

Uitbreiding voetgangersgebied binnenstad en autoluwe Korte Minrebroederstraat

Raadsinformatiebijeenkomst	26 september 2017
Voorzitter	
Tijd	21.00 – 22.00 uur
Zaal	Trouwzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken raadsbrief
Werkvorm bijeenkomst	Regulier met meepraters
Geagendeerd door:	Indra te Ronde (D66), Ruben Post (PvdA) en Thijs Weistra (GroenLinks)
Doel van de bijeenkomst	De raad wordt graag geïnformeerd over de gevolgen van de uitbreiding van het voetgangersgebied voor de fietsroutes en de fietsparkeercapaciteiten.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Trix Aarts, GU Herman van Vuren, GU
Meepraters	1. Jeroen Roose–van Leijden, Centrummanagement Utrecht 2. Robin van Essen, Buurtcomité Twijnstraat 3. meeprater 4. meprater 5. Sjoerd de Boer 6. Roxanne ter Haar, VIDUIS Studentenunie 7. Roel Wolbrink, aantal winkeliers en bewoners 8. Roos Geerse, Pretpark Utrecht 9. Marijke Molenaar 10. Peter van Bakkum, Fietzersbond 11. Paul Haarsma–Bakker, bewoner en ondernemer
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Jan Karens en Marlies Smeets
Programma	Presentatie door Herman van Vuren bij de gestelde vragen (15 min.) Doelvragen van raadsleden (15 min.) Meepraters aan het woord (15 min.) Vragen raadsleden (15 min.)
Vervolg	Dit onderwerp is niet geagendeerd voor een debat in de commissie. Het college is bevoegd tot de uitbreiding te besluiten en zal de nodige verkeersbesluiten voorbereiden om dit besluit per 1 januari 2018 te kunnen effectueren.

Motivatie: Indra te Ronde (D66), Ruben Post (PvdA) en Thijs Weistra (GroenLinks)

Motivering en doel agendering: Het College is voornemens het voetgangersgebied in de Utrechtse binnenstad per 1 januari 2018 uit te breiden. De fracties van D66, PvdA en GroenLinks ontvangen graag over een aantal aspecten nadere toelichting, vooral ook omdat de Raadsbrief hier niet overal even uitgebreid op ingaat. Daarom agenderen deze fracties deze brief voor een reguliere RIB met meepraters.

De fracties krijgen graag een ambtelijke toelichting over hoe de benodigde (ook toekomstige) fietsparkeervoorzieningen en benodigde fietsparkeercapaciteiten, voor zowel bewoners als bezoekers zijn

meegenomen in de plannen. Dit gezien het verschuiven van de grens waar men met de fiets straks nog kan komen. Graag ontvangen de fracties een toelichting bij de fietsparkeervoorzieningen, en –mogelijkheden, niet alleen aan de noord-, en westzijde van het 'nieuwe' voetgangersgebied, maar ook aan de zuidzijde en vooral ook de oostzijde ervan.

Over de fietsroutes ontvangen de fracties ook graag een nadere, ambtelijke toelichting. Er wordt wel (kort) beschreven hoe straks tegen de fietsroute west–oost wordt aangekeken, en de rol ervan van de Herenroute. Maar over de mogelijkheden voor één of meerdere, wellicht alternatieve, noord–zuidfietsroutes wordt slechts beknopt ingegaan.

De fracties van D66 stellen tenslotte graag meepraters in de gelegenheid om ook mee te praten over hun ideeën en ervaringen met/ideeën over, in ieder geval, in de brief genoemde fietsroutes en ook m.b.t. fietsparkeervoorzieningen.

Bijdragen

Jeroen Roose–van Leijden, Stichting Centrummanagement Utrecht (CMU)

Op 25 oktober 2012 heeft uw Raad het Bestedingsvoorstel Economisch Investeringsfonds (EIF) vastgesteld. Tot het Raadsbesluit behoren een aantal projectvoorstellen. Eén hiervan betreft het doen van onderzoek naar uitbreiding van het winkelwandelgebied (“Aantrekkelijke en vitale Oudegracht, Vismarkt, Stadhuisbrug, Lichte en Donkere Gaard en Wed”). Dit voorstel en de overige voorstellen over de bestedingen van het EIF zijn indertijd tot stand gekomen in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven onder leiding van de voormalige Kamer van Koophandel.

Als CMU zijn wij verheugd over het voorstel tot uitbreiding van het voetgangersgebied. Samen met de gemeente zetten wij in op een voor bezoekers aantrekkelijk centrumgebied waar bezoekers graag naar toe komen, terugkeren en verblijven. Dat is van belang voor retail, musea, andere culturele instellingen, horeca én bewoners. De gebruiksintensiteit van de schaarse ruimte is hoog en neemt toe. Het in gebruik nemen van het voormalige postkantoor met een combinatie van publieksfuncties/retail/foodmarket én een entree aan de Oudegracht Oostzijde zal in die hoek tot grotere drukte leiden. De voormalige bioscoop Camera heeft inmiddels ook een retailfunctie gekregen. Voor ons telt de veiligheid voor voetgangers én fietsers zwaar. Iedereen ervaart hoe moeizaam dit gaat op de Vismarkt, Lichte/Donkere Gaard, Wed en het gedeelte van de Oudegracht tussen Wed en Hamburgerstraat, een aaneengesloten smalle strook van winkels en horeca. Het uitbreiden van het winkelwandelgebied speelt in op voornoemde veranderingen in functies van panden, vergroot de aantrekkelijkheid voor bezoekers en biedt de kans dat bezoekers worden gestimuleerd ook andere delen dan het bekende A1 rondje aan te doen, bijvoorbeeld het Oudkerkhof en de route naar het Museumkwartier. Het zorgt voor helderheid over gebruik wat de handhaafbaarheid bevordert.

Wij zien dit voorstel als onderdeel van het pakket van maatregelen per 1 januari 2018 dat bestaat uit cameratoezicht/herstel toegangspaaltes in het bestaande voetgangersgebied, cameratoezicht op het Domplein, wijziging van de venstertijden in samenhang met de onder meer door ons op 18 september j.l. ondertekende samenwerkingsovereenkomst Zero Emission Stadsdistributie en het kritisch bezien van ontheffingen voor het gebruik van het voetgangersgebied door gemotoriseerde voertuigen. Het zijn allemaal onderdelen uit het Convenant tussen gemeente en CMU.

Ik dank u wel.

Sjoerd de Boer,

Fietsen zit in de dna van de Utrechters. Het is heel begrijpelijk dat de raad ruimte wil maken voor de argelozes toeristen. Maar ... de raad is er voor de bewoners en als bewoner van de binnenstad wil ik graag op de fiets naar mijn werk kunnen zonder daarvoor omwegen te maken omdat toeristen de verkeersregels niet snappen.

Roos Geerse, Pretpark Utrecht

Het fietsverbod op en rond de Oudegracht gaat de situatie ook voor voetgangers niet verbeteren, en misschien zelfs wel verslechteren, tenzij het huidige plan wordt aangepast.

Dat klinkt misschien vergezocht, maar hieronder zal ik uitleggen waar ik deze stelling op baseer.

Waarom dit fietsverbod niet gaat werken.

Het draagvlak voor deze maatregel is veel kleiner dan de wethouder en de projectgroep suggereren.

Hoe het kan dat dit niet blijkt uit de stukken.

- De mening van de bevolking is niet systematisch of objectief onderzocht.
- Op het stadsgesprek is niet gevraagd OF men een probleem ervoer en zo ja, wat voor manieren men zag om dit op te lossen. De enige vraag waar men officieel een antwoord op mocht geven was HOE het voetgangersgebied zou kunnen worden uitgebreid.
- Utrechters zijn gelukkig eigenwijs genoeg om toch hun mening te geven en gaven dan ook veelvuldig aan wat ze wilden: 1) duidelijkheid over WAAR je wel mag fietsen en waar niet en 2) een fietsverbod op de ECHT drukke tijden, zoals in het weekend.
- Met betrekking tot de venstertijden werd (informeel) gevraagd of men vond dat deze gelijk getrokken moesten worden. Bedoeld werd of de tijden voor fietsers hetzelfde moesten zijn als voor laden en lossen. NIET gevraagd is of men dat vond dat die tijden ook zouden moeten gelden voor het fietsen over de oostzijde van de Oudegracht.

Met welke gevolgen we dus rekening moeten houden.

- Een deel van de mensen die zich tot nu toe nog aan de regels hebben gehouden, gaat nu toch fietsen waar het niet mag.
- Ook de straten waar je straks nog wel mag fietsen, worden door voetgangers ervaren als wandelgebied, waardoor de conflicten daar alleen maar gaan toenemen.
- Nu is de stroom fietsers dus nog gekanaliseerd, straks niet meer. Anders gezegd, straks blijft de pijn op drukke dagen niet meer beperkt tot de Oudegracht, maar gaat ze zich verspreiden over het hele voetgangersgebied én de straten daaromheen.

Waarom dit waarschijnlijk niet gaat blijken uit de evaluatie.

- Er is geen betrouwbare nulmeting gedaan.
- Er is bij de gemeente duidelijk sprake van tunnelvisie, anders had men ook de mogelijkheid onderzocht die zoveel Utrechters hebben zien maar waarover men in de stukken zwijgt in alle talen: duidelijk maken WAAR je mag fietsen en waar niet.

Hoe dit plan nog is aan te passen.

- Stel invoering van de maatregel uit.
- Doe een betrouwbare nulmeting. Dus met het tellen van (bijna) ongelukken, het peilen van meningen met vragenlijsten, enz.
- Doe een experiment met 1) het duidelijk aangeven WAAR je mag fietsen en waar niet en 2) het afsluiten van het betreffende gebied voor fietsers, inclusief de Servetstraat, op dagen dat het ECHT druk is, bijv. met boa's.

Wat je hiermee voorkomt.

Er is al een behoorlijke kloof tussen fietsers en voetgangers, Utrechters en toeristen, de burger en de politiek. Pas je dit plan aan, dan voorkom je dat je deze kloof onnodig vergroot.

Marijke Molenaar

Beste Commissie leden

Graag wil ik mijn mening geven over de uitbreiding van het voetgangersgebied binnenstad.

De plannen, die er nu liggen vind ik veel te rigoureuus.

Ik begrijp dat de gemeente iets wil doen aan de drukte in de binnenstad, vooral op zaterdag maar dan is het niet noodzakelijk om op zoveel plekken de fietsers te verbannen.

Op dit moment is er veel onduidelijkheid over wie er gebruik mag maken van de straten in de binnenstad.

De voetgangers lopen midden op de weg omdat ze denken dat het een voetgangersgebied is.

De fietsers denken waarom lopen die voetgangers midden op de weg. Dit schept verwarring en boze reacties.

Die onduidelijkheid is te verklaren, want aan het begin van de Oudegracht staat een groot bord zone voetgangersgebied met daar onder veel tekst, en een klein bordje van een fiets en toegestaan. Het bordje van de fiets is zo vies dat het niet herkenbaar is.

Aan het eind van de Oudegracht vlakbij het stadhuis staat een bord einde voetgangers gebied.

Deze onduidelijkheid geeft problemen.

Utrecht heeft heel erg zijn best gedaan om meer bekendheid en meer toeristen te krijgen.

Ik moet zeggen dat is heel erg goed gelukt.

Het is een stuk drukker geworden in Utrecht.

Steden als Amsterdam, Barcelona en Venetië weten al lang, dat daar een keerzijde aanzit.

In Utrecht zie je de gevolgen nu ook. Het is druk op de Oude Gracht dus verboden voor fietsers. De inwoners zijn de dupe.

Er is een groot verschil tussen de dagjesmensen en de inwoners van Utrecht

Dagjesmensen komen meestal met het openbaar vervoer en hebben de hele dag de tijd om gezellig door Utrecht te lopen.

Ik ben geboren en getogen in Utrecht. Als ik naar de binnenstad fiets, combineer ik verschillende dingen die ik wil doen.

Even naar de sportschool op de Herenstraat, de bibliotheek, en de Hema enz.

Het kost veel tijd om dan hele stukken te moeten lopen.

Vooral je dan ook nog zware tassen hebt van de boeken en de boodschappen.

Kortom maak het plan wat soepeler en minder rigoureuus.

Doe eerst een test met betere borden waar opstaat fiets en voetganger.

Voor iedereen moet het meteen duidelijk zijn dat fietsers en voetgangers samen gebruik maken van de weg.

In de zadelstraat geen fiets te gast maar fiets en voetganger gelijk.

In de zomer maanden is het druk in de stad maar straks komen er weer koude tijden en dan is er geen enkel probleem. Maak de regels flexibel zet digitale borden neer.

Gistermiddag fietste ik ook nog over de Oudegracht het was heel rustig, totaal geen probleem om daar te fietsen. Begin met fietsbeperking op zaterdag en zondag.



Inplaats van het fietsverbod vanaf 10 uur kan je ook zeggen vanaf 12.00.

Ook goed voor de inwoners die niet zo goed kunnen lopen. Ze hebben dan de tijd om hun boodschappen te doen.

Ik zie dat de gemeente wel goed nadenkt over de alternatieve fietsroutes die er zijn. Helaas gaat het bij fietsers niet altijd over de snelste route maar ook over de mooiste route.

Ik fiets graag over de Oudegracht omdat die zo mooi is. Ik kan ook over de Catharijne singel naar huis maar daar word ik niet gelukkig van. Ook in de toekomst zal dit geen fijne route zijn want je moet nog steeds door een tunnel en naast de auto's rijden.

Utrecht is een fietsstad geef die fietser dan ook de ruimte.

Peter van Bekkum, Fietzersbond

Geachte raadsleden,

Hartelijk dank voor uw uitnodiging om tijdens deze Raadsinformatiebijeenkomst onze opmerkingen op de voorgenomen uitbreiding van het voetgangersgebied te maken.

Utrecht fietsstad? Houd de binnenstad doorfietsbaar!

Onderdeel van de uitbreiding van het voetgangersgebied is het instellen van een fietsverbod op de Oudegracht van de Lange Viestraat (bij het voormalige Postkantoor) tot de Hamburgerstraat van 10:00 tot 18:00 uur. De Fietzersbond is het oneens met het voornemen van de gemeente en wil de binnenstad doorfietsbaar houden.

De gemeente verwacht dat de drukte in de binnenstad gaat toenemen. Wij vragen ons af:

Is er eigenlijk wel een probleem?

De gemeente noemt de drukte op de oostkant van de Oudegracht (o.a. de Vismarkt, Stadhuisbrug, Donkere en Lichte Gaard) een probleem. Volgens de Fietzersbond is er geen probleem. Het is er soms druk, maar ... dat hoort bij een grote stad;

... veel fietsers mijden de genoemde straten delen van de Oudegracht (specifiek de Vismarkt) nu al, ze kiezen nu al een andere route door de binnenstad

(weten we van fietsers en blijkt ook uit cijfers van de fietstelweek);

... fietsers houden echt wel rekening met de voetgangers, niemand racet over de Vismarkt

(etmaal gemiddelde snelheid, gemeten in de fietstelweek 2016: 12-14 km/u);

... fietsen op de Vismarkt leidt nooit tot aanrijdingen en maar zelden tot scheldpartijen;

... en als het echt te druk is, stappen fietsers af (zien we en blijkt ook uit onderzoek).

De fiets is onmisbaar voor de winkels in de binnenstad

We horen nogal eens de slogan: "Lopers zijn kopers". En dat is waar: 21% van de klanten van de binnenstad en die inwoner van Utrecht zijn, komt te voet. Maar fietsers zijn echt onmisbaar voor de economie van de binnenstad: maar liefst 56% van de klanten onder de inwoners komt op de fiets. Dat is meer dan de helft! (bron: Koopstromenonderzoek, I&O research in opdracht van de provincie Utrecht, 2017)

Dit fietsverbod gaat niet werken

Dit fietsverbod gaat niet werken, omdat:

... fietsers het verbod zullen negeren

(onderzoek Fietsberaad 2005: fietsverbod heeft geen invloed op aantal fietsers. Beschikbaarheid aantrekkelijke alternatieve route heeft dat wel)

... het fietsverbod daarmee alleen maar leidt tot ergernis bij voetgangers en fietsers

... handhaving van het verbod geen topprioriteit van handhaving zal worden

... handhaving de gemeente veel geld kost

... handhaving zal leiden tot geklaag onder fietsers, negatieve aandacht in de pers en een afnemende aantrekkelijkheid van de binnenstad

In andere straten wordt het geldende fietsverbod wel opgevolgd en dat leidt daar tot doodse straten in de avonduren: Lange Elisabethstraat, de Steenweg, de Mariastraat en de Choorstraat, van 6:00 tot 18:00 u (en op koopavond tot 21:00 u). 's Avonds en 's nachts mag je hier wel fietsen, maar niemand doet het meer. Deze winkelstraten zijn daardoor 's avonds dood en unheimisch. Het kan toch niet de bedoeling zijn om met het fietsverbod de winkelstraten in de binnenstad 's avonds dood en unheimisch worden?

Onlogisch: bevoorradingsverkeer mag wel de Oudegracht op Winkels moeten worden bevoorraadt. De vrachtoertuigen die daarvoor gebruikt worden, mogen (binnen daarvoor vastgestelde venstertijden) het voetgangersgebied inrijden. De venstertijden voor vracht en fiets komen niet overeen, dus vrachtverkeer mag de binnenstad in op momenten waarop fietsen verboden zullen zijn. Maar als vrachtverkeer wel mag, waarom mogen fietsers dan niet? Fietsers zullen het niet begrijpen en het verbod negeren.

En leveranciers op de fiets, mogen zij het voetgangersgebied wel in?

Ingewikkeld: een uitzondering voor gehandicapten-fietsen

De gemeente maakt een uitzondering voor de groep mindervaliden die wel kan fietsen (handbikes, 3 wiel fietsen). Zij kunnen een ontheffing krijgen. Maar wie krijgt zo'n ontheffing wel en wie niet? Waarom krijgt mijn buurvrouw, die slecht ter been is maar wel kan fietsen, geen ontheffing? En wat als je alleen tijdelijk iets aan je benen mankeert?

Een fietser die een ontheffinghouder ziet fietsen, zal nietsvermoedend het verbod negeren. Handhavers zullen telkens de ontheffing moeten checken – nogal stigmatiserend. De administratie van de ontheffingen kost tijd en geld. Dat kan allemaal worden bespaard als fietsen gewoon toegestaan blijft.

Eén regime van venstertijden sluit niet aan bij de (ervaren) drukte

De gemeente wil het fietsverbod voor het hele voetgangersgebied instellen tussen 10:00 en 18:00 uur, omdat dat eenvoudiger is. Maar bij de horeca op de Donkere Gaard is de drukte op straat pas 's avonds. Daar lost dit fietsverbod dus niets op.

We vinden het onlogisch dat de gemeente voor het fietsverbod niet kijkt naar de functie en het gebruik van een straat. In winkelstraten is het al eerder dan 18:00 uur rustig en in horecastraten begint de drukte op straat veel later dan 10:00 uur. We zijn tegen het fietsverbod, maar als er dan toch een fietsverbod moet komen, dan moet het fietsverbod worden afgestemd op de drukte van de straat. Alleen dan kan het fietsverbod rekenen op enig draagvlak en helpen om de door sommigen ervaren drukte te verminderen. Maar dan is de regeling niet meer eenvoudig.

Bovendien... de gemeente zegt dat ze kiest voor één regime, maar naast het fietsverbod van 10:00 tot 18:00 uur is de 'fiets te gast' in de Zadelstraat en de Servetstraat. Het plan bevat nu al meer dan één regime, dus zo eenvoudig is het plan niet.

Wat wil de Fietsersbond?

Houd de binnenstad doorfietsbaar, fiets te gast in de wandelstraat!

We vinden het belangrijk dat toeristen de stad willen bezoeken. We zijn trots op onze stad, onze prachtige monumenten mogen gezien worden, bezoekers zorgen voor een levendige stad, die bruist van activiteiten en

het is goed voor de lokale economie. Maar houd de binnenstad doorfietsbaar. Voor bezoekers die slecht ter been zijn maar nog wel kunnen fietsen, voor forenzen, voor winkelend publiek.

Wat volgens ons werkt om het gezellig te houden op de Oudegracht, zijn de volgende maatregelen. Ook de juiste volgorde van de maatregelen is van groot belang:

1 maak de alternatieve route via het Domplein aantrekkelijk en verleid fietsers naar de alternatieve route. We willen vlot en veilig fietsen op de hoofdfietsroute Korte Jansstraat, Domstraat, Domplein, Korte en Lange Nieuwstraat, Nicolaaskerkhof, Doelenstraat en Wijde Doelen. De gemeente werkt aan plannen voor de Lange Nieuwstraat, maar daarmee is de route lang niet klaar: o.a. de Wijde Doelen is ook voor fietsers éénrichtingsverkeer

2 als uit evaluatie van de aantrekkelijke alternatieve route blijkt dat meer nog nodig is: maak van de Oudegracht een wandelstraat waar fietsers te gast zijn. Fietsen mag, maar de fietser gedraagt zich als gast

3 opnieuw een evaluatie: als een aantrekkelijk alternatief en instellen van de wandelstraat onvoldoende helpt, kan een zo specifiek mogelijk fietsverbod worden ingesteld: specifiek v.w.b. de locaties, dagen van de week en tijdstippen

In het voorliggende plan zijn fietsers in de Zadelstraat en de Servetstraat 'te gast'. Waarom kan dat niet ook op de Oudegracht? Of zelfs in het al bestaande voetgangersgebied? Dat zorgt ervoor dat de nieuwe regels heel eenvoudig zijn: je mag op elk moment van de dag overal fietsen, als je je gedrag maar aanpast aan de voetgangers. Bijkomende voordelen: grotere sociale veiligheid in de avonduren in het huidige voetgangersgebied (nachtelijke overlast dient uiteraard bestreden te worden door handhavers); snorfietsen en bromfietsen zijn niet toegestaan. Dat is goed voor de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid en de geluidshinder in de binnenstad.

Paul Haarsma-Bakker, bewoner en ondernemer in de binnenstad

Als bewoner en als ondernemer ben ik bij meerdere, zo niet alle, bijeenkomsten aanwezig geweest om het te hebben over de eventuele uitbreiding van het winkel/wandelgebied in de binnenstad. Ik wil in ieder geval melden dat ik de samenwerking met de gemeente, mede bewoners, mede ondernemers, voor- én tegenstanders van een mogelijke uitbreiding als zeer prettig heb ervaren. Ja er waren soms verhitte discussies, maar dat hoort ook bij verandering. Wat ik mooi vind is dat er goed naar compromissen is gezocht. Wat mij betreft zouden de venstertijden ruimer mogen zijn en voor een fietsbond is elk uur langer een doorn in het oog. Toch denk ik dat een ieder tevreden mag zijn met de venstertijden zoals ze nu zijn voorgelegd. De piekuren worden prettiger begaanbaar voor het winkelend publiek. Het geeft meer veiligheid en rust doordat we als fietser net een straat verder nemen als route die meer geschikt is dan de gracht-route die nu veel (hard bellend) wordt gebruikt.

Ikzelf ben opgegroeid in een dorp van 16.000 inwoners. Zelfs daar was de kern van het dorp wandelgebied. Oom agent zorgde door regelmatige controles dat je als puber misschien 1 keer de fout in ging maar daarna keek je wel uit. Het verbaasde me dan ook zeer dat een drukke, en ook drukbezochte, stad als Utrecht de route vanaf Hamburgerstraat tot en met de busbaan bij het oude postkantoor nog niet als voetgangersgebied had gemarkeerd. Maar gelukkig lijkt dit goed te komen.

Robin van Essen, Buurtcomité Twijnstraat en omstreken

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ik wil graag kort tot u spreken namens het Buurtcomité Twijnstraat en omstreken, de buurt gelegen aan het begin van de Oudegracht.

Utrecht profileert zich daar waar mogelijk als de ultieme fietsstad. Dit komt onder andere tot uiting in praktische zaken als de grootste fietsenstalling ter wereld onder Utrecht Centraal, en het binnenhalen van de

start van de Tour de France in 2015 of de finish van de Giro in 2010 tegen hoge kosten. Dergelijke ambities zijn moeilijk te rijmen met het vervolgens uitbannen van die fietsers van de mooiste en belangrijkste doorgaande (brom-)fietsroute door de stad, de Oudegracht.

De Oudegracht is al eeuwenlang de doorgaande route door de stad. Als vaarroute, maar ook als loop- en wandelroute. Sinds het uitbannen van de auto's uit de binnenstad, is het ook de belangrijkste doorgaande route voor fietsers en bromfietsers. Dat betreft vooral bewoners, maar ook forensen en studenten.

Door het niet alleen uitbreiden van het voetgangersgebied, maar ook het afsluiten van dit gebied, geheel of gedeeltelijk, voor fietsers en bromfietsers, wordt een belangrijke rechtstreekse en voor fietsers en bromfietsers directe route door de stad afgesloten. De drukte wordt daarmee verlegd naar bijvoorbeeld het Domplein.

In de publicaties van de gemeente Utrecht over het uitbreiden op grond van economische motieven van horeca, winkelgebied, horeca- en winkelopeningstijden, wordt veelal gesproken over een "balans tussen wonen en werken". Deze balans zien de bewoners weinig terug. In plannen wordt al snel gesproken over een "aantrekkelijkere stad voor bezoekers én bewoners", maar dit lijken meer mooie verkoopteksten te zijn, dan dat zo voortkomen uit een diepgewortelde wens van bewoners om hun binnenstad straks slechter te kunnen bereiken of slechts binnen venstertijden.

Een veel genoemd argument voor het afsluiten voor (brom-)fietsers is de veiligheid. Voetgangers en (brom-)fietsers leven al lang samen in een bijzondere symbiose. Als binnenstadsbewoner zie ik het weinig tot nooit misgaan. Vanaf het terras van Orloff op 't Wed kan je dat altijd prachtig observeren. Veiligheid kan je ook – indien nodig – vergroten door met name aan de bezoeker/voetganger duidelijker te maken dat ook de (brom-)fietsers hier een plek hebben. Dat kan met borden, of door de inrichting in een duidelijker strook voor fietsers en stoep voor voetgangers, zoals dat ook in de Twijnstraat prima werkt. De indruk ontstaat dat er argumenten bij de oplossing gezocht worden.

De binnenstad leeft. Er wonen – gelukkig – nog steeds heel veel mensen. Het is geen openluchtmuseum, het is geen winkelcentrum. Het is een plaats waar mensen wonen, leven, werken en studeren. Gasten zijn welkom, en economisch belangrijk, maar het begint met de gemeenschap. Laat als gemeenteraad zien dat die balans tussen wonen en werken/toerisme niet alleen een sociaal wenselijke kreet is, die goed oogt in beleid en communicatie-uitingen, maar ook echt wordt ingevuld. Die balans kan bestaan uit het delen van de beschikbare ruimte, maar ook door de fietsers gewoon beter te faciliteren dan nu het geval is. De (brom-)fietsers zijn een belangrijke groep, en zowel de praktische kant van de rechtstreekse route, als het gebruik van het mooiste stuk van onze binnenstad, moet niet per definitie worden gegund aan de toerist en het winkelend publiek.

Wij hopen dan ook dat de gemeenteraad ervoor kiest om bij de beoogde uitbreiding van het winkel/voetgangersgebied de (brom-)fietsers niet de toegang tot een belangrijk deel van hun stad te ontfemen, maar de ruimte op een eerlijke manier te delen.

Met vriendelijke groet,