

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Mariëlle Peeters	Datum	18 februari 2022
Doorkiesnummer	14 030	Kenmerk	8563665/20220218
E-mail	m.peeters@utrecht.nl	Onderwerp	Reactie aangepast initiatiefvoorstel Utrecht onbeperkt toegankelijk
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit, Maatschappelijke Ondersteuning, Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Op 21 januari 2022 hebben wij het aangepaste initiatiefvoorstel 'Utrecht Onbeperkt Toegankelijk' ontvangen. Wij danken de indieners voor de aanpassingen.

Wij hechten zeer aan een toegankelijke stad. In de raadsbrief van [12 februari 2021](#) kunt u onze algemene en puntsgewijze reactie lezen op het eerste initiatiefvoorstel. Aangaande het aangepaste initiatiefvoorstel hebben wij puntsgewijs de volgende wensen en bedenkingen:

- 1. Als ontwerpprincipe bij (her)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een toegankelijkheidsnorm voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is en dat hier slechts gemotiveerd van kan worden afgeweken.**

Bedenking college: het ontwerpprincipe vormt inmiddels onderdeel van het Handboek openbare Ruimte.

Wij waarderen de bijstelling naar een ontwerpprincipe. Op [8 december 2021](#) hebben wij u geïnformeerd over het vernieuwde [Handboek Openbare Ruimte](#), het door u voorgestelde ontwerpprincipe vormt hier al onderdeel van.

In het Handboek Openbare Ruimte zijn uitgangspunten opgenomen voor een toegankelijke openbare ruimte. Per inrichtingsplan wordt een themakaart Toegankelijkheid opgesteld, waarin zichtbaar is hoe toegankelijk de loopgedeelten van de straat zijn. De themakaart bevat de entrees van gebouwen, de hoofdroutes in het plangebied en aansluitingen aan aangrenzende gebieden. Alle belangrijke looproutes zijn weergegeven als een loper die groen, oranje of rood kan zijn, naar gelang de kwaliteit van de route. Wij streven ernaar om alle routes goed toegankelijk te maken, waarbij 1,8 meter breed de minimumnorm is. Een plaatselijke versmalling over zeer korte afstand is mogelijk, zoals een lichtmast, losstaande fiets of boomvak. De minimale doorgang is 0,9 meter, conform de richtlijn [Voetpaden voor iedereen](#). We streven naar meer vrije ruimte, maar niet altijd

zijn alle gewenste functies in de beperkte openbare ruimte te verenigen, met name het parkeren van auto's en de doorgang van voertuigen neemt in het dwarsprofiel veel ruimte in. Wanneer het voorgestelde beslispunt stringent zou worden toegepast, zou een groot deel van de openbare ruimte in de binnenstad en de vooroorlogse wijken heringericht moeten worden, wat met name tot een aanzienlijke afname van het aantal parkeerplekken voor auto's zou leiden.

2. Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen voor de hele stad gelijk te trekken en aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.

Wens college: aanhouden vanwege lopend participatietraject.

Zoals eerder aangegeven vinden wij dit een sympathiek voorstel dat juridisch technisch uitvoerbaar is. Het voorstel komt echter op een ongelukkig moment, omdat er op dit ogenblik nog een participatietraject loopt om te onderzoeken onder welke voorwaarden uitstallingen in het gebied binnen de singels eventueel kunnen worden toegestaan. We hebben u hierover geïnformeerd in de beantwoording van [SV2021/199](#).

In kader van de 1,5 meter coronamaatregel handhaven wij de afgelopen twee jaar strenger op het bestaande uitstallingsverbod in een gebied binnen de singels. We zijn een participatietraject gestart waarin we met het CMU, ondernemers, inwoners en andere belanghebbenden in gesprek zijn over uitstallingen na afronding van de coronamaatregelen. Uit het traject is de voorkeur uitgesproken om specifieke regels voor de binnenstad te formuleren. Dit vraagt nog een goede integrale afweging, omdat de binnenstad qua inrichting, uitstraling, gebruik en drukte afwijkt van de rest van de stad. Ieder voorstel over uitstallingen in de binnenstad moet passen binnen de kaders van de omgevingsvisie binnenstad (o.a. meer ruimte voor de voetganger, zo min mogelijk objecten etc.), waarborgen voor toegankelijkheid voor mindervaliden en de veiligheid (bijv. vrije routes voor nood- en hulpdiensten). We hopen u in het tweede kwartaal te kunnen informeren over de voortgang van dit traject.

3. In de algemene plaatselijke verordening (APV) een bepaling op te nemen die het mogelijk maakt om handhavend op te treden tegen overhangend of hinderlijk groen.

4. De gewijzigde "Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk" vast te stellen.

Bedenking college: onduidelijkheden ten aanzien van de handhaving.

Groen is belangrijk voor de stad. Het draagt bij aan gezond stedelijk leven, bijvoorbeeld door langer vasthouden van regenwater, verkoeling en biodiversiteit. Overhangend groen heeft in die hoedanigheid dus ook een meerwaarde voor de stad. Voor overhangend groen dat niet leidt tot hinder achten wij het niet noodzakelijk om een bepaling op te nemen in de algemene plaatselijke verordening (APV).

Overigens snoeien we het gemeentelijk groen mede om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te borgen. Snoei is ook van belang in het kader van biodiversiteit, want door te snoeien voorkomen we dat bepaalde beplanting gaat overheersen en geven we andere beplanting meer ruimte. In sommige gevallen is snoei niet wenselijk, bijvoorbeeld als dat leidt tot onherstelbare schade aan beplanting. Het voorkomen van gevaarlijke situaties door (overhangend) groen heeft onze prioriteit, bijvoorbeeld als dat leidt tot een beperkt zicht of een verkleining van de rijweg of voetpad, wat kan leiden tot uitwijkgedrag.

Ook wij zijn teleurgesteld als bewoners hun heggen of andere beplanting niet netjes bijhouden. Met de voorgestelde wijziging wordt de problematiek van overhangend en hinderlijk groen verhuisd van het private naar het publieke domein. Dat betekent dat het een gemeentetaak (door handhaving) wordt om te zorgen dat overhangend en hinderlijk groen wordt verwijderd. Het is een fundamentele vraag of dit een gemeentelijke verantwoordelijkheid moet zijn of iets dat bewoners onderling kunnen regelen. Wij vinden de APV niet het best passende middel voor deze beleidsaanpassing; dit kan nooit de kern zijn om tot een meer toegankelijke gemeente te komen.

We hebben bedenkingen bij het voorstel omdat het op dit ogenblik niet duidelijk is hoe groot de handhavingsvraag gaat zijn. Verder wordt de gemeente hiermee vatbaar voor handhavingsverzoeken. Er zijn geen financiële middelen vrijgemaakt om dit onderdeel van het initiatiefvoorstel uit te kunnen voeren. Technisch-juridische opmerkingen bij het voorstel tot wijziging van de APV zijn ambtelijk aan de initiatiefnemers aangegeven.

5. Het college op te dragen een proef te starten met het handhaven op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen op het Jaarbeursplein en omgeving.

Wens college: Aanhouden tot behandeling Raadsvoorstel module Fietsparkeren.

Zoals u weet is het raadsvoorstel met module Fietsparkeren als uitwerking van de Parkeervisie in voorbereiding. Voornemen daarbij is om de mogelijkheid te bieden om (terughoudend) fietsparkeerverboden in te voeren in gebieden waar voldoende gereguleerde capaciteit is en de druk op de ruimte groot, zoals rond Utrecht Centraal. Op dit moment handhaven wij binnen het stationsgebied dagelijks op gevaarlijk gestalde fietsen om de buitenruimte toegankelijk te houden in het geval van calamiteiten. Om handhaving op verkeerd gestalde fietsen mogelijk te maken moet een verbod op het stallen van fietsen op het Jaarbeursplein worden ingesteld en moet intensieve communicatie plaatsvinden. Het Jaarbeursplein is een geschikte locatie voor een stallingsverbod, omdat er in de omgeving voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen zijn. De kosten voor bebording en communicatie kunnen we dekken binnen de parkeerexploitatie. De kosten voor handhavingscapaciteit kunnen worden ingepast binnen de reguliere capaciteit voor toezicht en handhaving.

Tot slot willen we graag aangeven dat het van belang is om altijd een brede belangenafweging te maken, omdat financiële middelen en (openbare) ruimte vaak maar één keer een bestemming kunnen krijgen, bijvoorbeeld voor (auto- en fiets)parkeren, laden en lossen, straatverlichting, verkeersborden, afvalvoorzieningen, begroeiing en vele andere gewenste functies die een plek in onze straten zoeken. Wij gaan graag, op basis van genoemde wensen en bedenkingen, met u in gesprek om de kansen en mogelijkheden te onderzoeken die we kunnen benutten voor het bevorderen van de toegankelijkheid in de openbare ruimte.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,