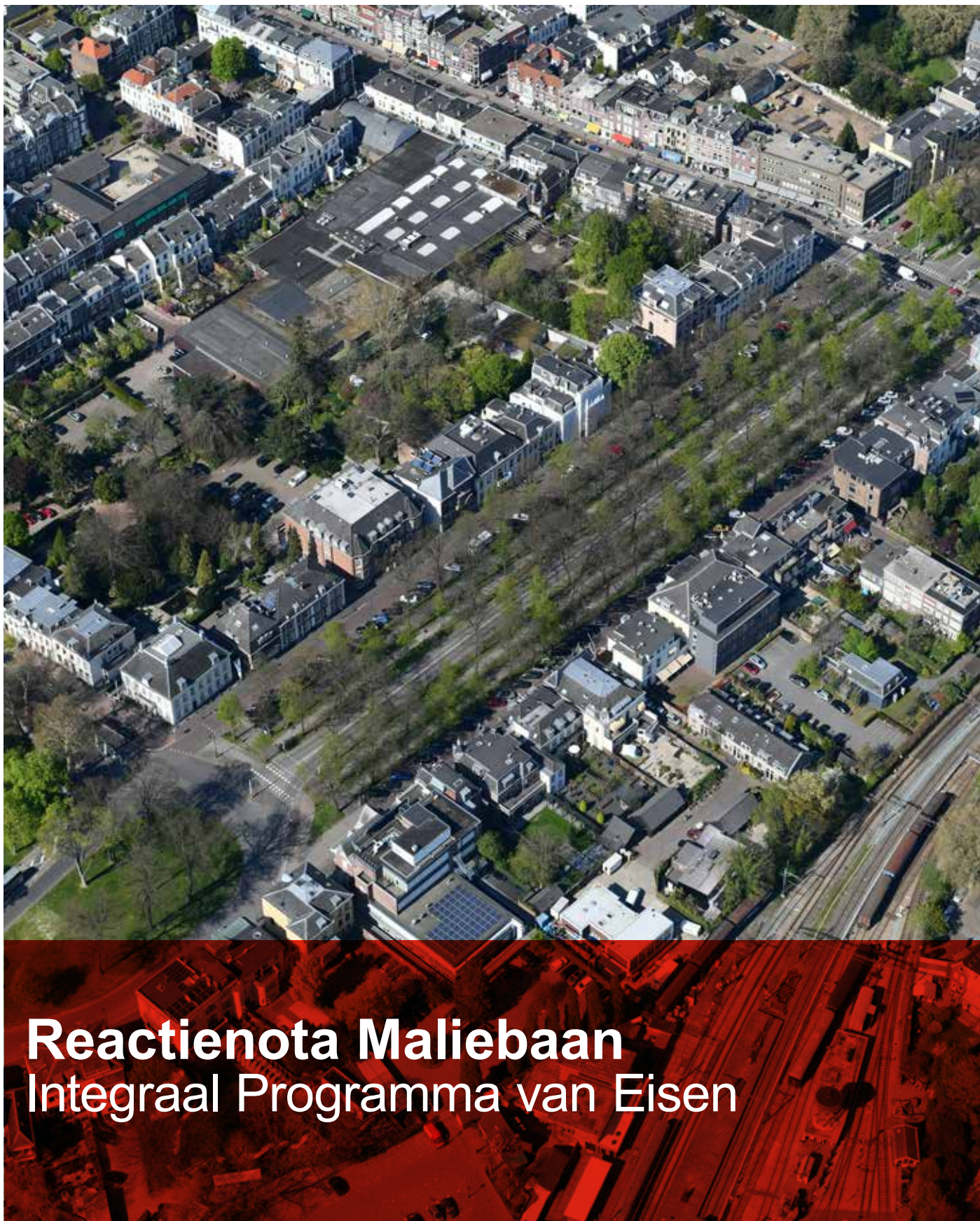




Reactienota Maliebaan

Integraal Programma van Eisen



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
maliebaan

Colofon

Projectgroep

Bouke Bruseker, Ine Esselink, Frank van Gennip,
Dirk-Jan Hoekstra, Nely van der Meer, Dominic
Meesters, Bettina van Santen, Pim Vervuren, Rosanne
Weijers, Karlijn de Wit

Projectmanagement

Marieke FLeer

Opdrachtgever

Richard Smit

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

Oktober 2021

Bestuurlijke besluitvorming

Vastgesteld door college

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Beantwoording reacties	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Doel van de herinrichting	5
2.3 Historisch kader	5
2.4 Verkeer	6
2.5 Ventwegen	6
2.6 Kruising	7
2.7 Middenbaan	8
2.8 Aansluiting op Malieblad	9
2.9 Aansluiting op Snellenlaan	9
Hoofdstuk 3 Overzicht van aanpassingen	13

Hoofdstuk 1 Inleiding

Op 19 december 2019 heeft de gemeenteraad een principebesluit genomen voor de Maliebaan: de middenbaan wordt een autovrije promenade voor voetgangers en fietsers, de ventwegen worden beter ingericht als 30-km-zone en de kruising geeft prioriteit aan fietsers en voetgangers en wordt zonder verkeerslichten vormgegeven. In 2020 en 2021 is het principebesluit voor de Maliebaan uitgewerkt in een plan, we noemen dat ook wel een Integraal Programma van Eisen (IPvE). Dit plan wordt na vaststelling uitgewerkt in een ontwerp. We hebben het concept van het plan (concept-Integraal Programma van Eisen) opgesteld na veel bijeenkomsten met belanghebbenden en belangstellenden over onderdelen (bouwstenen) van het plan. Het concept-IPvE hebben we op 15 juni 2021 gepresenteerd, op 30 juni hebben we het plan toegelicht op een informatieavond. We hebben belanghebbenden en belangstellenden verzocht om op het concept-IPvE te reageren. De reactietijd was van 15 juni tot 16 augustus, vanwege de vakantie hebben we de periode verlengd. We hebben op de projectwebsite een reactieformulier geplaatst, om het makkelijk te maken om te reageren. Ook reacties per mail waren welkom.

In totaal hebben 162 mensen (of organisaties) gereageerd op het concept-IPvE: 134 via het reactieformulier en 28 via de mail. Van de 134 reacties die via het reactieformulier zijn ingediend, zijn er ca 45 voornamelijk positief, ca 60 voornamelijk negatief en ca 25 reacties bevatten vooral vragen of suggesties, of zijn te karakteriseren als: 'mooi, maar ik maak me zorgen om, en heb je wel gedacht aan ...'. De separate reacties via email zijn op een enkele uitzondering na negatief kritisch, met vragen om wijziging van de plannen. De teneur van de reacties loopt uiteen van 'goed plan, mooi' tot 'onnodig' en 'niet naar de buurt geluisterd', en van 'fijn en groen, en goed dat er wat gebeurt' tot 'verkeersonveilig' en 'leidt tot overlast voor bewoners en omgeving'.

In deze nota treft u een samenvatting van de reacties, van onze antwoorden en van de aanpassingen die we doorvoeren in het Integraal Programma van Eisen. Iedereen die gereageerd heeft, krijgt persoonlijk een bericht met antwoord op de ingediende reactie.

Hoofdstuk 2 Beantwoording reacties

2.1 Algemeen

De reacties worden per onderwerp besproken, op volgorde van het Integraal Programma van Eisen. We geven per onderwerp een samenvatting van de reacties en van onze antwoorden daarop. Als bijlage bij deze reactienota hoort een zogenaamd 'twekolommenstuk', waarin we alle reacties van een antwoord voorzien of verwijzen naar de bijbehorende paragraaf in de reactienota.

2.2 Doel van de herinrichting

Een greep uit de opmerkingen:

- Het raadsbesluit wordt niet goed uitgevoerd.
- De Herenroute wordt niet verbeterd.
- Onnodige ingreep. Hou het zo, het gaat toch goed.
- Het historisch karakter wordt niet goed behouden of zelfs aangetast.
- Goed dat de Maliebaan in oude luister wordt hersteld.
- Goed dat de focus op voetganger en fietser komt; de fiets verdient meer ruimte.
- Goed dat er meer ruimte is voor groen.

Antwoord:

Het raadsbesluit vraagt om uitwerking van 3 punten: kruising, middenbaan en ventwegen. De uitwerking is in dit plan toegelicht, waarbij we de consequenties hebben aangegeven. We versterken het historisch karakter met oog voor het tegenwoordige gebruik. We zorgen ervoor dat het fietsnetwerk wordt uitgebreid, de Herenroute beter gevonden en makkelijker gebruikt kan worden (met name vanaf de Burgemeester Reigerstraat linksaf). De uitwerking geeft invulling aan het raadsbesluit en aan de ambitie voor de stad in de komende jaren: meer ruimte voor langzaam verkeer en voor groen. Het is voor de huidige situatie van belang om de groei van het fietsverkeer goed te verwerken, en zeker voor de komende jaren waarin we zien dat het fietsverkeer blijft groeien.

2.3 Historisch kader

Hoofddlijn van de opmerkingen:

- Goed om het historisch karakter te versterken, maar kies een periode/referentiekader. Sluit dan aan bij het Malieblad en de ontwerputgangspunten van Zocher.
- Te veel doorsteken schaden de rechte zichtlijnen; doe minder doorsteken.
- Malieblad is beschermd stadsgezicht, hou daar rekening mee.

Antwoord:

De Maliebaan is bijna 400 jaar oud en heeft veel periodes meegemaakt. De Maliebaan bestond al 2 eeuwen voordat Zocher een (beperkt) advies over de inrichting van de trottoirs van de Maliebaan deed. In tegenstelling tot het Malieblad is de Maliebaan geen rijksmonument. Het Malieblad is onderdeel van het Zocherplantsoen, de Maliebaan is dat niet. In 2013 is de Maliebaan aangewezen als Rijks Beschermd Stadsgezicht. De in het bestemmingsplan vastgelegde cultuurhistorische waarden zijn de driedubbele bomenrij en het monumentale groene laankarakter van de Maliebaan, inclusief de groene aansluitingen (Malieblad en Hogeland/ Oorsprongpark). Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen moet aan weerszijden worden behouden en het aantal parkeervakken mag niet worden uitgebreid. De essentie is hierbij dat paden tussen de bomen halfverhard zijn, de bescherming betreft niet het aantal paden.

Aanpassing:

We zullen de doorsteken aan de zijde van de middenbaan 'rustig' inrichten zodat ze niet gezien worden als aantasting van de rechte lijnen. Bovendien zullen we het aantal doorsteken aan de noordzijde terugbrengen van 8 naar 7. We behouden het profiel met bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en ventwegen aan weerszijden.

2.4 Verkeer

- Sommigen vinden de berekende afname van autoverkeer niet realistisch.
- Een deel pleit voor behoud van de middenbaan voor doorgaand autoverkeer. We horen zorgen over de doorstroming van autoverkeer op de ventwegen en kruising.
- Bewoners van de Wolter Heukelslaan zijn bang dat hun straat als sluiproute gebruikt wordt als de Maliebaan wordt heringericht.

Antwoord

De komende jaren werken we verder aan het invoeren van 30km-regime in heel Utrecht-Oost, van de Biltstraat tot het Ledig Erf. Dat betekent dat autoverkeer andere routes zal kiezen. Daardoor neemt het autoverkeer per saldo met ca 30% af, zo blijkt uit modelberekeningen. Ervaringen elders (bv Maliesingel/Tolsteegsingel) laten zien dat dat een realistische verwachting is. Sommige straten in de omgeving worden inderdaad drukker, maar die toename is beperkt en binnen de wegcapaciteit voor woonstraten.

We vinden de berekende verkeerscijfers betrouwbaar en goed onderbouwd. Onderbouwing staat in paragraaf 4.2 en in rapport RHDHV. We zien geen aanleiding voor fundamentele wijzigingen. We zien in actuele berekeningen bevestiging voor de afname van doorgaand autoverkeer bij inrichting tot 30-km-gebied. We zien uit de analyse van RHDHV dat het auto- en fietsverkeer bij vervallen van de verkeerslichten op de meeste momenten van de dag de kruising met minder wacht- en rijtijd kan passeren dan in de huidige situatie. Alleen in het drukste moment in de spits is er op de ventwegen kans op langere wachttijd dan de huidige situatie. Dat vinden we voor een stedelijke weg die geen doorstroom-functie heeft acceptabel.

Aanpassing:

We nemen een voorstel op voor versmallen van de inrit naar de Wolter Heukelslaan vanaf de Museumlaan, zodat duidelijk is dat dit geen doorgaande straat is en dus geen alternatief voor de Maliebaan.

2.5 Ventwegen

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema bij de reacties:

- Het is nu al druk op de ventwegen (bijvoorbeeld bij uitgaan school, ophalen dagverblijven). Straks komt er nog meer verkeer op de ventwegen.
- De stoepen worden smaller, dat is niet wenselijk.
- Er zijn onvoldoende maatregelen om de snelheid van het autoverkeer te remmen en verkeer te reduceren.
- Aansluitingen Korte Baanstraten veilig maken.
- Stoep wordt te veel gebruikt door busjes en bouwverkeer, dat wordt bij versmalling nog erger.
- Wat wordt er gedaan om geluid- en trillingsoverlast te verminderen?
- Fietzers rijden nu al over de stoep of tegen verkeer in. Gaan dat straks ook doen op een drukker weg; dat is onveilig.
- Hoe kom je veilig met de fiets van de middenbaan naar bestemming aan de Maliebaan? Haakse bochten in snelle stroom fietsers, dan moet je afstappen, dat is onveilig. En daarna moet je de drukke(re) ventweg oversteken naar je bestemming.

Antwoord:

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 rijnsnelheid 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.

De aansluitingen op de 1e en 2e Korte Baanstraat wordt als inritconstructie weergegeven. In de ontwerpfase gaan we dat detailleren, waarbij we uiteraard een verkeersveilig ontwerp zullen maken.

Ter hoogte van de school en de kinderdagverblijven zullen we een passende inrichting maken, met indien nodig attentie-verhogende elementen (bv de huidige rood-gele-paaltjes).

We gaan geen maatregelen nemen tegen laden en lossen op de stoep. Gebruik voor korte duur hoort bij een stedelijke omgeving.

We gaan, na de rioleringswerkzaamheden, de onderbouw van de ventwegen zodanig maken dat de belasting door trillingen en geluid verminderd wordt. Zie ook verderop, alinea Geluid en trillingen.

De middenbaan kan de aantallen fietsers en voetgangers goed verwerken; er blijft alle ruimte om de doorsteek naar de ventwegen te gebruiken. De doorsteek mondt uit in een versmalling van de ventweg, zodat je te voet en met de fiets (aan de hand) daar makkelijk kan oversteken naar de stoep.

Aanpassing:

We nemen in het IPvE een toelichting op over de breedte van de stoepen. De westelijke ventweg wordt niet versmald, de oostelijke ventweg kent een beperkte versmalling (ca 20cm). De stoep houdt overal een royale maat (minimaal 3,5m, ter plaatse van uitbouwen/erkers minimaal 2,5m breed).

2.6 Kruising

De reacties zijn samen te vatten als:

- Zorgen over lange wachtrijen en wachttijden voor autoverkeer op de ventwegen.
- Zorgen dat automobilisten lang moeten wachten en onveilig gedrag gaan vertonen. De wachttijd voor automobilisten op de ventwegen kan oplopen tot wel 5 minuten.
- De ambitie van de gemeente wordt niet gehaald vanwege te lange wachttijden en gevaarlijk gedrag.
- Zorgen over 'wangedrag' van fietsers als de verkeerslichten vervallen.
- Bij voorrang voor de fietsers geen gelegenheid om in te voegen in de drukke fietsstroom.
- Goed dat de veiligheid wordt vergroot, huidige VRI is schijnveilig.
- Voetpaden liggen niet direct naast de kruising, en zorgen zo voor te lange looproutes (omlopen).
- Bomen op het middeneiland verslechteren het zicht.
- Zichtlijn oost-west wordt doorbroken. Dat is slecht voor de middenstand, want de winkelstraat is niet meer intact.

Antwoord:

De zorgen over de wachtrijen en wachttijden delen we niet. De huidige verkeersregeling heeft voor vrijwel alle stromen nu een vertragend effect, is niet altijd verkeersveilig en logisch, en veel fietsers rijden door rood. In de nieuwe situatie neemt de reistijd buiten de spits sterk af voor al het verkeer in alle richtingen. Dit geldt zowel voor voetgangers, fietsers, auto's, vrachtauto's als voor bussen. Ook in de spits neemt de reistijd over de kruising sterk af op de meeste verbindingen. Uitzondering daarop is de route Maliebaan ventweg Noord/Zuid en Zuid/Noord in de avondspits. Doordat verkeer niet netjes gespreid aankomt kunnen er zich in de avondspits inderdaad momenten voordoen dat zich op de ventwegen incidenteel een lange wachtrij vormt. Gemiddeld genomen is de reistijd in de avondspits van ventweg zuid naar noord (de hoogste waarde) 130 seconden, ten opzichte van 50 seconden in de huidige situatie. We vinden dat voor deze ene beweging binnen het grote geheel van alle bewegingen over de kruising in de avondspits, in een gebied grenzend aan de binnenstad, over de hele dag gezien een acceptabele reis- en oversteektijd.

Per saldo wordt de kruising overzichtelijker en verkeersveilig. Dat autoverkeer hier niet meer het primaat heeft, beoordelen we als passend binnen ons Mobiliteitsbeleid (A-zone).

We hebben er in het concept-IPvE voor gekozen om het voetpad niet direct naast de kruising te leggen, daar is immers een bomenrij. Het voetpad ligt op 2,5 m resp 5,5m van de rijweg af, aan de andere kant van de eerste bomenrij. De extra loopafstand voor voetgangers vinden we acceptabel, zeker gegeven het feit dat we de voetgangers meer bruikbare ruimte kunnen bieden. De kruising wordt voorzien van extra bomen, wat naast een groen ook een snelheidsverlagend effect heeft. Met de extra bomen wordt de Maliebaan geaccentueerd, zodat de weggebruikers op de Nachtegaal- en Burgemeester Reigerstraat veel meer dan in de huidige situatie voelen dat ze een bijzondere en historische laan oversteken. We horen echter ook de reacties waarin wordt aangegeven dat de extra loopafstand voor voetgangers als punt wordt gezien dat voetgangers niet centraal zouden staan in het ontwerp. Daarom hebben we beoordeeld wat het effect is als we het voetpad toch direct langs de rijbaan zouden leggen. We zien dan dat voetgangers, kindervagens, mensen met boodschappen tussen de bomen door moeten slingeren. Rondom de bomen komt ter bescherming van de wortels ca 2m onverharde ruimte. Dit bij elkaar levert een voor de bomen kwetsbare situatie en voor voetgangers slingerende beweging op; dat vinden we geen verbetering. We houden vast aan het voorstel zoals in het concept-IPvE opgenomen. De nieuwe bomen komen in de zichtlijn over de lengte van de Maliebaan. We zorgen ervoor dat de bomen het zicht op andere verkeersdeelnemers niet belemmeren. In een 30-km-omgeving zal daar overigens niet snel sprake van zijn. We menen dat de bomen juist zullen zorgen voor het aantrekkelijker maken van de omgeving ten opzichte van de huidige kruising. Vanwege de kleine knik in de Burgemeester Reigerstraat is het doorzicht nu al beperkt, bomen zullen daar geen afbreuk aan doen.

2.7 Middenbaan

De volgende punten lezen we in de reacties:

- Zonde om 2 van de 4 wandelpaden weg te halen; behoud alle 4 de paden, voor wandelaars.
- Het bestaande padenstelsel is een wezenlijk element van de Maliebaan.
- Fietzers en voetgangers door elkaar op de middenbaan is verkeersonveilig.
- De middenbaan wordt een fietssnelweg. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) is dat onaantrekkelijk en onveilig.
- Hoe kun je straks veilig van de middenbaan naar de ventweg afslaan?
- Suggestie: gescheiden fiets- en voetpaden, zoals bij de Oosterspoorbaan.
- Er zijn vragen over de breedte en de verharding van de middenbaan.
- De middenbaan moet geen evenemententerrein worden, geen tweede Lepelenburg.
- Behoud de hondenuitlaatstrook.
- Graag bankjes en een fontein rond de middenbaan

Antwoord:

Het stelsel van 4 paden is niet vanaf het begin onderdeel van de Maliebaan; de paden zijn in de loop der tijd ontstaan. In het bestemmingsplan is het beschermd stadsgezicht vastgelegd, met als cultuurhistorische waarden de driedubbele bomenrij en het monumentale groene laankarakter van de Maliebaan, inclusief de groene aansluitingen (Malieblad en Hogeland/Oorsprongpark). Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen moet worden behouden en het aantal parkeervakken mag niet worden uitgebreid. Het aantal paden wordt niet vastgelegd, de essentie is dat er wandelpaden zijn, in halfverharding.

Met het toevoegen van de middenbaan als structuur voor wandelaars en fietsers ontstaat er nieuwe capaciteit voor beide. Dan zijn de 4 wandelpaden niet meer allemaal nodig, en kunnen we er 2 laten vervallen. We behouden dan de wandelcapaciteit, voegen variatiemogelijkheden voor wandelaars toe en kunnen de sfeer van vroeger deels herstellen door gras tussen de bomen toe te voegen. We behouden de huidige breedte van de middenbaan, die is vergelijkbaar met het Lint in het Maximapark.

Dat is een goede maat voor combinatie van wandelaars en fietsers. 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 ‘fietsnelweg’. De aantallen zijn zodanig dat ook kwetsbare fietsers hier goed kunnen fietsen, en dat afslaan goed mogelijk is. De doorsteken tussen de middenbaan en de ventwegen, en de groene entree daarvan op de ventwegen, zorgen ervoor dat fietsers en voetgangers veilig kunnen doorsteken en oversteken naar het trottoir.

In de volgende fase geven we verdere uitwerking aan de verharding en inrichting zoals hondenuitlaatstrook en bankjes. Net als het Lint en de promenades in Wilhelminapark en Vondelpark (Amsterdam) maken we de verharding in asfalt. We willen de huidige grijze deklaag vervangen door een laag in een andere kleur; een kleur die beter past bij de sfeer van de Maliebaan, bijvoorbeeld zandkleur. We vinden het toevoegen van een markering als suggestie voor scheiding (net als op het Lint) hier niet nodig.

De evenementen op de Maliebaan zullen in dezelfde sfeer blijven als de afgelopen jaren. Het locatieprofiel geeft aan: sport, kunst, cultuur. Daarbinnen passen bijvoorbeeld de singelloop, de Maliebaanloop, een boekenbeurs, culturele seizoensopening, een korte-baandraverij.

In de volgende (ontwerp-)fase geven we aan hoe en op welke locatie de bankjes, de fietsenrekken, de laadpalen, watertappunten etc worden ingepast.

2.8 Aansluiting op Malieblad

We lezen vragen over:

- Wat moet er bij het Malieblad nog aangepast worden?
- De huidige fietsbeweging is oncomfortabel, wordt dat beter?

Antwoord:

Bij de recente herinrichting van het Malieblad is een aansluiting gerealiseerd op de huidige inrichting van de Maliebaan, dus met op de middenbaan autoverkeer 50km/uur. Bij de herinrichting van de Maliebaan wordt de aansluiting passend gemaakt bij de nieuwe situatie van de Maliebaan. Dat betekent ook dat de in-/uitrit van beide ventwegen iets verruimd wordt, zodat vrachtwagen en touringcars de randen niet kapotrijden. Er wordt een nieuwe fietsbeweging toegevoegd: van de singel naar middenbaan (vv). Dit zal de meest gebruikte fietsbeweging worden. We zullen in de detaillering ook kijken naar optimalisering van de fietsbeweging singel – oostelijke ventweg.

2.9 Aansluiting op Snellenlaan

Er zijn enkele vragen over wat er bij de aansluiting op de Snellenlaan wel en niet wordt opgepakt.

Antwoord en aanpassing:

We zullen in het IPvE beter aangeven dat we met deze herinrichting de Maliebaan aansluiten op de bestaande rotonde bij de Snellenlaan. De aansluiting van de ventwegen en de middenbaan op de rotonde wordt alleen aangepast waar nodig voor de nieuwe situatie. West 8 schetst een langetermijnvisie voor inrichting van een markante entree. Dat willen we niet onmogelijk maken. We hebben nu echter geen budget voor deze aanpassing. Daarom nemen we dat voorstel niet mee in de komende fase waarin we het ontwerp uitwerken.

2.10 Parkeren

In het concept-IPvE hadden we als resultaat van de versmalling van de ventwegen en de inrichting van de doorsteken een voorstel opgenomen dat uitkwam op ca 311 parkeerplaatsen, waar er nu ca 350 zijn. We lezen als reactie op dit voorstel in de reactieformulieren bijna 110 opmerkingen over parkeren. Daarvan zijn er ongeveer 40 positief over de voorgestelde vermindering van het aantal plaatsen, en een klein aantal mensen is neutraal. Ongeveer 60 mensen hebben via de reactieformulieren aangegeven dat zij het huidige aantal parkeerplaatsen willen behouden. Bij de reacties via email overheerst het verzoek voor behoud van het huidige aantal (15 keer genoemd). We zien daarmee in totaal ongeveer twee keer zoveel reacties voor behoud van het aantal parkeerplaatsen als reacties die vermindering van het aantal parkeerplaatsen een goed idee vinden. We zien dat bewoners en kantoren aan de Maliebaan overwegend vragen om behoud van het aantal parkeerplaatsen, mensen uit de buurt vinden het enerzijds prima als het parkeren vermindert, maar anderzijds horen we ook zorg voor verplaatsen van de parkeerdruk.

Ook horen we een enkele vraag om parkeren voor bewoners te bestemmen, en om parkeren voor kantoren op eigen terrein te regelen. Als suggestie om te komen tot méér parkeerplaatsen suggereert een bewoner om de hoek waaronder de parkeerplaatsen zijn ingetekend te vergroten, zodat er in de lengte méér parkeerplaatsen kunnen worden ingepast.

Antwoord:

Het aantal parkeerplaatsen nam in het concept-IPvE af vanwege 2 redenen: het toevoegen van doorsteken tussen de parkeervakken als snelheidsremmende maatregel (verkeerveiligheid) en het beter inpassen van parkeercapaciteit (bestaande parkeervakken zijn soms smaller dan wenselijk gegeven de huidige voertuigmaten). In het concept-IPvE hebben we toegelicht waarom we menen dat vermindering van het aantal parkeerplaatsen niet tot problemen leidt. Verminderen van het aantal parkeerplaatsen past in de geest van het bestemmingsplan.

Het parkeerbeleid is al gericht op parkeren voor kantoren zoveel mogelijk op eigen terrein.

De suggestie om de hoek van de parkeerplaatsen (45%) 'rechter/haakser' te maken, volgen we niet op. Haakser parkeren vraagt een bredere ventweg voor in- en uitdraaien, daar waar we de breedte juist zo veel mogelijk willen beperken om de snelheid laag te houden. We willen de parkeerplaatsen ook niet verder in het groen laten uitsteken.

Op basis van de reacties, die in meerderheid vragen om het aantal parkeerplaatsen zo veel mogelijk gelijk te laten, hebben we gezocht naar mogelijkheden om meer parkeerplaatsen te kunnen behouden met behoud van de snelheidsremmende inrichting van de ventwegen. Dat leidt tot de volgende aanpassingen in het IPvE:

Aanpassing

- Het aantal doorsteken aan de noordzijde verlagen we van acht naar zeven.
- We schuiven daarbij een doorsteek op, zodat de onderlinge afstand niet te groot wordt en daarmee de snelheidsremmende werking en het verbreden van het groen zoveel mogelijk in stand blijft. Dat scheelt 6 parkeerplaatsen.
- De rij parkeerplaatsen aan het schuine uiteinde van de noordelijke ventweg langs het spoor laten we liggen. Deze rij hadden we in het concept-IPvE laten vervallen om het groene karakter van de Maliebaan te kunnen versterken en een toekomstige herinrichting tot markante entree mogelijk te maken. Het intekenen van deze rij betekent 7 parkeerplaatsen, plus 1 extra aan de kop van de rij, is samen 8 parkeerplaatsen extra ten opzichte van het concept-IPvE. In de volgende fase gaan we zoeken naar een passende inrichting, zodanig dat deze strook kan komen te vervallen als op termijn blijkt dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.
- Aan de overzijde van dit deel van de ventweg voegen we een rij parkeerplaatsen toe.
- Dat is nu een groenstrook naast het spoor. Deze strook is geen onderdeel van de historische groenstructuur van de Maliebaan. Deze strook omzetten tot parkeerstrook past in het bestemmingsplan, maar gaat ten koste van bestaand groen. Deze strook betekent 7 nieuwe plaatsen, die we zodanig inrichten dat het in de toekomst eenvoudig is om deze om te zetten in groen.

- Daarnaast gaan we in de volgende fase van detailleren van het ontwerp daar waar mogelijk een enkele parkeerplaats toevoegen. Er is een gereede kans dat dat hier of daar nog een enkele parkeerplaats oplevert, ten koste van het in het concept-IPvE ingetekende groen.

Bovenstaande aanpassingen betekenen dat we het totaal aan parkeerplaatsen uitkomt op 332 parkeerplaatsen in het IPvE/FO, waar er in de huidige situatie 350 zijn. Deze aanpassing doen we niet omdat het volgens onze analyse noodzakelijk is, maar naar aanleiding van de reacties uit de buurt.

2.11 Geluid en trillingen

We lezen veel zorgen over de toename van geluid en trillingen door het verkeer op de ventwegen.

Antwoord:

Bureau M+P heeft het huidige niveau van geluid en trillingen in beeld gebracht. Die meting is weliswaar in 'corona-tijd' uitgevoerd, maar is gecorrigeerd voor de verkeersaantallen en daarmee een goede meting. Uit de meting blijkt onder andere dat de huidige geluidbelasting vooral wordt bepaald door het autoverkeer op de middenbaan (50km). Met de uitkomsten van de meting van M+P hebben we ons geluidrekenmodel verbeterd. We gebruiken het verbeterde geluidmodel voor de komende geluidberekeningen voor de toekomstige situatie. Uit de laatste berekeningen blijkt dat op 3 van de 4 ventwegen de geluidbelasting afneemt, omdat het 50-km-autoverkeer van de middenbaan vervalt. Op de ventweg noordoost neemt de geluidbelasting toe met 1.5 dB, dat wordt binnen de regels aanvaardbaar geacht. We gaan de komende periode het ontwerp verder uitwerken en opnieuw geluidberekeningen maken. Verwacht wordt dat ook de nieuwe berekening laat zien dat op 3 van de 4 ventwegen een afname 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 en een stabiele wegfundering. Dat nemen bij de uitvoering ter harte: in de opbouw van de wegondergrond na de rioleringswerkzaamheden en bij het aanbrengen van nieuwe wegverharding. M+P verwacht dat als de weg voldoende vlak is, de kans op schade aan gebouwen als gevolg van trillingen niet zal toenemen. 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 m.

2.12 Luchtkwaliteit

Een enkele reactie betreft de opmerking dat we niet voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit.

Antwoord:

De berekende concentratie fijnstof ligt ver onder de huidige wettelijke normen. We voorzien voor de komende jaren een aanpassing van de normen naar een strenger niveau en hebben daarom als toekomstige richtlijn de advieswaarden van de WHO toegevoegd. Op basis van de meest recente berekeningen en inzichten blijkt dat in de toekomstige situatie (2030) overal ruim wordt voldaan aan de advieswaarden vanuit de WHO. Door de groei van het aandeel elektrische auto's verwachten we een verbetering van de luchtkwaliteit op termijn. Daarnaast worden er landelijk, regionaal en lokaal in het kader van het Schone-lucht-akkoord verschillende maatregelen getroffen (o.a. het inzetten van schone werktuigen, uitbreiden van milieuzones en bronmaatregelen in de landbouw en industrie) die zorgen voor een daling van de concentraties richting de toekomst. We actualiseren het IPvE door ook rekenresultaten van 2021 toe te voegen. Deze bevestigen de constatering dat de uitstoot ver onder onze eigen drempelwaarde ligt en ook nu al in de buurt van de WHO-advieswaarden voor 2030.

2.13 Kostenraming

Een handvol reacties vindt het een erg duur plan. Daarbij wordt voorgesteld om het geld elders uit te geven waar het meer nodig is, Oost is al groen en mooi. “Bezint eer ge begint”

Antwoord:

Het vervangen van de riolering is gepland; deze werkzaamheden zijn noodzakelijk en dragen bij aan klimaatadaptatie (grotere capaciteit voor opvang van zware regenval, vasthouden regenwater in de bodem). Door het combineren met de nieuwe inrichting van de ventwegen gaan we efficiënt met het budget om. Het asfalt op de kruising is heel slecht en toe aan vernieuwing. Daarnaast is inzet nodig om fietsers te spreiden, om verblijfsruimte te maken, het groen te versterken, om de ambities van Gezond Stedelijk Leven te realiseren. De kosten van de in het IPvE voorgestelde uitwerking worden geraamd op ca 5 miljoen euro. Het nog resterende budget bedraagt 4 miljoen euro. We stellen aan de raad voor om het tekort van 1 miljoen auto als knelpunt op een lopend project met voorrang te programmeren voor het Meerjaren Programma Bereikbaarheid 2022.

2.14 Planning

Een enkeling verzoekt om de herinrichting van de aansluiting op de Snellenlaan meteen nu mee te nemen en de visie van West 8 toe te voegen aan het IPvE. Dat is efficiënter dan het na enkele jaren uitvoeren van deze ambitie.

Antwoord:

Vooralsnog is het budget niet toereikend voor deze aanpassing. Mocht het in de loop van de tijd mogelijk blijken te zijn dit deel toe te voegen aan het budget, dan zullen we dat zeker doen. De werkzaamheden zullen enkele jaren in beslag nemen, wellicht dat er gedurende die tijd mogelijkheden ontstaan.

2.15 Participatie

Gevraagd werd om de reactietermijn te verlengen. Ook lezen we enkele vragen over de in oprichting zijnde stichting De Maliebaan en waarom die stichting zoveel aandacht krijgt. Ook krijgen we enkele malen de opmerking dat er geen draagvlak is voor deze ingreep, dat de gemeente haar zin doordrukt en dat niets wordt gedaan met de wens van omwonenden.

Antwoord:

We vinden een reactietermijn van twee maanden in combinatie met de intensieve reeks bijeenkomsten in het afgelopen jaar een acceptabele reactietermijn, ondanks de zomervakantie.

Stichting De Maliebaan is inderdaad nog in oprichting. Deze stichting heeft als doelstelling om fondsen te werven voor het toevoegen van voorzieningen aan het toekomstige Maliepark. Het gaat dan bijvoorbeeld om verlichting, beelden, meubilair, maar ook activiteiten en bijdragen in beheer. We zien dit als een interessante aanvulling in de toekomst. We staan open voor hun initiatieven en bijdragen in bijvoorbeeld het uitvoeren van beheertaken. De contacten tot nu toe hadden tot doel om de vorm van samenwerking in de toekomst te verkennen. We overwegen om met deze stichting vergelijkbare afspraken te maken als met bijvoorbeeld de Stichting Wilhelminapark en de Stichting Vrienden van het Maximapark.

We lezen gemengde reacties uit de omgeving. We hebben in de loop van het proces verschillende suggesties overgenomen om het plan beter te maken. Waar nodig hebben we externe expertise ingeschakeld om metingen uit te voeren of een verkeerskundige analyse te maken. Desondanks horen we dat verschillende bewoners en belanghebbenden bezorgd blijven. In de afweging die we als gemeente maken spelen ook gebiedsoverstijgende belangen mee. Om aan de zorgen tegemoet te komen, gaan we na een jaar monitoren. Als we op dat moment constateren dat het niet werkt zoals we voorzien hadden, gaan we in overleg met bewoners en belanghebbenden maatregelen overwegen.

Hoofdstuk 3 Overzicht van aanpassingen

Op basis van de reactienota voeren we de volgende aanpassingen in het IPvE door:

1. Tekstuele verduidelijkingen over bv de middenbaan, geluid, luchtkwaliteit, aansluitingen zijstraten (1e en 2e Korte Baanstraat), over verkeersmaatregelen in heel Utrecht Oost (30km), de breedte van de stoep en nog wat kleinere elementen.
2. Opnemen dat op middenbaan geen speed-fietsen, bromfietsen en snorfietsen zijn toegestaan.
3. Toelichten waarom we het voetpad/trottoir niet direct naast de rijbaan op de kruising leggen.
4. Aangeven wat onderdeel uitmaakt van de basisvariant, dus wat we gaan realiseren: de riolering, ventwegen, middenbaan, kruising en aansluitingen op Malieblad en op rotonde Snellenlaan. We hebben nu helaas geen middelen voor de door West 8 voorgestelde inrichting van de aansluiting Snellenlaan.
5. Inritconstructie naar de Wolter Heukelslaan versmallen.
6. De doorsteken van ventwegen naar middenbaan 'onopvallend' inpassen.
7. Aantal doorsteken op het noordelijk deel terugbrengen van 8 naar 7.
8. Behouden van de huidige rij parkeerplaatsen aan het noorden van de oostelijke ventweg
9. Toevoegen van een rij parkeerplaatsen langs het spoor.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00