

Twee-kolommenstuk met reacties op concept-IPvE en antwoorden van gemeente daarop.

Deel 1 bevat een overzicht van alle reacties

Soms wordt verwezen naar schetsen, deze zijn op te vragen bij maliebaan@utrecht.nl.

In deel 2 (vanaf pagina 40) zijn reactiebrieven (en antwoorden) opgenomen die niet in de kolommen passen.

Deel 1: Reacties op concept-IPvE Maliebaan (zomer 2021) en antwoord		
nr	Reacties	Antwoord gemeente
1	Een kruising zonder stoplichten is (in de spits) levensgevaarlijk. Hoe in hemelsnaam moeten auto's oversteken tussen de 1000-en fietsers die daar dagelijks rijden? wat gaat de gemeente er aan doen om sluipverkeer in de omringende straten tegen te gaan? Het kan namelijk niet zo zijn dat de Maliebaan er heel veel mooier op wordt en andere straten transformeren in een verkeershel. Het grote / snelle verkeer gaat sluiproutes zoeken. Er was al becijferd dat in dit plan de verkeersdruk op de Oudwijkdwaarsstraat zou verdubbelen. ONACCEPTABEL!!!!!! Want ja, daar woon ik. Het zou zo fijn zijn als dit college eindelijk eens zou leren van verkeersdebacles uit het verleden....	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
2	Ik ben erg blij met de plannen. Hiermee wordt goed recht gedaan aan de fietsers. Prima, zoveel parkeerplaatsen zijn onnodig in de binnenstad. Omwonenden krijgen een geweldig park voor de deur.	Dank voor uw opmerking.
3	Top, minder vervuiling van het straatbeeld. Minder auto's in het straatbeeld op een historische plek. Wat kan beter: Nog minder ruimte voor auto's	Dank voor uw opmerking.
4	Slecht plan. De hoofdbaan zou ingericht moeten blijven voor het autoverkeer ipv de ventwegen. De hoofdbaan zou ingericht moeten blijven voor het autoverkeer. De ventwegen zijn geschikt voor versmalling en loop/fietsverkeer, niet andersom. Ik roep dringend op om dit plan te heroverwegen!!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
5	Goed aan het plan is het verwijderen van stoplichten. Sluit de hoofdrijbaan niet af. Zeker niet voor verkeer dat de stad uit wil! Klinkers geven extra geluid. De burgermeesterreigestraat en nachtegaalstraat moeten bevoorrad worden. Bewoners van de Maliebaan worden in de kou gezet. Mensen die er niet wonen krijgen er iets moois voor terug waar men dagelijks misschien een kwartier van geniet. LUISTER AUB NAAR DE BEWONERS. Ventweg krijgt het enorm druk. Wat een rare keuze. Er is al een gigantisch tekort aan parkeergelegenheid in de wijk.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
6	Goed dat de ventwegen opnieuw bestraat worden. Het verplaatsen van de hoofdverkeersstroom naar de ventwegen is echt een kutidee. Ontmoedigen van autoverkeer door verkeerssituaties nadeliger te maken voor auto's werkt niet en het is naïef om te denken dat het wel zo werkt. Het draagt negatief bij aan de uitstraling van de stad en voor het gevoel lijkt het veel drukker dan wanneer het beter doorstroomt. Ga lekker je energie steken in initiatieven die juist andere vormen van verkeer bemoedigen, in plaats van de auto te ontmoedigen. Als je het autoverkeer gewoon over de middenrijbaan laat rijden, en de snelheid op de ventwegen omlaag doet, worden de ventwegen veel aantrekkelijker voor fietsers.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.

7	Fijne doorgang voor voetgangers en fietsers, fijn dat meer groen. Door de doorgang zijn de winkels/horeca gelegenheden aan de Nachtegaalstraat en Burgm.reigerstraat op een leuke manier bereikbaar. Parkeren is al een probleem in de wijk, zonde om parkeerplaatsen weg te nemen. Minder parkeerplaatsen is nadelig, de wijken worden hierdoor nog voller terwijl hier vaak nauwelijks parkeerplek is. Meer voertuigen in de wijken omdat voertuigen om de Maliebaan heen gaan rijden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.10 (Parkeren).
8	Goed: Minder auto's meer rustige ruimte voor fietsers en wandelaars. Niet goed: De middenbaan voor auto's laten, de ventwegen voor fietsers en wandelaars. Slecht plan-beter zou zijn de middenbaan voor auto's te laten. Je zal maar wonen aan de Maliebaan-auto's in file voor je deur en niet meer je eigen auto kwijt kunnen: verschrikkelijk!! Staat het al vast??? Ik vind het een fout plan!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
9	Hoeveel wiet roken jullie na zo'n dag openlijke auto haat? Jullie moeten wat minder dramatisch van wal steken. Laat het met rust, het verkeer op de Tolsteegsingel waar ik aan woon zal verdubbelen. Idioterie door mensen bedacht die niet aan de Maliebaan wonen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
10	Goed dat er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers en de stoplichten op de kruising daardoor verdwijnen. Goed, minder auto's in de stad.	Dank voor uw opmerking.
11	Zeer slecht plan, er loopt nu ook al bijna niemand. Middenweg open houden. De automobilisten worden in Utrecht gewoon onterecht benadeeld. Utrecht geeft miljoenen uit voor de fiets stad en fietsenstallingen maar accepteert dat elke fietser zijn fiets overal neer zet. Waar zijn we mee bezig in deze stad.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.
12	Eigen inwoners ernstig ontregelen door hun auto niet meer kwijt te kunnen, lang moeten zoeken naar een plek en dan ook nog eens in de file laten staan (volgens nieuwe plannen) vind ik een er ondoordacht plan en wijst erop dat hier niet over is nagedacht. Niet goed. Daarmee hinder je bewoners ernstig! Lijkt we op dat de gemeente dit gaat doen 'om maar wat te doen'. Luister gewoon eens naar je inwoners ipv het alleen maar moeilijker maken. Onleefbaar wordt het op deze manier. Weg voor auto's laten zoals die nu is. Er zijn nu al aan beide kanten een apart voet- en fietspad. Waarom moeten er nog meer voetganger paden komen voor die drie mensen die er per dag lopen? Maakt een fietstunnel om de doorstroom te verbeteren	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) en 2.15 (Participatie) van de Reactienota. Een fietstunnel vergt veel ruimte, onder meer doordat de hellingshoek niet te groot mag zijn om er goed gebruik van te kunnen maken. Dit zou een groot negatief effect hebben op de oversteekbaarheid van de winkelstraten Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat en de algehele sfeer en uitstraling van deze plek. Bovendien is een tunnel een erg dure optie. Met het voorstel voor de kruising is het verkeer goed af te wikkelen.

13	Streven naar meer en fietsvriendelijker verkeersveiligheid is altijd goed. Daarnaast lijkt het me dat 'knijp' bij de Maliebaan een deel van het verkeer wellicht dwingt naar andere routes. En dat terwijl ik de Witten Vrouwenbrug en Lucasbrug nu al de meest fietsonvriendelijke plekken van de binnenstad vind. Begrijp ik goed dat via de ventwegen het meeste verkeer afgewikkeld gaat worden? Terwijl juist op die ventwegen gevaarlijke situaties ontstaan met fietsers (o.m. van school) en voetgangers? Dat zou ik onbegrijpelijk vinden. Is de kop van de Maliebaan druk, wordt er gelost, dan werkt dat nu al vaak door op de Maliesingel en bij de Herenbrug. Is de gedachte: 'Knijp de Maliebaan permanent af, dan verdwijnt het verkeer vanzelf wel? Dat zou ik onbegrijpelijk vinden. Kan ik ergens de visie of onderzoeken terugvinden die gaan over de verkeersstromen in deze omgeving? Zoals ik al eerder aangaf, vind ik de situatie bij de Witten Vrouwenbrug en oversteek / verkeersdrukte nu al ronduit gevaarlijk. Ik zou graag zien wat de inschatting is van de gevolgen op die plekken van de plannen met de Maliebaan. Of ik iets van het opheffen van parkeerplaatsen vind, zou er niet toe mogen doen. Of er voldoende parkeeraanbod is, kan worden onderzocht. Schrappen kan ook leiden tot dubbelparkeren en stoeparkeren. Niet bepaald verkeersveilig.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
14	Geen drukke weg vlak langs de huizen. Onzinnig. Geeft ongelukken. Nooit zo bedoeld. Het is een baan. Prima om ventweg te versmallen. Maar er komt meer verkeer op de ventwegen. Echt niet doen dit.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
15	Positief om van de Maliebaan een fijnere plek maken, meer aandacht voor de fietser. Ik maak me zorgen om al het autoverkeer dat over de ventwegen zal gaan, omdat meerdere kinderdagverblijven zitten waar het nu al erg uitkijken is voor het verkeer. In mijn ogen zou het hierom verstandiger zijn om het autoverkeer op de middenbaan te laten.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
16	Ruim baan voor fietsers en wandelaars om van deze laan te kunnen genieten. Ik zou het liefst nog minder parkeerplaatsen willen zien in het straatbeeld van Utrecht. Geen probleem om parkeerplaatsen op te heffen. Hoe minder auto's in de binnenstad hoe beter!	Dank voor uw opmerking.
17	Onwenselijk plan. De gemeente respecteert noch de wensen van de omwonenden, noch de vraag naar doorstroom in de stad en noch de geschiedenis van de straat. De maliebaan fungeert in de huidige naar wens, waarbij de inrichting weinig overlast vormt voor de omgeving. Een herindeling, zoals voorgesteld door de gemeente zal zorgen voor meer overlast voor bewoners, een onveiligere verkeerssituatie en meer doorgaand verkeer voor de ingang van de school. Een gedeeld fiets en wandelpad zal enkel voor meer ongelukken/ongemakkelijke situaties zorgen. Beter is dan nog de maliebaan terug te brengen. Inclusief grasveld. Een opwaardering van de openbare ruimte is wenselijk en aandacht voor de kruising met de Nachtegaalstraat is wenselijk. Mogelijk kan deze ruimte worden aangekleed met een beeld of fontein. Ook een afzonderlijk fietspad lijkt mij wenselijk. Houd je bezig met echt gevaarlijke verkeerssituaties in plaats van symboolpolitiek en prestigeprojecten. De kruising van de Biltstraat en de Veeartsenijstraat voelt veel gevaarlijker aan dan de Maliebaan. Als de gemeente de positie van Fietsers in Utrecht Oost wilt verbeteren lijkt mij dit een veel beter beginpunt. Opheffen parkeerplaatsen is onwenselijk. dit zal zorgen voor meer onnodige irritatie. Het huidige wegdek is daarnaast meer dan demotiverend en voorkomt excessen in snelheid met gemak. Daarnaast hoort de gemeente te faciliteren in de wensen van de bewoners, niet het leefgedrag te bepalen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
18	Veel te veel aandacht voor fietsers, auto erbij betrekken. Meer ruimte voor autoverkeer maken. Meer ruimte voor parkeren maken. Het opheffen van parkeerplaatsen vind ik heel negatief.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.

19	Het lijkt me een mooi plan. Veel groen en ruimte voor voetgangers. Hoe zorg je dat een kruising zonder stoplichten toch een goede doorstroming heeft, vooral voor het auto verkeer maak ik me zorgen. Er kunnen in de ochtendspits heel veel fietsers langskomen waardoor je dan lang staat te wachten als automobilist. Opheffen van parkeerplaatsen geen probleem.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
20	Het park Maliebaan vind ik goed aan het plan. Maak het brede middenpad alleen voor voetgangers en fietspad alleen voor fietsers. Dit ivm het geschuur van de elektrische fietsen. Zet dichtbij de kruising verkeersbegeleiders. Het is één lange stroom aan fietsen waar je als voetganger/automobilist niet tussenkomt. Betreft het opheffen van parkeerplaatsen: geef in dit geval de omliggende wegen Maliebaan (oa monseigneur van de Weteringstraat/Wolter Heukelslaan etc) een 'alleen vergunninghouders' functie.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
21	Bijzonder weinig goed aan het plan! Het enige positieve vind ik dat er gezegd wordt dat er meer groen komt. Ook is het een slecht idee dat het verkeer nu nog minder ruimte heeft zich te verplaatsen en op andere plekken het nog drukker wordt. Daarnaast komt dit weer over als de zoveelste geldverkwisting en de zoveelste smachting van het bestuur om delen autoluw te maken en waar de fietser alleenrecht heeft. Het is ook een slecht idee om de ventwegen te versmallen, dit zorgt juist voor meer onduidelijkheid en onveiligheid. Doordat de rijbanen smaller worden en niet meer duidelijk een eigen vak/rijbaan met strepen tussen de weghelften hebben, wordt het onduidelijker en wordt het gevaarlijker doordat er toch altijd automobilisten zijn die ondanks beperkingen toch harder rijden en mensen die niet goed rijden die niet meer houvast hebben aan eigen rijbaan. Er kan veel beter. Het is een slecht idee om de verkeerslichten weg te halen, deze zorgen juist voor veiligheid en natuurlijke doorstroom. Verder ziet de buurt dit plan totaal niet zitten, dus er is weinig draagvlak om dit te gaan doen, let daar eens op! Er zijn al zo weinig parkeerplaatsen dus die moet je zeker niet weghalen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen), paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.

22	Niks goed aan het plan. De prullenbak in en bedenkers ontzetten uit de functie. Dit is ronduit zwakzinnig. Ik raad de persoon aan die dit bedacht heeft om contact op te nemen met de huisarts. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door ondernemers en bewoners. Daar moet je vanaf blijven of dit juist faciliteren. Wegen versmallen om verkeer te ontmoedigen is gevaarlijk, slecht voor het milieu en inefficiënt. Extreem links gedachtengoed en facistisch. Stop hiermee, ontzeg diegenen die dit denken. De gemeente zou een vorm van neutraliteit moeten uitstralen en accepteren dat de mensen die aan het Malieveld werken zelf mogen bepalen hoe ze naar hun werk gaan - of geen keuze hebben. De gemeente zou keuze vrijheid moeten omarmen ik plaats van ontwikkelen van facistische wegbeleid. Omwonenden en personen die op deze plekken werken hebben geen enkel belang bij deze verwarde plannen. Het staat los van de realiteit, het is oneerlijk, het komt verward, extreem links en facistisch over. Alsof alles wat niet is zoals het linkse ideaalbeeld moet leiden en bloeden. Bizar is het enige woord wat ik er voor over heb. Stop met het groepstraffen van anders denkende of mensen die iets anders doen dan jullie linkse politiekcorrecteideaalbeeld. Er zijn mensen die met hun auto naar het werk MOETEN en die geen keuze hebben, electrisch rijden. En binnen 20 jaar rijd toch iedereen groen. Gaan jullie de wegen dan weer breder maken? Ideaalbeeld: zorgen dat het voor auto's net zo gunstig/snel is als voor fietsers - het liefst een betere doorstroom inplaats van iets tegenovergesteld. Er moet direct inspraak komen van bewoners (ook mensen met een conservatievere houding), ondernemers, studenten en landelijke politieke partijen. Deze ideeën zijn namelijk ziek, gebrekkig en bedacht door mensen die niet weten wat er in de buurt speelt, verstand hebben van verkeer of nog erger. Haatdragend zijn jegens andersdenkenden. Alles wat oud Utrechts is gewoon behouden als het niet hoogst noodzakelijk is om dit aan te pakken. De Maliebaan functioneert perfect, het is prachtig. Laat wat meer mannen aan het beleid meedenken.	Dank voor uw reactie.
23	De insteek is goed. Het versmallen van de rijbanen zal niet leiden tot een veilige situatie lijkt me. Er moeten/willen nog steeds veel mensen doorheen aangezien er niet echt een duidelijke alternatieve route is voor automobilisten. Dus in de nieuwe opzet worden autos door een versmalde weg geduwd met obstakels en ook zonder regulering van verkeerslichten. Dat gaat opstoppen veroorzaken en een onveilige situatie op de kruising. Er moet beter naar omwonenden geluisterd worden i.p.v. een plan er doorheen duwen. Er is een grote discrepantie tussen de visie van de gemeente en de wensen van de buurt. Middenweg blijven gebruiken voor autoverkeer, niet de ventwegen in duwen. Het versmallen van de rijbanen zal niet leiden tot een veilige situatie lijkt me. Er moeten/willen nog steeds veel mensen doorheen aangezien er niet echt een duidelijke alternatieve route is voor automobilisten. Dus in de nieuwe opzet worden autos door een versmalde weg geduwd met obstakels en ook zonder regulering van verkeerslichten. Dat gaat opstoppen veroorzaken en een onveilige situatie op de kruising. Minder parkeerplaatsen vind ik een heel slecht idee. Ten eerste zijn die parkeerplekken nu altijd veelgebruikt/vol. Waar moeten die auto's nu heen? De omringende straten in?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen), 2.6 (Kruising) en 2.15 (Participatie) van de Reactienota.

24	Hoe minder auto's hoe beter! Ik fiets met mijn kinderen meerdere malen per week over de Maliebaan van en naar oma. Vanuit een fietsersstandpunt ben ik blij straks niet met auto's de rijbaan te hoeven delen. Je wil minder auto's, dan moet je zorgen dat je met de fiets snel én veilig door de stad kan. Van de Maliebaan een mooie fietsstraat maken waar fietsers een geheel eigen baan hebben zou een enorm verschil kunnen maken. Nu probeer ik ook al de Singels te ontwijken met mijn kinderen omdat het te krap is geworden met de auto's erbij (waar blijft het 1 richtingsverkeer voor auto's??). Grijp de kans om het bij de Maliebaan anders en veilig te doen. Er is immers zo ontzettend veel ruimte daar! Wat ik niet begrijp is waarom de voetgangers ook op het fietspad mogen, aangezien er zowel rechts al links 2, dus totaal 4 (!!) wandelpaden zijn. Fietsers en voetgangers combineren levert ongelukken op. Vooral toeristen snappen niet dat ze moet uitkijken en rechtshouden (zie problemen op het Domeinplein). Hoe moet ik mijn kinderen bij zo'n lange fietsstraat uitleggen dat ze moeten slalommen om de wandelaars heen (die ook vaak nog plotseling gaan stilstaan)? En hoe moet het met de elektrische fietsen die flink vaart kunnen maken op zo'n mooi recht stuk? Dat is vragen om ongelukken. Als fietser zou ik liever fietspad hebben op de ventwegen en auto's in het midden en anders een apart doorgaand fietspad in het midden. Er is juist voldoende plek op de Maliebaan om NIET het verkeer te combineren. Laten we daar gebruik van maken! Verder snap ik niet goed hoe we zonder stoplichten veilig rechts of linksaf kunnen slaan. De Nachtegaalstraat of Burg Reigerstraat in. Zeker op drukke momenten is een stoplicht nodig. Op Ledig Erf staan de stoplichten meestal uit en met verkeer van 3 kanten is oversteken met fietsende kinderen heel lastig en vaak gevaarlijk. Met ook de ventwegen erbij lijkt me een stoplicht toch echt nodig.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), in paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
25	Fijn dat er meer groen, meer ruimte voor wandelaars. Goede doorloop en herstel monumentale status. Ik snap niet zo goed waarom er 5 wandelpaden nodig zijn. En dat fietsers en wandelaars van hetzelfde deel gebruikmaken. Ik zou een wandelpromenade maken en dan een los fietspad. Tegenwoordig rijden er veel wielrenners, ebikes en pedelecs. Dat gaat niet samen met wandelaars. Dus daarom gescheiden houden. Verminderen aantal parkeerplaatsen prima. Als je op die locatie woont of werkt zijn er genoeg alternatieve vervoersmiddelen voor handen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
26	Het is een goed plan. Hoe minder auto's op deze grote lanen hoe beter. Ik hou van de recente aanpassingen die zijn gedaan aan de kruising aan het eind van de Maliebaan, bij het park. Voeg zelfs nog meer groen toe aan de middenbaan/publieke ruimte voor verschillende activiteiten. Verminderen van aantal parkeerplaatsen is goed, je kunt zelfs nog ambitieuzer zijn. Verwijder meer parkeerplaatsen, maak de kruising met de Nachtegaalstraat prettiger.	Dank voor uw opmerking.
27	Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen vind ik zeer onplezierig. Het is vaak moeilijk in onze buurt om je auto te parkeren en ik wijk regelmatig uit naar de Maliebaan. Ik dacht dat er andere varianten waren voor de ventwegen die geen parkeerplaatsen kosten.	
28	Slecht plan, gewoon niet doen.	Dank voor uw reactie.

29	Geacht college van burgemeester en wethouders, Wellicht is het een optie om op het Malieblad de Maliesingel op te splitsen in twee voor gemotoriseerd verkeer eenrichtingverkeer straten; voor fietsers twee richtingen en oversteek over het Malieblad blijven toestaan (zie bijlage). De Maliesingel zou eenrichtingverkeer worden voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Venuslaan richting Maliebaan aan de ene kant; eenrichtingverkeer vanaf Maliebaan richting Wittevrouwensingel aan de andere kant. Voor fietsers blijft het tweerichtingen inrijden toegestaan. Oversteek over het Malieblad zou dan alleen voor fietsers (en hulpdiensten/ bussen) toegestaan zijn. Ik denk dat eenrichtingverkeer de verkeersveiligheid op zowel Malieblad als Maliesingel erg zou verbeteren. Ik zie regelmatig gevaarlijke inhaalacties van gemotoriseerde voertuigen op de Maliesingel tussen de fietsers door. Voor bestemmingsverkeer lijkt de impact van eenrichtingverkeer voor gemotoriseerde voertuigen mij beperkt. De te verwachten fietsdruk op het Malieblad zal zo veiliger worden, denk ik. Vriendelijke groeten,	Dank voor uw suggestie. Uw voorstel grijpt in in de verkeersstructuur rond de singel en de Maliebaan. Zo'n ingreep heeft grote consequenties. In ons Mobiliteitsplan 2040 kiezen we een andere koers om doorgaand verkeer te weren en de verkeersveiligheid te verhogen: in steeds meer straten een goede 30-km-inrichting. Een knip op deze plek vinden we niet passend.
30	Goed plan: De insteek dat het autoverkeer ontmoedigt en voorrang geeft aan fietsers en wandelaars: goed voor de leefbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit én het klimaat. Daarnaast de inzet op (meer/ kwalitatief beter) groen: belangrijk voor ecologie en klimaatadaptatie! Ik zie geen significante verbeterpunten aan het plan. Ik dien alleen maar een reactie in om wat tegenwicht te bieden aan de groep zure 'ondernemers' en andere angstige conservatieve types die ongetwijfeld dit formulier veelvuldig gaan invullen. Ik weet dat voorstanders minder geneigd zijn om te reageren en daarom vaak ongehoord blijven in dit soort processen, vandaar dat ik toch ook maar even in de pen klim. Weet dat er ook veel mensen voorstander zijn van de plannen (of het gewoon wel best vinden); laat je niet ontmoedigen door een hard schreeuwend clubje tegenstanders; ook al zijn ze luid, ze zijn maar klein in aantal. Zet 'm op! Uitstekend om parkeerplaatsen te verminderen. Die parkeerplaatsen nodigen alleen maar uit om met de auto naar het gebied te komen (onveilig, ongezond) en staan daar vervolgens ruimte in te nemen waardoor er minder plek is voor voetgangers, fietsers, groen en onverharde ondergrond. Hoe minder parkeerplaatsen, hoe beter.	Dank voor uw opmerking.
31	Ik vind het geweldig dat de autobaan in het midden een voetgangers- en fietsersgebied wordt. Dat doet dit monumentale gebied eer aan en 2 rijbanen is hier ook meer dan voldoende. De kritiek van aanwonenden dat er nu (in slechts 1 rijrichting!) auto's langs hun huis rijden komt erg verwend over. Zo ongeveer alle andere Utrechters hebben dit ook, alleen dan verkeer in 2 rijrichtingen. Van mij mag er ook nog wel wat horeca komen met terras op/bij de middenberm, zodat het een echt verblijfsgebied wordt. Aangezien de Maliebaan vol zit met historische verhalen is het wellicht leuk om daar via informatiebordjes aandacht op te vestigen. Dan heb je er niet alleen een kunstroute, maar ook een historische verhalenroute. Laat je niet te veel meer leiden door een minderheid van hard schreeuwend en goed georganiseerde tegenstanders en ook niet door bv een AD dat daar altijd onevenredig veel aandacht aan geeft (omdat sensatie blijkbaar bij hun achterban beter scoort dan evenwichtige berichtgeving) Wat mij betreft gaat morgen de schop al in de grond! :-) Overal waar parkeerplekken worden weggehaald, valt op hoe schandalig veel ruimte die geparkeerde auto's in beslag namen en hoeveel mooier het wordt als je ze weghaalt. Dus doen! (Al moet er natuurlijk wel voldoende ruimte elders zijn om te parkeren, zodat we in de buurt niet een stoelendans krijgen rond te weinig parkeerplekken.)	Dank voor uw opmerking.

32	Behalve dat het me héérlijk lijkt om door een park-achtige Maliebaan te lopen en te fietsen, verwacht ik dat het ook een stuk relaxter zal zijn om de rotonde bij de spoorwegovergang, tussen Oorsprongpark en Museumlaan/Ramstraat v.v. per fiets over te steken. Is die rotonde dan nog wel nodig? Nu is de oversteek van Biltstraat/Oorsprongpark naar de Ramstraat/Wilhelminapark lastig, via een krappe rotonde. Vanaf en naar de Maliebaan komen er in de nieuwe situatie nog maar 2 auto-wegen (de ventwegen) uit op de rotonde, i.p.v. nu 4. Mogelijk kan die rotonde opgeheven worden en vervangen door één afslag van Museumlaan naar ventweg Maliebaan-noordzijde. Verminderen van parkeerplaatsen is prima! Auto's (en autoparkeren) moet(en) so wie so al minder gefaciliteerd worden, ten gunste van fietsers, rolstoelers en voetgangers.	Dank voor uw opmerking. In een latere fase gaan we beoordelen of we de rotonde op dit plek kunnen laten vervallen.
33	Ik ben voor zoveel mogelijk groen, en zo min mogelijk autoverkeer, ook al woon ik om de hoek en hebben mijn partner en ik zelf ook een auto. Leefbaarheid, natuur, frisse lucht staan voorop. Goed plan. Ik had wel graag wat meer bomen op de Nachtegaalstraat gezien, maar het is nu al een hele verbetering. Verminderen van aantal parkeerplaatsen vind ik prima, ook al is het mijn parkeerzone en zullen wij hier zelf ook wat meer last krijgen om een parkeerplek te vinden.	Dank voor uw opmerking.
34	Ik vind het goed dat er aandacht is voor de Maliebaan. Ik hoop dat er goed over nagedacht is maar ik zou het verkeer niet via de ventwegen laten rijden maar op de middenbaan laten. Maak promenades van de ventwegen. Laat verkeer niet via de ventwegen rijden maar via de hoofdrijbaan en maak van de ventwegen een mooie promenade. Verkeer weghalen uit de middenbaan en verplaatsen naar de ventwegen lijkt me geen goed idee. Dit verhoogt de druk bij de woningen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) van de Reactienota.
35	Deze ruimte leent zich erg goed voor dit groene plan en er zijn al ventwegen. Het plan is goed. Ik zal er wel last van krijgen met parkeren maar vindt veiligheid en meer groen belangrijker.	Dank voor uw opmerking.
36	Middenbaan geen autoverkeer meer, top. Plan vooral uitvoeren! Fietsers en voetgangers door elkaar heen is onhandig, tenzij er gescheiden banen komen. Verminderen van parkeerplaatsen is prima toch?	Dank voor uw opmerking.
37	Goed plan: Meer groen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Minder parkeerplaatsen vind ik prima. Hoe minder auto's in het straatbeeld, hoe beter. Laat mensen maar eens serieus nadenken over deelmobiliteit of het parkeren van de auto verder buiten de stad waar de ruimte toch al schaars is. Inhoudelijk gezien heb ik niet direct een opmerking. Wel over de vorm. Ik adviseer een volgende keer naast het totale plan, ook een soort samenvatting/10-pager te maken. Niet iedereen heeft zin een plan helemaal door te pluizen. Dat ontmoedigt. Mensen haken af. De echte fanatiekelingen of direct betrokkenen zullen die moeite wel nemen, maar voor veel mensen is een samenvatting voldoende. Biedt beide plannen aan, dan kun je zelf kiezen hoe uitgebreid je alles wilt lezen.	Dank voor uw opmerking.

38	Auto's over de middenbaan. Geen auto's meer, zal veel meer verkeer gaan geven in de omgeving van de Maliebaan, omdat de Maliebaan ook de beste uitweg is naar de Waterlinieweg. Ben benieuwd hoe men anders bijvoorbeeld vanuit de Nobelstraat naar de A27 wordt gestuurd. De enige optie bij niet binnendoor rijden is dan via Maliesingel, Blauwkapelseweg en Kardinaal de Jongweg. Deze wegen daar kunnen geen extra auto's bij. Andere opties is door rechtdoor te gaan en via Wilhelminapark, maar hier verplaats je het probleem en dit zal voor veel meer extra verkeer zorgen. Ik lees verder dat de stoplichten verdwijnen. Dit betekent ook dat als je als fietser en voetganger van een van de zijwegen komt, je heel lang moet wachten (vooral sochtends en savonds wanneer er veel verkeer is) om te kunnen oversteken. Ik zou ervoor pleiten om in ieder geval in de spijstijden wel te werken met stoplichten zodat ook het zij verkeer een goede doorstroom heeft en ook kinderen veilig rond deze tijdstippen als ze naar school gaan kunnen oversteken. Verminderen parkeerplaatsen vind ik een slecht plan. Slecht. Op dit moment is er al onvoldoende plek. Vraag is dan waar laat je deze plekken dan terug komen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
39	Ik vind niets goed aan het plan. Denk na over een oplossing die fietsers niet in gevaar brengt. In plaats van dat de verkeersdruk toeneemt, blijft het zelfde verkeer daar rijden, wat straks gaat zorgen voor onveiligere situaties en veel hinder voor mensen die daar wonen/werken. Nog minder parkeerplekken er is nu al nooit parkeerplaats als je wilt parkeren. Slecht plan om parkeerplaatsen op te heffen, de parkeersdruk is nu al erg hoog. Nooit een plek te vinden om te parkeren.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
40	Het lijkt mij niet prettig lopen met al die fietsers op de promenade: ik stel voor om doorgaand fietsverkeer daar te weren door aan begin en eind, en halfverwege half-open hekjes te plaatsen. Als compensatie zouden er goede fietspaden aangelegd kunnen worden op de ventwegen, naast de versmalde auto-rijbaan, aan de huizen-kant. Gescheiden van de auto-rijbaan door betonblokken om de 50 meter. Het moet natuurlijk wel mogelijk zijn voor vrachtwagens om te laden en lossen, dan moeten op die plek de fietsers maar even gebruikmaken van de auto-rijbaan. De parkeerplaatsen daar kunnen m.i. best blijven zoals ze nu zijn, dus aan de park-kant, er is genoeg ruimte.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Het profiel is op de ventwegen niet breed genoeg om die functies te combineren. Om voor de verschillende weggebruikers veilig en prettig van de ruimte gebruik te maken is ervoor gekozen om de middenbaan in te richten voor fiets en voetganger. Zie ook hoofdstuk 1 (Inleiding van de Reactienota).
41	Mooi compleet plan met een eigentijdse afweging. Meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en cultuur. Het mag van mij een "ruigere" groene ruimte zijn. Dus geen brede verharde lap asfalt als middenbaan. Fietsen kan prima op de ventwegen. Dan zou er op de middenbaan echt plek zijn voor ontmoeten, spelende kinderen, cultuur, zonder te hoeven uitkijken voor snelfietsers (zeg ik als snelfietser). Nog meer aandacht voor biodiversiteit en klimaatadaptatie. Raadpleeg ecologen. Verminderen van parkeerplaatsen vind ik top. Minder parkeerplaatsen ontmoedigd ook autobezit, dus uiteindelijk ook minder autoverkeer.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
42	Goed plan, op een onderdeel na. Gemengd gebruik van de Middenlaan door fietsers en voetgangers is geen inclusief voorstel gelet op het rijgedrag van de fietsers in Utrecht. Als oudere ben ik al verjaagd uit de binnenstad door zogenaamde safespaces waar ik gek wordt van de scheurende bromfietsen, bezorgkoeriers en overige fietsers die zich niets aantrekken van verkeersregels. Maak de Middenbaan Voetgangersgebied! Wat wordt de voorrang situatie op de Ovonde kruising Maliebaan/Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat. (Hier dramt de gemeente haar oorspronkelijke plan gewoon door.) Verminderen parkeerplaatsen op de Maliebaan betekent parkeerdruk elders.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. De route Nachtegaalstraat - Burgemeester Reigerstraat heeft voorrang. Dit is de meest logische en veilige optie, omdat dit verreweg de drukste verkeersader is op de kruising.

43	Graag verkeer op de middenbaan houden en fietsers en auto's over de beide zijstraten. Voorkom beschadigingen aan de huizen op de Maliebaan en houdt het bij het oude. Zo houden van hoe het nu gaat. Meer controle van alle fietsers die door het rode licht rijden met alle gevolgen van dien, zowel jong als oud rijden gewoon door het rood. 30 km rijden op de middenweg en ventweg is geen probleem. Het laatste deel bij de Maliebaan richting Maliesingel is prima, ook daar 30 km handhaven. Verminderen aantal parkeerplaatsen is een zeer slecht idee, daar er al vele parkeerplaatsen verdwenen zijn in de Nachtegaalstraat en omgeving. Dit deel van de stad moet wel leefbaar en functioneel blijven.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
44	Graag vraag ik u nogmaals uw aandacht voor veiligheid. Ik mis daar specifieke en relevante aandacht in het plan voor. Ik acht dat een belangrijk element omdat de overzichtelijkheid van parkeren en verkeer op de ventwegen met de huidige drukte al niet groot is. Als de ventwegen een doorgaande route wordt, lijkt mij dat geen positieve invloed op de veiligheid van de ventwegen te hebben. Ik mis daar relevante aandacht voor. Momenteel is snelheidsbeperking ook reeds 30 kilometer per uur, doch daar wordt beperkt aan gehouden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
45	Voetgangersvereniging Utrecht Oost: reactie in deel 2 opgenomen..	Antwoord in deel 2 opgenomen
46	Uitstekend plan. Fiets en wandelvriendelijk, aantrekkelijker. Het plan kan groener. Ik ben voor minder parkeerplaatsen, als hierdoor meer groen komt.	Dank voor uw opmerking.
47	Alle ruimte voor de groene structuur. Langzaam verkeer is goed ingericht. Minder parkeerplaatsen is voor mij geen probleem; het ziet er mooier uit straks als er minder auto's staan.	Dank voor uw opmerking.
48	Goed aan het plan: De Maliebaan terug zoals de Maliebaan (ongeveer) bedoeld is. Fietsen en wandelen in het middengedeelte en de auto's verbannen naar de buitenkanten. Als de bescherming van fietsers en voetgangers op de kruising met de Burg. Reigerstraat en de Nachtegaalstraat zó geregeld wordt dat fietsers en voetgangers prevaleren en veilig kunnen oversteken (ook zonder stoplichten), dan ben ik helemaal voor dit plan. Minder parkeerplaatsen vind ik prima.	Dank voor uw opmerking.
49	Goed aan het plan vind ik het afremmen van te snel rijdende auto's en voorrang voor fietsers op het kruispunt. Bespaar door de auto's op de hoofdbaan te laten en met behulp van drempels de snelheid omlaag te brengen. Het plan creëert opzettelijk files. Dat levert luchtvervuiling op. Het levert veel geluidsbelasting op de gevels. Op andere plaatsen in Utrecht is veel behoefte aan een park en wandelgebied. Op deze locatie is al veel park en groen. Het is dus een verkeerde allocatie van gemeentegeld. Het kan eenvoudiger en goedkoper. Op andere plaatsen in Utrecht is veel behoefte aan een park en wandelgebied. Op deze locatie is al veel park en groen. De kruising is momenteel goed maar het vraagt meer handhaving. Dat is goed voor de werkgelegenheid van verkeersregelaars en boa's. Verminderen parkeerplaatsen is onnodig geldverspilling. Kennelijk verdient de gemeente aan parkeerplaatsen. (Dit is overigens in strijd met de Gemeentewet)	De herinrichting van de Maliebaan heeft niet alleen als doel om het groen te verbeteren. De nieuwe inrichting geeft meer ruimte aan de voetganger en de fiets, de drukke hoofdroute tussen Utrecht Centrum en USP kan door deze alternatieve route worden ontlast. Zie ook hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel) van de Reactienota. We zijn niet van plan drempels aan te leggen, omdat dit nadelige gevolgen kan hebben voor geluid en trillingen. Overige inhoudelijke reactie kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), paragraaf 2.6 (Kruising), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
50	Milestone advocaten: Ik vind niets goed aan het plan. Zonde van het geld! De Maliebaan is prachtig maak rode fietspaden op de ventwegen met auto te gast en laat t verder zo! Laat 't verkeer op de middelbaan. Verkeer op de ventwegen is geen goed idee. Dit gaat tot overlast leiden in de panden. Laat de parkeerplaatsen in stand. Verminderen van parkeerplaatsen is een zeer slecht plan. De parkeer plaatsen zijn nodig voor de bedrijven! Er zal verkeer blijven en dat geeft overlast in de panden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Ventwegen) en paragraaf 2.10 (Parkeren) van de Reactienota.

51	Het is mij niet duidelijk nog wat er goed aan het plan is. Ik mis een onderbouwing van het WAAROM? Kan er ook een kosten-baten afweging gegeven worden in relatie tot andere belangrijke niet-verkeers projecten in Utrecht? Er is toch schaarste aan geld in de begrotingen van de komende jaren? De onderbouwing van de verkeerscijfers vind ik een nogal statisch verhaal. Er wordt gewezen naar "modellen" maar de uitgangspunten van die modellen mis ik zeer. Verminderen van parkeerplaatsen zijn gevolgen. Worden die anders bij andere uitgangspunten? Onzekerheidsmarges? Toetsing van die uitgangspunten? Gevoeligheidsanalyses? Alternatieve modellen? Wat gebeurt er als dit project 5 jaar wordt uitgesteld? Welke aanpassingen zijn dan nodig op het kruispunt Nachtegaalstraat?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota. Via de website www.utrecht.nl/maliebaan kunt u rapporten vinden over verkeersafwikkeling, met de onderbouwing daarbij.
52	Ik vind niet veel goed aan dit plan. Jammer dat de bereikbaarheid van de binnenstad afneemt, parkeerplaatsen verdwijnen zonder een alternatief te bieden! Als er geen alternatieve parkeergelegenheid komt vind ik het verminderen van parkeerplaatsen slecht. Wij als bewoners willen graag nog bezoek ontvangen, maar als er niet geparkeerd kan worden. Overbelasting van de Ostadelaan, filevorming op de ventwegen en een onveilige situatie voor fietsers en auto's op de kruising. Prachtig dat er aandacht is voor betere doorstroming van fietsers, maar het moet voor iedereen een beetje geven en nemen zijn. De overige weggebruikers geven veel, maar krijgen niks terug. Het gedrag van veel fietsers laat te wensen over !!! Zorg er in ieder geval voor dat het voor alle verkeersdeelnemers mogelijk blijft om over te steken en woonplezier aan de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota.

53	Het proberen terug te brengen van de oude allure van de Maliebaan als recreatiestrook is een mooi idee. Het plan lijkt onvoldoende rekening te houden met de gerechtvaardigde zorgen van de bewoners van de Maliebaan, met name ten aanzien van de verwachte drukte en trillingen op de ventwegen. In het plan wordt besproken dat met de bewoners naar noodzakelijke maatregelen wordt gezocht op het moment dat de drukte/trillingen hoger uitvalt dan de verwachting. Vragen als welke maatregelen dat zouden kunnen zijn, en of daar budget voor zal worden vrijgemaakt, blijven echter in hun geheel onbesproken. Het zou goed zijn om in het plan op te nemen aan welke maatregelen men denkt indien de overlast erger is dan verwacht en dat de gemeente aangeeft ervoor te zullen instaan snel en adequaat te handelen mocht het 'fout' gaan. Dat doet de gemeente nu niet. Als zij dat wel zou doen, zal dat een deel van de ongerustheid bij bewoners wegnemen. Ik geef graag nog een gezichtspunt mee. Wij wonen als stel in een appartement op de begane grond van een pand op de Maliebaan. Onze slaapkamer bevindt zich direct aan de straatkant, dat kan niet anders gezien de indeling van het (gemiddelde op de Maliebaan bevindende) pand. Het pand is monumentaal, heeft daardoor enkel glas, zonder mogelijkheid tot vervanging in dubbel glas. Dat betekent dat wij alles horen dat langs ons raam loopt en (vooral) rijdt. Het idee dat het verkeer van de middenbaan in de toekomst stelselmatig langs ons slaapkamerraam zal rijden, is onaantrekkelijk en maakt dat wij twijfelen over onze toekomst aan de Maliebaan. In ons pand wonen nog 4 andere stellen op vergelijkbare manier, met vergelijkbare zorgen. Wij zijn niet het enige pand dat op deze manier aan de Maliebaan woont; niet iedereen kan het geluid van de straatkant ontwijken door naar de achterkant van het huis te verplaatsen. Sommige delen van de Maliebaan zijn (structureel) voller geparkeerd dan andere. Mijn ervaring over de jaren is dat de parkeerplaatsen aan de kant van de Maliestraat in principe altijd vol zijn (met name nu daar normale parkeerplaatsen ingeruild worden voor elektrische parkeerplaatsen, die tot op heden nooit volledig worden benut), terwijl aan de kant van het spoor altijd veel plaatsen beschikbaar zijn. Hoewel ik niet verwacht dat door de reductie een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat, zal dit wel het risico met zich brengen dat mensen flink om moeten rijden om een plek te vinden en (veel) ver(der) moeten lopen hun locatie te bereiken. 1 of misschien 2min lopen van parkeerplaats naar huis vind ik acceptabel voor iemand met een parkeervergunning, meer wordt vervelend/ondoenlijk voor bewoners. Kan niet met specifieke vergunninghoudersplekken voor bewoners worden gewerkt, zodat deze niet worden gehinderd door de (vele) mensen die de Maliebaan alleen als werkbestemming hebben?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), in paragraaf 2.5 (Venwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
54	Goed aan het plan vind ik ruimte voor wandelen en fietsen. Duidelijk scheiden van lopen en fietsen svp. Is beide langzaam verkeer maar lopers daar recreëren en fietsers zijn utilitair naar B onderweg. Wandelaars letten niet op. Doe shared space alleen als er geen ruimte is. Vaak werkgerelateerde parkeerders. Vaak hoger segment functies. Parkeren onder de grond?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
55	Goed dat er meer groen komt en meer aandacht voor fietsers. Veel meer rekening houden met de in- en uitgang van de vrije school, die nu een groeiende locatie aan de Maliebaan heeft. Het is nu al een heel gevaarlijk punt voor de kinderen en de ouders, die daar hun kind ophalen. Ook moeten er parkeerplaatsen blijven voor de ouders die om welke reden dan ook hun kind met de auto naar school moeten brengen. Is er al overlegd met het bestuur van de vrije school Utrecht, de leraren en de ouders? Dat lijkt me tot de taak van de gemeente behoren, nu de scholen te veel extra werk hebben in verband met corona. Mogelijk is het aan hun aandacht ontsnapt. De hoofdlocatie zit op het Hieronymusplantsoen 3. De school op de Maliebaan is een volledige basisschool!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) en 2.10 (Parkeren).

56	Prima plan zo. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers, minder voor auto's. Prima om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Prima. Het zou een goed idee zijn om op een groot deel van Maliebaan en in de omgeving flinke stukken parkeren voor vergunninghouders te maken - bewoners en winkeliers. Daarbij zeker ook de aangrenzende wijken (straten achter de Nachtegaal- en Burg. Reigerstraat) niet vergeten, anders verplaatst de parkeerdruk zich alleen maar.	Dank voor uw opmerking.
57	Ik vind helemaal niks goed aan het plan. Laat het gewoon zoals het is. Gewoon alles in stand houden, het is nergens voor nodig. Wandelaars en fietsers hebben prima de ruimte nu.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel) van de Reactienota.
58	Herstel Maliebaanpark vind ik goed. Verkeer over parallelle banen is onverantwoord voor bewoners en de historische panden vlak langs deze zijwegen. Geeft alleen maar meer overlast van tussendoor accelereren. Er is geen goed alternatief de stad uit. Dat er nagedacht wordt, prima maar het moet wel realistisch zijn. Niet heel Utrecht is Groen Links.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
59	Wij maken ons met name over één element grote zorgen en dat is behoud van aantal parkeerplaatsen. Er is voor alle bedrijven op de Maliebaan behoefte aan parkeergelegenheid, met name voor onze bezoekers. Het is voor hen niet mogelijk om elders te parkeren. In de plannen lijkt dat geen rol te spelen. In de briefings die wij ontvangen wordt dit niet eens benoemd. Als er minder parkeerplekken komen zien wij ons genoodzaakt de Maliebaan te verlaten en dat zouden wij zeer betreuren! Dat zal de bedrijvigheid van de Maliebaan bepaald niet ten goede komen. De meeste bedrijven zijn afhankelijk van de parkeergelegenheid op de Maliebaan. Ik doe daarom mede namens mijn collega's en de overige bedrijven in ons pand een dringend beroep op de gemeente om ervoor te zorgen dat het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft. Dat moet toch mogelijk zijn met zoveel ruimte? Een bericht met nagenoeg gelijke inhoud heb ik tevens aan mevrouw Dijkma gezonden vandaag.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.10 (Parkeren).
60	Goed aan het plan vind ik meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Hoe sneller, hoe beter. Het mag van mij nog meer een doorlopend park worden, van Lepenburg/de Singel tot aan Hogelandspark/Biltstraat. Minder parkeerplaatsen vind ik goed.	Dank voor uw opmerking.
61	Goed aan het plan: Veel groen, auto's weg van de middenbaan, meer ruimte voor fietsers, voetgangers, lijkt toekomstbestendig en klimaatadaptief. Combi fietser en voetgangers bij elkaar geeft risico op ongelukken m.n. jonge weggebruikers vs ouderen op elektrische fietsen. Ik zou het slimmer vinden om deze weggebruikers op de middenbaan eigen ruimte te geven ipv shared space. Het zou leuk zijn als er ook speeltoestellen (kleinschalig) voor kinderen en/of volwassenen zouden zijn. Dan krijgt het echt de uitstraling van de tuilleries in Parijs. Kruising nachtegaalstraat wordt veel beter. Is nu lastig met oversteken en wordt nu veel meer doorgaand. Grote toename autoverkeer op de ventwegen: worden er maatregelen getroffen om het verkeer überhaupt niet daar te krijgen? Lijkt mij meer risico op gevaarlijke situatie bij mn school en kinderdagverblijf. In het stuk staat dat het binnen de normen blijft, maar ik mis wat die normen dan zijn. Hoe ver zit het van de maximale norm? Verminderen van het aantal parkeerplaatsen lijkt me helemaal prima, ze worden bijna nooit allemaal gebruikt. Alleen op drukke dagen in het spoorwegmuseum. Wellicht kan daar meer voor gestimuleerd worden om niet met de auto te komen en bijvoorbeeld vanuit de P+R rechtstreekse pendelbussen te laten gaan, naast de malietrein vanaf centraal station.	Dank voor uw opmerking. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Een gewone woonstraat kent een capaciteit van 5.000 tot 6.000 auto's per dag
62	Ik vind de plannen niet goed voor de Maliebaan. Niet doorzetten. Verminderen van het aantal parkeerplaatsen vind ik een goed idee.	Dank voor uw reactie.

63	Ik zie geen goede invalshoeken in dit plan. Veel bewoners langs de ventwegen en omringende (alternatieve) routes zijn verre van enthousiast. In vergelijking met steden als Amsterdam vraag ik me ook oprecht af (als fietser die dagelijks de kruising Nachtegaalstraat/Burg.Reigerstraat passeert) wat hier nu het precies het probleem is? De doorstroming (is mijn ervaring) is doorgaans ook tijdens de spit alles behalve "extreem druk" te noemen. Het plan biedt integraal geen oplossing. Al het (gemotoriseerde) verkeer gaat nu andere wegen kiezen. Andere routes als verbinding Zonstraat/Oosterstraat/Oudwijkdwaarsstraat krijgen veel meer verkeer te verwerken. Bewoners aan de Maliebaan krijgen een park en langzaam verkeer voor de deur. Bewoners aan alternatieve routes (e.g. Zonstraat/Oosterstraat/Oudwijkdwaarsstraat) zullen als beloning deze alternatieve verkeersstromen krijgen te verwerken. Dit fenomeen is nu reeds sterk merkbaar in geval de afgelopen periode Ouderwijkdwaarsstraat/Nachtegalstraat was afgesloten. de gemeente zet haar zin door, wat een actiecomité of betrokkenen hier ook tegenin brengen. Het afsluiten van een belangrijke doorgangsroute leidt eenvoudigweg tot verkeersdrukte elders. Wat 'berekeningen' ook aantonen, dit is eenvoudigweg logica. Leuk voor de bewoners thv de Maliebaan om meer groen voor de deur te krijgen, zeer spijtig voor bewoners die wonen aan de (vanaf dat moment) alternatieve routes! In Utrecht zijn we inmiddels een beleid gewend, waarbij automobilisten en autobezitters (over het algemeen bewoners van de stad) steeds meer moeten betalen en daar minder parkeerruimte voor terug krijgen. De gemeente getuigt in deze over een zeer beperkte creativiteit te beschikken (en hiervoor ieder jaar wel flink te indexeren en prijsverhogingen door te voeren). Het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen in de stad en toegangswegen kan zeker mijn goedkeuring dragen!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.
64	Goed aan het plan vind ik dat de kruising Nachtegaalstraat Maliebaan beter wordt voor fietsers. Komende van de Maliesingel via de Maliebaan moet ik in de Maliestraat zijn om weer naar huis te kunnen. Mochten jullie de rotonde weghalen, zal dit zeker problemen geven. Ik vind dit plan een teruggrijpen naar een 19e eeuwse oplossing voor een 21ste eeuwse probleem. Je kunt er niet vanuit gaan dat gemotoriseerd verkeer wel zal verdwijnen als je het de mogelijkheden ontnemt. Er is een vervoersbehoefte en volgens mij wordt daar te weinig naar gekeken. Ik denk dat je de middenbaan gebruiken moet voor autoverkeer. Verkeer over versmalde ventwegen is vragen om moeilijkheden. Veel vrachtverkeer en bussen maken gebruik van de Maliebaan om de stad te verlaten. Verder staat er in het plan dat de auto's voor de deur komen staan. Dat lijkt me voor de monumentale panden aan de westzijde nogal onluisterend. Verder zijn een combinatie van fietsers en voetgangers geen goed idee. Daar komen zeker ongelukken van gezien de grote hoeveelheid snelle (elektrische) fietsen die van de Maliebaan gebruik gaan maken. Het is een illusie dat fietsers en voetgangers goed samen gaan. Wandelaars (voetgangers) klagen steen en been over die ritsen fietsers die je (vaak in groepsverband) bellend aan de kant jagen. Versmallen van de rijbaan van de ventwegen vind ik een slecht idee. De doorstroming zal zeker onder te lijden hebben. Bovendien zijn bussen en vrachtwagens breed en er blijft dan weinig ruimte over voor fietsers. Elke parkerende auto zal ook bij deze breedte een opstopping veroorzaken.	Dank voor uw reactie. De auto's komen niet voor de deuren van de panden te staan, de locaties voor parkeren worden niet verplaatst. Verdere inhoudelijke reactie kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) en 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.

65	Goed om de stad groener te maken. Ik ben tevreden over alle ontwikkelingen in Oost, complimenten. Wat beter kan is de verplaatsing van de wegen voor auto's. Voor de woningen, kinderdagverblijven, scholen en kantoren voorzie ik grotere risico's op heftige ongevallen (vooral met kinderen). Ik zou de hoofdweg voor auto's in het midden houden en daar snelheidsbeperkende maatregelen invoeren die het onaantrekkelijk maken voor automobilisten. Deze plannen van vertragen van het vrachtverkeer/auto's lijkt mij een verkeerde keuze. Verminderen aantal parkeerplaatsen vind ik niet zo erg. Ik kan me voorstellen dat het voor bewoners/klanten nadelig is.	Dank voor uw opmerking. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.
66	Een prachtig uitzicht op de toekomst. Een goed plan. Het trottoir op de hoek Maliebaan en Nachtegaalstraat ter hoogte van nr. 83 (Bruna) verbreden. Zeker 1 meter.	Dank voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van uitwerken.
67	Ik vind niets goed aan het plan. Maliebaan functioneert prima. Veel kantoren, luxe goudkust, zij hebben het Wilhelminapark om te wandelen. Besteed het geld aan minder bedeelde wijken. Laat het zo het is. Na jaren in de binnenstad te wonen valt het mij op dat de burger weinig meer te vertellen heeft over zijn woonsituatie. Andere belangen overheersen en ook de ego's van sommige wethouders/bestuurders. Vergeet niet dat het de burgers waren die de binnenstad weer een mooi aanzien hebben gegeven. Veel kantoren die parkeerplekken nodig hebben, in het plan weer parkeerplekken weg. Mensen die er wonen en veel geld betaald hebben voor zo'n woning en deze moeten onderhouden, krijgen ineens allemaal auto's langsrijden. Fietzers moeten maar weer eens minder gevaarlijk leren fietsen en de verkeersregels volgen. Er zijn al veel te weinig parkeerplekken in Utrecht. Al die belachelijke plannen om de binnenstad, die blijkbaar ook steeds groter wordt, autovrij/luw te maken. Er zitten al 2 tandartsen op de Maliebaan, waar moeten mensen die slecht ter been zijn hun auto laten? Heel veel ouderen durven absoluut niet meer te fietsen in de Utrechtse binnenstad en gaan met de auto. Maar waar laat je je auto?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.10 (Parkeren) en in paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.
68	Milestone advocaten: Geachte mevrouw Dijkema, Ik richt mij tot u met betrekking tot de herinrichtingsplannen voor de Maliebaan. Het ziet er allemaal mooi uit maar wij en veel andere bedrijven die al lange tijd op de Maliebaan gevestigd zijn maken ons over één element grote zorgen en dat is het behoud van het aantal parkeerplaatsen. Er is voor alle bedrijven op de Maliebaan behoefte aan parkeergelegenheid, met name voor onze bezoekers. Het is voor hen niet mogelijk om elders te parkeren. In de plannen lijkt dat geen rol te spelen. In de briefings die wij ontvangen wordt dit niet eens benoemd. Als er minder parkeerplekken komen zien wij ons genoodzaakt de Maliebaan te verlaten en dat zouden wij zeer betreuren! Dat zal de bedrijvigheid van de Maliebaan bepaald niet ten goede komen. De meeste bedrijven zijn afhankelijk van de huidige parkeergelegenheid op de Maliebaan. Ik doe daarom mede namens mijn collega's en de overige bedrijven in ons pand een dringend beroep op u/de gemeente om ervoor te zorgen dat het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft. Dat moet toch mogelijk zijn met zoveel ruimte? Wij zitten hier nu bijna 10 jaar en zouden er zo graag willen blijven en dat geldt niet alleen voor ons. Eerdere pogingen van ons om dit aan de orde te stellen zijn helaas genegeerd. Hartelijk dank en hoogachtend	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) 2.10 (Parkeren).
69	Goed aan het plan vind ik de allure van het totaal. De groene uitstraling en de zorgvuldige inpassing van de verschillende knooppunten en aansluitingen en de mogelijkheid om in de toekomst ook de parkeerplaatsen om te vormen naar groen. Op hoofdlijnen is het nu erg goed en zorgvuldig ontworpen, complimenten! Veel succes en dank voor jullie werk! De detaillering van verhardingen is in de volgende stap cruciaal, zoals bv de trottoirbanden maar ook het relief van de grasmat en het gehele profiel. Ik mis nu een impressie tekening van de promenade. Er mogen nog meer parkeerplaatsen weg.	De detaillering, materiaalgebruik, kleurgebruik en dergelijke wordt verder uitgewerkt in de volgende fases: het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp.

70	Goed aan het plan vind ik minder auto's! Nog minder auto's is nog beter! Prima, er mogen nog meer parkeerplaatsen weg.	Dank voor uw opmerking.
71	Wandelaars als primaire focus is goed. Ik zou niet weten wat er beter kan aan het plan. Zo snel mogelijk in gang zetten! Mooi plan! Minder parkeerplaatsen prima; aantal auto's in de stad worden sowieso minder.	Dank voor uw opmerking.
72	Goed, minder auto's en meer bomen! Minder parkeerplaatsen vind ik helemaal prima.	Dank voor uw opmerking.
73	Ruim baan voor de fiets en wandelaar. Beginnen maar! Kunstroute kan beter aan het plan. Minder parkeerplaatsen vind ik prima. Ik ben zelf altijd op de fiets.	Dank voor uw opmerking.
74	Goed aan het plan: Meer groen, prioriteit voor fietsers en maatregelen waardoor verkeer gedwongen wordt tot langzamer rijden. Ik twijfel over 't niet terug plaatsen van verkeerslichten. Minder parkeerplaatsen is prima	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
75	Super plan, doe heel Utrecht maar zo! Minder parkeerplaatsen: heerlijk!	Dank voor uw opmerking.
76	Goed, aparte banen voor fietsers en wandelaars. Verminderen parkeerplaatsen is prima.	Dank voor uw opmerking.
77	Ik vind het fijn dat er meer groen komt, en de rijbanen worden teruggebracht! Minder parkeerplaatsen is prima, hoe minder auto's in de stad hoe beter!	Dank voor uw opmerking.
78	Fantastisch plan met veel groen en ruimte voor fiets en wandelaar en inperking van het autoverkeer. De stroom fietsers tussen station en Uithof betekent dat je vanuit de wijk nauwelijks meer de Burg. Reigerstraat opkomt als fietser. De trein halen was altijd al een heikel punt (voor corona) omdat je als fietser vanuit Oudwijk gewoon niet de Burg. Reigerstraat op komt. Het is belangrijk dat als er de stoplichten op het kruispunt Maliebaan-Burg. Reigerstraat verdwijnen er bv nog een stoplicht op kruispunt Burg. Reigerstraat - Oudwijkerdwarstraat blijft bestaan om te zorgen dat je daar dan de Burg. Reigerstraat op komt en zo het Centraal Station bereikbaar blijft voor wijkbewoners. Ook maak ik me zorgen om stilstaand (vracht)verkeer dat veel hinder veroorzaakt voor fietsers, en extra uitstoot veroorzaakt o.a. naast het kinderdagverblijf. Ik vind dat de Gemeente daar goed over na moet denken. Ik maak me wel zorgen over verkeer over de ventwegen. Automobilisten drammen altijd om voorrang en je ziet in de fietsstraten in Utrecht dat in de praktijk fietsers niet altijd voorrang krijgen. Dat gedrag is niet zomaar weg met zo'n plan. Minder parkeerplaatsen prima! Er zijn veel deelauto's in de wijk, dus misschien stimuleert dit het gebruik hiervan weer wat meer. Ik zie veel mensen met twee auto's in Oudwijk die prima met de trein zouden kunnen reizen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2.6 (Kruising) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
79	Oost voor elkaar: Goed aan het plan: ruimte voor rust en ontmoeting. We willen graag een Michi No-Eki (Japans concept voor buurtontmoetingshuisje) op de vernieuwde Maliebaan die ook onderdak biedt aan het Wijkinformatiepunt Utrecht Oost. Meer informatie: https://oostvoorelkaar.nl/activiteit/50137/wijkdebat--oost-ontmoet- . Wel voorkomen dat ventwegen te druk worden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in par 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) van de Reactienota. Uw suggestie nemen we mee in de volgende fase.
80	Laat het middenstuk intact voor autos en bouw daarom heen iets moois. Drama zoals gewoonlijk de laatste tijd zie bijvoorbeeld 't Goijlaan. Bizar om vrachtwagens over een ventweg te sturen, wel handig met bijvoorbeeld een kinderdagverblijf. Waarschijnlijk worden er andere routes gekozen en word er toch veel te hard gereden et cetera. Het ziet er op papier of met een mooie 3d-presentatie mooi uit, maar in werkelijkheid lijkt 't me helemaal niets. Bezint eer gij begint. Met de auto word de stad steeds moeilijker bereikbaar, ook de buitenkant, wat gevolg heeft voor kantoren en winkels in de omgeving. Niet alleen online is een gevaar voor het bestaanrecht van dezen bedrijven maar ook de gemeente, elke keer maar weer plekken inleveren en vervolgens de tarieven verhogen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) van de Reactienota.

81	Ik vind niets goed aan het plan. Waar denken jullie al het verkeer te laten dat nu over de maliebaan rijdt? Dat gaat zeker ten koste van woon en leefplezier van andere bewoners van Utrecht, dat kan niet anders. Ook veel bedrijven hebben de parkeerplekken en stopmogelijkheden nodig. We leven in een andere tijd. Zorg dat wat er nu is van historie en groen, zo behouden blijft.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren).
82	Beter toegankelijk voor fietsers (bestrating ook verbeterd en vrijere doorgang kruispunt). Minder parkeerplaatsen is voor mij persoonlijk geen probleem als fietser.	Dank voor uw opmerking.
83	Leuk dat de Maliebaan weer een stukje mooier wordt gemaakt! Maar het kan ook een stukje gezelliger. Hier en daar wat horecagelegenheden zou niet misstaan. Ik zou zeggen grijp deze kans om er echt een prachtige laan van te maken. De middenbaan beschikbaar stellen voor voetgangers en fietsers is fantastisch. Beter aan het plan kan de inrichting van de stoepen en de ventwegen, alsmede de parkeerplaatsen. De stoepen zijn eigenlijk vrij smal! Op sommige plekken minder dan 2 meter breed. Voor zo'n brede straat als de Maliebaan, verwacht je ook mooie brede stoepen. Vergelijk het met de nieuwe inrichting van de Nachtegaalstraat (een enorme verbetering!), daar zijn de stoepen nu breder dan op de Maliebaan. Ik zou voor de Maliebaan eenzelfde inrichting voorstellen. Met echt brede stoepen en parkeergelegenheden op de stoep. De schuine parkeerplaatsen komen dan te vervallen. Dit maakt de aanblik een stuk mooier. Bovendien is er veel meer ruimte op de stoepen voor eventuele terrassen of andere dingen. Kortom, kijk voor de inrichting van de stoepen en de parkeerplaatsen naar de Nachtegaalstraat! Alternatief is om de auto's parallel aan de weg te laten parkeren i.p.v. schuin. Dit scheelt ook ruimte en kan ten goede komen aan het verbreden van de stoep. Verminderen parkeerplaatsen geen probleem. Geen probleem. Ik zou dus ook de stoepen aanzienlijk verbreden en auto's op de stoep laten parkeren zoals in de Nachtegaalstraat. Dit zorgt waarschijnlijk voor nog iets minder plek om te parkeren, maar ik heb daar geen bezwaar tegen.	Dank voor uw reactie. In het plan is ruimte voor seizoensgebonden horeca. De stoepen blijven overal minstens 3,5m breed, ter plekke van erkenrs en uitbouwen minimaal 2,5m breed.
84	Helaas vind ik het geen goed plan. Grootste probleem is waar al het verkeer dat nu gebruik maakt van de Maliebaan volgens u blijft. Dat kan toch niet over de ventwegen, zeker niet al het vrachtwagenverkeer. De Maliebaan is een belangrijke verkeersroute om Utrecht in te komen. Verkeer zal nu andere wegen gaan belasten, b.v. rondom het Wilhelminapark en op de Burgemeester Reigerstraat. Dat kan de bedoeling niet zijn. Ook het plan voor een ruimte voor fietsers en voetgangers in het midden is niet verstandig. Dat zal verworden tot een fiets-, elektrische fiets- en bromfietssnelweg waar voetgangers slechts last en gevaar van zullen ervaren. De opmars van de elektrische fiets zorgt voor een heel andere dynamiek tussen fiets en voetganger die steeds gevaarlijker wordt. Een tijd geleden was er groots verzet in de gehele buurt tegen uw plannen. Uw huidige voorstel is min of meer het voorstel dat u toen deed. Het lijkt erop alsof er vrijwel niet is geluisterd naar bewoners en omwonenden. Dit schept weinig vertrouwen in het democratisch proces. Tenslotte, het heeft voor mij geen twijfel dat er overlast zal zijn op de ventwegen voor direct omwonenden op de Maliebaan. U kunt claimen dat de geluidsmetingen onder de toegestane waarden liggen, maar feit is dat er veel groot verkeer nu direct langs alle huizen zal rijden. Dat is geen goed idee. Daardoor zal overlast ontstaan. Minder parkeerplaatsen geen goed idee, er verdwijnen constant parkeerplaatsen in onze buurt, terwijl velen afhankelijk zijn en blijven van een auto.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), paragraaf 2.7 (Middenbaan), 2.11 (Geluid en trillingen), 2.12 (Luchtkwaliteit) en 2.15 (Participatie) van de Reactienota.

85	Goed aan het plan is een promenade voor recreatie en spel. Laten we de promenade een plek voor ontspanning maken. Teneinde de promenade een prettiger plek te maken: doorgaande fietsers weren van de promenade. Dit kan bijvoorbeeld door aan begin en eind, en halfverwege half-open hekjes te plaatsen. En de doorgaande fietsers te geleiden, ofwel langs de buitenste bospaden (maar dit kost groen), ofwel (beter) gewoon langs de ventwegen, via goede fietspaden langs het trottoir daar, gescheiden van de versmalde auto-rijbaan door bijvoorbeeld neerhaalbare rood-witte paaltjes om de 50 meter. Ik zie niet in waarom de verbreding van de doorsteken nodig is. Waarom kunnen die doorsteken niet smal gemaakt worden en evenwijdig aan de parkeerplaatsen (dus schuinlopend, "diagonaal")? Met aansluitende stukjes groen aan de ventweg.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
86	Goed aan het plan is de oplossing voor kruispunt en ventwegen. Beter aan het plan kan: de fontein! en de invulling van de middenbaan. Separaat komen wij met wat schetsen en ideeën. Verminderen parkeerplaatsen goed plan. Afgelopen maandag heb ik de schetsen afgegeven aan de balie op het Stadskantoor. Vooruitlopend op de besluitvorming van de ventwegen, Hierbij mijn visie voor de toekomstige Maliebaan. De tekeningen geven de ruimte weer ,welke ontstaat in de toekomst. De grijze baan boven-en onderaan de schetsen zijn de toekomstige fietspaden, geschikt voor langzaam en snel fietsers? Het pad aan de noordkant gaat richting Malieblad,het pad aan de zuidkant richting Hogelandsepark. Beide paden hebben net als de ventwegen éénrichtingsverkeer. Het is een mooie droom om fietsers , voetgangers en verblijvers allemaal samen te krijgen op de oude Middenbaan",maar dat zal niet werken. Kinderen moeten kunnen ravotten,zonder dat ouders zich zorgen hoeven te maken ,dat ze aangereden worden. Mijn idee,één van de vele☺. Zes cirkelvormige pleintjes van ongeveer 20 meter doorsnede,drie aan beide zijden. Deze pleintjes worden omzoomd met struiken,die doorlopen tot in de bestrating,2 meter aan beide zijden. Deze versmalling van de baan geeft de pleintjes een intiemer en meer besloten karakter. Indeling van de pleintjes: Zoals aangegeven:midden op de baan een groot object. Voor de andere valt te denken aan: waterplaats(bedriegertjes), stoeltjes om in de halve cirkels te mijmeren, jeu de boules mogelijkheid schaak/damtafel, kiosk met stoeltjes als eenvoudige uitspanning met extra ruimte om s avonds stoeltjes op te bergen, bewegingstoestellen voor ouderen(zouls in Griftpark). Bij de derde schets heb ik een grote plantenbak, als een verhoogde border van zo'n 40 x 4 meter in gedachten...50 cm hoog met veel planten en bloemen, die kunnen zorgen voor een Vlinder Corridor tussen Oosterspoorbaan en Bloeyendaal. De borders kunnen natuurlijk op meerdere plaatsen verwezenlijkt worden. Dit versmalt de baan en je geniet van de bloemenpracht ! De baan krijgt Uitstraling met hetzelfde grint als op het fraaie Malieblad. En misschien wat mooie geknotte Franse platanen? De baan,een plek waar je afspreekt,verblijft,een mooie ontmoetingsplaats voor jong en oud,een pleisterplaats tussen de verschillende buurten. Bedrijven en particulieren zullen graag bijdragen! Graag wil ik nog een toelichting geven!	Dank voor uw input, het meedenken en de ideeën voor de Maliebaan. We houden vast aan de principes voor de kruising die we in het IPvE hebben gepresenteerd; route Nachtegaalstr - Burg.Reigerstraat in de voorrang, middeneiland met voldoende opstelruimte voor overstekende en afslaande (motor)voertuigen, de groene zichtlijnen van de Maliebaan versterken door bomen toe te voegen op de kruising. Deze keuzes hebben we gemaakt om de verkeersveiligheid en de doorstroom van het verkeer te garanderen, en om de groene structuur van de Maliebaan te versterken. Wij verwachten dat het gedeeld gebruik van de middenbaan door fietsers en wandelaars goed kan. Onze ervaring met dergelijke wandel- en fietsstructuren is dat wandelaars en fietsers goed rekening met elkaar houden, zich goed aan elkaar aanpassen en elkaar de ruimte geven die nodig is. Voor zowel wandelaars als fietsers geldt bovendien dat er een alternatief voorhanden is als de middenbaan te druk wordt bevonden. Het aantal fietsers op de middenbaan zal veel lager blijven dan de aantallen op de route Nachtegaal – Burgemeester Reigerstraat. We zijn dan ook niet bang voor de sfeer van een 'fietsssnelweg' en aanrijdingen. De pleintjes met de voorgestelde indeling(en) nemen wij niet op in het Voorlopig Ontwerp. We houden vast aan de lange rechte zichtlijnen van de Maliebaan. Het inpassen van pleintjes, al dan niet met (grote) objecten, onderbreekt die lange zichtlijnen. Ook betreft de beoogde functie van de middenbaan, namelijk een route voor fietsers en wandelaars, volgen wij het plan van het inpassen van pleintjes niet op. Uw ideeën voor straatmeubilair, zoals bankjes, planten(bak),

		bloemen, fontein, schaaktafel en dergelijke nemen we mee in de volgende fase van het Voorlopig Ontwerp. Dank voor uw ideeën.
87	Opwaardering voor de Maliebaan is goed aan het plan. Wat slecht is aan het plan dat er niet geluisterd wordt naar de duizenden bezwaren. Krijg het gevoel dat het plan er echt doorheen is gedrukt. Gevolgen van dit plan aanpakken zoals toekomstige verkeerstoename omliggende straten zoals Wolter Heukelslaan als perfecte sluiproute indien de Maliebaan vast gaat lopen op de ventwegen. Hopelijk wordt er alsnog rekening gehouden met de Wolter Heukelslaan aangezien deze parallelweg gebruikt gaat worden als sluiproute bij beperkt verkeer op de Maliebaan. Is nu bij evenementen op de Maliebaan ook al te zien. Dan wordt de Wolter Heukelslaan zelfs afgezet. Verminderen aantal parkeerplaatsen vind ik geen goed idee. Het is nu al een ernstig parkeertekort. Het wordt alleen maar drukker en moeilijker een plek te vinden. De wijken rondom de Maliebaan veranderen en er komen steeds meer 'yuppen' wonen in de grote huizen met 2 auto's.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluiproute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
88	Goed aan het plan is initiatief tot herstel Maliebaan zoals vroeger. Er wordt verkeerstechnisch geen rekening gehouden met de grote gevolgen voor de omliggende straten zoals de Wolter Heukelslaan. Er gaat een enorme verkeer- en parkeertoename komen in de Wolter Heukelslaan aangezien deze straat als beste alternatief geldt indien de Maliebaan beperkt autoverkeer gaat toelaten. Hetzelfde geldt voor parkeren. Waarom is in het verkeerskundig model geen rekening gehouden met de extra verkeersdruk op de Wolter Heukelslaan? Waarom worden er niet eerst concrete oplossingen voor de Wolter Heukelslaan uitgewerkt aangezien de gevolgen enorm groot kunnen zijn voor het leefniveau, de huizen (trillingen), kinderen op straat en de bomen. Verminderen aantal parkeerplaatsen is geen goed idee. Zijn al te weinig parkeerplekken in de wijk. Afgelopen jaren alleen maar drukker geworden met auto's. Als je in de avond thuis komt na 20.00 uur vind je geen parkeerplaats meer. Daar werkt minder parkeerplaatsen niet aan mee.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
89	Mooie plannen voor het herstel van de statige straat de Maliebaan. Gevolgen voor omliggende straten (meer drukte op paralelwegen), geluidshinder en schade aan oude(re) woningen in straten die niet geschikt zijn voor dermate meer verkeersdruk, parkeer(on)mogelijkheden. Verminderen parkeerplaatsen is slecht, parkeren is al uitdagend genoeg in de omgeving.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) 2.10 (Parkeren) en 2.11 (Geluid en trillingen).
90	Mijn zorg ligt vooral bij ons huidige woon adres, de Wolter Heukelslaan. Deze straat loopt parallel aan de maliebaan. Het verkeer wat nu via de biltstraat of museumlaan naar het centrum of de centrum ring wil, zal meer door deze straat gaan rijden. De straat is hier niet op ingericht. 1. De klinkers zorgen voor geluidsoverlast bij veel gebruik van de straat 2. De straat is erg smal, voor fietsers is het in de huidige situatie al gevaarlijk. 3. De straat is niet ingericht op zwaar en groot verkeer. Kortom de leefbaarheid en doorstroom van de straat is een grote zorg.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

91	Goed aan het plan vind ik de oplossing voor de kruising bij de Burg. Reigerstraat.. Beter aan het plan kan het opverzien van de gevolgen van de beperking van autoverkeer over de Maliebaan. Maliebaan is een belangrijke toegangsroute naar de stad. Hoe wordt omgaan met extra autoverkeer drukte in de andere straten en minder parkeerplaatsen? Minder parkeerplaatsen is een slecht plan. Wordt steeds lastiger om parkeerplek te vinden. Voor bezoekers helemaal lastig. Hoe wordt omgegaan met extra verkeerstoename via Wolter Heukelslaan? Gaat als alternatieve route gebruikt worden. Is slecht voor de oude huizen (trillingen) daar. De huizen aan de Wolter Heukelslaan hebben geen voortuinen. Het is een smalle klinkerweg. Levensgevaarlijk voor de kinderen die daar spelen. Je kan ook niet inhalen in deze straat.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
92	Ik zie nog geen voordelen. Er is nu al een te groot parkeertekort in de buurt. Als de Maliebaan gedeeltelijk afgesloten wordt krijg je alleen maar meer sluipverkeer door straten waar kinderen spelen. Ik lees nergens terug hoe om wordt gegaan met sluipverkeer. Dag wordt er ramp. En is dan ook niet meer terug te draaien. Verminderen aantal parkeerplaatsen is een slecht idee; nog meer vertraging en minder parkeerplaatsen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren).
93	De Wolter Heukelslaan zal extra belast worden. Meer (vracht-)verkeer, meer geluid, meer schade aan oude woningen, onveiliger et cetera. Verminderen aantal parkeerplaatsen is niet goed. De parkeerdruk op de Wolter Heukelslaan zal toenemen, en die is op dit moment al vrij groot (met name tot ongeveer nummer 50, dichtst bij het centrum). Let wel: de parkeerplaatsen onder de bomen kunnen nauwelijks gebruikt worden i.v.m. vogelpoep.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
94	Goed zijn de betere groenvoorzieningen. Slechte begeleiding van het autoverkeer, dat niet alleen via de ventweg zal rijden maar ook door Oudwijk (Wolter Heukelslaan). Daarnaast gaat het druk uitoefenen op de schaarse parkeervoorzieningen in Oudwijk.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

95	Goed aan het plan is dat het groener wordt en meer eenheid met park Lepelenburg. Door het plan wordt de verkeersstroom verplaatst naar de Wolter Heukelslaan, die is daar niet op ingericht. Het is een wijk waar gewoond wordt en kinderen buiten spelen meer dan nu op de Maliebaan. Dit geeft geluidshinder en is niet goed voor de oude huizen. Deze hebben al veel te voortduren gehad van de spoorlijn die er ligt. Daarnaast zal er meer gebruik worden gemaakt vd parkeerplaatsen, en daar zijn er nu al te weinig van. Minder parkeerplekken Maliebaan is niet goed want daar krijgen de buurten daaromheen last van. Dit kan niet de bedoeling zijn.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
96	Wij wonen aan de Wolter Heukelslaan. Een prachtige historische laan met monumentale panden. Is er rekening gehouden met het feit dat - door de aanpassing van de Maliebaan- hier veel meer verkeer door gaat rijden? Ten eerste beschadigt dit de historische huizen en bomen, ten tweede, is het gevaarlijk voor kinderen (smalle straat) en tot slot, het zal tot een grote opstopping leiden. Is hiermee rekening gehouden in het plan? Hoe zorgen jullie er voor dat de leefbaarheid in de Wolter Heukelslaan wordt gewaarborgd? We maken hier als buurt erg veel zorgen over.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
97	Wat er goed is aan het plan is een vraag die wij lastig kunnen beantwoorden. Wij zitten als uitvaartcentrum gevestigd aan de Wolter Heukelslaan en ervaren al heel lang dat het verkeer steeds meer toeneemt. Bij de herinrichting van de Maliebaan zal dit voor extra verkeersoverlast zorgen, wat ten koste gaat van de bereikbaarheid en veiligheid van ons uitvaartcentrum. Als het plan doorgaat, zou op zijn minst de Wolter Heukelslaan volledig eenrichtingsverkeer gemaakt moeten worden. De bereikbaarheid van ons uitvaartcentrum is voor veel van onze bezoekers al een uitdaging. Laat staan dat er in de directe omgeving ook nog eens rond de 40 parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Dit komt e.e.a. niet ten goede.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
98	Keep the park spaces and car mobility in Maliebaan. Nice place to walk, but will make my quite street Wolter Heukelslaan to became croweded and dangerous. I am against it. Awful. Where I am supposed to keep my car?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

99	De gedachtegang om van Utrecht steeds meer een fietsstad te maken vind ik goed aan het plan. Er wordt geen rekening gehouden met de huidige situatie. De huidige Maliebaan is een 'inrikker' vanaf de ring dat een gebied van 150 hectare bedient met daarin het Spoorwegmuseum met 400.000 bezoekers per jaar, de Stadschouwburg, vele winkelstraten en duizenden woningen, en maakt deel uit van een goederenroute. Door de Maliebaan gedeeltelijk af te sluiten voor auto's komen de omliggende straten enorm onder druk te staan met extra autoverkeer en extra parkeerdruk. In het voorlopige IPvE komt de zorg die door veel mensen is uitgesproken over de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan heel kort aan bod. Dit betreft het toenemende autoverkeer (lees sluipverkeer) bij beperkingen op de Maliebaan. Er is daarom een nulmeting op de Braamstraat gehouden (einde Wolter Heukelslaan), maar deze nulmeting is niet representatief. Op dit moment is er geen sluipverkeer en vertrekt 90% van de auto's uit de wijk niet via de Braamstraat (eenrichtingsverkeer), maar juist in de tegenovergestelde richting (de stad uit via Museumlaan). Deze nulmeting zegt dus niets over de huidige situatie, maar ook helemaal niets over de nieuwe situatie (aantallen) als sluipverkeer gebruik gaat maken van de Wolter Heukelslaan. Dat extra gebruik gemaakt gaat worden van de Wolter Heukelslaan is een zekerheid. Deze ervaringscijfers zijn er als er evenementen op de Maliebaan worden gehouden. Bij de laatste evenementen werd zelfs de Wolter Heukelslaan afgesloten (m.u.v. bestemmingsverkeer). Dit geeft de enorme auto- en parkeerdruk op de straat goed weer indien er maatregelen genomen worden op de Maliebaan. De Wolter Heukelslaan is dan ook de perfecte sluiproute bij beperkingen etc op de Maliebaan. De bewoners van de Wolter Heukelslaan waren dan ook verbijsterd dat de Wolter Heukelslaan in de verkeerskundige plannen niet zijn meegenomen bij het opmaken van het IPvE. Er zouden eerst passende oplossingen gevonden moeten worden voor de Wolter Heukelslaan en niet achteraf met een nulmeting het probleem op te lossen (doelredenering). De Wolter Heukelslaan is op sommige plekken niet meer dan 2,5 breed. In de ochtend rijden er veel bakfietsen, schoolgaande kinderen etc. Daar past geen sluipverkeer bij in zo'n smalle straat waar je elkaar niet kan passeren. De huizen aan de Wolter Heukelslaan hebben geen voortuinen, staan dicht op de weg. Ook de geluidsoverlast op deze klinkerweg en extra trillingen is een punt van aandacht. Net zoals de platanen die letterlijk aan de weg staan. Zijn voor al deze zaken metingen voor gedaan? Wij hopen echt dat alsnog de Wolter Heukelslaan meegenomen wordt in het plan en voordat er beslissingen genomen worden, er goed naar deze straat gekeken wordt. Uit alle documenten blijkt dat dit tot op heden niet zorgvuldig is gedaan. Slecht plan. Parkeren wordt al steeds moeilijker en met alle winkels, bedrijven, spoorwegmuseum zal de toestroom van auto's niet afnemen. Mocht dit wel het geval op de lange termijn zijn dan ondervinden de wijken hier heel veel last van.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer
----	--	--

100	Ziet er mooi uit! Alleen geen rekening gehouden met de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan. Als bewoners van de Wolter Heukelslaan hebben wij vaak contact met de gemeente gezocht om aandacht te vragen voor onze straat. Het gehele IPVE heeft geen rekening gehouden met de Wolter Heukelslaan. Dit is ook door de gemeente bevestigd. Nu achteraf heeft er wel een nulmeting plaatsgevonden in onze straat, maar het doel daarvan is onduidelijk. De huidige situatie aan het einde van de straat waar het eenrichtingsverkeer wordt is niet representatief. Zegt verder niets over de toename van sluipverkeer. De Wolter Heukelslaan is de perfecte sluip en parkeer route indien er vertraging is op de Maliebaan. De Wolter Heukelslaan nodigt hiervoor uit vanaf de Museumlaan gezien de grote breedte van de straat. Vervolgens wordt de straat steeds smaller tot iets meer dan 2 meter. Auto's kunnen elkaar nu al niet inhalen. Zelfs een fietser kan je niet inhalen in de straat. Wij begrijpen dan ook niet dat de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan onderbelicht blijven. Zelfs externe stedenbouwkundige geven aan dat de ontwikkelingen op de Maliebaan voor veel overlast kunnen gaan zorgen in onze straat gezien de ligging en de belangrijke toegangsweg naar de stad, bedrijven, winkels etc. Hiervoor graag aandacht, ook als dit gevolgen heeft voor het plan op de Maliebaan. Als laatste vinden wij het onbegrijpelijk dat de nieuwsbrieven nooit zijn verspreid in onze straat. Wij hebben altijd zelf achter de informatie moeten aangaan. Verminderen aantal parkeerplekken is geen goed idee, er zijn namelijk al te weinig parkeerplekken!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
101	Ik maak mij ernstig zorgen over dit plan. Er zijn veel zaken niet meegewogen. Zoals: 1. Veel meer verkeer door de Wolter Heukelslaan. 2. Geluidshinder en schade aan (oudere) woningen aan de Wolter Heukelslaan door de verkeerstoename. 3. Onveilige situatie voor kinderen en fietsers. De straat is vrij smal waardoor fietsers en bakfietsen kwetsbaar worden. Toename autoverkeer m.n. vrachtwagenverkeer wat komend van en gaan naar Berekuil gaat. Parkeer(on) mogelijkheden. Door vermindering van parkeerplaatsen aan Maliebaan ontstaat er meer parkeerdruk op omliggende straten komen. Hetgeen tot steeds meer rondrijdende autoverkeer zal leiden. Al deze gevolgen zijn mijn inziens niet of nauwelijks meegewogen door de gemeente. Ik zou graag zien d Graag ontvang ik van u bericht dat de bovenstaande bezwaren serieus worden genomen en er aandacht voor een goed alternatief zal zijn om de extra verkeersdrukte en oarkeerdruk idie nu zal ontstaan door de herontwikkeling van de Maliebaan in de wijk rondom en m.n. de Wolter Heukelslaan.at er een goed onderzoek wordt gedaan met name door een verkeersexpert zodat er een goed en verantwoord alternatief gevonden kan worden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
102	Geen goed plan omdat er niet geluisterd word naar de vele bezwaren. Het lijkt wel of iedereen tegen is in de wijk en zich grote zorgen maakt over de problemen die gaan ontstaan met gemotoriseerd verkeer aangezien deze ontmoedigd worden om de Maliebaan nog te gebruiken. Rekening houden met de bewoners van de Maliebaan en omliggende straten. Verder ook weinig rekening gehouden met de bedrijven en winkeliers. De hoofdweg gaat dicht voor autoverkeer en dan ook nog de rijbanen versmallen van de ventwegen wordt dramatisch voor de Wolter Heukelslaan. Is dan interessanter om door deze straat te gaan rijden richting Burg Reigerstraat en stad. Wolter Heukelslaan gaat het meeste last krijgen als de plannen doorgaan. Wij begrijpen dan ook niet dat in het verkeerskundig model waarop het plan gebaseerd is de Wolter Heukelslaan niet is meegenomen. In het IPVE is er nu wel een korte reactie gegeven op de toekomstige problemen rondom de wolter Heukelslaan, maar dit betreft alleen een nulmeting aan het einde van de straat in de huidige situatie. Is niet representatief, maar gaat ook volledig voorbij aan de nieuwe situatie. Als bewoners hebben wij hier vaak met elkaar over gesproken en contact gezocht, maar helaas is hier tot vandaag geen rekening meegehouden. Straks wordt onze straat een prachtige sluiproute en dat kan je dan vervolgens nooit meer terugdraaien.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

103	Herstel Maliebaan in zijn vrijwel oorspronkelijke staat van vroeger is goed aan het plan. Er is onvoldoende gekeken naar het verleggen van de parkeerdruk naar omliggenden straten zoals de W. Heukelslaan en naar sluiproutes, zoals de W. Heukelslaan, die verkeer gaan gebruiken. Daarnaast zijn de meeste woningen oud en gevoelig voor scheuren door zwaar verkeer over hobbelige bestrating als gevolg van wortelgroei van de bomen. Mijn ervaring met inspraak in plannen van de gemeente is intussen zeer negatief. Alle voorspelde problemen in de Nachtegaalstraat voor fietsers op de rijbaan (blokkeringen door vrachtwagens en bestelbusjes, rijden in de uitlaatgassen van auto's) en voetgangers die op de stoep overlast ondervinden van fietsers en bakfietsers en geparkeerde fietsen, bakfietsen en uitstallingen van winkeliers. Maar als ik geen melding maak van verwachte problemen heb ik straks ook geen recht van spreken. Minder parkeerplaatsen betekent verleggen van de parkeerdruk naar omliggende straten.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.10 (Parkeren) en paragraaf 2.15 (Participatie). Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
104	Goed aan het plan is meer veiligheid voor de fietsers. Er wordt geen rekening gehouden met de belangen (vele bezwaren) van de omwonenden, bedrijven, winkels etc. Het is een slecht plan, het gaat ten koste van de doorstroming op de Maliebaan. De hoofdweg wordt al afgesloten en de ventwegen worden versmald. Krijg je opstoppen en auto- en vrachtverkeer gaat sluiproutes gebruiken. Dit zal weer ten koste gaan van de Wolter Heukelslaan. Ideale alternatieve route indien Maliebaan steeds auto onvriendelijker wordt. Als bewoner van de Wolter Heukelslaan zijn wij niet betrokken bij de ontwikkeling. Wij hebben geen info ontvangen en na aandringen is er achteraf naar onze straat gekeken met een nulmeting aan het einde van de straat. Is niet representatief (zegt niets, is nu geen sluiptverkeer aan einde van de straat) voor de nieuwe situatie. De gevolgen van extra parkeerdruk en sluiptverkeer gaan direct toenemen en daar is de straat niet op ingericht. Te smal. Een fietser kan zelfs met de auto niet worden ingehaald. De Maliebaan is zo'n belangrijke route richting de stad, spoorwegmuseum, winkels etc. Gevolgen zullen dan ook groot zijn voor de Wolter Heukelslaan aangezien deze straat direct te maken gaat krijgen met sluiptverkeer. Deze ervaring is er al. Aangezien bij alle evenementen op de Maliebaan / Maliesingel de Wolter Heukelslaan als alternatieve route wordt gebruikt en dan ook vaak wordt afgesloten door een verkeersregelaar. Dat is ook niet zonder reden! Hopelijk wordt hier eerst goed over nagedacht voordat verder wordt gegaan met dit dure plan. Minder parkeerplaatsen zal de parkeerdruk alleen maar doen toenemen in de wijk. Voor bedrijven gevestigd aan de Maliebaan ook nadelig. Net zoals spoorwegmuseum. Gezien beperkte parkeerplekken bij het spoorwegmuseum.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
105	Slecht plan. Gewoon bij oude situatie laten. Er zijn al genoeg wandel en fietspaden op de Maliebaan. Zo druk is het niet op deze paden dus begrijp niet waarom dit plan ontstaan is. Er staan veel bomen dus ook groen genoeg. Het is is een plan waarbij bewoners van de Maliebaan maar ook bewoners die in de buurt wonen veel last/hinder van (gaan) krijgen. Er is geen rekening gehouden met sluiptverkeer over de Wolter Heukelslaan. Er komt veel meer verkeer. Er komt veel meer geluidsoverlast door autoverkeer en schade aan de woningen die aan de Wolter Heukelslaan liggen. Grotere onveiligheid voor fietsers en spelende kinderen. De laan is smal. Ook gezien het een belangrijke 'ader' is voor verkeer. oa naar spoorwegmuseum, winkels, bewoners etc... Door het plan ontstaat er veel meer verkeershinder voor de bewoners en omliggende wijk. Er komt een druk op de parkeermogelijkheden in de wijk omdat er op de Maliebaan minder plekken beschikbaar komen. Geen goed idee. de ventwegen zijn al smal genoeg en de parkeerplekken zijn hard nodig.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) en paragraaf 2.2 (Doel), paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

106	De verkeersdruk op de Wolter Heukelslaan zal toenemen en hier is geen rekening mee gehouden bij het opmaken van de plannen. Hier moet gewoon onderzoek naar worden gedaan zodat een goed alternatief gevonden kan worden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
107	Goed aan het plan is dat er meer groen komt. Beter aan het plan kan dat er rekening wordt gehouden met het sluipverkeer door de Wolter Heukellaan en het parkeerprobleem wat ook gaat volgen. ZEER onveilig voor kinderen!!!! Denk aub aan de veiligheid van onze kinderen. We merken nu al dat het gevaarlijk wordt en mensen geen rekening houden met fietsende kinderen. Het is wachten op het eerste ongeluk hier in de wijk!!!! Door verminderen aantal parkeerplaatsen verplaatst het probleem naar de omliggende straten wat zorgt voor flinke toename aan verkeer en onvoldoende parkeerplek voor bewoners. ZEER onveilig voor de kinderen!!!!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
108	Goed aan het plan: Meer ruimte voor leven in de stad, minder ruimte voor de auto. Minder parkeerplaatsen helemaal prima. Als de middenbaan voor zowel fietsers als voetgangers is, zal er voor voetgangers weinig aan zijn. Juist voor hen is er meer ruimte nodig in de stad om in het groen te kunnen ontspannen, een rondje te lopen, te flaneren. Dat doe je niet met (snel/snor/brom)fietsers vlak naast je. Wil je mensen werkelijk de ruimte geven om te 'flaneren zoals in Parijs' geef de middenbaan dan volledig aan de voetgangers. De ondergrond kan dan ook van dezelfde gestampte aarde zijn als de paden langs de singel, meer coherentie en ook echt een stukje Parijs in Utrecht. De twee buitenste wandelpaden (prima om de binnenste twee te verwijderen) kunnen elk een eenrichtingverkeer fietspad zijn. Met de zelfde rijrichting als de naastgelegen ventwegen. Voor de kruisingen zijn vast prima oplossingen te bedenken (bijvoorbeeld om de in/uitrit net naast de ventwegen te leggen). Maar vooral, dit geeft ook de mogelijkheid om het oudste fietspad van Nederland ook echt weer een fietspad te laten zijn! Conclusie: geef de middenbaan volledig aan de voetgangers zodat je ruimte krijgt in de stad om werkelijk te kunnen ontspannen en flaneren en laat het oudste fietspad van Nederland weer een echt fietspad zijn.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
109	Goed dat er wat gebeurt. Instroom auto's beter reguleren. Verminderen aantal parkeerplekken prima. Maliebaan opknappen prima, mag niet tot schade en overlast leiden in de omgeving.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.

110	Goed aan het plan is betere doorstroming en beter gebruik van wat nu nutteloze ruimte op de Maliebaan is (4 autobanen is echt overbodig). Het zou veiliger en prettiger zijn als de fietsers samen met de auto's over de ventwegen rijden en de rest van de maliebaan voor voetgangers is. Dan is het ook echt een park en geen doorgaande weg. Als het een 30 km/u weg is dan hebben fietsers meer gelijke snelheid met auto's dan met voetgangers. Ik fiets ook liever op de autobaan dan op het voetpad. Dit is voor de veiligheid echt van groot belang. Ik maak me er zorgen over dat er straks geen veilige voetgangersoversteekplaats meer is voor kinderen en mensen die slecht ter been zijn. Op de Nachtegaalstraat is die weggehaald. Door de stoplichten is er nu telkens wel een moment om over te steken dat er geen fietsers komen. Maar als er ook geen stoplichten meer zijn is een zebrapad op de Nachtegaalstraat ter hoogte van de Schoolstraat weer nodig om veilig oversteken voor kinderen mogelijk te maken. Want de stroom fietsers is oneindig. Dit is voor de veiligheid echt van groot belang. Misschien kan er ook gekeken worden naar het gebruik van de parkeerplekken achter de panden op de Maliebaan. Dat is privebezit maar staat grotendeels leeg. Zonde van de ruimte en het zou mooi zijn om die ruimte te benutten om parkeren in de omliggende smalle straatjes weg te kunnen halen. Het is dringender dat er minder geparkeerd wordt in de omliggende veel te smalle straten van Buiten Wittevrouten dan dat er minder geparkeerd wordt op de Maliebaan. Op de Maliebaan is ruimte, terwijl in de smalle straten helemaal geen ruimte is om überhaupt over de stoep te lopen of te kunnen fietsen, beter daar parkeerplekken weghalen om ruimte te creëren en wat extra op de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising), 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
-----	--	---

111	Ik vind het stukje Zocherpark aan het einde van de Maliebaan mooi geworden. Niet altijd even handig om als fietser te moeten afslaan, als je via Maliesingel komt en de Maliebaan ventweg op wil. Maar verder wel iets overzichtelijker geworden. de Nachtegaalstraat is ook beter geworden. Echter de Maliebaan? Uiteraard is het altijd een mooi streven om iets groener te maken. Maarrrrr het lepelenburg is al jaren een verzamelplaats voor junks en dealers. Ook al is er nu een camera opgehangen, het moet geen verplaatsing van het probleem worden naar de Maliebaan. er is weinig sociale controle daar. Dat zou betekenen dat er weer camera's daar opgehangen moeten worden. Een beetje van de gekke, als je bedenkt dat we niet in een camerastaat moeten leven. Op dit moment valt het nog mee, met vreemde figuren die daar rond hangen. Af en toe een verdwaalde alcoholist, maar lekker beschut zitten doen ze daar niet. Als je daar een fietspad van maakt, en niemand durft daar meer te fietsen vanwege dealers etc, lijkt mij dat geen sprong voorwaarts. Kortom, hoe het huidige plan is voorgeschoteld, zie ik alleen maar beren op de weg. Overigens vind ik ook niet dat de fietser altijd prioriteit moet krijgen. Soms ook een kamikaze actie om te willen stoppen, terwijl er een stroom van fietsers (en dan met name die op een ebike) achter je fietst en dus dan bijna ongelukken hebt. Laat staan hoe dit voor wat oudere mensen moet zijn. De meeste fietsers rijden door rood en hebben geen licht op de fiets. Misschien iets om aan te pakken? Niet de middenweg opheffen! Het doorgaande verkeer moet doorgaand blijven. Anders wordt de druk op de Wolter Heukelslaan geheid opgevoerd. Dat is dan verplaatsing van het probleem. Terwijl er niet veel mensen aan de Maliebaan wonen, is dat wel het geval voor de Wolter Heukelslaan (en de dienstdoende uitvaartcentrum, die ook menigmaal de weg blokkeert voor diverse uitvaarten). Ook het opheffen van de parkeerplekken is waardeloos. Ik woonde aan de Wolter Heukelslaan toen het nog vrij parkeren was. Nou dat was een feestje, maar niet heus. Iedereen die aan de Maliebaan moest zijn, parkeerde hier. Dat was eindelijk opgelost door ze te laten betalen. Maar zie het al gebeuren, dat het weer te druk wordt + doorgaansroute + uitvaartcentrum. Ehhhh nee geen goed plan. Problemen die je op voorhand al kan aan zien komen. Afgezien van de onpraktische aanpak, van inparkeren en een doorgaande weg zijn. Nu is het al een opstopping als iemand op de Maliebaan wil parkeren, maar daar heb je voornamelijk fietsers mee. Minder parkeerplaatsen geen goed idee; de auto's die bij de bedrijven moeten zijn, zullen nu aan de Wolter Heukelslaan parkeren. Extra druk op de straat. Dat was in het verleden al zo, toen het gratis parkeren was. Er worden nu parkeerplekken geschrapt, net zoals in de binnenstad, hetgeen betekent dat de druk wordt opgevoerd in de wijken erom heen. Dus van een oplossing is geen sprake, slechts het verleggen van het probleem. Als je daarbij optelt dat van veel grote huizen nu appartementen worden gemaakt, wordt de parkeergelegenheid alleen maar schaarser. En niemand stapt uit zijn auto, zeker niet in de zogenaamde tweeverdienerswijk. Tevens is de Biltstraat geen doorgaansweg meer, waardoor de druk op deze wijk alleen maar toeneemt. De Wolter Heukelslaan is overigens voor een groot gedeelte tweerichtingsverkeer, hoe dat moet met toenemende verkeersdruk is mij een raadsel.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
-----	---	--

112	Het lijkt me mooi als er een park komt. Er kan ruimer gekeken worden naar de gevolgen voor de rest van de buurt. Verkeersdruk op Wolter Heukelslaan zal flink toenemen. Ik vraag extra drempels ook voor het hofje, die zijn er nu niet, er wordt nu al heel vaak veel te hard gereden en ik wil dat er een 30 km gebied van wordt gemaakt. Ook los van de veranderingen op de Maliebaan wilde ik dit al maar nu is deze wens dringend geworden. Er spelen kinderen, veel fietsers, veel katten. Mijn kat is er al doodgereden. Ik denk dat de bewoners van de Maliebaan blij zijn dat er geprobeerd wordt het verkeer langzamer te laten rijden. Er moeten ook maatregelen worden genomen zoals extra en ophogen verkeersdrempels Wolter Heukelslaan. Hier wordt nu al te hard gereden en voor het hofje wordt helemaal af en toe gescheurd door auto's en maaltijdbezorgers. Hier moeten drempels komen en 30 km zone	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
113	Dat herinrichting van de Maliebaan extra zou kunnen bijdragen aan het Utrechtse beleid om de stad zo fiets- en wandel veilig mogelijk te maken is goed aan het plan. Als het verminderen van parkeerplaatsen kan zonder hinder voor de bewoners in en rond Maliebaan nieuwe vorm, dan is dit in orde. In de veranderfase moet de Gemeente Utrecht stappen nemen om de Wolter Heukelslaan en z'n bewoners te ontzien. Samenvattend: als veiligheids-risico's vermeden kunnen worden is het wat mij betreft oké. Zo dit niet het geval is, zou ik tegen het veranderings-plannen stemmen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
114	Verbetering van de groene leefomgeving op de Maliebaan is een mooi initiatief, maar het doel zou de promenade moeten zijn, niet een fietssnelweg! De inschatting van sluipverkeer over de Wolter Heukelslaan moet echt fatsoenlijk onderzocht worden en niet afgedaan met een simpele meting ten zuiden van de braamstraat. Het is momenteel al bijna niet mogelijk een fietser of tegemoet komend verkeer te passeren, en diverse bezorgbussen en vrachtwagens blokkeren regelmatig de doorgang. Daarnaast is het weghalen van de verkeerslichten op de kruising vragen om problemen op de ventwegen aangezien de drukte door fietsers alleen maar toeneemt vanuit de diverse richtingen. Creëer voldoende zitgelegenheid en prullenbakken, met name ook voor hondeneigenaren poepbakken en duidelijke looproutes waar de hond mee mag! Het versmallen van de ventwegen en de invloed op het verkeer op de maliebaan is naar mijn mening zwaar onderschat. Bredere auto's gaan al zorgen voor minder parkeermogelijkheid, door herinrichting van de nachtegaalstraat wordt het gebied natuurlijk populairder, maar daardoor ook de druk op parkeren, afname van 11% is dan fors.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), paragraaf 2.6 (Kruising) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.

115	Goed dat de Mailiebaan weer in oude luister wordt hersteld en de veiligheid van de kruising Maliebaan en Reigerstraat/Nachtegaalstraat wordt vergroot. Wij vragen ons af wat de gevolgen van deze plannen gaan zijn voor de Wolter Heukelslaan en de omliggende buurt. Onze vraag is wat dit betekent voor de parkeerdruk op de Wolter Heukelslaan. Daar zijn al weinig parkeerplaatsen. We maken ons sowieso zorgen over de gevolgen voor de Wolter Heukelslaan, onze woonstraat. We maken ons zorgen dat de Wolter Heukelslaan een sluiproute gaat worden met als gevolg toenemende verkeersdruk, geluidshinder, schade aan woningen door vrachtverkeer, onveilige situatie voor kinderen, fietsers en huisdieren en parkeeroverlast. Wij vinden de Wolter Heukelslaan nu al regelmatig onveilig door snelrijdend verkeer. Liever zien we juist dat de veiligheid in onze straat wordt vergroot dmv snelheidsbeperking en vermindering van autoverkeer. Dit plan zou zomaar eens het tegenovergestelde kunnen bewerkstelligen. Hoe gaat de gemeente dit voorkomen? Daar horen we graag meer over. Alvast bedankt.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
116	Een slecht plan voor de huidige Maliebaan bewoners maar ook voor de bewoners van de Wolter Heukelslaan. Wij wonen aan de Wolter Heukelslaan en hebben grote zorgen dat er veel verkeer nu over onze laan zal gaan dicht langs de huizen met extra geluidsoverlast tot gevolg en mogelijke schade aan de huizen. Het parkeren zal ook steeds moeilijker worden. Op de Maliebaan is veel ruimte , ook voor verkeer. Door het plaatsen van drempels op de huidige rijbaan van de Maliebaan kan veel ergernis over te snel rijden en lawaai worden opgelost. Parkeren op de de Wolter Heukelslaan wordt ook steeds moeilijker en zal nog slechter worden met deze plannen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
117	Goed aan het plan is meer ruimte voor groen. Nadenken over waar het verkeer naartoe gaat als het niet meer over de Maliebaan gaat: de Wolter Heukelslaan is dan een logisch alternatief en de klinkerweg is daar niet tegen bestand. Ook is die straat erg smal en nu al lastig doorheen te rijden. Ik weet niet genoeg van de parkeer druk daar om een mening te vormen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
118	Fietsersbond: Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen

119	Willen voetgangers (jong én oud) op een autovrije middenbaan veilig en vooral prettig kunnen verblijven, dan moet de fietser hier geen vrij spel krijgen. Het verschil in snelheid en hoogte is te groot, zeker versus (snel) woon-werk fietsers voor wie de Maliebaan slechts onderdeel is van hun doorgaande route. Een enigszins vergelijkbare situatie in het Wilhelminapark (de geasfalteerde promenade) laat zien dat ondanks de bebording (voetpad, met inrijden fietsers toegestaan), hogere verblijfswaarde (park) en minder doorgaand fietsverkeer (voornamelijk scholieren), de veiligheid en comfort van voetgangers tóch in de knel komt: voetgangers worden er naar de zijkant gedwongen. Liever aansluiting zoeken bij het succes van de Oosterspoorbaan waar wandel- en fietspad gescheiden zijn en de voetganger en fietser zich gelijkwaardig t.o.v. elkaar kunnen verplaatsen. Als dat niet mogelijk is, pas dan de middenbaan zodanig aan dat voetganger en fietser gelijkwaardig zijn door fietssnelheidsremmende maatregelen, bijvoorbeeld gravel als toplaag en andere fiets-te-gast inrichting en communicatie. Snelle woon-werk fietsers kunnen via de ventwegen waar snelheidsverschil tussen auto, vrachtwagen en (snel)fietser klein is. Als 'verdampend' doorgaand vracht- en autoverkeer niet elders door Oost gaat rijden, kan deze herinrichting de leefbaarheid van de wijk ten goede komen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.
120	Lijkt een prima plan. Het wordt er zeker mooier op. Goed aan het plan is sowieso het opknappen van de Maliebaan. Kan en mag een opfrisbeurt gebruiken. Het is eigenlijk een 'baan' die is te vergelijken met het Lange Voorhout in Den Haag. Maar die oogt toch wat mooier en netter. Kans op kleine ongelukken en groot ongemak. De zwakke plek in dit verhaal is het verkeer en de verkeersdoorstroming. Wie rond de ochtend- en of avondspits langs de Maliebaan loopt, ziet en hoort hoe druk het is. Dat is best (nog) veel (doorgaand) verkeer. Die hoeveelheid aan verkeer via de 'ventwegen' gaan leiden, lijkt niet realistisch. Al was het maar vanwege de diverse kinderopvanginstellingen (3 à 4) die langs de Maliebaan zitten. Of leidt tot sluipverkeer via andere straten, wat dan weer echt 'woonstraten' zijn. De Maliebaan is als 'verkeersader' nog net te druk, te belangrijk, om die zonder aanvullende (verkeers)maatregelen te veranderen in de bedachte (zeker mooie) wandelpromenade. Als de beoogde vernieuwing van de Maliebaan niet goed is ingebed in gelijktijdige (verkeers)maatregelen en wordt uitgevoerd zoals nu bedacht, leidt dat tot groot ongemak en kleine ongelukken. Dan is de glans van zo'n mooi initiatief er snel af. Dat zou jammer zijn. Langzamer rijden in de stad is altijd een goed idee. Al blijft dat voor sommige 'coureurs' een lastige opgave. Meer nog dan de snelheid is de hoeveelheid verkeer hier een issue, m.n. (doordeweeks) tijdens de ochtend- en avondspits. Ik steek het kruispunt in het midden van de Maliebaan 2 à 3 keer per dag over. Paar keer per dag écht druk.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) en 2.5 (Venwegen) en 2.6 (Kruising) van de Reactienota.
121	Stichting Wilhelminapark: Het plan vergroent de Maliebaan en brengt daar rust, doordat hij niet meer als doorgangsweg voor autoverkeer wordt ingericht. Zo ontstaat een groene zone, - zeker wanneer deze in het verlengde van het Oosterspoorbaanpark en het Wilhelminapark wordt gezien. Het is onduidelijk hoe voorkomen gaat worden dat er verkeersdruk op de wegen rond het Wilhelminapark ontstaat. Opheffen van de huidige hoofdroute van de Maliebaan zal er immers toe leiden dat auto- en vrachtverkeer sluiproutes gaat zoeken, -zeker waar het toeleveringsvervoer betreft. Bovendien wordt verkeersdruk op de Burgemeester Reigerstraat ontmoedigd, waardoor de druk op de noordkant (de rotonde Museumlaan / Snellenlaan) toeneemt. Hoe deze noordkant meer precies wordt ingericht is nog onduidelijk. Van belang is dat het verkeer op deze rotonde niet via de Museumlaan, maar via de Snellenlaan naar de Berenkuil wordt geleid, zodat de druk op Hogelandse park – Emmalaan – Wilhelminapark af- in plaats van toeneemt, waardoor het groen in dit gebied kan worden ontzien.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.

122	Het is natuurlijk erg leuk voor het stadsbeeld als de Maliebaan in oude luister wordt hersteld. Ik ontkom niet aan de indruk dat er niet goed is of wordt nagedacht over alle consequenties van de plannen. Hoe realistisch is dit plan? 'De menselijke maat, het belang van de gewone burger in de gewone straten' lijkt over het hoofd te zijn of worden gezien. Echter: we leven niet meer in de Middeleeuwen. Is er nagedacht over het vracht- en autoverkeer? Kan dat over de versmalde ventwegen rijden? Dat mag beslist niet door de omringende straten zoals de Wolter Heukelslaan worden geleid. Dit moet echt voorkomen worden en hier zal beslist een oplossing voor moeten worden bedacht. Verminderen aantal parkeerplaatsen gaat beslist voor problemen zorgen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
123	Een mooi plan. Alhoewel bij mij de urgentie van aanpak van de Maliebaan ontbreekt. Deze laan is al mooi. Zeker ten opzichte van andere wijken in de stad die mogelijk wat meer groen kunnen gebruiken dan deze laan. De bestrating op de ventwegen maakt dat er meer geluid door het verkeer. Het asfalt op de hoofdweg is hier geschikter voor. Behalve het aantal parkeerplaatsen ben ik zeer benieuwd wat dit plan betekent voor de effecten op het sluiptverkeer door de buurt. De Wolter Heukelslaan is een makkelijk alternatief voor de Maliebaan. Het verschil is wel dat de Wolter Heukelslaan een buurt ontsluitingsweg is en geen wijk ontsluitingsweg of ontsluiting van de stal naar de snelwegen. Waarvoor de Maliebaan nu wel geschikt voor is en straks niet meer. Dat lijkt me een probleem voor de omgeving en dus met name de Wolter Heukelslaan. De parkeerplaatsen op de Maliebaan staan altijd vol dag en nacht. Zo ook de Wolter Heukelslaan. Wordt er integraal nagedacht over parkeerplekken in de buurt het plaatsen van elektrische parkeerplaatsen en vuilcontainers? Zou u kunnen aangeven wat die integrale afweging zegt? Voor de kwaliteit van de buitenruimte en het aantal pp in de buurt dus groter dan alleen het plangebied Maliebaan? Zou ik graag deze integratie afweging zien.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.2 (Doel), in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
124	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
125	Het ontwerp ziet er mooi uit, en de focus op de fietser en voetganger is goed. De vele fietsers op de Maliebaan verdienen meer ruimte. De gevolgen voor de omliggende straten, denk aan sluiptverkeer, verhoogde parkeerdruk, vrachtverkeer dat schade aan monumentale panden kan veroorzaken, etc. Verminderen parkeerplaatsen zal voor de Maliebaan bepaalde voordelen opleveren, maar voor de omliggende straten zoals de Wolter Heukelslaan geldt dit niet. Hier zal het tot meer parkeerdruk leiden, wat niet wenselijk is. Wellicht kan er een 'alleen parkeren voor vergunninghouders' tussen bepaalde uren/dagen worden ingesteld; voor 08.00u, na 17.00u en in het weekend.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2.10 (Parkeren) en 2.11 (Geluid en trillingen) van de Reactienota.
126	Eigenlijk vind ik het onnodig. En delen van de middenbaan door fietsers en voetgangers is waarschijnlijk dodelijk voor de oudere voetgangers. En daar zijn er veel van. Niet door laten gaan. Maar als het toch doorgaat, dan laten onderzoeken wat de consequenties zijn voor de Wolter Heukelslaan. Dat is nu al een stige straat met gedeeltelijk tweerichtingverkeer. De druk op deze laan zal exponentieel toenemen na de herinrichting van de Maliebaan	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding), paragraaf 2.4 (Verkeer) en paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand

		verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
127	Laten voor wat het is . Geen geld aan uitgeven. Laat het zoals het is . Kijk ook naar de singels dempen en weer open graven. Dat gaat ook met dit plan gebeuren. Belachelijk, auto pesten moet afgelopen zijn.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.
128	Het plan is mooi om te zien. Wat beter kan aan het plan is onderzoek en maatregelen Wolter Heukelslaan. Zeer zorgelijk voor bewoners Wolter Heukelslaan. Ik denk dat er veel verkeer door de wijk zal komen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Wolter Heukelslaan is smal en er wonen veel gezinnen met spelende kinderen. AUB meer onderzoek en maatregelen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
129	Ik vind eigenlijk niets goed aan het plan. De ventwegen voor auto's en vrachtverkeer: het lijkt me dat bewoners daar veel last van gaan krijgen. De middenbaan als promenade voor fietsers en voetgangers: dat gaat niet werken. Richt het net als de Oosterspoorbaan zo in dat voetgangers en fietsers gescheiden zijn. Of alleen voor fietsers, met een aparte baan voor snelle fietsen en e-bikes. Handhaaf dan beide voetpaden zoals ze nu zijn. Kijk naar het gedrag van fietsers en voetgangers, dan zie je dat voor ieders veiligheid maatregelen nodig zijn om ongelukken te voorkomen. Ik zou me als voetganger niet veilig voelen als ik een baan moet delen met fietsers. En voel me als fietser vaak niet veilig tussen snelle fietsers. Het lijkt me vooral een plan bedacht aan de tekentafel, ver van de realiteit, ergens in de ivoeren toren van het stadskantoor. Zonder gedrag van fietsers, voetgangers en automobilisten in ogenschouw te nemen. Besteed ook aandacht aan de visie van buurtbewoners! Minder parkeerplaatsen maakt me niet zo uit, heb zelf geen auto.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2.7 (Middenbaan), 2.11 (Geluid en trillingen) 2.12 (Luchtkwaliteit) en 2.15 van de Reactienota.
130	Nadenken over her inrichten van de infrastructuur van Utrecht is altijd prima, maar kosten wat kost een situatie willen veranderen is verspilling. Iedere dag loop ik van de hoek Biltstraat (wonen) naar de hoek Nachtegaalstraat (werken). Grote ergenis is de smalle, éénpersoons stoep op de Snellenlaan. Vervolgens veilig over de stoep lopen op de Maliebaan is een crime met alle busjes, vrachtwagens en bouwopstellingen dag in dag uit. Deze staan allemaal op de de stoep geparkeerd. Regelmatig is mijn uitwijk mogelijkheid alleen te lopen over de ventweg. Straks in het nieuwe plan zal door de ventwegversmallingen het over de stoep rijden en parkeren alleen maar toenemen. Versmallen van de ventwegen stimuleert busjes en vrachtwagens om over de stoep te rijden en te parkeren op de stoep. Dit wordt nu al continue gedaan en door dit plan zal het er absoluut niet minder door worden. Niet doen dus. De Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat fietsroute is goed aangepakt, maar waarom moet er zo'n enorme fiets ruimte op de Maliebaan gecreëerd worden? Racefietsen eisen vrijbaan en e-bikes zijn niet meer weg te denken en worden alleen maar meer met recht toe rechtaan fietsroutes (lekker snel) . Ik denk dat de brede fietsbaan meer gevaar gaat opleveren voor voetgangers dan nu in de huidige situatie. Een auto/fiets baan zoals langs de singels kan prima op de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Na de herinrichting is er veel extra ruimte voor de voetganger om op te lopen, de gehele middenbaan is beschikbaar. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen) paragraaf 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.

131	Fantastisch en ik hoop van harte dat de gemeente bereid is óók van de Biltstraat een veilige straat te maken. De Biltstraat is vreselijk onveilig op meerdere punten, vooral 1) einde Willem Barentszstraat de kruising van drie fietspaden is volkomen onoverzichtelijk 2) de trechter ter hoogte van de FC Dondersstraat, bij bushalte Oorsprongpark. (Vracht)auto's rijden met een noodgang de trechter in en kijken niet naar fietsers (veel kinderen!). Graag aandacht voor de Biltstraat!	Dank voor uw reactie. Dit IPvE is opgesteld voor de Maliebaan, de Biltstraat ligt in de scope van dit IPvE en daar heeft dit plan dan ook geen invloed op.
132	Neutraal over het plan. Delen niet de visioenen van een "lommerrijke avenue van Parijse allure". Hoe de inrichting ook is, het verbetert het grootste probleem, - verkeer, geluid en luchtkwaliteit- , niet, laat staan dat het een oplossing biedt. De verkeersproblematiek (snelheid, geluid, parkeren en veiligheid) zal zich verplaatsen naar omliggende straten die nog minder dan de Maliebaan berekend zijn op veilig verkeer. De aangenomen vermindering van het aantal verkeersbewegingen geldt wellicht voor de Maliebaan, maar zal in feite een adequate toename in de omliggende straten betekenen. Nu al stellen we dagelijks vast dat op de Wolter Heukelslaan, een fietsstraat die veel door gezinnen gebruikt wordt, zich steeds meer onveiligheidssituaties voor doen. De 30 km geboden zijn nauwelijks zichtbaar en handhaving is niet aan de orde. Voor verbetering is al jaren geen budget, zoals we uit de "niet voltooide cq afgebroken renovatie van deze straat enkele jaren geleden" kunnen vast stellen. Het is een plan op zichzelf voor de Maliebaan, maar duidelijk niet gezien als een integraal plan voor de omliggende straten/buurtten.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
133	De situatie laten zoals het is. Er is reeds zeer veel groen in de omgeving (Griftpark, Wilhelminapark). De Maliebaan heeft reeds 4 wandelpaden, waar niet veel gebruik van gemaakt wordt, dus extra wandelmogelijkheden lijkt mij overbodig. In de huidige situatie is er ook niet veel fietsverkeer over de ventwegen van de Maliebaan. Niets goed aan het plan! Een zeer duur plan wat alleen maar overlast oplevert voor zowel de bewoners van de Maliebaan, alsook voor de bewoners in de directe omgeving. We twijfelen sterk aan het nut van het invullen van een dergelijke enquête: "Utrechter kan niet gelijkwaardig 'meepraten'. Utrechters mogen meestal 'meepraten' bij een plan van de gemeente maar vaak eindigt dat in frustaties. Zie publicatie AD. Toename van het verkeer over de ventwegen. Zeer veel overlast voor de bewoners van de Maliebaan!	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding, paragraaf 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen), 2.12 (Luchtkwaliteit) en paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.

133	Tevens toename van het sluipverkeer in de omgeving, m.n. van de Wolter Heukelslaan. De Wolter Heukelslaan is het ideaalste en snelste alternatief voor verkeer komend vanaf de Berekuil en Biltstraat richting Nachtegaalstraat, Maliesingel en Burg. Reigerstraat. Toename van het verkeer op de Wolter Heukelslaan zal niet alleen extra geluidshinder veroorzaken, maar ook schade veroorzaken aan de oude woningen (monumenten). Er is nu al een zeer onveilige situatie op de Wolter Heukelslaan met name voor kinderen en fietsers. Een zeer smalle straat met opkomende wortels die men met name in het donker niet ziet. Fietsers en auto's kunnen elkaar op sommige stukken amper passeren. De opkomende wortels leveren dan een zeer gevaarlijke situatie op. Al jaren geleden zou de Wolter Heukelslaan in 2 fasen opgeknapt worden. Het 1e stuk vanaf de Burg. Reigerstraat tot de Vlietstraat is destijds opgeknapt. Het 2e stuk vanaf de Vlietstraat tot Museumlaan niet. Bij navraag: geen geld! De laan is een aantal jaren geleden Beschermd Stadsgezicht geworden. Daar merk je dus niets van. Zeer slecht onderhoud. Minder parkeerplaatsen op de Maliebaan levert ook extra verkeer op op de Wolter Heukelslaan. De werknemers van de vele kantoren op de Maliebaan zullen uitwijken naar de Wolter Heukelslaan voor een parkeerplaats. Dit levert dus niet alleen minder parkeermogelijkheden op voor de bewoners maar ook meer verkeer, zoekend naar een parkeermogelijkheid. Aangezien de bereikbaarheid van de stad steeds moeilijker wordt, wordt er in de toekomst ook meer gezocht en geparkeerd in buurten buiten het centrum. Er worden ook steeds meer oplaadpalen geplaatst in de Wolter Heukelslaan. Niet langs de Maliebaan, Museumlaan en Emmalaan, waar veel meer ruimte is! Dit leidt ook tot meer verkeer in de Wolter Heukelslaan. De oplaadpalen worden met name veel gebruikt door werknemers van de bedrijven op de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
134	Ik vind dit helemaal geen goed plan. Er rijden heel veel auto's en vrachtwagens over de Maliebaan, de binnenstad in, de binnenstad uit. Dit zal heel veel overlast gaan geven aan andere bewoners van de stad als zij moeten omrijden. Het is een absurd plan dat prima had gepast als we nog met paard en wagen zouden rijden, alleen wandelden en fietsten. We kunnen niet meer terug naar die tijd, groen behouden wat er nu is, is wat beter past bij de realiteit. De hele situatie zo laten!! Dus samengevat, we leven nu in 2021, met auto's en vrachtwagens, die de Maliebaan gebruiken om de stad in en uit te gaan. Ik denk dat het verminderen van het aantal parkeerplaatsen heel veel problemen zal geven aan de bedrijven die nu vooral op de Maliebaan gevestigd zijn. De panden worden nu bijna niet gebruikt als woningen, vanwege de hoge kosten. Als bedrijven gaan verhuizen vanwege deze veranderingen, zal er veel leegstand en verpauperingen van de panden ontstaan. Ik denk dat het verminderen van het aantal parkeerplaatsen heel veel problemen zal geven aan de bedrijven die nu vooral op de Maliebaan gevestigd zijn. De panden worden nu bijna niet gebruikt als woningen, vanwege de hoge kosten. Als bedrijven gaan verhuizen vanwege deze veranderingen, zal er veel leegstand en verpauperingen van de panden ontstaan. Het geld wat uitgegeven zal gaan worden, kan beter gebruikt worden om dat wat we nu hebben, te behouden!! Dromen zijn leuk, maar blijf wel reëel.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.2 (Verkeer) en paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
135	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen

136	Er moet goed nagedacht worden over de wenselijkheid om de middenbaan exclusief voor fietsers/voetgangers open te stellen. Er is een groot risico dat er dan meer sluipverkeer voorkomt in de wijken Oudwijk Noord en Buiten Wittenvrouwen zal komen wat de veiligheid en leefbaarheid in die wijken sterk benadeeld. Daarnaast is de maliebaan geen weg die veel door fietsers genomen wordt, extra ruimte voor fietsers op deze weg is dus ook onnodig. De middenweg zou dus beter een 'auto te gast' weg kunnen worden met klinkers en drempels. Autoverkeer langzamer zorgt voor meer veiligheid. Verminderen aantal parkeerplaatsen vind ik prima, zolang de auto's ook wegblijven uit de omliggende wijken. Kan dat niet gerealiseerd worden, dan graag de parkeerplaatsen houden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
137	Bewoners 1 ^e Korte Baanstraat: In het IPvE zijn een aantal aanpassingen opgenomen waarvan wij verwachten dat ze leiden tot toenemende verkeersonveiligheid. Wij hebben de indruk dat de opstellers onvoldoende of zelfs niet bekend zijn met de (verkeers- en leefsituatie) op en rondom de Maliebaan. Wij verzoeken u in het IPvE aandacht te besteden aan de aansluiting van de 1e korte Baanstraat op de ventweg van de Maliebaan en maatregelen te treffen die het uitlopen/uitrijden van de 1e korte Baanstraat veilig mogelijk maken. Wij verzoeken u de Maliebaan niet in te richten als park, maar de oude baan als originele Maliebaan 'voor het Maliespel' in te richten en zeker niet als evenementenlocatie voor grote evenementen te gebruiken. Wij verzoeken u het aantal parkeerplaatsen aan de Maliebaan minimaal te handhaven of zelfs te vermeerderen. Financien niet rond. Stoepen niet smaller maken. Wij dringen aan op maatregelen ter voorkoming van de toename van het verkeer op de ventwegen bijvoorbeeld door het afsluiten van de Snellenlaan en een verbod voor vrachtwagens zonder bestemming aan de Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Venwegen), 2.6 (Kruising) en 2.10 (Parkeren) van de Reactienota.
138	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
139	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen

140	Op de eerste plaats heel fijn dat we kunnen reageren op de gepresenteerde plannen, immers wij als bewoners willen de beste situatie voor de Maliebaan zoveel mogelijk rekening houden met alle gebruikers: voetgangers, fietsers, auto's en bevoorraders van de grootwinkel bedrijven in de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Als ik het goed begrijp heeft het verkeer van de Nachtegaalstraat- Burg. Reigerstraat voorrang boven het verkeer van de Maliebaan en gaan de stoplichten weg. In de praktijk betekent dit dat de bevoorrading via de ventwegen vanaf de Snellenlaan naar de Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat moeten wachten tot de stroom fietsers voorbij is? Dit kan wel enige tijd duren, zeker in de spits die voor beide gebruikers nagenoeg samenvalt. Is hier een oplossing voor bedacht? Aan de oneven kant van de Maliebaan liggen twee kinderdagverblijven. De ouders brengen hun kinderen 's morgens weg en halen ze 's middags weer op, sommige doen dit met de auto, anderen te voet of met de fiets. Het merendeel van de fietsers (vanaf de Nachtegaal/Burgemeester Reigerstraat) houdt zich niet aan de regels door op het fietspad te rijden aan de even kant van de straat, maar rijden of over het trottoir of tegen het verkeer in op de ventweg om de kinderen weg te brengen of op te halen. Als de ventwegen in de toekomst voor al het gemotoriseerd verkeer gebruik gaat worden zullen gevaarlijke situaties ontstaan, of er wordt nog meer dan nu het geval op het trottoir gefietst wat ook voor de bewoners tot gevaarlijke situaties kan leiden. Hoe kan dit probleem opgelost worden? Wat is de relatie van de nieuw opgerichte bewonersvereniging met de al jaren bestaande BBMO. De BBMO heeft zich de afgelopen periode intensief bemoeid om tot een zo goed mogelijke oplossing voor de herinrichting van de Maliebaan te komen, Wat is het mandaat van de nieuwe vereniging, zijn zij de vertegenwoordigers van de bewoners, ik heb tot nu toe geen enkele informatie over hen ontvangen zoals samenstelling van het bestuur, wat zijn hun doelstellingen, hoe zien zij de relatie met de BBMO, wat wordt met hun adviezen gedaan als zij niet de stem van de bewoners vertegenwoordigen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in par 2.4 (Verkeer), 2.6 (Kruising) en 2.11 (Geluid en trillingen). Inderdaad wordt de voorrang zoals u schetst; er komt voor grote vrachtwagens een afslagverbod zodat ze niet vanaf de Maliebaan mogen afslaan naar de Nachtegaal- Burg.Reigerstraat. Dat zorgt ervoor dat vrachtverkeer andere routes gaat kiezen en zich zal spreiden. Het kan ook zijn dat vrachtverkeer in de spits inderdaad lang moet wachten. Voor fietsers maken we met de middenbaan en de doorsteken naar de ventweg een nieuwe routemogelijkheid. Fietsers zullen dan vooral de middenbaan gebruiken. Met de nieuw opgerichte bewonersvereniging bedoelt u waarschijnlijk de stichting De Maliebaan in oprichting. Dit is een bewonersinitiatief om particuliere fondsen te werven. Wij hebben geen andere relatie met deze nieuwe stichting dan met andere bewonersorganisaties. Als ze zich bij ons melden met initiatieven, zullen we daar volgens de gebruikelijke procedures op reageren.
141	Spoorwegmuseum: Wij hebben de afgelopen maanden alle informatiebijeenkomsten m.b.t. de herinrichting Maliebaan bijgewoond. Ook hebben wij het iPvE bestudeerd. Er is voor ons geen aanleiding om opmerkingen te plaatsen bij het voorliggende iPvE.	Dank voor uw opmerking.
142	Als bewoner van de Maliebaan (sinds 47 jaar in rijksmonument) ben ik tegen de plannen voor de Maliebaan. De gevaarlijke rijstijl van de huidige fietsers kan niet de belangrijkste rol gaan spelen in het verkeer, voordat er een gedragsverbetering komt. De voetganger is in gevaar (zie o.a. de vernieuwde brede stoepen van de Nachtegaalstraat nu vol rijdende fietsers). Handhaving van de 2 keer 2 paadjes. Handhaving stoplichten kruising nachtegaalstraat, t.b.v.doorstroming. Veel te veel doorsteekplaatsen, waardoor de historisch aangelegde zichtas verstoord raakt. De 'vent'wegen zijn niet geschikt voor zwaar doorgaand verkeer. Aantasting van de monumentale panden. N.B. Ook het sterk toegenomen neerdalen van zwart fijn stof. De monumentenwacht heeft bezwaar en houdt o.a. mijn huis in het oog. Zware vrachtauto's kunnen geen andere route kiezen. De parkeerplaatsen niet reduceren, ze zijn nodig. Voorkom parkeren op de stoep. Tot slot, ik heb nog geen medebewoner van deze historische baan die zich een voorstander betoont van dit drastische plan (politiek?).	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.6 (Kruising)en 2.7 (Middenbaan) van de Reactienota.

143	De leefomgeving krijgt meer voorrang. De authentieke uitstraling van de Maliebaan komt terug. De ontlasting en herontwikkeling van de Maliebaan mag niet ten koste gaan van de omgeving van de Maliebaan. Hier lijkt onvoldoende aandacht voor te zijn. Integendeel. Het lijkt erop dat de voorrang voor de leefomgeving en terugkomst van de authenticiteit van de Maliebaan gecompenseerd gaat worden door negatieve effecten in de omgeving van de Maliebaan. De elders genoemde bezwaren onderschrijven wij volledig, te weten: meer verkeer over de Wolter Heukelslaan, geluidshinder en schade aan woningen, onveilige situatie voor kinderen en fietsers, toename toekomstig autoverkeer, parkeeronmogelijkheden. Wij willen daaraan toevoegen dat eventuele maatregelen om aan die bezwaren tegemoet te komen de authenticiteit van de Wolter Heukelslaan en de achterliggende buurten niet mag aantasten. Vermindering van het aantal parkeerplaatsen legt meer druk op de parkeermogelijkheden in de omgeving.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota. Op basis van de zorgen die we hebben ontvangen over het gebruik van de Wolter Heukelslaan als sluitroute wordt er een aanpassing gedaan aan het IPvE. De inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan, vanaf de Museumlaan, wordt versmald, waardoor deze inrit niet uitnodigend is voor doorgaand verkeer, zie ook paragraaf 3 (Overzicht van aanpassingen) uit de Reactienota.
144	Bewonersvereniging BBMO: Reactie in deel 2 opgenomen	antwoordbrief: link
145	Blijf, even als de overgrote meerderheid van de leden van de BBMO voorstander van de nul-variant. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Geld kan beter besteed worden! Groen op ventwegen volstrekt onnodig. Er is genoeg groen op Maliebaan. Ernstige uitzichtbelemmering door bomen op eilanden. Mijn zichtlijnen verdwijnen. Gemiddeld genomen wordt de verkeersdrukke drie(!) keer zo hoog als nu. Vooral tijdens spitsuren ernstige filevorming op ventwegen. Nachtegaalstraat en Reigerstraat kunnen dan nauwelijks overgestoken worden ondanks eilanden. Op middenbaan fietsers en voetgangers scheiden. Verslechtering geluids- en trillingsniveau. Verslechtering luchtkwaliteit. Blijvend veel vrachtverkeer. Voordat er verkeerslichten waren zijn op de kruising veel ernstige ongelukken gebeurd. Sinds de verkeerslichten nagenoeg niet meer. Als de verkeerslichten weg zijn verwacht ik veel ongelukken, waarvan vooral de door u zo geliefde fietsers het slachtoffer zullen zijn. Verminderen parkeerplaatsen zeer slechte zaak. Het huidige aantal parkeerplaatsen is nodig. Het is nu vakantietijd en corona.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), paragraaf 2.6 (Kruising), paragraaf 2.7 (Middenbaan) en 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
146	Inmiddels wonen mijn vrouw en ik 37 jaar aan de Maliebaan en zijn dus " ervaringsdeskundigen". Het is buitengewoon aangenaam wonen hier. Af en toe is het wat druk op de middenbaan maar je woont in de stad en niet op Vlieland. Natuurlijk zien wij het als een groot bezwaar dat dit verkeer voortaan onderlangs ons raam wordt geleid. Jammer dat dit gebeurt in een fase waarin de Maliebaan weer meer bewoond raakt. Maar vooral begrijpen we niet dat in een tijd van geldkrapte bij de Gemeente (Corona e.d.) een alleszins redelijke situatie wordt aangepakt. Goed, het is af en toe druk met fietsers op het kruispunt maar wat wil je in een stad met zoveel studenten en waar fietsen (terecht) gepropageerd wordt. Het is zelden een prangend probleem. Is dit plan toch wordt doorgezet sluiten wij ons aan bij de zienswijze van de B.B.M.O.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in in hoofdstuk 1 (Inleiding) , hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.

147	Als bewoner van de Maliebaan (dicht bij het kruispunt) zie ik de gevolgen van de plannen met angst en beven tegemoet. 1. Eer het verkeer op de ventwegen afneemt en de meeste auto's elektrisch zijn zullen we veel overlast hebben (geluid, trillingen, luchtkwaliteit door frequente wachtrijen voor het kruispunt). Had iets minder kunnen zijn als voor parkeren langs het trottoir was gekozen (zelfs als dat iets minder parkeerplaatsen had betekent, maar die raken we nu ook kwijt blijkt. En nog veel minder als een jaar of 5 gewacht wordt en er veel minder auto's met verbrandingsmotor zijn. 2. Voor bewoners en voetgangers is een ongewijzigde middenbaan voor gedeeld gebruik een achteruitgang. Met fietsgedrag en fietssnelheid zal geen enkele wandelaar het in zijn hoofd halen daar te flaneren. Überhaupt wie kan verzinnen dat wandelen op een brede asfaltweg prettiger is dan op de wandelpaden. En juist daar gaat er een van weg. Als groen uitbreiding het doel is neem dan wat asfalt van de midden strook weg maak daar meer groen. En bestem de middenbaan dan exclusief voor fietsers En laat alle 4 wandelpaden in takt, exclusief voor voetgangers. Nog beter: bouw alle 4 de wandelpaden om tot fietspaden (1 doorgaand / snel 1 lokaal / langzaam fietsverkeer). En maak de middenbaan helemaal groen om te wandelen en flaneren.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), in paragraaf 2.7 (Middenbaan), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
148	Goed aan het plan zijn de herinrichting middenbaan, beperking doorgaand verkeer via maliebaan richting singels, ontmoediging autoverkeer in het algemeen. Onvoldoende aandacht voor risico dat autoverkeer andere routes gaat kiezen en daardoor elders de verkeersintensiteit toeneemt. Bijvoorbeeld via Venuslaan en dan rechtsaf de Tolsteegsingel op. Het is een illusie om er van uit te gaan dat automobilisten zich vrijwillig aan maximumsnelheid van 30 km houden. Ook een afslagverbod wordt stelselmatig genegeerd. De praktijk op de Tolsteegsingel en de afslag Ledig erf naar Tolsteegsingel tonen dat aan. Beperking aantal parkeerplaatsen voor niet-bewoners moet uitgangspunt zijn. Op de Maliebaan zijn veel kantoren gevestigd. Minder parkeerplaatsen voor niet-bewoners moet gebruik van openbaar vervoer stimuleren. Minder geparkeerde auto's doet ook recht aan het monumentale karakter van Maliebaan.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.4 (Verkeer) van de Reactienota.
149	Hierbij deel ik u mede dat wij - bewoners van een huis aan de Maliebaan - de "Herinrichting" van de Maliebaan een heel slecht plan vinden . Wij maken tegen de plannen bezwaar . Wij maken ons ernstig zorgen. Wat doet de Gemeente de bewoners aan? Wij zijn de direkt betrokkenen (niet een stichting in oprichting o.i.d). De ventwegen zijn niet berekend op al het verkeer dat in de voorstellen ook vanaf de middenbaan naar de ventwegen wordt geleid. Voorspelbaar is dat op de ventwegen veel opstoppingen zullen ontstaan. Als eerste ten gevolge van de voorrang voor fietsers op het kruispunt. Ten tweede door afleveringen van goederen aan de aan de Maliebaan gevestigde kantoren, instellingen en particulieren. Dit zal leiden tot opstoppingen van auto's met ronkende motoren die immers op dat moment niet kunnen doorrijden. Met grote nadruk wijzen wij op de niet mis te verstane schade aan de fraaie Maliebaan. Wij hopen en vertrouwen dat de Gemeente dit keer niet voorbij gaat aan de bezwaren van ons , de direkt betrokkenen , waarvoor ik u bij voorbaat wil danken. Helaas wordt het historische karakter door dit plan nog verder aangetast. De start hiervan werd door de Gemeente ingezet met het onzalige plan de Maliebaan als uitvalsweg te bestempelen. Een ander gevolg is de toename van de hoeveelheid uitlaatgassen van de auto's welke door uw plannen dicht op de huizen terecht komen . Ook nu is de hoeveelheid uitlaatgassen al ernstig maar dit zal in de toekomst vrezen wij nog verder toenemen. Wij vrezen ook dat de van verkeer op de ventwegen zal leiden tot schade aan de huizen door trillingen. Wij wijzen u erop dat wij de bezwaren van de BBMO tegen uw plan volledig ondersteunen.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.3 (Historisch kader), in paragraaf 2.4 (Verkeer), 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
150	Hierbij vraag ik uw aandacht voor de reactie van de BBMO op de door u gepresenteerde plannen. Ik sta volledig achter hun op- en aanmerkingen.	Dank voor uw reactie.

151	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
152	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
153	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
154	Reactie in deel 2 opgenomen	Er zijn geen plannen om de route van de lijndiensten over de ventwegen te realiseren. Om vrachtverkeer te ontmoedigen worden afslagverboden ingevoerd op de kruising voor groot vrachtverkeer. Zie ook paragraaf 2.11 van de Reactienota.
155	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
156	Reactie in deel 2 opgenomen	Dank voor uw reactie.
157	Reactie in deel 2 opgenomen	Antwoord in deel 2 opgenomen
158	Hierbij wil ik graag reageren op het IpvE inzake de verandering van de Maliebaan. Ik ondersteun van harte alle opmerkingen, die de Bewoners Belangenvereniging Maliebaan en Omgeving, gemaakt hebben op het onderhavige IpvE en de beschrijving die daarin zijn opgenomen over de wijziging van de inrichting van de Maliebaan. Los van het aantasten van het historische karakter zijn er nog talloze praktische bezwaren en blijft de vraag welk probleem eigenlijk opgelost moet worden. Voor deze bezwaren op het IpvE wil ik u verwijzen naar de opsomming ervan in de reactie van de BBMO. Ik sta geheel achter die reactie. Afsluitend, stop met het plannen van deze wijzigingen aan de Maliebaan. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Ik vind het onbegrijpelijk, dat, nadat er zolang is vastgehouden aan het historische karakter van de Maliebaan, dit nu zeer ernstig aangetast wordt. Gedurende vele jaren werd de Maliebaan, tegen alle plannen in om iets te wijzigen aan de inrichting, het historische karakter gekoesterd en werd met gepaste trots vanuit Utrecht de Maliebaan genoemd als een van de weinige bewaard gebleven Maliebanen. Zo is een van de belangrijke elementen de zichtlijn van de Maliebaan als geheel, zonder veel doorsnijdingen. De voorliggende plannen doen dit zeer zeker te niet. Ik vraag mij ten zeerste af wat de reactie is van de gemeentelijke afdeling Erfgoed op het voorliggende IpvE.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.3 (Historisch kader) van de Reactienota.
159	Ik vind er niks goeds aan ik zie geen voordelen. Auto's op de midden baan te laten rijden. En het plan duidelijk maken voor de bewoners. Verkeer over de midden baan laten rijden dit is een onnodige maatregel. Waarom wil je extra geld uitgeven aan iets wat al jaren goed functioneert?	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 1 (Inleiding) van de Reactienota.
160	Niks vind ik goed aan het plan, het heeft geen voor delen voor mij. De auto's gewoon over de Middenbaan laten rijden dat zorgt voor ons minder geluid. Verminderen parkeerplaatsen nergens voor nodig want we kunnen alle plekken wel gebruiken, het is soms moeilijk om een plekje te vinden.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in hoofdstuk 2.5 (Ventwegen), 2.11 (Geluid en trillingen) en 2.12 (Luchtkwaliteit) van de Reactienota.
161	Niks goed aan het plan. Plan B van de bewoners een betere optie. Jammer dat er nu weer € 30.000 uitgegeven wordt aan een schets terwijl er geen budget is om de hele Maliebaan aan te pakken. Jammer dat onze mening wel gevraagd wordt maar deze niet meegenomen wordt in de uiteindelijke beslissingen. Verminderen aantal parkeerplaatsen geen probleem.	Dank voor uw reactie. Inhoudelijke reactie op deze opmerking kunt u vinden in paragraaf 2.15 (Participatie) van de Reactienota.
162	Sedert 2015 heb ik vele avonden bijgewoond mbt de Maliebaan en ben erg blij dat dit voorlopige Öpen Maliebaan Plan éruit is gekomen. In de afgelopen maanden (sinds januari 2020, toen de bewegingstoestellen in het Griftpark kwamen), hebben mijn echtgenoot en ik meerdere malen per week onze ochtend workout via de Maliebaan naar het Griftpark gemaakt. Later ook	

langs de Oosterspoorbaan. Ik geloof, dat als in de toekomst de Maliebaan ook een uitstraling als verblijfsplek zal verkrijgen en er mooie ontmoetingen tussen alle wijken van Utrecht kunnen ontstaan. Graag blijf ik meedenken en meewerken!	
---	--

Deel 2: Losse reacties, inclusief antwoord

Betreft brieven met reacties en waar van toepassing antwoorden voor respondenten met de nummers:

45, 118, 124, 135, 138, 139, 144, 151, 152, 153, 154, 155, 156 en 157.

Respondent nr 45, Voetgangersvereniging Utrecht Oost

Reactie:

Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO) verbijst over plannen Maliebaan

De Voetgangersvereniging Utrecht Oost heeft met stijgende verbazing kennis genomen van het IPvE voor de inrichting van de Maliebaan en kruising: waar de verwachting was dat de middenbaan als park (analoog de Oosterspoorbaan) zou worden ingericht blijkt dit een 4-baans fietssnelweg te worden. Bij de kruising op de Maliebaan worden de voetgangers ten opzichte van de huidige situatie volledig verdrukt: het document rept vol trots dat de totale breedte van de voorgestelde Ovonde gelijk is aan de huidige ruimte, daarbij gaat ze voorbij aan het feit dat de rijbaan voor fietsers en auto's op de huidige stoepen wordt gelegd en voetgangers in het voorstel met een grote boog rondom de Ovonde van de Reiger- naar de Nachtegaalstraat moeten gaan lopen. De kritiek van VVUO spitst zich toe op:

- De huidige middenbaan wordt autovrij en een promenade, van de ruim 6 meter brede strook asfalt gaat echter over de volle lengte 4 meter naar een fietssnelweg, de voetgangers/skeelers etc. krijgen een meter breed daarnaast om te lopen. Dit is geen attractief vooruitzicht, de huidige voetpaden door het groen zijn dan veel aantrekkelijker.
- 2 van de 4 huidige voetpaden in het groen worden verwijderd, de mogelijkheden voor de voetganger worden dus met de helft gereduceerd.
- De auto-intensiteit op de ventwegen neemt fors toe, dit is niet aantrekkelijk voor de voetgangers die gebruik maken van de huidige trottoirs langs de huizen. Ook over het behouden (of verbreden) van de huidige breedte van de stoepen is het document niet helder.
- De Ovonde die wordt voorgesteld voor de kruising neemt alle ruimte van de huidige stoepen in voor fietsers en auto's, de doorgaande route voor voetgangers wordt daardoor volledig ingenomen. In plaats van de huidige rechtstreekse doorsteek van de Nachtegaal- naar de Reigerstraat moeten voetgangers in het vervolg met een grote boog rond de Ovonde lopen.

VVUO vindt dat het voorgestelde IPvE voor de Maliebaan opnieuw opgesteld moet worden waarbij nu ook de belangen van de voetgangers worden meegewogen. Dit geheel in lijn met de RSU 2040 die inzet op meer lopen in de stad en daar prioriteit aan geven. In het huidige voorstel komen de voetgangers er op alle punten bekaaid af.

Antwoord:

Geachte VVUO,

Dank voor uw reactie op het concept-IPvE voor de Maliebaan. We zijn blij met het feit dat er een vereniging is opgericht om de voetgangersbelangen in Utrecht Oost te behartigen.

In deze brief hopen we duidelijkheid te scheppen over een aantal zorgen die u uit.

Zo wordt de middenbaan straks geen fietssnelweg, maar een promenade voor wandelaars en fietsers. We gaan geen markering aanbrengen, maar maken een ongedeelde ruimte voor gebruik door fiets en voetgangers. We zien dat dat in bijvoorbeeld het Wilhelminapark ook goed werkt. Op verschillende momenten door de week (spits, weekend) zie je verschillend gebruik, dat past bij de inrichting. Daarnaast biedt de Maliebaan voldoende keuze: voetgangers kunnen straks behalve de middenbaan ook een halfverhard wandelpad of de stoep kiezen. En fietsers kunnen behalve de middenbaan ook de ventweg gebruiken.

De mogelijkheden voor de voetganger worden met de middenbaan in aantal gelijk gehouden (3 mogelijkheden: stoep, halfverhard wandelpad en middenbaan. De middenbaan komt in plaats van een halfverhard wandelpad. De middenbaan biedt daarnaast gelegenheid om zonder druk autoverkeer in het groen te wandelen. De totale autointensiteit op de Maliebaan zal fors verminderen. De stoepen blijven dezelfde royale maat behouden. Op de oostelijke ventweg zal de breedte (van ca 3,5m) op enkele plekken met 2 tot 25 cm afnemen.

De voetpaden van de Nachtegaal- naar de Burgemeester Reigerstraat zullen inderdaad 2,5 tot 5,5m verder van de verharding af komen te liggen. Dat betekent een afbuiging van de rechte lijn, waardoor voetgangers 5 tot 11 m verder moeten lopen dan in de huidige situatie. Daarvoor komt een mooi voetpad terug, met een voorrang voor de voetgangersoversteek over de ventwegen. We hebben de variant bekeken om het voetpad direct naast de verharding van de kruising te leggen. Dat betekent echter dat de voetgangers tussen de bomen door moeten slingeren, en dat we (half)-verharding rondom de bomen moeten realiseren. Een voetpad dat om de bomen slingert vinden we noch voor wandelaars noch voor bomen (kwetsbaar) prettig.

Wij menen dat het IPvE meer ruimte geeft aan voetgangers en wandelaars en daarmee past in de ambitie van de stad om meer leef- en verblijfsruimte en een betere kwaliteit van de openbare ruimte. In tegenstelling tot de huidige situatie kunnen voetgangers vanaf de Nachtegaalstraat naar de Burgemeester Reigerstraat straks zonder verkeerslichten en met voorrang op autoverkeer de oversteek maken over de ventwegen. Ook kunnen voetgangers straks direct vanaf de middenbaan noord over een comfortabel en groen middeneiland oversteken naar de middenbaan zuid. Momenteel zijn voetgangers die, komende vanaf de halfverharde paden, hun wandeling over de gehele lengte van de Maliebaan willen voortzetten gedwongen op de kruising om te lopen naar de verkeerslichten om een oversteekplek te vinden.

Maar de grootste winst ten opzichte van de huidige situatie, waarin voetgangers niet eens midden op de Maliebaan *kunnen* komen, is dat er straks een schitterend nieuwe route is voor de voetganger. De beste plek van de Maliebaan is straks ook voor voetgangers te ervaren.

Mvgr

Respondent nr 118, Fietzersbond:

Reactie

Geachte heer, mevrouw,

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op het Integraal Programma van Eisen (IPvE) voor de Maliebaan. We maken er met genoegen gebruik van.

IPvE openbaar gemaakt: mijlpaal in het proces.

De Fietzersbond is al 7 jaar betrokken bij de breed samengestelde klankbordgroep voor de ontwikkeling van plannen voor de Maliebaan. Wat ons betreft heeft het meer dan lang genoeg geduurd. We zijn blij dat het proces rondom de Maliebaan nu zo ver is gevorderd dat het IPvE voor inspraak is vrijgegeven. Complimenten aan de projectleider, die in de laatste twee jaar voortvarend te werk is gegaan.

In de loop van de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat er geen oplossing is die alle betrokken partijen helemaal tevreden stelt. We vinden het van groot belang dat de voortgang in het proces behouden blijft en er daadwerkelijk stappen worden ondernomen op weg naar realisatie op korte termijn. Daarom reageren we in deze brief op hoofdlijnen op het IPvE en gaan uit van een zorgvuldige uitwerking in het voorlopig ontwerp door de gemeente. Bij dat proces blijven we graag betrokken.

Storingen in de VRI maken aanpak urgent

Een belangrijke aanleiding voor de herinrichting is het feit dat het verkeerslicht op de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat aan het eind van zijn technische levensduur is gekomen. Voor de gemeente leek het destijds vanzelfsprekend om het verkeerslicht te vervangen door een nieuw verkeerslicht. We hebben de gemeente de vraag gesteld of het wel echt nodig is om deze kruising met een VRI te regelen.

De VRI vertoont in toenemende mate storingen (er staat inmiddels een nood-lantaarn op de hoek bij de Rabobank) en dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Dat maakt dat er wat ons betreft grote urgentie is om spoedig te starten met de herinrichting. Bovendien is de herinrichting van de Nachtegaal- en Reigerstraat al gestart en het is wat ons betreft van groot belang dat het kruispunt met de Maliebaan zo spoedig mogelijk goed aansluit op de nieuwe inrichting van deze straten.

Stadsbrede aandachtspunten voor verkeerslichten

We zijn blij dat gekozen is om de verkeerslichten op het kruispunt van de Maliebaan en de Nachtegaal- en Reigerstraat niet te vervangen door een nieuw verkeerslicht. Naar onze overtuiging kan de kruising veilig worden ingericht zonder VRI. En dat kan op veel meer plekken in de stad.

Afweging tussen vervangen VRI of herinrichten kruispunt

Op veel meer plekken in de stad ligt binnen afzienbare termijn de keuze voor om een bestaand verkeerslicht aan het eind van zijn (technische) levensduur te vervangen door een nieuw verkeerslicht. Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntvorm! Weggebruikers kijken er niet naar elkaar maar naar hun lichtje. Automobilisten geven extra gas om nog even door 'donker groen' (of erger) te kunnen rijden. Fietzers schatten de snelheid van naderend autoverkeer verkeerd in of denken nog even voorlangs te kunnen oversteken. 's Nachts knippert de installatie en verwacht niemand ander verkeer en rijdt met te hoge snelheid door. Zulke situaties kunnen leiden tot ongevallen met zeer ernstige afloop, door het grote gewicht en de hoge snelheid van het autoverkeer. Bij ongeregelde kruispunten wordt verkeer gedwongen om naar elkaar kijken en wordt al veel eerder afgeremd. De kans om als fietsers of voetganger een ongeval met een auto die 30 km/u rijdt te overleven is aanzienlijk groter dan bij 50 km/u. Als een auto 30 km/uur rijdt, staat die binnen 10 meter stil (reactietijd + remweg). Bij 50 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd. Dat is het verschil tussen met de schrik vrijkomen of ernstig/dodelijk gewond raken.

Verkeerslichten in stedelijk gebied zijn vrijwel uitsluitend nuttig om hiaten te maken in (te) grote verkeersstromen, als de situatie zo complex en/of druk is dat de bestuurders onderling er niet meer uitkomen. We schatten in dat meer dan de helft, misschien zelfs wel tweederde deel van de verkeerslichten in Utrecht op kruispunten staat die rustig genoeg zijn om zonder VRI het verkeer te kunnen afwikkelen. Als de VRI niet wordt vervangen maar in plaats daarvan het kruispunt wordt heringericht, kan dat een belangrijke bijdrage leveren aan veiliger verkeer! We willen dat telkens de afweging om de VRI te vervangen door een nieuwe VRI niet impliciet maar expliciet wordt gemaakt.

We vinden het vreemd dat er in Utrecht wel vanzelfsprekend budget wordt gereserveerd om een 'overjarige' VRI te vervangen door een nieuwe, maar er geen geld is om te kiezen voor een herinrichting van het kruispunt. De kosten van beheer en onderhoud van VRI's zijn hoog; een herinrichting zonder VRI kan op wat langere termijn goedkoper uitvallen. Dat moet dus anders!

Slimme verkeerslichten

We zijn blij dat verkeerslichten steeds slimmer worden. De nieuwe zogeheten iVRI's zijn, beter dan oude regelingen, in staat om zelf hun regelprogramma af te stemmen op de verkeerssituatie en dat zorgt (op langere termijn) voor een stevige beperking van de verliestijden en daarmee voor grote maatschappelijke baten.

Achter elke afstelling van een VRI zitten (impliciete) (beleids)keuzes voor wat betreft de prioriteiten van de verschillende verkeersstromen. Uit proeven die in het land worden gedaan met iVRI's maken we op dat daarbij vooral wordt gekeken naar autoverkeer (vrachtverkeer, nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer). Prioriteit voor de fiets speelt bij de nieuwe regelingen nog een veel te kleine rol. We hebben daarom ook zorgen over de uitrol van iVRI's in Utrecht: we willen dat de prioriteiten vanuit het beleid (voetganger en fietser op 1, OV op 2 en auto op 3) onverkort worden doorgevoerd in de nieuwe slimme verkeerslichtenregelingen.

Verder vinden we het ongewenst dat verkeerslichten prioriteit geven aan de verkeersstroom op basis van het gebruik van een app op een mobiele telefoon door weggebruikers. Veel (jonge) fietsers hebben geen mobiele telefoon. Andere fietsers hebben bezwaar tegen het voortdurend delen van hun locatie of tegen het hoge stroom- en datagebruik door het gebruik van zo'n appje. Wat ons betreft is het niet terecht dat zij dan maar langer moeten wachten op groen licht. We willen dat de gemeente zorgt voor een maximale kwaliteit in de detectie van fietsers. We zijn wat dit betreft hoopvol over de proef met een radar bij de Archimedeslaan en zien uit naar de resultaten daarvan.

Een veilig kruispunt van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat

We zijn heel blij dat het verkeerslicht op de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat verdwijnt. Een veilige inrichting van het kruispunt is mogelijk, onder de voorwaarde dat de intensiteit van het autoverkeer voldoende laag is. Mocht na de herinrichting blijken dat het toch te druk is, dan willen we niet dat de gemeente in een reflex kiest om toch een VRI neer te zetten, maar dat ze nog meer inzet op het verlagen van de verkeersdruk op het kruispunt, zowel door fietsers aantrekkelijke alternatieve routes te bieden als door maatregelen om het autoverkeer te verminderen.

Er komt met de herinrichting een einde aan de ongeloofwaardige regeling; het 'lokgroen' dat ontstond als voetgangers de ventweg alvast mochten oversteken, terwijl fietsers nog rood licht hadden, aan de lange cyclustijd die nodig was om de vele conflicterende verkeersbewegingen op het kruispunt na elkaar te laten afwikkelen. De ongeloofwaardige regeling zorgde voor grote aantallen rood licht rijders, met verkeersonveiligheid en soms boetes tot gevolg.

We zijn er van overtuigd dat een veilige inrichting van het kruispunt mogelijk is zonder verkeerslicht. De in het IPvE voorgestelde inrichting vormt een grote stap op weg naar een veilige inrichting. We zijn graag betrokken bij de uitwerking van het IPvE in het voorlopig ontwerp van een veilig kruispunt.

We hebben begrip voor de keuze om verkeer op de Nachtegaal- en Reigerstraat voorrang te verlenen op het verkeer op de Maliebaan. Deze keuze draagt er echter niet aan bij dat de in 2008 door ons geïnitieerde Herenroute wordt gepromoot. We willen vragen om met bewegwijzering de Herenroute onder de aandacht te brengen en daarmee recht te doen aan de wens om fietsers te verleiden de drukke binnenstadsas te mijden en via de Herenroute naar de zuidelijke ingang van de Stationspleinstalling te rijden.

Wachtrij op de ventweg

We hebben zorgen over het ontstaan van een wachtrij op de zuidoostelijke ventweg voor het kruispunt met de Nachtegaal- en Reigerstraat, met name in de ochtendspits. Autoverkeer op de ventweg vanuit de richting van het Spoorwegmuseum moet bij de kruising voorrang verlenen aan alle verkeer op de Nachtegaal- en Reigerstraat. Het kan zijn dat hier onvoldoende grote hiaten in zitten, waardoor de auto's wat langer zullen moeten wachten. In de simulaties treedt dit niet op, maar dat stelt ons niet helemaal gerust. We voorzien dat een enkele autobestuurder niet genoeg geduld zal hebben om op een geschikt hiaat te wachten en de kruising zal oprijden terwijl die niet helemaal vrij is. Dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. We vragen de gemeente om een monitoringplan op te stellen, waarin het voorkomen van deze ongewenste situatie wordt meegenomen. Als blijkt dat dit veelvuldig voorkomt, zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Opstelplek op de kruising

We vinden het een goed idee dat er midden op de kruising ruimte wordt gemaakt voor auto's om op te stellen, zodat auto's de rijbanen van de Nachtegaal- en Reigerstraat afzonderlijk kunnen oversteken. De ruimte is toereikend voor een standaard personenauto, maar voor vrachtwagens en touringcars is de opstelruimte niet lang genoeg. We gaan er vanuit dat andere weggebruikers, net als elders, rekening houden met vrachtwagen- en touringcarchauffeurs en hen de ruimte bieden om vlot over te steken.

Fijn dat er met deze opstelruimte tussen de rijbanen ruimte komt om bomen toe te voegen en de boomstructuur van de Maliebaan meer te laten doorlopen. De bomen zullen er naar verwachting ook voor zorgen dat de snelheden van het gemotoriseerd verkeer in alle richtingen lager zal uitvallen dan nu het geval is.

Fietsen op de middenbaan

Op de Maliebaan ligt het oudste fietspad van Nederland en is in 1883 de Nederlandsche Vèlocipédisten Bond opgericht, een voorloper van de Fietzersbond. Een plek om te koesteren in wereldfietsstad Utrecht!

We zijn blij dat de middenbaan van de Maliebaan wordt ingericht als promenade in asfalt voor fietsers en voetgangers. De middenbaan is nu in gebruik door (te) snel rijdend gemotoriseerd verkeer. Automobilisten kijken vooral recht vooruit en niet om zich heen; niemand kan daardoor in deze situatie de schoonheid van de middenbaan beleven. Dat wordt met de herinrichting anders. Wandelaars en fietsers vervangen het geronk en de uitlaatgassen van het autoverkeer. Samen kunnen ze genieten van de schoonheid van de middenbaan.

Op voorhand valt niet exact te voorspellen hoe de promenade gebruikt zal gaan worden. We vragen de gemeente om de bestaande verharding niet te versmallen, maar te kiezen voor een subtiele markering als idee van een verdeling van de ruimte. We vinden de markering met het bloemetjespatroon op het Lint in Leidsche Rijn (net als de middenbaan van de Maliebaan 6 meter breed) een zeer geschikte bron van inspiratie voor de Maliebaan. Die markering zorgt ervoor dat zeer verschillende typen gebruikers (skaters, skeelers, hardlopers, wandelaars, fietsers) de baan zonder problemen met elkaar kunnen delen. Een verbeterpunt is dat de markering in wegenvverf of koudplast moet worden uitgevoerd; de dikte van de bloemen op het Lint is hinderlijk.



Het Lint, Leidsche Rijn

Met bankjes langs de kant kan verblijf langs de baan worden gefaciliteerd.

In het eerder genoemde monitoringplan moet ook het veilig gebruik van de middenbaan worden meegenomen. Op het Lint blijkt dat de spijtijden (er lopen verschillende schoolroutes via het Lint) op andere momenten van de dag vallen dan de pieken in het recreatief gebruik. De combinatie van wandelen, skaten en fietsen levert er geen problemen op. Een knelpunt op het Lint zijn de racefietsers die er op zaterdag- en zondagochtend rondjes rijden. Maar de Maliebaan loopt niet rond. Daarom zal dat probleem zich hier niet voordoen. Als blijkt dat toch veelvuldig sprake is van ongewenste of onveilige verkeerssituaties, kunnen aanvullende maatregelen worden genomen.

Veilige ventweg

De riolering onder de ventwegen worden vervangen. Dat biedt kansen voor een herinrichting van de rijweg. Voor fietsers op de ventwegen is het veiliger als auto's aan de kant van het groen parkeren, dan aan de kant van de gevels. Bij het in- en uitparkeren aan de kant van het groen kruist de baan van de auto's de beweging van de fietsers niet.

De ventwegen worden 3,1 – 3,3 meter breed. Dat klinkt erg smal. Bij deze breedte kunnen vrachtwagens en touringcars fietsers met geen mogelijkheid inhalen. Fietsers en (grote) voertuigen blijven dus achter elkaar rijden. Fietsen in de tegenrichting zal dus niet voorkomen, want ook een personenauto kan je niet passeren. We zijn blij dat er niet is gekozen voor een onveilige breedte van 3,5 meter. Bij die breedte wringen auto's zich te dicht langs de fietsers.

Aansluiting Maliesingel

Ons bereikte een klacht dat het met de huidige vormgeving niet eenvoudig is om veilig vanaf de Maliesingel linksaf te slaan naar de Maliebaan. De Maliesingel draait ter hoogte van de kruising met de Maliebaan naar rechts; om over de schouder achteropkomend autoverkeer goed te zien moet het hoofd ver naar links worden gedraaid. Om tegemoetkomend autoverkeer vanaf de Maliesingel goed te kunnen zien, moet juist vooruit naar rechts worden gekeken. Om de verkeerssituatie aan beide kanten goed te kunnen beschouwen moet het hoofd dus snel een enorme draai kunnen maken. Dat is niet iedereen gegeven, daarom kan het kruispunt en met name het naar links afslaan als gevaarlijk worden ervaren. We vragen om bij de uitwerking van het ontwerp aandacht te besteden aan de inrichting van een veilig kruispunt, zowel naar de middenbaan als naar de ventweg. Ter inspiratie verwijzen we naar de elegante oplossing die onlangs is gerealiseerd op de Wilhelminalaan in Vleuten.

Aansluiting Museumlaan / Snellenlaan / Oorsprongpark

De aansluiting van de maliebaan op het kruispunt met de Museumlaan, Snellenlaan en Oorsprongpark is in de huidige situatie een rotonde. We verwachten dat het mogelijk is om het ruimtebeslag van de wegen hier sterk te beperken. We stellen daartoe voor dat de middenbaan van de Maliebaan als fietsstraat wordt doorgetrokken over de Snellenlaan totaan de Biltstraat. Door het Oorsprongpark en de Museumlaan recht op elkaar te laten aansluiten ontstaat een overzichtelijk kruispunt. Ook bij de verdere uitwerking van dit kruispunt zijn we graag betrokken.

Ten slotte

We hebben met plezier aan deze inspraakreactie gewerkt. We lichten onze standpunten desgewenst graag mondeling aan u toe. We zien uw inhoudelijke reactie graag tegemoet.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,
Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht
Voorzitter

Antwoord:

Geachte voorzitter,

Dank voor uw uitgebreide reactie op het concept-IPvE Maliebaan. In deze brief gaan we kort in op uw vragen en suggesties. Voor een overzicht van ons antwoord op alle gezamenlijke reacties verwijs ik naar de reactienota.

U ondersteunt de lijn om de kruising zonder VRI vorm te geven. U geeft aan overtuigd te zijn dat de kruising veilig kan worden ingericht zonder VRI. Daarmee komt er een einde aan de door u als ongeloofwaardig gekwalificeerde huidige verkeersregeling bij de kruising Maliebaan. U vraagt ook om de voortgang vast te houden en spoedig aansluiting te zoeken op de recent heringericht Nachtegaalstraat.

U heeft begrip voor het behouden van de voorrangssituatie voor de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Wel vraagt u aandacht voor een goede vindbaarheid van de Herenroute. Uw suggestie voor bewegwijzering van de Herenroute nemen we mee in de uitwerking.

Ook uw suggestie om te monitoren nemen we ter harte. Dit verzoek hebben enkele bewoners ook aan ons gedaan. In het IPvE hebben we een paragraaf opgenomen waarin we aangeven welke zaken we willen monitoren.

U vraagt om markering op de middenbaan toe te voegen om, net als op het Lint, de verkeersstromen te kunnen scheiden. We hebben daar naar gekeken, maar we willen dat nu niet opnemen. We menen dat de intensiteit niet zodanig hoog zal zijn dat markering nodig is, en we zien voor zowel voetgangers als fietsers een parallelle structuur zodat fietsers en voetgangers een andere route kunnen kiezen als ze daar behoefte aan hebben. Dat is bij het Lint minder het geval.

Uw zorg over de 'linksaf-beweging' vanaf de Maliesingel naar de Maliebaan herkennen we. Met het inrichten van de middenbaan voor fiets en voetgangers zal de situatie voor de meeste fietsers gunstiger worden. Ook de fietsbeweging naar de ventweg moet natuurlijk veilig zijn. We zullen dat in de ontwerpfase betrekken.

Voor een complete herinrichting rondom de Snellenlaan hebben we op dit moment geen budget. We zien daar zeker een vraag voor later, onder andere op basis van het voorstel van West 8 voor deze plek. Op het moment dat we dat oppakken, zullen we daarbij uiteraard de situatie voor de fiets en uw voorstel daarvoor betrekken, als logische schakel tussen de Maliebaan en de Biltstraat.

Mvg

Respondent nr 124:

Reactie en antwoord:

Ik woon in Maliebaan en mijn kantoor, waar ik elke dag werk, kijkt uit op de Maliebaan. Ik vind de geplande aanpassingen aan de Maliebaan een ramp, die de leefbaarheid van de mensen in die straat ernstig zal verminderen, zonder dat dit tot grote verbeteringen leidt voor voetgangers of fietsers die de Maliebaan gebruiken. De geplande veranderingen zullen leiden tot schade aan de oude huizen aan de Maliebaan, een gevaar voor de kinderen van de Maliebaanschool en de kleuterschool, verkeersproblemen veroorzaken, de luchtkwaliteit voor mensen die op straat wonen verminderen. Tot slot zijn deze wijzigingen onnodig en leiden ze niet tot verbeteringen.

Schade aan rijksmonumenten en andere oude huizen

Veel huizen op de Maliebaan zijn oud. Er zijn 34 rijksmonumenten en 27 gemeentelijke monumenten. In de huizen hebben veel kamers mooie, versierde plafonds. Als zware vrachtwagens op de ventwegen mogen rijden, zullen ze trillingen veroorzaken die deze huizen beschadigen.

Antwoord gemeente: We hebben door ingenieursbureau M+P metingen laten uitvoeren met betrekking tot geluid en trillingen op de Maliebaan. Uit de metingen is gebleken dat de kans op schade aan gebouwen zeer klein is, hierbij is ook rekening gehouden met historische panden, zoals rijksmonumenten. Na de herinrichting zal de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. M+P concludeert dat het ook in die situatie niet de verwachting is dat de kans op schade aan gebouwen aan de Maliebaan zal toenemen.

Belangrijk is daarbij dat de verharding goed vlak is. Dat zal voor zowel geluid als trillingen een positief effect hebben. Dit kan door de huidige klinkers, die er in slechte staat bij liggen, te vervangen door een nieuwe verharding met zo min mogelijk onvlakheden. Bij de herinrichting zal daar vanzelfsprekend aandacht voor zijn. De kans op beschadiging van de panden aan de Maliebaan na herinrichting achten wij zodoende erg klein.

Gevaar voor Voetgangers, met name kinderen

Er lopen altijd mensen op de ventwegen. Sommigen zijn mensen die hun auto hebben geparkeerd en oversteken naar de trottoirs. Sommigen zijn ouders die hun kinderen ophalen van de Maliebaanschool en de kleuterschool. Ook rennen er vaak kinderen over straat om hun ouders te ontmoeten. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden.

Antwoord gemeente: We zien door de ingrepen aan de Maliebaan per saldo een afname van autoverkeer met ca 30%. Dat autoverkeer rijdt via de ventwegen, die daarmee drukker worden dan nu: 2 tot 3 keer zo druk. Deze omvang is verkeerskundig goed te verwerken. We zorgen door de inrichting van de ventwegen dat het autoverkeer beter dan nu wordt gestimuleerd om maximaal 30 km/uur te rijden. We plaatsen daarvoor regelmatig versmallingen (doorsteken) onder andere nabij de school en de kinderdagverblijven.

Belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp is de opdracht om de ventweg zo in te richten dat de rijsnelheid niet hoger is dan 30 km/u en liefst lager. Als fysieke en visuele versmalling voor snelheidsremmende werking voor autoverkeer maken we gebruik van enerzijds een smalle ventweg en anderzijds een aantal doorsteken die uitmonden in een groenvak aan de rijbaan.

Belangrijk is een evenwicht tussen het aantal doorsteken, de onderlinge afstand en de snelheidsremmende werking. We hanteren in het ontwerp een afstand tussen de doorsteken die iets kleiner is dan de afstand die we anders voor drempels zouden toepassen.

Verkeersveiligheid is een uitgangspunt, we zijn niet in de veronderstelling dat de verkeersveiligheid ter plaatse van de school en de opvang, maar ook op andere plekken aan de Maliebaan, er op achteruit gaat. We zullen in de volgende fase van het ontwerp beoordelen of het toevoegen van 'attentieverhogende' elementen (zoals de rood-gele-palen bij de school) toegevoegde waarde heeft.

Verkeersproblemen

De Maliebaan is een hoofdroute voor politieauto's, brandweerwagens en ambulances. Op de ventwegen is het verkeer, ook nu nog, vaak gestremd. Zo zijn er veel bestelauto's. Maar nog vaker moeten auto's die willen parkeren achteruit de parkeerplaats oprijden. Sommige coureurs slagen er niet in hun eerste verzoek, dus moeten ze nog een keer vooruit en de weg weer blokkeren. Als het hoofd verkeer over de ventwegen gaat, ontstaat er een grote verkeerschaos. En deze chaos wordt nog verergerd als de ventwegen smaller worden gemaakt en als de stoplichten bij de kruising naar de Nachtigalstraat komen te vervallen.

Antwoord gemeente: nood- en hulpdiensten zullen, zoals in de rest van de stad, op de Maliebaan terecht kunnen. De middenbaan zal niet meer toegankelijk zijn voor autoverkeer, nood- en hulpdiensten hebben daarop een uitzonderingspositie. Indien nodig kunnen zij gebruikmaken van de middenbaan.

Zoals nu zal ook na de herinrichting de ventweg af en toe gestremd zijn door bestelbusjes, mensen die verhuizen, vuilniswagens et cetera, zoals dat gewoon is in een levendige stad. Wij verwachten niet dat dit tot verkeerschaos zal leiden, omdat de drukste momenten op de ventwegen in de spits is, en dat zijn in de regel niet de momenten van genoemde activiteiten. Tweemaal steken bij het inparkeren door een minderheid van de weggebruikers levert naar onze mening niet het oponthoud op dat een chaos of onleefbare situatie veroorzaakt.

Luchtkwaliteit

Op warme zomerdagen raakt de lucht nu al zo vol met auto-uitlaatgassen dat we onze ramen moeten sluiten. Dit probleem wordt nog veel ernstiger als al het verkeer via de ventwegen gaat.

Antwoord gemeente: De berekende luchtkwaliteit (fijnstof) ligt ver onder de huidige gemeentelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau, en hebben daarom als mogelijke toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. De voor de toekomstige situatie verwachte uitstoot ligt in de buurt van die veel strengere WHO-waarden. In de volgende fase, als we beter weten hoe de inrichting eruit gaat zien, gaan we opnieuw berekeningen maken om te kunnen toetsen of we onder de normen blijven.

Vermindering van parkeerplaatsen

Dit is echt een grote ramp voor zowel bedrijven als inwoners. We zien geen bewijs van enig plan om het verwijderen van parkeerplaatsen te "compenseren" - waar moeten auto's worden geparkeerd? Het is een illusie te denken dat het aantal auto's door de nieuwe plannen zal afnemen; meerdere bedrijven zijn gehuisvest in afzonderlijke panden, er is geen parkhouse-capaciteit in de buurt om een alternatief te bieden. Doordeweeks is het al bijna onmogelijk om een parkeerplaats te vinden op de Maliebaan of op de Maliestraat. Ik moet vaak 20 minuten rondrijden tot ik het geluk heb een plek te vinden die onlangs is vrij geworden.

Antwoord gemeente: In het concept-IPvE was de achtergrond toegelicht van het daarin opgenomen voorstel voor aantal parkeerplaatsen. We hebben veel reacties ontvangen die aandringen op het behouden van het aantal parkeerplaatsen. Gegeven alle reacties hebben we in het definitieve IPvE een nieuw voorstel opgenomen met meer parkeerplaatsen dan in het concept IPvE. We willen de snelheid van het autoverkeer op de ventwegen laag houden, dus het aantal doorsteken met bijbehorende groene wegversmalling niet te ver verlagen. We verminderen het aantal doorsteken aan de noordzijde van 8 (zoals in het concept FO ingetekend) naar 7; dat scheelt ca 6 parkeerplaatsen. We voegen aan de noordzijde van de noordelijke ventweg, nabij het spoor, de huidige parkeerstrook aan het FO toe. Ook voegen we een parkeerstrook daar tegenover toe. In het IPvE komen dan ca 332 parkeerplaatsen, ten opzichte van de huidige situatie van 350 en het voorstel van 311 in het concept-IPvE.

Wat zijn de voordelen van de geplande wijzigingen?

Geen van deze is overtuigend beargumenteerd; bovenstaande punten bieden tegenargumenten. Bijvoorbeeld: Een van de argumenten die ik vaak hoorde was dat het met de huidige regeling onmogelijk zou zijn om de snelheid van het autoverkeer op 30 km/u te houden. Vroeger was er van tijd tot tijd politie met radar en het verkeer reed vrij langzaam. Ik heb al jaren hier geen politiecontrole meer gezien. Als het te duur is om daar af en toe politie met radarkanonnen te plaatsen, zou een vaste radarinstallatie het probleem meteen oplossen. Waar te hard rijden op de Maliebaan niet erg gevaarlijk is, omdat voetgangers doorgaans oversteken bij het stoplicht, zal het op de "ventweg" met overstekende scholieren en kleuters erg gevaarlijk zijn.

Als ik elke dag op de Maliebaan uitkijk, zie ik heel weinig fietsen op de fietspaden. Aangezien er in beide richtingen prima fietspaden zijn (vermoedelijk de eerste fietspaden in Nederland), zie ik geen noodzaak om fietsen meer ruimte te geven. Naast de fietspaden zijn er ook goede paden voor voetgangers om comfortabel en aangenaam de Maliebaan op en af te lopen. Het is erg prettig om op die paden te lopen en ik doe dit vaak voor mijn dagelijkse beweging.

Met fietsen op de middenweg krijgt de Maliebaan niet het karakter van een park. Ten slotte zijn er vele lanen zoals de Maliebaan in Parijs, Rome en enkele in Londen. In al die gevallen is de regeling voor de veiligheid van iedereen dat het verkeer op de middelste rijstrook staat en auto's op de Ventweg worden geparkeerd.

Met vriendelijke groeten

Antwoord:

In de uitwerking is gezocht naar een passende inrichting van de ventwegen zodat het autoverkeer zich aan de 30km-snelheid houdt. Voorstel is om de ventwegen fysiek en visueel te versmallen. De rol van de regeling in de (on)mogelijkheid de verkeerssnelheid te remmen hebben wij voor zover wij weten niet als argumentatie gebruikt. De rol van handhaving zal in de regel niet een van de uitgangspunten zijn van het ontwerp. De bedoeling is dat de inrichting bepaald weggedrag afdwingt, en dat dit niet door handhaving moet worden gecorrigeerd. In het geval van structureel te hard rijden zal de oplossing eerder gezocht worden in een aanpassing van het Ontwerp dan op een grote(re) rol van handhaving. Wij verwachten dat het Ontwerp voldoende snelheidsremmend effect heeft.

Ter plaatse van de school en vestigingen van de kinderopvang wordt de ventweg smaller, zodat autoverkeer zich beter aan de snelheid (30km) zal houden. Een achteruitgang van de verkeersveiligheid verwachten wij niet.

De noodzaak om fietsers meer ruimte te geven zien wij wel, niet alleen doordat de verwachting is dat er op het traject van de Maliebaan meer fietsverkeer komt, maar ook doordat er nu en

vooral in de toekomst veel behoefte is om andere (extreem) drukke fietsroutes te ontlasten. Dit kan door alternatieven aan te bieden, zoals de Herenroute, die over onder meer de Maliebaan gaat. Momenteel nodigt de Maliebaan niet uit om te fietsen. Dat zal na de Herinrichting anders zijn, de Maliebaan wordt dan een heel stuk aantrekkelijker voor de fiets. De paden waarvan ook het eerste fietspad van Nederland deel uitmaakt zijn geen fietspaden, maar wandelpaden. Deze paden aanpassen tot fietspad is voor Gemeente geen optie, omdat de huidige breedte niet voldoet aan de Eisen die hedendaags aan een fietspad worden gesteld. Het aanleggen van een fietspad volgens huidige normen zou gaan ten koste van de bomenrijen. Voor Gemeente is dat geen optie.

Voor voetgangers blijft er nog steeds de mogelijkheid om over de onverharde paden te wandelen, er blijft naast de ventwegen een pad liggen. Dagelijkse beweging kan na herinrichting op die paden, op de stoepen en dus ook op de brede middenbaan.

Respondent nr 135:

Reactie:

L.S.

het concept IPvE voor de herinrichting van de Maliebaan wijkt af van het raadsbesluit dienaangaande 19 december 2019.

De hoofdzaken uit het raadsbesluit, variant 3+ : verkeersveiligheid, behoudt van historisch aspect van de 'Baan', geen toename van verkeer op de ventwegen en behoudt van parkeerplaatsen.

Kruising: in het concept is een ovonde zonder VRI geprojecteerd. U ontkent dat dit een ovonde is omdat er sprake is van voorrangsregels. Dit is een semantische discussie omdat iedere buitenstaander de door u geschetste kruising zal ervaren als een ovaal uitgevoerde rotonde! De kruising wordt er niet veiliger op, zal tot irritatie van de gebruikers leiden, ergo verkeersongelukken.

Tijdens de spits zal het oversteken van de kruising rijdend op de ventwegen te veel geduld vragen. De voorrang Nachtegaal-Reigerstraat legaliseert voor wielrijders dat wat zij nu frequent doen, de VRI negeren. Een ovonde schaadt in ernstige mate de historische zichtlijn van de Baan.

Ventwegen: Het afsluiten van de middenbaan zal altijd tot toename van verkeer op de ventwegen leiden. Het leidt geen twijfel dat zwaar vrachtverkeer zal resulteren in schade aan de panden. Over handhaving van 30 km wordt in het concept niet gerept terwijl het inmiddels bekend is dat de huidige Tolsteeg-Malie-Wittevrouwen-singel voor alle automobilisten een 'uitnodiging' is om harder te rijden. Door meer doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen te maken ontstaan gevaarlijke situaties voor voetgangers en wielrijders, zij zijn vrijwel onzichtbaar voor de te hardrijdende automobilist.

Parkeerplaatsen: het is ten enenmale onacceptabel dat in het concept sprake is van een aanzienlijke afname van parkeerplaatsen.

Historisch aspect: Gedurende de afgelopen 8 jaar heb ik als bewoner deelgenomen aan alle informatiebijeenkomsten, 'participatie' zoals daar in de troonrede destijds toe werd aangespoord. Als burger verwacht ik dat participeren OOK betekent dat u luistert, zeker als dit participeren wordt ondersteund door 3000 handtekeningen. Helaas moet ik andermaal constateren dat participeren GEEN enkele meerwaarde heeft. Tijdens de laatste, zoom, informatiebijeenkomst werden wij geconfronteerd met deelname van West8, op initiatief van stichting Maliebaan i.o. De informatie van West8 ter verfraaiing van de middenbaan, is nooit eerder voor 'participatie' gepresenteerd en dient dus uit het concept IPvE toe worden verwijderd.

Samenvatting: ik keur het concept IPvE niet goed en verzoek de raad om plan 3+ terug te verwijzen naar de tekentafel.
met vriendelijke groet,

Antwoord:

De uitgevoerde simulatie toont voor ons aan dat de kruising zonder VRI veiliger wordt dan de bestaande kruising, met voor bijna alle verkeersdeelnemers een korte tijd voor het passeren van de kruising. Met de vormgeving die we voorstellen kunnen we de historische bomenrijen aanvullen, zodat deze beter herkenbaar zijn. Op basis van de reacties doen we een voorstel om het aantal parkeerplaatsen aan te passen en dichter bij het huidige aantal te laten.

Respondent nr 138:

Reactie en antwoord:

De herinrichting van de Maliebaan is een veel moeilijkere opgave dan het Malieblad. Het project is in de loop van de tijd geëvolueerd van het zoeken van een oplossing voor een als storend ervaren verkeerssituatie (de kruising Nachtegaalstraat / Burgemeester Reigerstraat) gekoppeld aan een politiek parti-pris (de 'herenroute') naar een conceptueel heroverwegen van de functie van de Maliebaan in het stedelijk weefsel.

Het concept-IPvE is nog sterk gebaseerd op de oorspronkelijke uitgangspunten en de verbreding van de scope van het project komt er dan wat bekaaid van af, terwijl zowel de kwaliteit van de plannen als (daarmee) de acceptatie bij de betrokken bewoners en ondernemingen en de mogelijkheden meer publieke en/of private middelen te mobiliseren het juist daarvan moeten hebben. In dat licht kwamen bij mij de volgende gedachten op die ik je graag wil meegeven:

1) Vermindering verkeersdruk op de Maliebaan Het concept IPvE wil de verkeersdruk op de Maliebaan trachten te verminderen door het treffen van een aantal cosmetische maatregelen binnen het plangebied (versmallen ventwegen, doorsteken). Is het niet nodig daarnaast buiten het plangebied wat meer te kijken naar het omleggen van verkeersstromen? Ik denk dan aan de inrichting van de afslag Prinsessenlaan/ Museumlaan op zodanige wijze dat het verkeer primair rechtdoor de Prinsesselaan opgestuurd wordt en via de Burgemeester Reigerstraat naar het winkelgebied wordt geleid in plaats van over de Maliebaan. In dat kader past natuurlijk ook het oude idee van de structurele oplossing voor de toeristische toegang tot de binnenstad en binnenstadsmusea door het reconstrueren van het oude stationnetje aan de Biltstraat met parkeerfaciliteiten voor touringcars en auto's en een frequente verbinding tussen deze halteplaats en station Maliebaan over het museumlijntje, bij voorkeur met historisch materieel: dit zijn maatregelen die concreet verkeersaanbod beperken, het touringcar probleem oplossen en denk ik een vrij overzienbaar kostenbeslag hebben, waarin je overigens ook nog van derde partijen (de binnenstadsmusea die daar ook hun ticketing kunnen concentreren, horeca op het herleefde stationnetje) een bijdrage mag verwachten. Breng een harde koppeling aan tussen dergelijke concrete maatregelen en de afsluiting van de middenbaan, dan gaan bewoners er misschien in geloven dat de afsluiting van de middenbaan van de Maliebaan daadwerkelijk met vermindering van het verkeersaanbod gepaard kan gaan.

Antwoord: Dank voor uw opmerkingen en ideeën. De Maliebaan is onderdeel van een groter gebied waar inderdaad ook in groter verband maatregelen overwogen moeten worden. In het recent aangenomen Mobiliteitsplan 2040 staat aangegeven hoe de gemeente kijkt naar het grotere geheel. We werken aan een uitbreiding van het fietsnetwerk en aan een schaa sprong in het openbaar vervoer. De museumlijn is daar niet onderdeel van, vanwege de beperkte capaciteit die daar geboden kan worden. Herstel van het station Biltstraat zou vragen om ruimte voor het station en voor parkeren aldaar, wat niet direct voorhanden is.

2) Rijksmonument Maliebaan?

Het Zocherpark is rijksmonument. Het Malieblad is daar een beetje bijgefrommeld (het heeft niet de status van rijksmonument, maar heeft wel een erfgoedparel subsidie ontvangen; knap werk!). De Maliebaan (inclusief Malieblad) is uniek cultureel erfgoed, eerlijk gezegd met een aanzienlijk grotere en zeldzamere monumentale waarde dan het hele Zocherpark (menige stad heeft bij het slechten van de muren geopteerd voor de aanleg van een park, zo bijzonder is het niet). Waarom is er nog geen grote druk op de rijksdienst gelegd om de Maliebaan de status van rijksmonument te verlenen? Met een Brim-subsidie verdampen je financiële problemen en waarom zou de staat de restauratie van mijn woonhuis zwaar moeten subsidiëren en een gemeente die uniek cultureel erfgoed wil bewaren in de kou laten staan?

Antwoord: Het Malieblad is onderdeel van het rijksmonument Stadsbuitengracht (inclusief het Zocherplantsoen) en in die hoedanigheid ook rijksmonument. De Maliebaan is dat niet, tot veler verbazing. We hebben de Maliebaan, voor het eerst in de vorige eeuw, bij het rijk voorgedragen voor beschermde status, dat is toen niet gehonoreerd. Sinds begin van deze eeuw wijst het rijk geen monumenten van vóór 1940 meer aan, recent zelfs helemaal geen aanwijzingen meer. Zodra het rijk haar beleid wijzigt, trekken we aan de bel.

3) Park?

De Maliebaan is geen 'park' en is dat nooit geweest. Erkenning van de unieke culturele status van de Maliebaan door de bescherming als rijksmonument kan ook te wilde aspecten van plannen tot 'verparking' binnen aanvaardbare klauwen houden. Is het bestaande padenstelsel nu juist niet een wezenlijk element van wat de Maliebaan tot de Maliebaan maakt? Wees er voorzichtig mee!

Wat ik ook nooit begrepen heb is waarom twee van de paden aan weerszijden niet gereserveerd kunnen worden voor in- en uitgaand fietsverkeer, er zit een of andere ambtelijke mantra achter, maar misschien is het tijd die te doorbreken: de minimumbreedte voor een fietspad van 2m. is aanwezig en het is voor fietsers aanzienlijk comfortabeler over een fietspad te kunnen fietsen dan tussen de wandelaars door te moeten manoeuvreren; kies voor een verharding waar de wortels tegen kunnen in plaats van het obligate rose asfalt en misschien komt de herenroute dan alsnog tot leven.

Antwoord: We houden ons bij de herinrichting aan de regels van het beschermd stadsgezicht, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan. Hieronder vallen de driedubbele bomenrij en het monumentale groene laankarakter van de Maliebaan, inclusief de groene aansluitingen (Malieblad en Hogeland/ Oorsprongpark). Ook zijn regels opgenomen om deze waarden te borgen en zo mogelijk te versterken. Ten aanzien van historische (groen)aanleg in het algemeen geldt in het bestemmingsplan: behouden, onderhouden en waar mogelijk versterken door parkeerplaatsen groener in te richten en minder te verharderen, dan wel de verharding een meer groene uitstraling te geven door meer bomen en beplanting. Ook wordt een wensbeeld geformuleerd waarin overmaat aan verharding wordt teruggebracht ten gunste van groen. Dit geldt voor de hele Maliebaan en specifiek worden nog de achtertuinen benoemd.

Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen dient aan weerszijden te worden behouden en het aantal parkeervakken dient niet te worden uitgebreid. Dit betekent dat de aanwezigheid van de halfverharde paden wel deel uitmaakt van het beschermde stadsgezicht, maar niet het aantal. Gezien de capaciteit voor wandelaars en de wens tot vergroening waar mogelijk, brengen we het aantal wandelpaden terug van 4 tot 2. De huidige halfverharde paden worden bij voorkeur niet geasfalteerd (verder verhard) en de huidige breedte van de paden voldoet niet aan de maten voor fietspaden die we in de stad hanteren. Het inrichten van de buitenste wandelpaden tot fietspad zou ten koste gaan van de bomen (wortels), voor de gemeente onwenselijk.

4) Kop en staart

Het concept IPvE spreekt over plannen voor de 'kop' van de Maliebaan. Dat is niet zorgvuldig uitgedrukt: de 'kop' van de Maliebaan is het Malieblad, de afsluiting bij de Snellenlaan is de 'staart'. De plannen van West 8 voor de staart zien er goed en evenwichtig uit en verhogen sterk de kwaliteit (en daarmee de acceptatie) van het totale project. Uitvoering in twee tranches leidt tot

kostenverhoging, meer ergernis en overlast bij de betrokken bewoners en verhoogt dus de weerzin tegen het hele project die in de buurt bestaat. Gemeentelijke begrotingen zijn voor de aan debet en credit gewende burger in hun systematiek niet te volgen, maar het moet mogelijk zijn voor de infrastructuur van een project dat toch pas over een aantal jaren tot uitvoering komt voldoende geld te regelen.

De markering van begin en eind van de Maliebaan met een fontein aan de staart en iets wat op een replica van het toegangshek lijkt (bijvoorbeeld gestileerd in cortenstaal en gedeeltelijk uitnodigend openstaand) op kop (in het Malieblad, dat is de historisch juiste plek en markeert de eenheid tussen Malieblad en Maliebaan) lijken goede concrete gedachten waar je privaat geld voor moet kunnen vinden; dat is beter dan vage manifest-taal.

Antwoord: dat nemen we ons ter harte bij het zoeken naar middelen.

Respondent nr 139:

Reactie en antwoord:

Wij zijn teleurgesteld in de huidige IPvE omdat:

Het stuk onduidelijk is in wat wel en niet aangepakt gaat worden en een integrale aanpak van de Maliebaan (kop tot staart) ontbreekt.

De historische karakter van de maliebaan aangetast wordt

De verkeersveiligheid omlaag gaat

- Door toename gemotoriseerd verkeer op ventwegen
- Door een onduidelijke kruising

De belangen van de bewoners niet meegewogen worden

- Geluidsoverlast, trillingsoverlast gaat toenemen terwijl de IPvE niet duidelijk is in de maatregelen die genomen gaan worden om deze overlast zo veel mogelijk te beperken

Op basis van de IPvE hebben wij de volgende vragen waar we graag schriftelijk antwoord op ontvangen:

Algemeen

- Kun u aangeven op welke punten de IPvE voldoet aan het raadsbesluit van december 2019 en de (oorspronkelijke) doelstellingen en beloften van de gemeente?
 - o Bijvoorbeeld, In hoeverre wordt de Herenroute verbeterd?
 - o Bijvoorbeeld, hoe wordt omgegaan met de toezegging/belofte van de wethouder dat er nauwelijks parkeerplekken zouden verdwijnen en de maatregelen tegen trilling overlast worden niet ingevuld?
 - o Etc

Antwoord: Het raadsbesluit geeft voor de herinrichting van de Maliebaan de volgende uitgangspunten mee:

- 1. Hele middenbaan noord en zuid wordt een autovrije promenade voor wandelen en fietsen.*
- 2. Ventwegen blijven 30-km/uur en worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen.*
- 3. Op de kruising krijgt de fietser prioriteit en worden de groene zichtlijnen doorgetrokken; de kruising wordt zonder verkeersregelininstallatie uitgevoerd.*

Deze uitgangspunten zijn in het IPvE uitgewerkt.

De Herenroute wordt verbeterd door het vereenvoudigen van de kruising en door het vergemakkelijken van de afslagbeweging voor fietsers van de Burg Reigerstraat naar de zuidelijke Maliebaan. Er komt een weg bij die door fietsers te gebruiken is; meer oppervlakte voor de fiets ,en dat zonder gemotoriseerd verkeer. Niet verbeteren van huidige capaciteit voor de fiets ,maar vooral en ook toevoegen van extra weg om op te fietsen.

In de uitwerking is gezocht naar een passende inrichting van de ventwegen zodat het autoverkeer zich aan de 30km-snelheid houdt. Voorstel is om de ventwegen fysiek en visueel te versmallen (zie paragraaf 4.3). Belangrijk middel daarin is het accentueren van de doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen. Als we dat goed willen doen, gaat dat ten koste van méér parkeerplaatsen dan we eerder voorzagen. Op basis van de reacties op het concept-IPvE stellen we voor om aan het einde van de noordoostelijke ventweg de huidige parkeerstrook te behouden en een nieuwe parkeerstrook toe te voegen. Daarmee wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd van nu ca 350 plaatsen naar straks ca 332 parkeerplaatsen.

- Kun u duidelijk aangeven welke onderdelen van de IPvE nu budgettair gedekt zijn?

- Welke plannen kunnen uitgevoerd worden binnen het bestaande budget (overzicht)?
- Voor welke onderdelen (plannen) verwacht de gemeente op korte termijn budget te kunnen vrijmaken (overzicht)?
- Voor welke onderdelen (plannen) verwacht de gemeente geen budget te hebben voordat begonnen wordt met de herinrichting (overzicht)?
- Wil de gemeente zo vriendelijk zijn de IPvE te beperken tot de plannen die budgettair uitvoerbaar zijn?
 - En zo niet, kan de gemeente dan aangeven wat de logica is van een IPvE die (nu) grotendeels bestaat uit plannen makerij die budgettair niet gedekt is?

Antwoord: Op basis van het concept-IPvE is een concept-kostenraming gemaakt. Uit die kostenraming blijkt dat we alle voorgestelde maatregelen kunnen uitvoeren, met uitzondering van de door West 8 voorgestelde inrichting van de noordelijke kop van de Maliebaan. We zullen in het IPvE duidelijker aangeven wat er na herinrichting gewijzigd is en wat nog ambities zijn voor de toekomst, waarvoor nu geen budget is.

- Waarom wordt niet de hele Maliebaan heringericht?
 - Wat is de logica om de aansluiting met de Snellenlaan niet mee te nemen in de werkzaamheden?
 - Kan de gemeente aangeven wat er nodig is om de aansluiting met de Snellenlaan wel mee te nemen?
 - Is de gemeente op de hoogte van het voorstel van de bewoner dhr. C. Mol mbt de aansluiting Snellenlaan?
 - Kan de gemeente aangeven wat ze van dit voorstel vinden?
 - Kan de gemeente aangeven waarom er in de IPvE wel aandacht wordt besteed aan de plannen van West8 mbt de Snellenlaan en niet aan die van dhr C. Mol?

Antwoord: In onze visie wordt de hele Maliebaan ingericht, inclusief een aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan. We maken een eenvoudige, functionele aansluiting op deze rotonde. West 8 ziet de aansluiting met de Snellenlaan in de toekomst als een markante 'kop', entree naar de Maliebaan. Voor het voorstel dat West 8 doet voor de inrichting hebben we momenteel geen budget.

We zijn op de hoogte van de voorstellen van dhr Mol en van de Fietzersbond voor de aansluiting met de Snellenlaan. Deze hebben we aan West 8 voorgelegd. Beide voorstellen geven volgens West 8 onvoldoende invulling aan de gedachten van een markante entree als begin van de Maliebaan. Aangezien we op dit moment niet méér budget hebben dan voor een eenvoudige aansluiting op de huidige rotonde hebben we aan de voorstellen voor de toekomst niet meer aandacht besteed.

- Wat is de logica om allerlei (plus) ideeën in de IpvE op te nemen waar geen budget voor is?
 - Waarom wil de gemeente de invulling van openbare ruimte aan een stichting in oprichting overlaten.
 - Is de openbare ruimte in Utrecht geen gemeente taak meer?
 - Kan de gemeente aangeven hoeveel budget uitgegeven is aan de plannen/ideeën van de stichting i.o en/of zijn initiatief nemers?
 - Graag een overzicht van alle gelden/subsidies die door mevr. M. Graafland zijn aangevraagd en toegekend mbt de maliebaan?
 - Vind de gemeente dit een nuttige besteding van overheidsgeld?

Antwoord: West 8 heeft op ons verzoek een toekomstvisie opgesteld. Deze visie betreft de lange termijn, en is een richtlijn voor de toekomst. We starten met de noodzakelijke onderdelen (riolering, verkeersstructuur). Daar is budget voor. De openbare ruimte is uiteraard een gemeentelijke verantwoordelijkheid. We staan open voor initiatieven uit de buurt voor investering in en beheer van de openbare ruimte. Dat doen we ook in andere delen van de stad (Maximapark, Wilhelminapark), waarbij de gemeente eindverantwoordelijk blijft.

Wij zijn niet op de hoogte van de uitgaven van de stichting i.o.. In de afgelopen twee jaar heeft de stichting i.o. (of haar vertegenwoordiger) geen gemeentelijke subsidies aangevraagd of ontvangen. In de periode 2016 - 2017 hebben we aan een buurtinitiatief uit het Initiatievenfonds een bijdrage toegekend voor het kunnen inhuren van Landlab en Bureau Stramien voor het uitwerken van de promenadevariant.

- Wordt het historische karakter van de Maliebaan behouden?
 - o Kan de gemeente aangeven welke historische periode genomen wordt als uitgangspunt voor de maliebaan?
 - Indien de gemeente hierover geen positie wil/kan innemen waarom niet?
 - o Is de gemeente het met ons eens dat de laatste grote historische aanpassing aan de maliebaan (de wandeling van Zocher 1813 - 1861) het beste aansluit bij de recente aanpassing van het malieblad?
 - o Wil de gemeente dan onderschrijven dat het kenmerk van de Maliebaan de rechte doorkijken zijn plus vier (4) wandelpaden tussen de bomen (oostzijde: twee ruiter/wandelpaden, westzijde: een wandelpad en het oudste fietspad van Nederland (1885))?
 - Indien niet waarom niet?
 - o Waarom stelt de gemeente voor om twee (wandel)paden op te heffen?
 - o Wat is het nut van extra dwarsbanen die de gemeente voorstelt?
 - Zijn deze dwarsbanen noodzakelijk.

Antwoord: De historie van Maliebaan beslaat vier eeuwen. In die tijd is de Maliebaan veranderd van een groene recreatiebaan buiten de stad (17e, 18e eeuw) naar een straat met paviljoens, theehuizen en woningen (19e eeuw) tot uiteindelijk een straat met vooral een verkeerskarakter (20ste eeuw).

De herinrichting heeft niet de intentie om 'terug te gaan' naar een bepaalde periode. Dat past niet bij het huidige gebruik in de stad. We willen de Maliebaan geschikt maken voor het nieuwe stedelijk gebruik met respect voor de historische waarden. De belangrijkste waarden daarbij zijn de lange rechte lijnen met zo min mogelijk onderbreking, de bomen in het gras, de eenheid van noord naar zuid. Met Malieblad vormt de overgang tussen de lange rechte lijnen van de Maliebaan en het karakter van het Zocherplantsoen rond de singel.

Met de herinrichting willen we ruimte voor voetgangers en fietsers bieden:

Voetgangers op de stoep, op de middenbaan en op een wandelpad in het groen

Fietsers op de ventwegen en op de middenbaan. En we markeren het historische fietspad, maar niet voor gebruik door fietsers.

Met deze verdeling en het toevoegen van de middenbaan voor voetgangers en fietsers is het niet nodig om 4 wandelpaden tussen de bomen te behouden. Het karakter van de groene Maliebaan met bomen in het gras kan worden versterkt door twee van de vier paden te verwijderen. Er is meer dan voldoende capaciteit voor voetgangers: stoep, 2 wandelpaden, middenbaan.

De doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen dienen voor de ontsluiting van de voorzieningen aan de ventwegen vanaf de middenbaan. Om fietsers en voetgangers zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de middenbaan, worden er nieuwe doorsteken toegevoegd.

Daarbovenop hebben de doorsteken een functie in het versmallen van de ventwegen, zodat het autoverkeer op lage snelheid blijft.

- Wat is het nut/toegevoegde waarde van het Manifest Maliebaan voor de IPvE?
 - o Kan de gemeente aangeven in hoeverre de huidige maliebaan wel/niet voldoet aan deze visie?
 - o Kan de gemeente aangeven waarom zij de buurtbewoners en BBMO niet betrokken hebben in het opstellen van dit Manifest?

Antwoord: Het Manifest is door West 8 opgesteld als leidraad voor de toekomstvisie. De huidige inrichting past op een aantal punten niet in deze visie, zoals: de huidige Maliebaan is duidelijk onderbroken en heeft de uitstraling van 'ruim baan voor autoverkeer' in plaats van 'ruim baan voor voetgangers en fietsers'. Bij het opstellen van het concept-IPvE hebben we op een groot aantal momenten de tussenstand en ons denken gedeeld met de buurt en de BBMO. De visie van West 8 (en het Manifest) maakte daar ook deel van uit, en ligt nu ook open voor reacties.

- Kan de gemeente aangeven in hoeverre de volgende items meegenomen zijn in de IPvE

- behoud historisch karakter;
 - behoud/versterking leefkwaliteit voor bewoners en bezoekers;
 - verkeersveiligheid;
 - behoud van parkeerplaatsen?
- Kan de gemeente aangeven in hoever zij het eens/oneens zijn met de volgende stelling: “De Maliebaan is een historische baan en in zijn soort uniek in de wereld het zou jammer zijn om hier een (gewoon) park van te maken”.

Middenbaan

- Is het correct dat op de middenbaan het asfalt over de gehele lengte en 6.5 meter breed blijft liggen.
 - Kunt u een toelichting geven op de toplaag?
 - Waarom?
 - Hoe gaat het er uit zien?
 - Wat voor materiaal wordt dit?
- Waarom is het zo duur om het asfalt op de middenbaan weg te halen?

Antwoord: In het concept IPvE wordt uitgegaan van versterken van het historisch karakter, de ligging en de breedte van de middenbaan. De Maliebaan is uniek. Met de huidige voorstellen maken we het mogelijk dat er een park ontstaat dat in de loop van de tijd, met extra en eventueel particuliere bijdragen, kan uitgroeien tot een park met meer allure en historische accenten. We stellen voor om de middenbaan te voorzien van een nieuwe toplaag: de bovenste asfaltlaag van de verharding. Daarmee kunnen we de uitstraling van ‘grijze verkeersruimte’ veranderen naar ‘aangename verblijfsruimte’. In de volgende fase werken we dat verder uit. Het verwijderen van een asfaltlaag is niet extreem duur.

Ventwegen

- Is het realistisch dat het gemotoriseerd verkeer veel minder wordt?
 - Kan de gemeente aangeven hoe groot de afnames zijn op andere plekken in utrecht waar herinrichtingen hebben plaatsgevonden:
 - Zoals de maliesingel?
 - Zoals de goyalaan?

Antwoord: Ja, het is zeker realistisch dat het autoverkeer substantieel afneemt. Na de herinrichting van de Malie- en Tolsteegsingel zagen we een afname van autoverkeer van in beginsel ca 30%, later weer enigszins gegroeid maar nog steeds ca 20% afname.

Aangezien we de komende jaren in heel Utrecht-Oost een 30km-regime gaan invoeren, en ook nabij het Ledig Erf ingrepen gaan voorstellen voor ontmoedigen van het doorgaand autoverkeer, vinden we een afname van autoverkeer met 30% een realistische voorspelling.

- Klopt het wel dat het geluids- en trillingsniveau nu onder de gemeentelijke normen valt?
 - De IpvE spreekt zich daarin namelijk tegen (hoofdstuk 5 bijv. Pagina 29, “geluidsbelasting bij de gevel sterk toeneemt”; “drempelwaarde geluid op 3 van de 4 ventwegen niet overschreden” (dus op 1 wel!))
- En hoe zit het met de luchtkwaliteit?
 - Uit de IpvE (p. 30) blijkt in ieder geval dat het fijnstof niveau boven de WHO-advieswaarde ligt, wat vind de gemeente hiervan?

Antwoord: In de eerdere concept-geluidberekeningen voor de toekomst zagen we inderdaad op één van de vier ventwegen een stijging tot net boven de drempel. In recente berekeningen waarin we met de nieuwe verwachtingen opnieuw berekeningen hebben gemaakt, zien we dat de stijging op die ene ventweg minder groot is en onder de plandrempel blijft. We zullen ook in de komende fase geluidberekeningen maken om te bewaken of het berekende geluidniveau onder de drempelwaarde blijft.

De berekende luchtkwaliteit (fijnstof) ligt ver onder de huidige gemeentelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau, en hebben daarom als mogelijke toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. Dat we de huidige waarde al zeer dicht in de buurt van de toekomstige normen ligt, vinden we prettig.

- De gemeente noemt een aantal aanpassingen om de overlast zo veel mogelijk te beperken o.a. vlak wegdek en visueel versmallen?
 - o Kan de gemeente in detail aangeven wat er gaat gebeuren (invulling/materiaal) aan de ventwegen en:
 - o hoe hiermee de overlast beperkt wordt?
 - o Kan de gemeente aangeven hoe de geluids en trillingsbelasting er uit gaat zien na de herinrichting?

Antwoord: De detailuitwerking volgt in de volgende fasen van het ontwerp: VO en DO. We gaan nieuwe verharding aanbrengen en zorgen voor goede vlakke en stevige ondergrond. In paragraaf 5.1 en 5.2 is aangegeven hoe we aankijken tegen geluid, trillingen en luchtkwaliteit. In de volgende fasen zullen we de berekeningen opnieuw laten aansluiten bij de stand van het ontwerp, zodat we in de uitwerking vinger aan de pols houden. In de huidige situatie liggen de klinkers op de ventwegen er slecht bij, hier is al veel winst te behalen.

- Waarom moeten er zoveel parkeerplaatsen weg?
 - o Kan dit niet slimmer?
 - o Is de gemeente op de hoogte van het idee van de bewoner dhr C. Mol waarmee minder parkeerplaatsen verloren gaan?
 - o Zo ja wat vind de gemeente van dit idee?
 - En waarom is dit niet meegenomen in het IPvE

Antwoord: In het concept-IPvE hebben we aangegeven wat de aanleiding is voor het voorstel om parkeerplaatsen met ca 35 tot 40 terug te brengen. Op basis van alle reacties passen we het IPvE aan door het toevoegen van parkeerplaatsen ('minder verminderen'), zodat het aantal parkeerplaatsen uitkomt op 332. Het voorstel van dhr Mol om de hoek van het parkeren te veranderen, nemen we niet over. Bij aanpassen van de 'hoek' is meer ruimte nodig voor in- en uitdraaien, en dat vraagt een bredere ventweg. Dat willen we niet; we willen juist versmallen vanuit snelheidsoverwegingen.

- Wil de gemeente bevestigen dat de breedte van de trottoirs onaangetast blijven?
 - o Kan de gemeente in detail aangeven wat er gaat gebeuren met de trottoirs (werkzaamheden, materialen, ed.)?

Antwoord: De trottoirs aan de westzijde (Nachtegaalstraat) behouden overal de huidige breedte. De trottoirs aan de oostzijde (Burgemeester Reigerstraat) worden op enkele stukken tussen de 5 en 25 cm smaller. Het trottoir blijft vóór de woningen een ruime maat houden, ca 3,5m breed. Daar waar een erker of uitbouw uitsteekt, is de stoep smaller, maar altijd minimaal 2,5m breed. De rechte lijn in combinatie met de lichtmasten blijft in de nieuwe situatie aanwezig. De bandenlijn gaat dus niet 'schommelen'

- Is de aansluiting Maliebaan – Malieblad nu klaar?
 - o Hoe zit het met de in- en uitritten van de ventwegen moeten deze nog aangepast worden ?
 - En waarom?

Antwoord: De aansluiting Maliebaan op Malieblad is nu klaar voor de situatie met een nieuw Malieblad en de huidige Maliebaan. Op het moment dat we de middenbaan afsluiten voor autoverkeer in combinatie met een afslagverbod voor vrachtverkeer langer dan 12m bij de Nachtegaalstraat, moeten we zorgen dat grote voertuigen bij het Malieblad de ventweg uit- en in kan draaien. Dat vergt een zeer beperkte aanpassing van de aansluiting.

Kruising

- Wil de gemeente reageren op de volgende opmerking. De IPvE geeft aan dat de kruising Maliebaan met Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat niet zonder verkeerslichten (VRI) kan?
 - o Om de kruising zonder VRI in te richten zijn diverse aanpassingen nodig, zoals voorrangsrouten op Burg. Reiger – Nachtegaal straat, correct ja/nee?
 - o Introductie middeneiland om overstekken en afslaan mogelijk te maken, correct ja/nee?
 - o Met dezelfde aanpassingen had het huidige kruispunt ook zonder VRI gekund?

Antwoord: In de huidige situatie, met de huidige verkeersstromen en opzet van de kruising, zijn verkeerslichten nodig om de kruising te laten functioneren. In het IPvE laten we zien dat het mogelijk is om de kruising in de nieuwe situatie zonder VRI vorm te geven. RHDHV heeft dat met een simulatie onderbouwd. Dus wat ons betreft is de stelling “het IPvE geeft aan dat de kruising niet zonder verkeerslichten kan”, niet correct. Ook de regel daarna is niet correct: het is niet zo dat, om de kruising zonder VRI te kunnen organiseren, een voorrangsrouten op de Nachtegaalstraat nodig is. In de huidige situatie, met VRI, ligt de voorrangsrouten ook op de route Nachtegaalstraat – Burg. Reigerstraat, zie de haaiantanden langs de route. Deze route is verreweg de drukste route op de kruising. Het is omwille van de logica op de kruising en daarbij ook de verkeersveiligheid aan te raden die route voorrang te geven.

Ja, we introduceren een middeneiland. Daarmee creëren we ruimte zodat afslaan of overstekend verkeer een plek heeft om even te wachten. Oversteken kan daarmee in 2 keer plaatsvinden. Nee, een middeneiland is niet voldoende om de huidige kruising zonder VRI te kunnen laten functioneren.

Het is mogelijk om de kruising straks zonder VRI te laten functioneren, omdat de toekomstige situatie:

. minder autoverkeer kent

. minder complex is (niet meer 8 ‘takken’ voor autoverkeer)

Om in die situatie een inrichting zonder VRI te kunnen maken, is een middeneiland nodig.

- Kan de gemeente aangeven wat in hun optiek acceptabele wachttijden zijn voor het oversteken van de kruising vanuit de ventwegen (graag in aantal auto's/wachtrij en wachttijden).
 - o In piekmomenten?
 - o Buiten de piek?

Antwoord::In de stedelijke omgeving vinden we een wachtrij acceptabel, De lengte in auto's en tijd is daarbij niet als harde norm aan te geven. Dat het in drukke momenten soms enkele minuten kan kosten voor je kan oversteken, is niet onacceptabel. In de huidige situatie is de oversteek- en wachttijd langer dan in de nieuwe situatie, zie de rapportage van RHDHV. Slechts op de richting noord-zuid vice versa wordt de oversteek- en wachttijd langer, in het drukste moment in de spits gemiddeld 2 minuten.

- Diverse ambtenaren hebben al publiekelijk gezegd dat de herenroute gedeprioritiseerd is, kan de gemeente hier een toelichting op geven?
 - o Kan de gemeente aangeven wat bedoeld wordt met bevorderen herenroute, (in toename fietsverkeer absoluut en %?
 - Wanneer is beschouwd de gemeente de herenroute als een succes, graag in absolute getallen?
 - o Kan de gemeente aangeven waarom de herinrichting toch doorgaat terwijl de doelstelling “bevorderen herenroute” niet gerealiseerd wordt?

Antwoord: De Herenroute is en blijft een belangrijke route als onderdeel van het stedelijk fietsnetwerk. Deze route draagt bij aan een fijnmazig netwerk, en aan mogelijke alternatieve routes om de (te drukke) fietsroute over het Vredenburg te ontlasten.

- Waarom wordt de kruising groter door de herinrichting?
 - o Is het nodig om de huidige wandelstroken weg te halen?
 - o Is het middeneiland nodig?

Antwoord: De nieuwe kruising kent minder asfalt-oppervlakte dan de huidige kruising, wordt in die zin niet groter. De voetgangersverbinding wordt niet weggehaald; het voetpad wordt doorgetrokken op een afstand van 2,5 tot 5,5m buiten de kruising. Een middeneiland is nodig om het autoverkeer gelegenheid te geven om in twee keer over te steken.

- Kan de gemeente een tekening op schaal leveren van het nieuwe kruispunt?
 - o Is het realistisch dat er 10 bomen op het middeneiland passen?
 - Staan die bomen in lijn/structuur zoals de rest van de maliebaan?

Antwoord: In het IPvE is een tekening op schaal opgenomen, deze is als separaat bestand (FO) toegevoegd. De bomen staan in hetzelfde patroon als op de rest van de Maliebaan.

Maliebaan stichting in oprichting.

- Waarom wordt er in het IPvE gesproken over een stichting die nog niet is opgericht?
 - o Waarom ondersteund de gemeente deze stichting in woord, daad en met geld?
- Waarom mede-initieert de gemeente een stichting die ze vervolgens als gesprekspartner willen instellen?

Antwoord::De Stichting in oprichting heeft als doelstelling om voorzieningen toe te voegen aan de nieuw ingerichte Maliebaan en om een rol in (groen-)beheer te willen spelen. Deze stichting is niet aan de gemeente verbonden. De gemeente is ook geen (mede-)initiatiefnemer van deze stichting.

Respondent nr 144:

Reactie van Bewonersvereniging Maliebaan en omgeving (BBMO) en antwoord:

Bezwaren/opmerkingen bij concept IPvE, herinrichting Maliebaan

Geachte meneer, mevrouw,

Graag willen wij, namens de leden van de BBMO, met een aantal punten reageren op het IPVE voor de herinrichting van de Maliebaan:

Algemeen:

Wij zijn teleurgesteld in het huidige IPvE omdat:

Het stuk onduidelijk is in wat wel en niet aangepakt gaat worden en een integrale aanpak van de Maliebaan (kop tot staart) ontbreekt.

- Wij zien ook niet de logica van het meenemen in de werkzaamheden van de aansluiting met de Snellenlaan. Kan de gemeente aangeven wat er nodig is om de aansluiting met de Snellenlaan wel mee te nemen? **De BBMO verzoekt tot een integrale aanpak van de Maliebaan, dus Malieblad tot en met aansluiting Snellelaan.**

Antwoord: We hebben in het definitieve IPvE beter aangegeven welke onderdelen wel opgepakt worden, en welke delen mogelijk later gerealiseerd kunnen worden.

Als onderdeel van de herinrichting gaan we een goede aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan realiseren. Op dit moment hebben we geen budget om het voorstel van West 8 uit te voeren. Ook horen we, mede vanuit enkele bewoners, bezwaren tegen het ontwerp van West 8. Reden om dat nu nog niet mee te nemen, maar nog een kritisch te bekijken en op de wensenlijst 'voor later' te zetten.

Het IPvE mist een historisch referentiekader.

- **De BBMO heeft de projectleider verzocht om de laatste grote historische aanpassing aan de Maliebaan (de wandeling van Zocher 1813 - 1861) als referentiekader te nemen voor de beleidskeuzes herinrichting Maliebaan** omdat deze ook het beste aansluit bij de recente aanpassing van het Malieblad. Hiermee wordt ook duidelijk wat de unieke kenmerken van de Maliebaan zijn: de rechte doorkijken plus vier (4) wandelpaden tussen de bomen (oostzijde: twee ruiter/wandelpaden, westzijde: een wandelpad en het oudste fietspad van Nederland (1885).
- **De BBMO verzoekt tot het handhaven van vier onverharde paden tussen de middenbaan en de ventwegen.**
Deze wandel- en ruiterpaden accentueren de lengte en zichtlijnen, waardoor de historische waarde van deze malie baan, uniek in Europa, blijven behouden.
- Ook mist het IPvE een rationaal voor het vermeerderen van de dwarsdoorsteken, daarom is het **verzoek van de BBMO tot vermindering van het aantal doorsteken vanuit de middenbaan naar de ventwegen.**

De doorsteken worden, naast hun verkeersremmende werking, gepresenteerd als vermeerdering van groen.

De brede/verbrede doorsteken leiden juist tot vermindering van groen waar het groen zou moeten zijn. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid.

Antwoord: De Maliebaan bestaat al van ver voor de periode van Zocher. Zocher heeft slechts beperkt invloed gehad op de Maliebaan. De karakteristieke ontwerpkenmerken van het Zocherpark (variatie, hoog-laag, speels, kromme lijnen) zijn anders dan de elementaire kenmerken van de Maliebaan (rechte lijnen, eenheid). Nog los van deze periode vinden we het, in de tegenwoordige tijd, niet gepast om terug te gaan naar één periode, gegeven de vier eeuwen Maliebaan. Wij delen met u het beeld van de unieke kenmerken: rechte doorkijken, lange lijnen, wandelen tussen de bomen. Met het toevoegen van de middenbaan als promenade realiseren we extra capaciteit voor voetgangers. We vinden het dan niet nodig om, naast het trottoir en de middenbaan, ook nog alle 4 de wandelpaden te behouden. Het bestemmingsplan (beschermd stadsgezicht) spreekt over 'halfverharde wandelpaden' waarbij het gaat om de essentie van paden, niet om het aantal. Met de verwijdering van 2 van de 4 paden blijft en meer dan voldoende wandelcapaciteit over, behouden we het oudste fietspad, en kunnen we het karakter van wandelen tussen de bomen (op de middenbaan en de 2 paden) behouden en versterken door toevoeging van grasstroken. De lengte en zichtlijnen blijven ook met 2 wandelpaden kenmerkend voor de Maliebaan. . De doorsteken van de middenbaan naar de ventwegen dienen meerdere doelen: het goed bereikbaar maken van de bestemmingen aan de ventwegen voor fiets en voet, en het bijdragen aan snelheidsverlaging op de ventwegen. Daarom vinden we het belangrijk dat er voldoende doorsteken zijn. In ieder geval bij bestemmingen als de school en de kinderdagverblijven, maar ook bij medische voorzieningen of kantoren. Bovendien moeten er, om bij te dragen aan de snelheidsverlaging, voldoende van deze 'fysieke versmallingen' zijn in de ventwegen. Voor ons is dit een belangrijke ratio en onderbouwing.

Ter plaatse van de ventwegen krijgen de doorsteken een groene kop, op die manier zorgen we voor een vermeerdering van groen direct langs de ventwegen. Aan de middenbaan maken we de doorsteken circa 2 meter, zodat er nauwelijks sprake is van vermindering van groen ter plaatse van de middenbaan. Om te zorgen voor meer groen rond de middenbaan brengen we het aantal wandelpaden terug van 4 naar 2. Op verzoek van u en anderen maken we de uitbreiding van doorsteken langs de noordelijke Maliebaan minder groot: niet meer van 5 naar 8 zoals in het concept-FO getekend was, maar van 5 naar 7.

Het IPvE staat vol met toekomstdromen waarvan niet zeker is of ze ooit werkelijkheid worden.

- Het IPvE bevat ideeën en plannen waarvoor geen financiering vanuit de gemeente beschikbaar is en waarvoor het twijfelachtig is of die financiering er wel gaat komen. De gemeente verwacht dat er financiële middelen worden geregeld door een stichting die nog niet bestaat en waarvan ook niet zeker is dat deze daadwerkelijk wordt opgericht.
De BBMO heeft de projectleider verzocht het IPvE te beperken met de kosten en uitvoering van de haalbare plannen van het basisplan. Hierdoor is er zicht op de haalbaarheid, omvang en eventuele problemen die hieruit voortkomen. De toekomstplannen en particuliere financiering zou in een bijlage vorm kunnen krijgen, en daarmee helder gescheiden zijn van de basisplannen.

Antwoord: We hebben in het IPvE aangegeven voor welke onderdelen financiering beschikbaar is, en die we gaan uitvoeren. Dat betreft in ieder geval de riolering, de nieuwe hemelwaterafvoer, de herinrichting van de ventwegen en de kruising, een nieuwe deklaag op de middenbaan, de aansluiting op het Malieblad en de aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan.

Note: De BBMO is niet tegen een aanpassing van de Maliebaan, maar wel tegen het onnodig maken van hoge kosten zeker in tijden waarin andere zaken prioriteit zouden moeten krijgen. De BBMO richt zich primair op de aandachtspunten verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit voor gebruikers en bewoners, leefbaarheid voor omwonenden en behoud van cultuurhistorische waarden. Daarnaast zijn er in het verleden afspraken gemaakt waar de gemeente zich in het voorliggende IPvE niet aan houdt. Op deze punten ligt de nadruk van deze reactie op het IPvE.

1. Het plan uit 2013 voor een ovonde is niet doorontwikkeld vanwege lange wachtrijen op de ventwegen. Dat probleem is onverkort of zelfs in heviger mate aanwezig met de nieuwe inrichting in voorliggend IPvE. Het gaat om wachttijden van 10 minuten. Dan gaan mensen rare dingen doen.

De BBMO verzoekt tot nader onderzoek omtrent verkeersonveiligheid door wachtrijen, extra uitstoot van fijnstof en geluid door wachtende en optrekkende auto's tot ver op de ventwegen.

Antwoord: Het voorstel voor de kruising betreft een voorrangskruising waarbij de ventwegen voorrang moeten verlenen aan verkeer op de Nachtegaal- en Burgemeester Reigerstraat. Uit de simulatie blijkt dat deze oplossing een veiliger inrichting is met per saldo minder wacht- en oversteektijd dan in de huidige situatie. De huidige inrichting met verkeerslichten is niet optimaal; met name buiten de spits moet er vaak gewacht worden voor rood terwijl het verkeersaanbod laag is. De huidige verkeersregeling betekent voor 90% van het verkeer over de kruising een wachttijd. Bovendien leidt het, zeker bij fietsers, tot het negeren van het rode licht. Dat heeft onder andere te maken met de niet-optimale regeling die een complexe kruising in deze opzet is. Het onderzoek van RHDHV geeft ons voldoende inzicht in de veiligheid van de kruising. We zien uit de simulatie dat er, met het afnemen van het autoverkeer en het overzichtelijker maken van de kruising, een veiliger situatie ontstaat, met per saldo kortere wachtrijen dan in de huidige situatie. Met name in de daluren levert dat minder wachtrijen op de ventwegen op. Dat er in de spits wachtrijen kunnen ontstaan vinden we, voor een stedelijke omgeving en voor straten waar we doorgaand autoverkeer willen ontmoedigen, redelijk. We zullen als onderdeel van het ontwerpproces in de volgende fase nogmaals berekeningen maken van de voorziene geluidbelasting en luchtkwaliteit.

2. Onvoldoende maatregelen om de snelheid van het verkeer op de ventwegen terug te brengen.

Verkeersafname ventwegen is onjuist berekend.

Door onjuiste of dubieuze cijfers over afname verkeer op de ventwegen valt geen goede betrekking te maken over geluid en trillingen, en komt de leefbaarheid voor omwonenden, werknemers, crèche kinderen, leerlingen en passanten in het geding.

De BBMO verzoekt de gemeente inzichtelijk te maken welke maatregelen genomen gaan worden (o.a. te gebruiken materialen e.d) bij de herinrichting van de ventwegen en hoe deze aanpassingen de overlast gaan beperken (zowel getalsmatige onderbouwing als voorbeelden waar de gemeente dit bereikt heeft) en binnen de huidige en toekomstige normen gaan houden, hierbij denken wij aan snelheidsbeperkingen, trillings-, geluid- en fijnstof overlast.

Antwoord: We verwijzen u wat betreft getalsmatige onderbouwing naar de rapportage van RHDHV en de verkeersberekeningen die bij het raadsbesluit in december 2019 zijn gepresenteerd. In het recent vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 wordt bevestigd dat we in heel Utrecht Oost maatregelen nemen om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen en de rol van de auto in de openbare ruimte te verminderen. In het IPvE hebben we aangegeven welke maatregelen we rond de ventwegen zien: versmallen, doorsteken accentueren en vergroenen. In de ontwerpfase gaan we de maatregelen uitwerken, zoals de verharding en te gebruiken materialen. In het IPvE zijn de resultaten van de meest recente tellingen en berekeningen voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit toegevoegd. Deze vallen allen binnen de daarvoor geldende normen.

3. **De BBMO verzoekt de gemeente te voldoen aan de eerdere toezeggingen waarbij het aantal parkeerplaatsen niet zou verminderen.** De Gemeente gaat nu uit van circa 350 aantal parkeerplaatsen met een afname naar 310. Er is derhalve sprake van een afname van 11%.

Algemeen bekend is dat parkerende auto's een remmende werking hebben op de snelheid op de ventwegen, dus een gelijkblijvend aantal of meer parkeerplaatsen zullen bijdragen aan terugbrengen van de snelheid en het aantal rondrijdende, parkeerplaats zoekenden verminderen: minder geluidsoverlast en minder fijnstof. Allen dragen bij aan de leefbaarheid.

Antwoord: In het concept-IPvE was de achtergrond toegelicht van het daarin opgenomen voorstel voor aantal parkeerplaatsen. We hebben veel reacties ontvangen die aandringen op het behouden van het aantal parkeerplaatsen. Gegeven alle reacties hebben we in het definitieve IPvE een nieuw voorstel opgenomen met meer parkeerplaatsen dan in het concept IPvE. We willen de snelheid van het autoverkeer op de ventwegen laag houden, dus het aantal doorsteken met bijbehorende groene wegversmalling niet te ver verlagen. We verminderen het aantal doorsteken aan de noordzijde van 8 (zoals in het concept FO ingetekend) naar 7. We voegen aan de noordzijde van de noordelijke ventweg, nabij het spoor, de huidige parkeerstrook aan het FO toe. Ook voegen we een parkeerstrook daar tegenover toe. Wij delen uw redenering niet dat meer parkerende auto's bijdragen aan een betere leefbaarheid.

Wat bovenstaande punten betreft blijkt uit het IPvE dat het plan zoals het nu voorligt niet voldoet. De BBMO verzoekt dan ook terug te gaan naar de tekentafel zoals de wethouder heeft toegezegd aan de raad op 19 december 2019.

Antwoord: Het nu voorliggende IPvE voldoet, net als het concept IPvE dat deed, wat ons betreft aan de uitgangspunten uit het raadsbesluit.

Overige:

Verzoek tot gezamenlijk overleg met gemeente en vertegenwoordigers van belangengroepen.

Herhaaldelijk heeft de BBMO de projectleider verzocht tot heropening van de klankbordgroep bijeenkomsten. Momenteel spreekt de gemeente met een stichting om zaken af te stemmen. Wij betreuren het dat de gemeente in overleg gaat met een particuliere stichting in plaats van een klankbordgroep of orgaan met vertegenwoordigers van alle gremia die de Maliebaan gebruiken of er belang bij hebben zoals de winkeliersvereniging, het fluwelen handvat, Fietzersbond, voetgangers Utrecht Oost, de school, en kinderdagverblijven, sport Utrecht, het Spoorwegmuseum en bewoners.

Antwoord: In de periode tot aan het raadsbesluit (december 2019) heeft de toenmalige klankbordgroep met wisselend succes gefunctioneerd. De afgelopen periode kenmerkte zich door uitwerking van het raadsbesluit. We hebben ervoor gekozen de ontwerpstappen in de uitwerking met bredere inbreng van meerdere partijen te delen, in de vorm van vele buurtavonden. Daarnaast is met sommige organisaties separaat gesproken over delen van de uitwerking of het proces, zoals met de stichting in oprichting en met de BBMO. De stichting in oprichting is daarbij nooit beschouwd als een vertegenwoordiger van de door u genoemde partijen en belangen, maar als een partij die kansen wil toevoegen.

Tot slot: **De BBMO verzoekt dringend om de periode van reageren te verlengen tot na 15 augustus vanwege de vakantietijd.**

Antwoord: De reactietermijn was ruim 8 weken: van 15 juni tot 16 augustus. Over het algemeen hanteren we kortere termijnen; vanwege de zomervakantie is de termijn verlengd. Wij vinden deze termijn redelijk.

Respondent nr 151:

Reactie en antwoord:

Betreft: Bezwaren/opmerkingen bij concept IPvE, herinrichting Maliebaan

Geachte mevrouw, mijnheer

Als bewoner van de 2^e Korte Baanstraat (zijstraat Maliebaan) en als lid van de Bewonersvereniging BBMO, deel ik u mede mij geheel te vinden in de bezwaren, die de BBMO aan u heeft doorgegeven. Die ga ik hierbij niet herhalen.

Antwoord: we verwijzen u naar bezwaren van de BBMO en de reactie van gemeente, terug te vinden onder reclamant 144 in het tweekolommenstuk.

DOORSTEKEN, de huidige fouten

Met betrekking tot de doorsteken geef ik u hierbij foto's en bijbehorende opmerkingen t.a.v. de doorsteken op dit moment om te voorkomen dat ook de aangepaste doorsteken de fouten bevat die ik nu tegenkom.

Antwoord: de doorsteken zullen doorlopen tot de rijbaan van de ventweg en zo worden uitgevoerd dat het voor automobilisten duidelijk is dat op deze plekken niet geparkeerd kan worden. De detaillering wordt verder uitgewerkt in de fase van het Voorlopig Ontwerp (VO), maar te denken valt aan een trottoirband als markering en duidelijke grens met de parkeerstrook.

Doorsteken, de uitbreiding

Ik deel uw plannen om het aantal doorsteken uit te breiden absoluut niet. Het huidige aantal doorsteken volstaat naar mijn idee. Voorkomen moet worden dat fietsers de gelegenheid krijgen om vanaf de middenbaan (fietsbaan) via (nog meer) doorsteken "illegaal" door over de wandelpaden te rijden om op de ventwegen te kunnen komen.

Dit is geen onzinnige gedachte. Fietsers doen er alles aan om ergens gemakkelijker te komen ook al gaat het ten koste van andere gebruikers van de straat. Reeds nu wordt tegen de rijrichting gefietst en rijden fietsers al ruim van te voren over de stoep om met name de kinderopvang maar ook andere instanties te bereiken. Niemand die daar iets aan doet, dus mijn vermoeden dat er op onjuiste gebruik gemaakt zal worden is allesbehalve naïef. In het plan moet voorkomen worden dat de fietser alleenheerser wordt ten koste van wandelaars/voetgangers. Hieraan zou veel meer aandacht besteed moeten worden.

Antwoord: dank voor de opmerkingen, wij zullen hier in de ontwerpfase van het VO aandacht voor hebben. Wij verwachten dat het illegaal gebruik van stoepen, wandelpaden en spookrijden op de ventwegen door fietsers na herinrichting zal afnemen, omdat er op de middenbaan een extra mogelijkheid is gecreëerd voor fietsers om hun locatie aan de ventwegen te bereiken, die beter bereikbaar zullen zijn vanaf de middenbaan door het toevoegen van een aantal doorsteken (noordzijde).

Verder verwijs ik u naar de bijlagen.

Met vriendelijke groet,

Respondent nr 152:

Reactie en antwoord:

Beste meneer, mevrouw,

Hierbij wil ik graag reageren op het IPvE voor de herinrichting van de Maliebaan.

Allereerst wil ik zeggen dat ik vanaf 2013, toen ik aan de Maliebaan kwam wonen, alle ontwikkelingen en voorstellen van zowel de gemeente als de buurt en het participatieproject Maliebaan Promenade heb bijgewoond en deel aan heb genomen. Een lange geschiedenis met veel ideeën, veel gesprekken, veel geld en veel tijd van de gemeente, van belanghebbenden, bedrijven en vrijwilligers. Veel politiek!

Na al die inzet ben ik teleurgesteld in het uiteindelijke IPvE dat voor mij ligt.

De hoofdpunten zal ik benoemen:

1. Mijn verzoek aan de gemeente is om de Parijse allure gedachte uit het ontwerp te schrappen.

Waarom moet Utrecht zich meten aan Parijs en dat vervolgens uitdrukken in het 'staart' ontwerp van de Maliebaan?

Verloochening van de geschiedenis van de unieke baan, waarbij de bomen doorliepen tot aan het water. Maar ook verloochening van wat Utrecht is: Rietveld, Dick Bruna en Nijntje, Zocher, Koch, de Dom, de Winkel van Sinkel en zoveel meer en dus ook de Utrechtse Maliebaan, NIET de Parijse Maliebaan!

Antwoord: hierin kunnen we ons vinden, we schrappen in het IPvE de verwijzing

2. Daaruit voortvloeiend mijn tweede verzoek aan de gemeente: kies een periode om vanuit te ontwerpen voor de herinrichting. Het meest logische lijkt om door te gaan op het ontwerp dat onlangs werd geopend: de periode Zocher en het Malieblad. Eenheid en duidelijkheid is helderheid en schoonheid. Het bestuur van de BBMO heeft eenheid van plaatsing in de tijd mede verzocht aan de projectleider.

Antwoord: hierin kunnen we ons niet vinden. Ten eerste niet met het kiezen van één periode, voor een baan die in 4 eeuwen zoveel heeft meegemaakt. Ten tweede is Zocher niet van groot belang voor het ontwerp van de Maliebaan. Zocher heeft, toen de baan er al 2 eeuwen lag, voorgesteld om met het oog op het toenmalig zo gegroeide gebruik, de buitenste bomenrijen te kappen en de wirwar aan stoepjes en toeritten te vervangen door een fatsoenlijke stoep. De Maliebaan kenmerkt zich door de lange rechte lijnen en de bomen in het groen, die zijn ouder dan Zocher. Meer dan kappen van bomen en organiseren van een stoep heeft Zocher niet gedaan. We kiezen voor een inrichting die recht doet aan de kernwaarden van de lange rechte lijnen en de bomen in het groen. Die waarden zijn ook vastgelegd in het Beschermd stadsgezicht.

3. Mijn verzoek aan de gemeente is om NIET financieel afhankelijk te worden van een stichting, voor welke fase van dit project dan ook! Dat publieke ruimtes gefinancierd gaan worden door donateurs van (wellicht ook buiten) Utrecht lijkt me sowieso heel scheef en uiteindelijk ook fout en lastig voor beslissingen die moeten worden genomen!

Antwoord: dank voor uw hartekreet, dat nemen wij ter harte. We worden niet afhankelijk van particuliere gelden. We richten de Maliebaan opnieuw in, na het vervangen van de riolering, met een nieuwe kruising en nieuwe ventwegen. De inrichting die in het IPvE staat beschreven wordt met gemeentelijke middelen betaald. De publieke ruimte is en blijft van de gemeente. Wel zien we mogelijkheden dat, na de inrichting, aanvulling van meubilair, verlichting, beelden et cetera ontstaan met private middelen. Voorstellen daartoe zullen we serieus bekijken. Dat geldt ook voor voorstellen om vanuit bewonersinitiatieven een deel van de beheertaken te vervullen (bijvoorbeeld zwerfvuil ruimen, beperkt groenbeheer, vergelijkbaar met bijvoorbeeld Wilhelminapark en Maximapark).

4. Verder is mijn verzoek aan de gemeente om echte participatie en wederzijds begrip tussen belangengroepen te organiseren door de klankbord groep in ere te herstellen voor de rest van het herinrichting's traject. In de tijden dat ik in de klankbordgroep zat was het in ieder geval duidelijk(er) wie de spelers waren en wat ieders belangen waren.

Natuurlijk was het lastig vanwege de epidemie om fysiek bijeenkomsten te organiseren, maar het is ook niet eens geprobeerd door de projectleider om een virtuele vorm te vinden na herhaaldelijk verzoek van diverse partijen voor een gezamenlijk gesprek. (Meer) draagvlak is nodig en ontbreekt nu totaal onder andere vanwege de een op een gesprekken met de projectleider.

Antwoord: voor de volgende fase zullen we opnieuw beoordelen op welke wijze we de participatie passend kunnen organiseren. Passend bij de mogelijkheden en bij de fase van detaillering.

5. Dan nog een verzoek om niet meer uitgaven te maken dan noodzakelijk. Helaas kan het budget voor de herinrichting niet verzet worden naar andere, belangrijkere zaken van nu (corona steun individuen en bedrijven, milieu, groen in grijze wijken, etc.). Niet meer dan noodzakelijke uitgaven betekent ook dat de plannen niet in het veld verder uitgezocht moeten worden om daarna weer met extra geld toch te voldoen aan de eisen van veiligheid, doorstroming, trillingen, fijnstof, etc. Er zijn genoeg voorbeelden in Utrecht waar het helaas wel zo gegaan is....

Antwoord: de uitgaven die we nu voor de Maliebaan voorzien zijn enerzijds geplande uitgaven aan het vervangen van de riolering, anderzijds noodzakelijke uitgaven aan het vernieuwen van de kruising (nieuwe verharding) en tot slot wenselijke aanpassingen aan de ventwegen en de aansluiting op omliggende straten. We doen geen onnodige uitgaven. Bovendien menen we dat deze uitgaven zorgen voor een aantrekkelijker stad, een veiliger kruising, met minder doorgaand autoverkeer en meer ruimte voor voetgangers en fiets, passend bij de toekomst van de stad.

6. Mijn verzoek aan de gemeente is om een plan te hebben, te maken en uit te voeren om de verkeersaantallen vanaf de Berekuil al te verminderen, zodat de drukte op de ventwegen niet vermeerderd zoals nu berekend is. Het vreemde is namelijk dat de drukte door de gemeente gebachatelliseerd wordt vanwege vergelijking met andere, soortgelijke straten in de stad. Maar dat is scheef, want die wegen zijn er al en hebben hun drukte in de loop der jaren ontwikkeld. Bij de ventwegen van de Maliebaan (en dan vooral Noord) komt er ineens een heel ander weggebruik en dus leefbaarheid niveau. Uiteindelijk is die verblijfskwaliteit enorm gedaald door dit plan!

Antwoord: In het Mobiliteitsplan 2040 geven we aan hoe we de komende jaren in de stad steeds meer 30km/uur-gebieden willen inrichten, en hoe we steeds meer doorgaand autoverkeer willen ontmoedigen en de auto minder dominant willen laten zijn.

7. Mijn dringende verzoek is (om de lijst niet al te lang te maken!) om nogmaals te kijken of het IPvE wel voldoet aan het raadsbesluit van december 2019. Ik zie haalbaarheid van het kruispunt zonder VRI en de drukte op de ventwegen; de leefbaarheid voor de panden aan de ventwegen en de historische zichtlijnen (het niet in passende bomen raster over het kruispunt) en de samenwerking met de bewoners allemaal als (nog) niet behaalde punten.

Antwoord: het IPvE geeft invulling aan de promenade voor wandelaars en fietsers, aan de kruising zonder verkeersregeling en aan een inrichting van de ventwegen voor 30km/uur. Daarmee voldoet het aan het raadsbesluit. De uitgevoerde simulatie laat zien dat de kruising in de toekomst beter functioneert dan de huidige kruising en dat er per saldo minder wacht- en oversteektijd is. De nieuwe bomen op de kruising passen in de zichtlijnen over de Maliebaan. De motie voor meten geluid en trillingen is uitgevoerd en de resultaten zijn opgenomen in het IPvE. In de volgende fase zullen we wederom geluid- en luchtkwaliteitsberekeningen maken.

8. Bovendien zou ik willen verzoeken tot het verlengen van de reactieperiode. Na weer een jaar van vele beperkingen kunnen mensen er eindelijk op uit en even 'vrij' zijn tijdens deze vakantiemaand. De datum verlengen zou de gemeente nog veel goede feedback kunnen opleveren en dus weer resulteren in een beter plan met meer draagvlak.

Antwoord: dit verzoek hebben we niet gehonoreerd. We menen dat we op vele momenten gelegenheid hebben gegeven om mee te denken en te reageren, en dat we na de laatste informatieavond voldoende reactietermijn hebben geboden.

Hartelijke dank voor uw aandacht en tijd.

Ik zie een reactie tegemoet!

Respondent nr 153:

Reactie en antwoord:

Beste medewerkers en bestuurders van de gemeente Utrecht,

Mijn huis bevindt in de nabijheid van de rotonde naar de Snellenlaan. Qua autoverkeer is dit nu reeds het drukste deel van de Maliebaan en bij sluiting van de middenstrook zal het verkeer op de ventweg toenemen. Ik heb de volgende opmerkingen en vragen naar aanleiding van het IPvE;

1-Specifieke overlast (lawaaï, veiligheid, luchtkwaliteit) Maliebaan Noord

Bij vrachtverkeer staat mijn huis (MB 123 bouwjaar 1880) al te trillen en kleppen de schuiframen in hun sponning. Garandeert de gemeente dat deze trillingen niet toenemen? Aanvaardt de gemeente de schade (waar ik mij serieus zorgen over maak) aan het huis en de fundering mocht die zich voordoen als gevolg van de nieuwe situatie in de komende jaren? De specifieke

Antwoord: Uit de meting van trillingen in de huidige situatie blijkt dat de normen voor schade over overlast nergens worden overschreden. Wij vinden het vervelend dat u desondanks nu hinder ondervindt. Inzet van de nieuwe inrichting is dat we, na de rioleringswerkzaamheden, de weg opnieuw gaan opbouwen (onderlaag, vlakke bovenlaag) waardoor er na de werkzaamheden

minder kans is op trillingen. Het autoverkeer gaat wel toenemen, toch zien we per saldo geen verslechtering van de situatie. Wij kunnen geen aansprakelijkheid aanvaarden voor schade veroorzaakt door trillingen.

2- Spoorwegovergang

Is in de verkeersstudie rekening gehouden met de spoorwegovergang aan de museumlaan? Ik lees daar niets over. Ik verwacht dat de file die zich 2 keer per uur op de ventweg vormt voor de bewoners en verkeersgebruikers voor veel overlast gaat zorgen.

Antwoord: in het voorstel blijft de spoorwegovergang bij de Museumlaan ongemoeid.

3-Gebruikers middenstrook

Wat betreft de inrichting van de middenstrook is het de bedoeling dat dit een parkachtige strook gaat worden. Aangezien de bestrating niet gewijzigd wordt is mijn verwachting echter dat dit een hoge-snelheidsfietspad gaat worden waar zich geen voetganger veilig op begeeft. Een geweldige verbetering voor de fietskoeriers maar dat is niet het doel van deze herinrichting, toch? Wat is de zienswijze van de gemeente op een veilige regulering van de verkeerstromen op de middenstrook? Tijdens de bewonersavond werd de situatie vergeleken met 'het lint in het maximapark', dat is toch een volledig andere situatie en daarom niet vergelijkbaar?

Antwoord: wij verwachten een toename van fietsers op de middenstrook. Brom-, snor- en speedfietsen zijn niet toegestaan. Wij verwachten een verdeling van gebruik over de dag, waarbij op sommige momenten de fietsers overheersen (spits, schoolverkeer) en op andere momenten de joggers en wandelaars (weekend). Zowel wandelaars als fietsers hebben op drukke momenten gelegenheid om parallelle routes te gebruiken. Dat onderdeel is inderdaad anders dan het Lint. Verder vinden wij het voorstel voor de middenbaan vergelijkbaar met het Lint als vrijliggende voorziening voor fietsers en voetgangers.

4-Hondenuitlaatstrook

De Maliebaan is nu hondenuitlaatstrook waar ik, en vele hondenbezitters uit Utrecht-Oost met mij, graag gebruik van maken. Het is prachtig om over de Maliebaan richting het Lepelenburg en de Singel te wandelen. In de plannen lees ik niet of de hondenuitlaatstrook in de toekomst gehandhaafd blijft dus ik verwacht dat dit het geval is. Ik zou hier graag duidelijkheid over krijgen..

Antwoord: deze blijft behouden. Dat nemen we mee in de verdere detaillering van het ontwerp.

5-Wat is het doel van de stichting i.o?

Rondom de Maliebaan is er reeds een vereniging van bewoners (BBMO) én daarnaast een vereniging van ondernemers (fluwelen handvat). Waarom is er niet met hen in overleg gegaan over de inrichting en eventuele financiering van aanpassingen aan de Maliebaan? De lantaarns die nu de Maliebaan verlichten en de AED's die in de verschillende panden bevinden zijn ooit gezamenlijk door het fluwelen handvat en de gemeente gerealiseerd. Dit prikkelt mijn achterdocht dat er deze stichting i.o. een gelegenheidsinitiatief is waarmee er Utrechtse bewoners-betrokkenheid gefingeerd wordt. Sorry maar dit komt op mij ongeloofwaardig over. Ik verneem graag de motivatie waarom er een aparte stichting opgericht gaat worden?

Antwoord: We hebben de afgelopen jaren veel en inhoudelijk contact gehad met zowel de BBMO als de ondernemersvereniging. In de loop van 2020 werden wij benaderd door een nieuw initiatief met als doel om middelen te verwerven voor een aanvulling op het ontwerp voor de Maliebaan. Ook zou deze nieuwe stichting een rol in het beheer kunnen spelen. Dat is een interessante beweging. Ook bij andere groengebieden in de gemeente hebben we contacten met stichtingen voor beheer. De stichting is een particulier initiatief waar wij als gemeente (passief) over geïnformeerd zijn, niet actief bij betrokken zijn. Wij kunnen u dan ook niet verder informeren over de motivatie of de huidige stand van de stichting.

Ten slotte sluit ik mij aan bij de reactie van de bewonersvereniging op het IPvE en vraag ik de gemeente zich te houden aan de in het verleden gedane toezeggingen. Met vriendelijke groet,

Respondent nr 154:

Reactie en antwoord:

Hierbij stuur ik u mijn reactie op het concept IPvE herinrichting Maliebaan.

Graag zou ik me willen aansluiten bij de reactie vanuit de vereniging BBMO op het concept plan. Waarbij de BBMO zich primair richt op de aandachtspunten verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit voor gebruikers en bewoners, leefbaarheid voor omwonenden en behoud van cultuurhistorische waarden. Tevens vraagt zij aandacht voor de in het verleden gemaakte afspraken waar de gemeente zich in het voorliggende IPvE niet aan lijkt te houden.

Antwoord dank voor uw reactie. We verwijzen u naar de reactie van gemeente op de brief van de BBMO.

Specifiek zou ik willen benadrukken dat het voorliggende plan onvoldoende maatregelen treft om de snelheid van het verkeer te beperken, verkeer te reduceren en toename van trillingen, geluid en fijnstof te mitigeren dit ondanks eerdere toezeggingen. De berekeningen zoals opgenomen in het concept zijn gedaan op gemiddelde voor de gehele Maliebaan, de berekeningen houden

geen rekening met de impact op Maliebaan Noord. De verkeersdruk zal hier verreweg het grootst zijn. De verwachting is dan ook dat de trillings-, fijnstof- en geluids-niveaus ver boven de gestelde norm zullen komen te liggen, waardoor schade van bewonersbelangen, gezondheid en huizen te verwachten is. Feit is dat de in het plan voorgestelde maatregelen niet toereikend zullen zijn voor deze kant van de Maliebaan. Tevens was er een integraal plan van aanpak inclusief aansluiting Snellelaan beloofd, dit is zeer relevant om voorliggende plan en impact op Maliebaan Noord te kunnen beoordelen.

Antwoord: de berekeningen betreft geluid en trillingen zijn gedaan voor de ventwegen afzonderlijk. We hebben door ingenieursbureau M+P metingen laten uitvoeren met betrekking tot geluid en trillingen op de Maliebaan. Uit de metingen is gebleken dat de kans op schade aan gebouwen zeer klein is, hierbij is ook rekening gehouden met historische panden, zoals rijksmonumenten. Na de herinrichting zal de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. M+P concludeert dat het ook in die situatie niet de verwachting is dat de kans op schade aan gebouwen aan de Maliebaan zal toenemen. Verwacht wordt dat er op 3 van de 4 ventwegen een afname van geluid waarneembaar zal zijn en dat op de ventweg noordoost de toename beperkt blijft tot onder de plandrempel van 1.5 dB. Bureau M+P geeft ons als aanbeveling mee om bij de herinrichting te zorgen voor een vlakke verharding. Dat zal voor zowel geluid als trillingen een positief effect hebben. Dit kan door de huidige klinkers, die er in slechte staat bij liggen, te vervangen door een nieuwe verharding met zo min mogelijk onvlakheden. Bij de herinrichting zal daar vanzelfsprekend aandacht voor zijn. De kans op beschadiging van de panden aan de Maliebaan en een geluidsniveau (ver) boven de gestelde normen na herinrichting achten wij zodoende erg klein. Ook raadt M+P aan waar mogelijk het vrachtverkeer over de ventwegen te verminderen. Dat laatste doen we door het invoeren van een afslagverbod voor vrachtverkeer langer dan 12 meter. De berekende luchtkwaliteit (fijnstof) ligt ver onder de huidige gemeentelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau, en hebben daarom als mogelijke toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. We constateren dat de huidige en voor de toekomst berekende luchtkwaliteit al dicht in de buurt van deze toekomstige (strengere) normen ligt.

In onze visie wordt de hele Maliebaan ingericht, inclusief een aansluiting op de rotonde bij de Snellenlaan. We maken een eenvoudige, functionele aansluiting op deze rotonde. West 8 ziet de aansluiting met de Snellenlaan in de toekomst als een markante 'kop', entree naar de Maliebaan. Voor het voorstel dat West 8 doet voor de inrichting hebben we momenteel geen budget.

Ik hoop dat u in gesprek gaat en blijft met de BBMO als de belangrijkste vertegenwoordiging van de bewoners, en hun de reacties serieus meeweegt.

(Begrijp ik goed dat er een stichting wordt opgericht die als klankbord gebruikt gaat worden voor de inrichting van de Maliebaan? Ik zou graag details en informatie ontvangen over het doel van de stichting Maliebaan i.o? Als dit het klankbord wordt voor de gemeente dan is het essentieel dat er een brede vertegenwoordiging is vanuit de bewoners (van zowel Maliebaan Zuid en Noord) en er een doel is dat door een brede groep bewoners / leden BBMO en belanghebbenden wordt gedragen. Voor als nog is dat niet zo en is de BBMO de vertegenwoordiging van de bewoners en daarmee een zeer belangrijke gesprekspartner.)

Antwoord: Wij blijven graag in gesprek met de BBMO en wegen hun mening serieus mee. Zij zijn en blijven een belangrijke gesprekspartner. We hebben de afgelopen jaren veel en inhoudelijk contact gehad met zowel de BBMO, de ondernemersvereniging, het Spoorwegmuseum, de Fietzersbond en andere betrokken partijen. In de loop van 2020 werden wij benaderd door een nieuw initiatief met als doel om middelen te verwerven voor een aanvulling op het ontwerp voor de Maliebaan. Ook zou deze nieuwe stichting een rol in het beheer kunnen spelen. Dat is een interessante beweging. Ook bij andere groengebieden in de gemeente hebben we contacten met stichtingen voor beheer. De stichting is een particulier initiatief waar wij als gemeente (passief) over geïnformeerd zijn, niet actief bij betrokken zijn. Wij hebben geen voornemen om de stichting in oprichting te gebruiken als klankbordgroep. Deze stichting is een van de partijen waarmee er contact is over de herinrichting van de Maliebaan.

Ps. Tevens is er eerder toegezegd dat er geen bus lijndiensten over de ventwegen zullen gaan, kunt u dit ook expliciet benoemen in het definitieve plan? (zoals u dit ook doet tav het ontmoedigen van vrachtverkeer van >12m afslaand van en naar de parallel wegen?)

Er zijn geen plannen om de route van de lijndiensten over de ventwegen te realiseren. Om vrachtverkeer te ontmoedigen worden afslagverboden ingevoerd op de kruising voor groot vrachtverkeer.

Respondent nr 155:

Reactie:

Het afgelopen jaar heb ik jullie veel analyses, kritiek en opbouwende suggesties gestuurd, in de hoop het plan niet alleen functioneel beter te maken, maar ook beter verteerbaar voor de gebruikers van de Maliebaan, en met meer oog voor de unieke historische waarden van het gebied. Als architect/bouwkundig ingenieur weet ik daar iets over! Zoals je je kunt voorstellen is daar hééél veel tijd in gaan zitten. Het was daarom nogal teleurstellend om te zien dat er niet één suggestie haar weg naar jullie ontwerp gevonden heeft.

Ook is het jammer dat er bijna nooit een gedegen schriftelijke reactie is geweest op mijn stukken, zelfs niet toen jullie het tweekolommen stuk hebben gemaakt. Ik begrijp jullie inspraakproces niet zo, zoals bijvoorbeeld jullie stelselmatige weigering om de klankbordgroep bijeen te roepen. Informatieavonden zijn geen inspraak, en het is onduidelijk of er iets gedaan is met wat er op die avonden gezegd is door de diverse gremia. Notulen zijn er in ieder geval niet van gemaakt. Tot slot hebben jullie de reactietijd op het IPvE midden in de eerste vakantie na een jaar van lockdown gepland, dat is een goede manier om reacties te beperken, maar is dat wenselijk in een democratie?

Mijn analyses, kritiek en opbouwende suggesties hebben jullie al, en ik breng ze hierbij dan nogmaals in als reactie op de IPvE, samen met bijgesloten opmerkingen direct in het IPvE document. Graag ontvang ik ditmaal wel een schriftelijke reactie op de punten die ik gemaakt heb.

In de loop van het jaar heb ik een aantal ideeën ontwikkeld, mede geïnspireerd op het werk van West8, waarin de ambities van de gemeente, het raadsbesluit, de geschiedenis van de Maliebaan, de uitkomst van verschillende studies en de wensen van de buurt samenkomen in een oplossing die dicht bij het ideaal komt. Mijn voorstel aan de gemeente is om het IPvE aan te passen op de volgende punten (zie bijgesloten tekening):

- het in ere herstellen van het oudste fietspad van Nederland (en een zelfde fietspad aan de overkant)
- de centrale as te reserveren voor wandelaars en spelende kinderen
- de onverharde wandelpaden te behouden (die zijn trouwens deel van het beschermd stadsgezicht)
- het aantal doorsteken onveranderd te laten, en deels onverhard te laten. Alleen het deel tussen de fietspaden en de ventwegen hoeft verhard.
- de stoepen van Zocher niet te versmallen. De besparing gebruiken om de aansluiting bij de Snellelaan nu aan te pakken,
- alle 357 parkeerplaatsen te behouden zoals door de gemeente aan de buurt beloofd is en door Lot van Hooijdonk aan de raad bevestigd is. Mijn tekeningen tonen dat dit mogelijk is. Zo nodig kan de parkeerhoek 50 of 55 graden worden. Bij een parkeerhoek van 55 graden passen er zelfs 412 auto's, dus 357 is makkelijk te doen. De ruimte van de "overgebleven" 55 parkeerplaatsen kan gebruikt worden om het groen bij de doorsteken te verbreden (= 10,5 m extra groen per doorsteek)
- het kruispunt smal te houden zodat het historische bomenn raster daar in ere hersteld kan worden, met behoud van de eilandfunctie om in twee keer over te kunnen steken. Aan de koppen is het eiland 5 m breed als opstelruimte voor kruisende voertuigen (net zoveel als in het plan van de gemeente). In de tekening is het eiland 3 m breed in het midden, kan evt. wat breder gemaakt worden.
- voetgangers tussen de Reiger- en Nachtegaalstraat niet om te laten lopen
- de beëindiging van de Maliebaan aan de noord-oost zijde te herstellen zoals die oorspronkelijk was door de bomenrijen door te laten lopen tot aan de spoorlijn, en die lelijke symmetrische oplossing met spuitende fontein weg te laten. Zo'n formele oplossing past helemaal niet in Utrecht en ook niet in de geschiedenis van de Maliebaan. In plaats van een fontein doe bijvoorbeeld iets met een poort zoals die ooit aan het eind van het malieveld stond. Deze beëindiging resulteert in 16 extra bomen. In totaal levert dit plan 40 nieuwe bomen op.
- concrete verkeersaanpassingen om de Maliebaan heen te maken zodat het aantal voertuigen op de ventwegen daadwerkelijk vermindert tot de aantallen die jullie de buurt voorspiegelen, en liever nog minder. Bijvoorbeeld door het kruispunt tussen de Museumlaan en de Prinsessenlaan aan te passen zodat het verkeer via de Prinsessenlaan wordt geleid
- de wachttijd bij het Maliebaan kruispunt te beperken tot maximaal 90 seconden tijdens de spits. Als dat laatste niet gehaald wordt moeten er tijdens de spits stoplichten komen.
- elektrische laadpalen langs de hele Maliebaan te plannen en organiseren dat fiber aangelegd wordt (werk met werk)

Deze ideeën stroken geheel met het besluit van de raad en zijn m.i. een evolutionaire verbetering t.o.v. het voorgestelde plan.

Zoals ik vaak eerder gezegd heb werk ik graag met jullie mee aan een functionele en historisch mooie oplossing!

Met vriendelijke groet,

PS - het zal je misschien niet opgevallen zijn, maar de plattegrond van het plan dat jullie voorstellen is letterlijk een erecte penis: het ovale Malieblad is de teelbal, de Maliebaan is de schacht met een penisring bij het kruispunt, en het oostelijke symmetrische einde is de eikel, nog eens versterkt door een spuitende fontein. Dit geheel staat onder een hoek van 45 graden en zal in de toekomst op elke kaart van de stad staan. Wil de gemeente dat?

In deze en volgende emails zitten deze bijlagen, die vormen een integraal deel van deze reactie. Deze zijn ook te downloaden via deze link: <https://www.dropbox.com/t/WisJn28ExoHrFONq>

Antwoord:

Zeer dank voor al je uitgebreide en doordachte reacties die je ons het afgelopen jaar voor de Maliebaan hebt meegegeven. Je hebt er veel tijd en liefde in gestoken, waarvoor dank. In deze brief een reactie op het voorstel dat je doet voor het IPvE. Maar eerst enkele algemene opmerkingen.

Het proces in het afgelopen jaar was voor ons een zoektocht naar invulling van het IPvE. We hebben ons laten voeden en inspireren op alle bijeenkomsten met de buurt. Ook jouw suggesties gaandeweg hebben ons aan het denken gezet en ons op weg geholpen. En soms ook bevestigd in een lijn die we wel of niet redelijk of realistisch vonden. In zo'n zoektocht past het niet om alle reacties en bijdragen op een schaalte te wegen en van een degelijk antwoord te voorzien. We wilden ruimte houden om te bewegen en te (her-)overwegen. We hebben in de projectgroep zeker naar jouw ideeën gekeken, en die meegenomen als onderdeel van een grotere afweging. Onze projectgroep was breed, met stedenbouwkundigen, landschapsonwerpers, erfgoed en cultuurhistorie, verkeerskundigen en verkeersontwerpers. En daar waar nodig hebben we externe expertise ingehuurd.

Het afgelopen jaar was een proces van zoeken en delen. We hebben avonden georganiseerd, die helaas door de digitale invulling niet zo van de grond kwamen als we hadden gewild. We hebben telkens geprobeerd in kleinere groepen (digitaal) door te praten om meer ruimte te geven om te vragen en te reageren. We hebben altijd aangegeven dat het geen formele avonden waren, maar momenten om de voortgang te delen en mee te denken. We hebben ook regelmatig, als daar aanleiding voor was, separate bijeenkomsten gehouden, bijvoorbeeld om met RHDHV, met jou en de BBMO in gesprek te gaan over de verkeerssimulatie en de uitgangspunten. Daar hebben we ook uitgebreid contact over gehad, helaas zonder een gedeeld beeld over de berekeningen en uitkomsten.

Wat je voorstellen voor het IPvE betreft:

1. We behouden het pad dat destijds als oudste fietspad van Nederland is aangelegd, maar niet als fietspad. Dat pad voldoet niet aan de eisen (breedte, aansluitingen) die we tegenwoordig aan fietspaden stellen. Als we van dit pad een volwaardig fietspad zouden maken, gaat dit ten koste van de wortels van de historische bomenrijen. We bieden met de middenbaan voldoende ruimte voor fietsers. De halfverharde wandelpaden behouden we als wandelpaden, met een verwijzing naar de geschiedenis.
2. Conform het raadsbesluit maken we van de middenbaan een promenade voor wandelaars en fietsers. Daar ontstaat ruimte voor wandelaars en spelende kinderen, in samen-gebruik met andere langzaam-verkeerdeelnemers. We verwachten op verschillende delen van de dag een ander accent in gebruik: het fietsverkeer zal voornamelijk in de spits de boventoon voeren, het flaneren van wandelaars en spelen van kinderen zal vooral buiten de spits gebeuren. Voor zowel fietsers als wandelaars zijn er alternatieve routes als daar op enig moment behoefte aan is.
3. Mede op basis van jouw reactie hebben we na heroverweging het aantal doorsteken noord met een beetje verminderd ten opzichte van het concept-IPvE. We laten het aantal doorsteken op de zuidelijke Maliebaan gelijk (3). Op de noordelijke Maliebaan breiden we dat uit van nu 5 naar straks 7 om een betere spreiding te krijgen. In het concept-IPvE hadden we voor noord 8 doorsteken voorgesteld. De spreiding tussen de doorsteken is belangrijk voor enerzijds de toegang naar de ventwegen, en anderzijds voor de versmalling die op de ventwegen gerealiseerd wordt bij de toegang naar de doorsteken. In de volgende fase gaan we uitwerken hoe de verharding van de doorsteken wordt.
4. Hier is sprake van een misverstand: de stoepen zijn niet een ontwerp 'van Zocher'. Zocher adviseerde het stadsbestuur destijds om, met het toenemen van bebouwing rond de Maliebaan, de buitenste rij bomen te kappen en de (toen nog zand-)weg te voorzien van een trottoir langs de panden. Het stadsbestuur heeft vervolgens inderdaad een trottoir aangelegd. Die blijft, en wordt slechts gedeeltelijk (delen oost) en slechts beperkt versmald (5 tot 20 cm), waarbij overal de maat van 2,5m breed bij uitstekende erkers en 3,5m breed op de rest van de lengte blijft.
5. De herinrichting van de kruising en het realiseren van de 'entrees' naar de doorsteken (als middel ter versmalling) betekenen dat langs de ventwegen enkele parkeerplaatsen komen te vervallen. Op basis van de reacties op het concept-IPvE willen we dat (gedeeltelijk) compenseren. Dat vinden we langs de noordkant van de oostelijke ventweg. Het aantal parkeerplaatsen neemt daardoor per saldo af van ca 350 naar ca 332. We hebben jouw suggesties om de hoek van indraaien van de parkeerplaatsen te veranderen bekeken. We vinden dat niet verstandig, omdat we met een grotere hoek ook meer ruimte nodig is om te kunnen in- en uitdraaien bij het parkeren. Dat betekent dat de ventweg minder versmald kan worden. We hechten vanuit snelheids- en verkeersveiligheidsoverwegingen sterk aan een smalle ventweg. Dus we nemen jouw suggestie niet over.
6. De kruising wordt zo breed als nodig is om in twee keer te kunnen oversteken, zoals Goudappel Coffeng destijds bij de verkeersanalyses had aangegeven. Daardoor ontstaat een middeneiland waardoor we bomen kunnen toevoegen. Deze bomen staan vrijwel in het historische patroon; de zichtlijnen over de lengte van de Maliebaan worden zo aangeheeld met bomen. In de volgende fase gaan we de maatvoering in afweging tussen veiligheid, functionaliteit, cultuurhistorie en groen nader optimaliseren. Daarbij houden we, net als jij, vast aan het uitgangspunt 'in twee keer kunnen oversteken'.
7. We hebben, mede op basis van jouw reactie, nogmaals beoordeeld of we het voetpad direct langs de kruising kunnen leggen. Dat doen we uiteindelijk niet, om 2 redenen.
 - > als we het voetpad direct naast de kruising leggen, moeten we verharding aanbrengen tussen de (bestaande) bomen. Dat doen we liever niet, ter bescherming van de bomen en de wortels.
 - > een voetpad direct naar de kruising zou betekenen dat voetgangers tussen de bomenrij langs de kruising moeten 'slingeren'. Dat heeft niet onze voorkeur.

We houden dus, ook na nieuwe beoordeling, vast aan het voorstel om het voetpad op beperkte afstand van de kruising te leggen. Dat is op een afstand van aan de ene kant 2,5m en aan de andere kant 5,5m van de verharding van de kruising. Dat betekent 5 tot 11 m omlopen via een pad tussen de bomen. Dat vinden we op een oversteek van ca 70m een acceptabele invulling.

8. We nemen in het IPvE geen voorstel op voor aanpassing van de rotonde bij de Snellenlaan. Het budget is daarvoor ontoereikend. We maken voor nu een eenvoudige aansluiting van de 'nieuwe' Maliebaan op de bestaande rotonde. Op het moment dat er zicht is op budget, gaan we een plan uitwerken. West 8 heeft een suggestie gedaan die ons aanspreekt, maar die ook nog uitwerking vraagt. Ook de fietsersbond heeft ons een idee aan de hand gedaan. En jij ook, waarvoor dank. Als we dit oppakken zullen we die ideeën beoordelen en omzetten in een voorstel. Voorlopig laten we het dus bij een eenvoudige aansluiting van nieuw op bestaand.
9. De komende jaren wordt op meer plekken in Utrecht Oost gewerkt aan een inrichting voor 30km, meer ruimte voor langzaam verkeer en ontmoedigen 'gebiedsvreemd' autoverkeer. De Biltstraat wordt 30km, net als de Museum- en Prinsesselaan. De planning daarvan is nog onbekend. Bij de uitwerking van die plannen zal ook gekeken worden naar de wegenstructuur. Inzet is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. In het recent vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 is de lijn om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen en in de binnenstad en direct daaraan grenzende zones de focus op autoverkeer te verminderen. Op een locatie als de Maliebaan willen we het accent verschuiven van verkeersruimte naar verblijfsruimte.
10. Zoals je in het rapport van RHDHV hebt gezien, en zoals RHDHV ook in een apart gesprek met jou heeft toegelicht, wordt de gemiddelde rij- en oversteektijd over de kruising voor vrijwel alle stromen beduidend korter in de nieuwe situatie. De enige stroom die een langere rij- en oversteektijd kan krijgen, is de noord-zuid-stroom. Hier kan de gemiddelde rij- en oversteektijd in de spits oplopen tot ca 2 minuten. Dat kan dan in uitzonderingssituaties incidenteel nog langer worden. Dat vinden we voor een dergelijke locatie, waar we doorgaand verkeer willen ontmoedigen, in de spits niet onacceptabel. Zoals je ook gelezen hebt zullen we een jaar na realisatie monitoren, en als er aanleiding is zullen we dan maatregelen overwegen.
11. In de volgende fase gaan we het ontwerp uitbreiden met laadpalen, vuilcontainers, watertappunten, fietsenrekken etc.

Dank voor je inbreng, het helpt ons zeker, ook al herken je dat wellicht niet direct.

PS: je PS laat ik aan jou, ieder zijn eigen associaties.

Respondent nr 156:

Reactie en antwoord:

L.S.,

Op de valreep wil ik toch reageren op het IpvE betreffende de herinrichting van de Maliebaan. Ik ondersteun volledig alle op- en aanmerkingen van de BBMO betreffende dit IpvE.

Reactie: we verwijzen u naar de inzending van de BBMO en de reactie daarop van gemeente, te vinden onder reclamant 144.

Initieel had ik mij voorgenomen niet te reageren op het IpvE daar in de achterliggende jaren is gebleken dat de gemeente Utrecht elke inbreng van bewoners, bedrijven en winkeliers welke niet past in het plan van de gemeente volledig negeert. Schrijnend voorbeeld van deze laakbare handelswijze is het gegeven dat de gemeente een stichting in oprichting, dus niet bestaand, welke drie personen vertegenwoordigd, als een representatieve gesprekspartner positioneert en de vertegenwoordigende gremia van bewoners, winkeliers en bedrijven geen enkele status geeft. Zij worden niet gehoord.

Reactie: Vervelend dat u dit zo ervaart, wij hebben hiervan een ander beeld. De stichting in oprichting is een van de gesprekspartners, naast vele andere partijen zoals de BBMO, Fietsersbond, voetgangersvereniging, Spoorwegmuseum, ondernemersvereniging et cetera. In de loop van 2020 heeft de stichting in oprichting zich gemeld bij de gemeente. De stichting is een particulier initiatief waar wij als gemeente (passief) over geïnformeerd zijn, niet actief bij betrokken zijn.

Het baart mij als Utrechter grote zorgen dat het door cultuur barbarisme gekenmerkte beleid van de Utrechtse bestuurders (dempen singles, slopen van prachtige panden en laboratoria aan de Catharijnesingel, het slopen van een uniek Jugendstil gebouw aan het Leidseveer, het realiseren van een betonnen kolos, de Neudeflat, midden in het historisch centrum van Utrecht, en deze misplaatste betonnen erectie tot afschuw van velen tot monument te verheffen) wordt voort gezet middels het aantasten van de prachtige Maliebaan door het laten verdwijnen van paden, het maken van een onnodige ovonde en onnodige dwarsverbindingen, welke aanpassingen de zichtlijnen van de Maliebaan verstoren. Gemeenteraad van Utrecht, als u instemt met dit IpvE bent u verantwoordelijk voor de zoveelste cultuur historische blunder in deze stad. Een plan dat veel geld gaat kosten, geen enkele oplossing biedt voor een niet bestaand probleem, het verblijf klimaat

op de ventwegen voor bewoners fietsers en wandelaars ernstig aantastdoor toename van fijnstof, trillingen en geluidsoverlast. Een plan waarvan de consequenties betreffende verkeersveiligheid en kwaliteit van verblijven haaks staan op het door de centrale overheid gepropageerde beleid. Kortom, dit plan dient regelrecht in de vuilnisbak te verdwijnen.

Met vriendelijke groet,

Respondent nr 157:
Reactie en antwoord:

Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) behelst een concept-plan voor de herinrichting van de Maliebaan tot een promenade voor voetgangers en fietsers, waartoe de gemeente-raad in december 2019 in een principebesluit helaas heeft besloten. Hierbij wordt de middenbaan autovrij gemaakt en tot de bedoelde promenade omgetoverd, wordt al het doorgaande verkeer (gemengd met het lokale verkeer) via de ventwegen geleid, en wordt de kruising zonder VRI uitgevoerd.

Hoewel dit (althans voor het moment) een gepasseerd station is, kunnen wij niet nalaten toch nog een keer te wijzen op het onzes inziens veel realistischer plan dat in 2019 vanuit de BBMO en omwonenden als een soort compromis is gepresenteerd, en dat door een wel zeer ruime meerderheid van de omwonenden werd onderschreven (het zogenoemde plan B). Dit plan houdt het doorgaande verkeer van de ventwegen weg, impliceert tegelijkertijd dat het doorgaande verkeer op de middenbaan een rustiger karakter krijgt, en sluit qua inrichting uitstekend aan op de weginrichting op de singels.

Voor zover wij hebben begrepen zal in verband met financiële beperkingen de herinrichting van de middenbaan beperkt blijven tot het afsluiten van de middenbaan voor autoverkeer, en zal het asfalt vooralsnog blijven liggen, ook al wordt op sommige punten voorgesteld dat de middenbaan een park wordt. Op zich is dat eigenlijk wel goed. Als men er dan na een aantal jaren achter komt dat de herinrichting van middenbaan en kruising toch niet zo'n goed idee was, wat niet onwaarschijnlijk is, dan is een terugkeer naar de huidige situatie een stuk eenvoudiger. Maar afgezien daarvan is het natuurlijk een wassen neus dat de Maliebaan als geheel door de afsluiting van de middenbaan voor autoverkeer ineens een wandel- en fiets-promenade zou worden. De Maliebaan is immers al lang een wandel- en fietspromenade bij uitstek.

Antwoord: de keuzes met betrekking tot materiaalgebruik en dergelijke zijn nog niet gemaakt, dat wordt verder uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp en ten slotte in het Definitief Ontwerp. We zijn van plan om het asfalt inderdaad te laten liggen op de middenbaan, maar te voorzien van een nieuwe toplaag en in een kleur die past bij de sfeer van de Maliebaan. Het huidige grijze asfalt zal zodoende verdwijnen.

De Maliebaan is gezegend met maar liefst vier parallelle paden, waarvan drie thans de status wandelpad hebben, en één de status fietspad annex wandelpad. Het is zeer de vraag waar de aantallen wandelaars en fietsers vandaan moeten komen die wellicht de inrichting van de middenbaan als additionele wandel- en fietspromenade zouden rechtvaardigen. Voor wandelaars en fietsers is thans meer dan genoeg ruimte voorhanden op de paden. Er wordt al jaren geschermd met de term Herenroute voor fietsers, maar vooralsnog lijken fietsers in het geheel niet geneigd dit concept te omarmen. Dat zal door herinrichting beslist niet veranderen. Die fietsers kunnen immers nu al over de ventwegen en het fietspad, maar ook dat gebeurt niet in groten getale. Het fietspad ligt aan de westzijde, maar heel eenvoudig zou ook één van de wandelpaden aan de oostzijde tot fietspad omgetoverd kunnen worden.

Antwoord: De Maliebaan nodigt in de huidige situatie niet uit tot fietsen, het is, los van het uitzicht, niet comfortabel fietsen op de ventwegen. Wij verwachten dat na herinrichting het aantal fietsers over de Maliebaan toeneemt en dat de Herenroute, vooral in de toekomst, goed gebruikt gaat worden en een goede alternatieve route is voor de hoofdroute tussen Utrecht CS en USP. Modellen laten zien dat het fietsgebruik in Utrecht de komende jaren sterk zal toenemen, daarop probeert de gemeente nu te anticiperen. Dat doen we door het aanbieden van alternatieven voor de huidige (over)volle fietsroutes, de Herenroute is er daar een van. De halfverharde paden zijn niet geschikt voor de fiets, ze zijn te smal voor de huidige eisen en normen voor een fietspad. Indien we de halfverharde paden inrichten tot een hedendaags fietspad, dan gaat dat ten koste van de bomenrijen. Voor ons is dat geen optie.

Dat de voorgenomen inrichting van de kruising zonder VRI op bepaalde momenten tot chaos en opstopping zal leiden is evident. Daarvoor is geen uitgebreid verkeerskundig onderzoek nodig, met enig (gezond) verstand van zaken is dat volkomen duidelijk.

Antwoord: wij hebben voor de haalbaarheid van een kruising zonder VRI onderzoek laten uitvoeren door ingenieursbureau RHDHV. De conclusie daaruit is dat de voorgestelde oplossing de

verkeersstroom goed aankan en zelfs in verreweg de meeste gevallen van de dag een verbetering laat zien ten opzichte van de huidige situatie. Er zal op momenten in de spits een wachtrij kunnen ontstaan, maar chaos en opstoppen liggen niet in de lijn der verwachting.

Een belangrijk punt is ook dat de Maliebaan niet zo heel lang geleden (wij vermoeden zo'n 10 à 15 jaar geleden) al eens uitgebreid op de schop is geweest. Daarbij is toen onder meer de rijbaan versmald, om de bomen meer ruimte te geven, en is de afvoer van regenwater aan de zijden van het wegdek aanzienlijk verbeterd. Een nieuwe herinrichting van de middenbaan zou enerzijds kapitaalvernietiging betekenen, en anderzijds een enorme verspilling van overheidsgeld, omdat de voordelen niet evident zijn, en zeker niet opwegen tegen de nadelen. Hoewel die echte herinrichting in de zin van een park op de middenbaan er dus kennelijk voorlopig (en gelukkig) niet komt.

Uit het IPvE blijkt, voor zover wij kunnen zien, dat het de bedoeling is de twee binnenste paden, thans wandelpaden, op te heffen. Blijkens een bijgeleverde tekening zijn de resterende paden 3 m breed. Dat lijkt me iets te ruim bemeten. Ik vermoed dat het huidige fietspad zo'n 2,5 m breed is, en de wandelpaden hooguit 1,5 m. Er wordt dus zo'n 3 m padbreedte opgeofferd, en daarvoor komt 6.5 m middenbaan in de plaats. Dit geeft onzes inziens duidelijk de onzinnigheid van de plannen aan.

Een in dit kader eveneens naar voren gebracht argument is dat de opgeofferde paden gebruikt zullen worden voor vergroening. Hoe zo, vergroening? De Maliebaan is al uitermate groen. Natuurlijk is het mogelijk de verwijderde paden vol te planten met struiken. Maar evengoed kan tussen en ter weerszijden van de vier bestaande paden struikgewas geplaatst worden (dan wel een andere vorm van groen aangebracht worden). Daar is ruimte genoeg voor. Ons lijkt het onnodig, maar als het zo nodig moet, dan kan dat.

Antwoord: aan de breedte van de middenbaan en de breedte van de halfverharde paden wijzigen we niets. Voordeel van het gebruik van de 6,5 meter brede middenbaan is dat er straks gefietst kan worden, dat is momenteel alleen mogelijk op de ventwegen. In aantal mogelijkheden gaan ook de voetgangers er op vooruit. Bovendien is er een mogelijkheid groen toe te voegen door een van de halfverharde paden weg te halen. Wij denken dat dit wel zin heeft.

Er wordt in de plannen ook gerefereerd aan het verleden, toen de Maliebaan inderdaad een soort promenade zal zijn geweest (nadat het niet meer voor het balspel werd benut), en wellicht een meer parkachtig karakter had. Maar de tijden veranderen. Tegenwoordig zijn er auto's, en hoe graag sommigen dat ook zouden willen, die zijn niet weg te denken. Al dat autoverkeer door de ventwegen proppen en bij de kruising Nachtegaal/Reiger langdurig op een schier eindeloze stroom fietsers te laten wachten lijkt, kortom, en om het maar mild uit te drukken, niet een erg goed idee.

Antwoord: Inderdaad, de tijden veranderen. Dat is precies waarop we proberen te anticiperen met dit ontwerp. De gemeente heeft met het oog op de toekomst een plan gemaakt voor mobiliteit in Utrecht Oost en in de gehele stad. De Maliebaan ligt in een zone waarin de nadruk vooral ligt op voetganger en fiets. De rol van de auto is daarin kleiner, de Maliebaan willen we afwaarderen als doorgaande route.

Het is jammer dat de termijn voor het indienen van een zienswijze in de zomervakantie verstrijkt. Het ware goed als de termijn nog met enkele weken tot in september verlengd zou worden.

Antwoord: De reactietermijn was langer dan normaliter gangbaar, in combinatie met de vele buurtbijeenkomsten in het afgelopen was er voldoende gelegenheid om in gesprek te gaan en te reageren