleidskader, maar is schatplichtig aan de outdated logica van de leftover place waar voetgangers zich	16.30 Dank voor uw reactie en ervaring. Zie voor het antwoord bij 16.29 waarom we in sommige straten bewust kiezen voor stoepparkeren. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.31 Dank voor uw reactie. Zie voor het antwoord bij 16.29 In smalle straten in Utrecht zien we dat het overschrijden van het parkeervak, in een parkeerhaven of op stoepniveau voorkomt. Dat komt meestal door een smalle rijweg, waardoor mensen de auto meer richting op de stoep parkeren. Uw opmerking past dus op meer situaties dan alleen de parkeerstoept. Vanwege parkeerdruk zien we ook in beide situaties dat foutparkeren voorkomt. Bij gevaarlijke situaties handhaven we. Zie voor de reactie over handhaving het antwoord op inspreker 6a onder 6.14. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 16.32 Dank voor uw reactie. Zie het antwoord bij 16.29, 16.31 Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	--

	tevreden zouden moeten stellen. Ook voor de okkernootstraat toont Google Maps welke verschrikking deze straat voor voetgangers is: Links het begin van de Okkernotenstraat waar het systeem van de parkeerstoep de doorgang totaal onmogelijk maakt voor voetgangers, links de "minimale" doorgang die in de Beleidsnota als verdedigbaar omschreven lijkt. Net achter de hoek zien we nog een pracht voorbeeld van hoe parkeerstoepen uitnodigen tot stoepblokkeren. Het probleem met het stoepparkeren is hierboven duidelijk geïllustreerd. De oorzaak ligt mogelijks in de moeilijkheden chauffeurs hebben om hun plaats juist te bepalen, de afwezigheid van een duidelijk voelbare grens, en de normvervaging die optreedt enerzijds rond "dat klein beetje dat ik buiten de lijntjes sta hoeft toch geen probleem te zijn, je kan toch door" en anderzijds rond het parkeren op plaatsen op de stoep waar niet geparkeerd mag worden. 16.33 We vragen hierbij expliciet dat het hele concept van de parkeerstoep als mogelijke oplossing uit de Beleidsnota verwijderd wordt en dat er expliciet in vermeld wordt dat dergelijke aanleg niet meer getolereerd zal worden.	16.33 Uw voorstel om geen parkeerstoep aan te leggen betekent dat parkeren in parkeerhavens of op de rijweg moet. Dat resulteert in smallere stoepen. Wanneer er geen geparkeerde auto's zijn, blijven die stoepen even smal. Wij vinden dat daarmee de voetganger per saldo inlevert. En soms past dit niet omdat de stoep dan helemaal niet toegankelijk is. Op plekken waar parkeren (nog) gratis is, is de parkeerdruk vaak hoog. Utrecht voert stapsgewijs betaald parkeren in. Waar dat gebeurt neemt de parkeerdruk vaak af. Dat resulteert in stoepen die langer parkeervrij zijn. Bij nieuwe ontwikkelingen streven we er zoveel mogelijk naar om parkeren in garages of op afstand te organiseren (zoals Merwede en Beurskwartier). Daar realiseren we dan zoveel mogelijk parkeervrije openbare ruimte. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
17.	17.1 Graag willen wij u een compliment maken voor het schrijven van een zeer degelijke voetgangersnota die tegelijkertijd ambitieus (het moet veel beter!) en realistisch (maar beperkte middelen) is. Het getuigt van moed om voorbeelden van slechte situaties te geven (p. 14/15 en p. 26) want ze bewijzen dat de voetganger veel meer aandacht verdient. In de nota wordt dat goed uitgewerkt. Ondanks uw uitgebreide nota zijn er toch enkele zaken die wij als aanvulling zouden willen inbrengen. Wij zullen deze puntsgewijs benoemen: 17.2 Het economisch belang van lopen is naar onze mening in de nota onbelicht/onderbelicht. Uit onderzoeken van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid en Movares blijken voetgangers (en fietsers) in binnensteden op jaarbasis vaak (veel) meer te besteden dan automobilisten. Wij hanteren daarvoor graag de slogan "Elke loper is een koper!".	17.1 Dank u wel voor de complimenten. 17.2 Zie reactie bij inspreker 14 (onder 14.8) en de wijziging in de beleidsnota naar aanleiding van deze reactie.

17.3 Voetgangers moeten bij vrijwel alle verkeerslichten met een drukknop groen aanvragen. Op drukke looproutes moet die groenfase naar onze mening automatisch komen als er ook fietsers zijn gedetecteerd. Overigens is het met camera's eenvoudig mogelijk voetgangers te detecteren en deze groen te geven. 17.4 De loopsnelheid van voetgangers loopt sterk uiteen. Recent internationaal onderzoek toont grote verschillen afhankelijk van hun leeftijd. Wij adviseren de mogelijkheden te onderzoeken om langer groen te geven op specifieke locaties of op aanvraag. 17.5 Valongevallen vormen een grote oorzaak van vaak ernstig letsel, groter dan verkeersongevallen. Gladheidsbestrijding op hoofdlooproutes is een belangrijke factor om vallen te voorkomen. Toets verder of bestratingsmaterialen voldoende stroef zijn. In de herfst is ook bestrijding van bladeren op hoofdroutes noodzakelijk!	17.3 Zie reactie bij inspreker 1 (onder 1.6). In aanvulling daarop: Het kost te veel tijd in de regeling om voetgangers overal groen te geven en te ontruimen op een kruispunt (ongeacht of er voetgangers aanwezig zijn). Voor kruisend verkeer, waaronder fietsers, is het bovendien verwarrend om voetgangers altijd groen licht te geven, ook als er geen voetgangers zijn. Dat leidt tot onnodig langere wachttijden en meer roodlichtnegatie (en dus verkeersonveiligheid). Dit geldt ook voor het automatisch groen geven wanneer er fietsers oversteken. We hebben in Utrecht bij kruispunten met verkeerslichten op dit moment camera's om voetgangersgroentijd te verlengen. Het kruispunt Vredenburg-Lange Viestraat is het beste voorbeeld. Daar komen voetgangers overigens overdag altijd mee in de cyclus, zonder drukknop dus. 's Avonds en 's nachts moet de drukknop wel gebruikt worden voor groen. Een nieuwigheid is dat bij de kruising Linschotensingel en straks ook Socrateslaan (in Hoograven) we bij aankomst voetgangers de doseerlichten voor autoverkeer op rood zetten via warmtecamera's ("Thermicam"). Hier hebben voetgangers niet automatisch groen, maar met camera's detecteren we de aanwezigheid van voetgangers. 17.4 In Utrecht hebben we plekken waar we voetgangers (op aanvraag) langer groen licht geven. Op verschillende kruispunten in de buurt van scholen hebben we sleutelschakelaars waarmee we leerkrachten langer groen kunnen geven voor overstekende schoolklassen. Voetgangers mogen bij het einde van het groenknipperen van het licht nog beginnen aan de oversteek. Dan hebben ze nog voldoende tijd om veilig aan de overkant te komen. Als het nodig is kunnen we – in overleg met bewoners – de groentijd verlengen. In praktijk blijkt dat echter vaak niet nodig, omdat we al uitgaan van langzame voetgangers. Op (extreem) drukke plekken zoals de kruising Vredenburg verlengen we de groentijd op de oversteek op basis van infra rood camera's. 17.5 Materialisatie (ambitieniveau) en technische eisen voor bestratingsmaterialen zijn vastgelegd in de Kadernota Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte (en het daarin opgenomen document 'Voetpaden voor iedereen'). Technische eisen gaan te diep voor het niveau van deze beleidsnota. Wij onderschrijven het belang van het voorkomen van ongevallen en dus bestrijding van gladde voetgangersruimte. In het najaar houden we de voetpaden (intensief) vrij van blad om gladheid te voorkomen en paden beloopbaar te houden. We zorgen er verder voor dat bestratingsmateriaal voldoende stroef is. Preventieve gladheidsbestrijding in de winter doen we echter alleen op hoofduto- en
--	---

17.6 Utilitaire looproutes moeten altijd verhard zijn. Comfortabel voor alle voetgangers en veiliger voor voetgangers die zich moeilijk verplaatsen. Stoepen hebben helaas vaak een sterk afschot voor de afwatering. Beperk het afschot want een te schuine stoep is lastig en gevaarlijk bij gladheid. 17.7 Oplossingen met een inrichting als Shared Space, zoals genoemd in de nota op pag. 52, worden door ons afgewezen. Dergelijke situaties vormen juridisch van gevel tot gevel verkeersruimte die als zodanig door alle verkeersdeelnemers gebruikt mag worden. Politie kan hier niet optreden. Ons zijn klachten bekend van mensen met een beperking, ouderen en moeders met kleine kinderen die in de praktijk dergelijke locaties mijden vanwege het onveilige gevoel. Een voorbeeld van een dergelijke situatie in Leiden toont ook een sterke toename van ongevallen. Tot slot willen wij u paginagewijs een aantal opmerkingen meegeven: 17.8 p. 11: Uitwerking van een voetgangersnetwerk per wijk. Wij adviseren die wijknetwerken ook goed aan elkaar te knopen zodat wijken lopend aantrekkelijk worden verbonden. 17.9 p. 16: "Bij terrassen wordt een vrije doorloopruimte genoemd van minstens 1,50 meter breed, mits anders is aangegeven in inrichtingsplannen." Taalfoutje: mits moet 'tenzij' zijn. Overigens wordt landelijk vanuit het CROW inmiddels 1,80 meter als minimum gehanteerd. 17.10 p. 26: "Het aantal voetgangers dat door een verkeersongeval om het leven komt neemt toe." toevoegen: voor heel Nederland (want ernaast staan cijfers voor Utrecht).	hoofd fietsroutes, niet op (hoofd)looproutes. Uit kostenoverwegingen moeten we keuzes maken. Als de gladheid langer aanhoudt gaan we wel aan de slag bij bushaltes, (ouderen)zorgcentra, etc. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.6 Dank u wel voor uw aandachtspunt. Zie ook het antwoord bij 17.5. Aanvullend daarop: wij maken in dit beleidsdocument geen onderscheid tussen Utilitaire en Recreatieve routes. Veel gelopen routes naar belangrijke bestemmingen in de stad gaan altijd via stoepen of andere verharde routes. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.7 Dank voor uw aandachtspunt. In de beleidsnota noemen we dat bij een gedeelde ruimte (Shared Space) een rustige looplijn ingericht moet zijn voor mensen met een beperking of mensen die zich minder zeker voelen. Zie pagina 52. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.8 Dank voor uw suggestie. Het is zeker de bedoeling dat de wijknetwerken op elkaar aansluiten. Zie ook de reactie bij inspreker 9 onder 9.2. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.9 Dank voor uw oplettendheid. Uw reactie leidt tot de volgende wijziging in de beleidsnota: 'mits' aangepast in 'tenzij'. 17.10 Dank voor uw suggestie. Het is hier niet ons doel om hier uitputtend te zijn, maar enige context te schetsen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota.
---	---

17.11 p. 27: "enkelzijdig verkeersongeluk". De vakterm is 'eenzijdig ongeluk'; kort uitleggen wat eenzijdig betekent. 17.12 p. 26/27: informatie over drukke voetgangerslocaties in Utrecht toevoegen, omdat er wel iets bekend is. 17.13 p. 28/29: toevoegen: Lopen is de allerbelangrijkste verplaatsingswijze voor bus- en tramgebruikers. 19% van de treinreizigers loopt naar CS, 63% vanaf CS naar zijn bestemming. Voor alle kleinere Utrechtse stations behalve Vleuten is lopen veruit het belangrijkste voor- en natransport (bron: NS Dashboard). 17.14 p. 43 minimale vrije doorloopruimte bij groen: betekent dit aanpak van overhangend groen (van gemeente of particulier) over voetpaden? Dat onderschrijven wij. 17.15 p. 50. "Altijd een voetpad langs een hoofd- of doorfietsroute" juichen wij van harte toe. 17.16 p. 91: doelstelling 3: lopen naar school of werk is wel heel beperkt. Waarom geen gezondheidscentrum, supermarkt, station, e.d. meenemen? 17.17 p. 93 risico geen verbetering voetgangerskwaliteit bij herinrichting: "Op plekken zakt de kwaliteit van de voetgangersruimte onder de ondergrens." Wat is als ondergrens bepaald?	17.11 Dank voor uw oplettendheid. Uw reactie leidt tot de volgende wijziging in de beleidsnota: 'enkelzijdig' aangepast in 'eenzijdig'. 17.12 Dank voor uw suggestie. Het is hier niet ons doel om uitputtend te zijn, maar enige context te schetsen. De beleidsnota focust zich bewust niet (alleen) op de locaties waar al veel voetgangers zijn. En de data is te beperkt om een representatief beeld te schetsen van voetgangers in Utrecht. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.13 Dank u voor de aangeleverde informatie. Het is hier niet ons doel om uitputtend te zijn, maar enige context te schetsen. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.14 Zie het antwoord bij inspreker 3 (onder 3.3). 17.15 Dank u wel. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.16 Deze effect-indicator (die nu verplaatst is naar doelstelling 4, zie wijzigingen in hoofdstuk 3 van deze reactienota) baseren we op data die we verzamelen via de Gezondheidsmonitor. De effect-indicator bij doelstelling 3 is aangepast en beschrijft de tevredenheid van inwoners over de looproute naar de supermarkt in de buurt. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.17 Dank u wel voor uw suggestie. De ondergrens is een combinatie tussen ontwerpprincipes en onderhoud. We leggen kwaliteitsuitgangspunten zoals u beschrijft vast in het Handboek Openbare Ruimte als vervolgstap na vaststellen van
--	---

Suggestie: beoordeel voorafgaand aan herinrichting de kwaliteit van de voetgangersruimte, bv. loop- en zichtlijnen, obstakels, onvoldoende breedte. 17.18 p. 113 t/m 121: complimenten voor de nauwgezette omschrijving van de verschillen groepen voetgangers! 17.19 p. 124/125 Hier (en elders in de nota) wordt de term 'functiestrook' gebruikt. In een ophanden zijnde CROW-publicatie wordt de term 'voorzieningsstrook' gebruikt. Wij adviseren deze term over te nemen, 17.20 p. 127 "Een parkeerstoep biedt minimale ruimte voor lopen als er auto's geparkeerd staan." Op p. 123 wordt het juist een goede maatregel genoemd. In de praktijk staan er op zulke parkeerstoepen vrijwel altijd auto's en is er geen loop- of speelruimte; bovendien moet de voetganger om de bomen heen slalommen en blijft er te weinig ruimte over om met rollator of scootmobiel te passeren. Tot slot nemen zeer brede auto's nog meer loopruimte in. De stoep is geen parkeerruimte!	deze beleidsnota. Zie ook hoofdstuk 5, pagina 86. Dit is de basis voor alle ruimte die we nieuw (gebiedsontwikkelingen) en herinrichten. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.18 Dank u wel voor de complimenten. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.19 Dank voor uw suggestie. Wij kiezen ervoor om 'functiestrook' te hanteren omdat dit een term is die wij in Utrecht vaker hanteren. Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in de beleidsnota. 17.20 Zie het antwoord bij inspreker 16 (16.29 en verder).
---	---