

Reactienota

Herinrichting Mariaplaats

Juni 2014

Gemeente Utrecht
Project Management Bureau
Kitty Koelman

Mariaplaats@utrecht.nl

030 - 286 0000.

1. Inhoudsopgave

1. Inhoudsopgave	2
2. Inleiding.....	3
3. Thematisch overzicht inspraakreacties	4
3.1 Parkeren en Laden/Lossen	4
3.2 Openbare ruimte/herinrichting	11
3.3 Verkeer.....	17
3.4 Proces en procedures	21
3.5 Overig	25

2. Inleiding

Voor u ligt de reactienota behorende bij het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) van de Mariaplaats.

Participatie

Het IPvE/FO voor de herinrichting van de Mariaplaats is met brede participatie tot stand gekomen. Met ca 70 bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zijn in verschillende bijeenkomsten de gedeelde ambitie verder uitgewerkt naar de plannen zoals ze er nu liggen. In de periode tussen januari 2013 en december 2013 zijn drie bijeenkomsten geweest in het conservatorium. Bij iedere bijeenkomst waren ca. 45 betrokkenen aanwezig. De deelname en betrokkenheid van ondernemers, bewoners en anderen heeft plaatsgevonden op basis van participatieniveau raadplegen. Opmerkingen en aanpassingen zijn waar mogelijk meegenomen in het ontwerp, discussie was er onder andere over het toevoegen of juist verminderen van bomen, het auto- en fietsparkeren en het gebruik van de Springweggarage.

Naast de bijeenkomsten zijn tijdens het traject alle beschikbare documenten op de webpagina www.utrecht.nl/Mariaplaats geplaatst en is er op de site ook een Forum geopend waarop betrokkenen met elkaar van gedachten kunnen wisselen en een bijdrage leveren aan de plannen voor de herinrichting van de Mariaplaats.

Op 18 december 2013 is het Concept Functioneel Ontwerp besproken met betrokkenen wat nog heeft geleid tot een aantal aanpassingen. Eén van deze aanpassingen is om alle 55 openbare parkeerplaatsen (m.u.v. invalide en elektrische) op te heffen in plaats van de al gereserveerde 42 parkeerplaatsen. Daarnaast is ook ruimte gereserveerd voor het stallen van fietsen in 'de kuil' en aan de zuidkant van de Johannes de Deo.

Op 11 maart 2014 heeft het college van b&w het IPvE/Fo vrijgegeven voor inspraak. Van 12 maart t/m 31 maart hebben de documenten ter inzage gelegen. De documenten waren o.a. in te zien in de fietsenstalling Zadelstraat. Op 18 maart 2014 is een mogelijkheid geboden om met gemeentelijk betrokkenen te spreken over het IPvE en FO. Hierbij zijn ca. 20 betrokkenen gekomen om hun vragen te stellen en opmerkingen te geven. Op het IPvE/FO zijn 14 reactiebrieven binnengekomen. De reacties zijn van omwonenden uit het plangebied maar ook daarbuiten, ondernemers en belangenorganisaties. De ontvangen reacties zijn divers en hebben niet geleid tot verdere aanpassingen van het IPvE/FO. De ontvangen reacties op het IPvE/FO zijn in deze reactienota op thema gebundeld en beantwoord.

3. Thematisch overzicht inspraakreacties

3.1 Parkeren en Laden/Lossen

Reactie: 7	Inspreker ziet graag dat een tiental parkeerplaatsen wordt gerealiseerd enkel voor bewoners, minder valide en elektrisch opladen. Inspreker is van mening dat bezoekers van het centrum makkelijk kunnen parkeren in een parkeergarage of met openbaar vervoer kunnen komen. Parkeren op Moreelsepark is 8 minuten lopen en daardoor geen optie.
Gemeentelijk commentaar	We maken de keuze voor een autovrije Mariaplaats, echter voor mindervaliden en elektrisch opladen blijven er parkeerplaatsen op de Mariaplaats. Dit betekent dat bewoners niet meer de beschikking hebben over een parkeerplaats 'voor de deur'. Deze keuze sluit aan bij de ambitie voor een autoluwe Binnenstad met minder ruimte voor parkeren op straat.
Reactie: 14	Wij zijn er niet zo voor dat auto's op de stoep worden geparkeerd. Automobilisten zetten vaak hun auto slordig weg. Wanneer zij op het trottoir staan kan slordig betekenen dat de doorgang te smal is voor een rolstoel. Het is zaak om de parkeerhavens heel duidelijk zichtbaar aan te geven.
Gemeentelijk commentaar	In het plan zijn zeer ruime trottoirs, op de looproute aan de noordzijde worden geen parkeerplaatsen gesitueerd. Aan de zuidzijde komen maximaal 7 parkeerplaatsen (4 invalide, 2 elektrische auto's en 1 deelauto) de exacte plaatsen worden in het straatwerk aangegeven. Ook als er een auto staat is er een ruime doorgang voor voetgangers en mindervaliden.
Reactie: 14	Wij zijn erg blij dat er 4 gehandicaptenparkeerplaatsen komen. Zo'n parkeerplaats heeft voor en achter de auto extra ruimte nodig. Door deze parkeerplaatsen telkens als eerste en als laatste parkeerplaats te situeren ontstaat achter de auto vanzelf ruimte op het trottoir voor een lift. Wij pleiten ervoor om ter plaatse van de parkeerplaatsen geen hoogteverschil tussen parkeerplaats en rijbaan aan te brengen. Een rolstoelgebruiker kan dan makkelijker in en uit stappen.
Gemeentelijk commentaar	In de uitwerking zullen we rekening houden met ruime parkeerplaatsen. In de plannen is het hoogteverschil tussen rijweg en trottoir minimaal, ca 5 cm. We treden met u in overleg over de definitieve uitwerking ter plaatse van de invalideparkeerplaatsen.

<p>Reactie: 10, 11</p>	<p>Bewoners en hun bezoekers moeten blijven kunnen parkeren op de Mariaplaats, betaald parkeren moet ook kunnen voor leveranciers en onderhoudsmensenbedrijven. Dit zijn vitale functies in de stad die het aantrekkelijk maken om in de binnenstad te wonen en het leefbaar te houden. Levendigheid van economisch verkeer is het kloppend hard van de stad.</p> <p>Als de gemeente voornemens is de wijziging door te zetten dan worden bewoners, bezoekers en ondernemers verplicht om gebruik te maken van de parkeervoorzieningen in de commerciële parkeergarages tegen een aanzienlijk hoger tarief, dit is een zeer ongewenst neveneffect van het voorgenomen plan.</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>We maken de keuze voor een autovrije Mariaplaats, echter voor mindervaliden en elektrisch opladen blijven er parkeerplaatsen op de Mariaplaats. Dit betekent dat bewoners, bedrijven en hun bezoekers niet meer de beschikking hebben over een parkeerplaats 'voor de deur'</p> <p>Het opheffen van de parkeerplaatsen is mede ingegeven door de nieuwe nota Stallen en Parkeren. Met de maatregelen uit de nota wordt de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd door voorrang te geven aan de voetganger en de fietser. Om dit te bereiken wordt gestimuleerd dat bezoekers van de stad meer gebruik maken van het openbaar vervoer en van de P+R functies aan de rand van de stad.</p> <p>Bewoners en werknemers van bedrijven kunnen met hun parkeervergunning uitwijken naar de openbare parkeerplaatsen in het Moreelsepark. Deze parkeerplaatsen vallen binnen het parkeerrayon Springweg e.o. Om meer ruimte te creëren in het parkeerrayon stellen we het maximale aantal uit te geven parkeervergunningen op basis van natuurlijk verloop naar beneden bij. Dit heeft geen consequenties voor de parkeervergunning van de bestaande vergunninghouders, maar aanvragers van een parkeervergunning staan langer op de wachtlijst.</p> <p>Onderhoudsbedrijven die noodzakelijkerwijs dicht bij een bestemming op de Mariaplaats moeten parkeren, kunnen door middel van een ontheffing het gebied bereiken. Als het niet noodzakelijk is om bij de bestemming te parkeren, kan deze doelgroep in het Moreelsepark parkeren.</p>
<p>Reactie: 8, 13</p>	<p>Inspreker vindt de bereikbaarheid van de woning en bedrijf ernstig worden verslechterd door het weghalen van alle parkeerplaatsen (55 in totaal, met schade als gevolg). Vooral omdat er in het plan geen alternatieven voor het parkeren worden geboden. De parkeergelegenheid op het Moreelsepark is onvoldoende; overdag is daar zeker geen plaats om te parkeren. Waar kan inspreker de auto parkeren? Welke alternatieven zijn er? Worden de mogelijkheden op het Moreelsepark verruimd (bijvoorbeeld door deze parkeerplaatsen te reserveren voor</p>

	vergunninghouders?).
Gemeentelijk commentaar	<p>De parkeermogelijkheden in het Moreelsepark worden niet verruimd door parkeerplaatsen te reserveren voor vergunninghouders, wel creëren we meer ruimte in het parkeerrayon door het maximale aantal uit te geven parkeervergunningen op basis van natuurlijk verloop naar beneden bij te stellen. Dit heeft geen consequenties voor de parkeervergunning van de bestaande vergunninghouders, maar aanvragers van een parkeervergunning staan langer op de wachtlijst.</p> <p>Naar aanleiding van de reactie dat er met name overdag te weinig parkeerplaatsen vrij zijn in/rond het Moreelsepark is er voor dit gebied een extra telling gehouden. De telling uit november 2013 en de telling uit mei 2014 geven een zelfde beeld, Er is ruimte in het moreelsepark, alleen op de vrijdagavond is de parkeerdruk hoog wat echter ook in de bestaande situatie (op de Mariaplaats) zo is. De verdeling van de vrije parkeerplaatsen geeft een grillig beeld, hieruit kunnen we niet concluderen dat bepaalde parkeerplaatsen minder aantrekkelijk zijn.</p> <p>In de meting van November 2013 en de meting van mei 2014 zien we in twee secties die op ca 500m lopen (6min gemeten vanaf pomppleintje tot de inktpot) liggen een lage parkeerdruk. In de parkeernormennota stellen we dat de maximale loopafstand over de weg tot aan de parkeerplaats of parkeervoorziening in A1 en A2 voor wonen 750 meter is. Conform de parkeernormen die Utrecht hanteert, is deze afstand dan ook acceptabel.</p>

Reactie: 5	Inspreker geeft aan dat transportbusjes met gereedschap voor een klus in de buurt moeten staan en niet in de parkeergarage passen.
Gemeentelijk commentaar	Onderhoudsbedrijven die noodzakelijkerwijs dicht bij een bestemming op de Mariaplaats moeten parkeren, kunnen door middel van een ontheffing het gebied bereiken. Als het niet noodzakelijk is om bij de bestemming te parkeren, kan deze doelgroep in het Moreelsepark parkeren.

Reactie: 9	Insprekers zijn erg blij dat het haaks parkeren verdwijnt.
Gemeentelijk commentaar	Dank voor uw reactie.

<p>Reactie: 9</p>	<p>Het aantal fietsparkeerplekken baart insprekers zorgen. In de plannen wordt gesproken over totaal minstens 300 plekken, excl. inpandige stalling met ca. 200 plekken en mobiele stalling met 100 ca. plekken;</p> <p>1) Niet duidelijk is hoeveel van die 200 plekken in de inpandige stalling voor buurtbewoners beschikbaar komen. Onduidelijk is ook waar de kort parkeerstallingsplekken precies komen. Kunnen jullie dat aangeven?</p> <p>2) We zijn blij dat er nu ook stallingen komen op het verdiepte plein naast het hoofdgebouw van het conservatorium, bij de raadplegingsbijeenkomst in december leek dat de gemeente nog ongewenst. Een gemeentemedewerker suggereerde toen ook ruimte voor fietsstallingen aan de zuidzijde (Springwegzijde) van het Johannes de Deo-gebouw, maar dat zien we niet terug in de plannen.</p> <p>Tijdens de december 2013 raadpleging verkondigde een gemeentemedewerker dat er na de herinrichting op hele Mariaplaats streng gehandhaafd zal worden tegen fout geparkeerde fietsen. Weghalen van buiten de rekken fietsen mag natuurlijk pas als er echt voldoende stallingsruimte is. Gevaarlijk gestalde fietsen weghalen is vanzelfsprekend geen probleem.</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>1) In de stalling Zadelstraat zijn 75 a 100 stallingsplaatsen beschikbaar voor bewoners en ondernemers.</p> <p>De uitwerking van de kort parkeerplekken zal volgen in de volgende fase van het ontwerp. Waarschijnlijk zullen deze in de functiestrook komen langs de rijweg, gecombineerd met de laad- en losplek en de 7 parkeerplekken voor invalide en elektrisch parkeren.</p> <p>In totaal zullen er ongeveer 600 plekken op de Mariaplaats beschikbaar zijn (dit is incl. mobiele stalling tijdens piekmomenten).</p> <p>2) In het FO is aan de zuidzijde Johannes de Deo een reservering opgenomen voor fietsstallen, definitieve invulling volgt in de volgende fase van het ontwerp.</p> <p>Voor de Mariaplaats zal hetzelfde handhavingsregime gelden als in de rest van de binnenstad, wij herkennen dan ook niet dat er na de herinrichting een streng(ere) handhaving zal plaatsvinden op de Mariaplaats.</p>

<p>Reactie: 10, 11</p>	<p>In hoeverre is er afstemming geweest tussen het ongeveer 2 jaar geleden verruimde parkeerbeleid voor bewoners in het rayon waar ook de Mariaplaats toe behoort (het ook mogen staan op specifieke vergunninghouderplaatsen op bijvoorbeeld Visschersplein) en de nu voorgestelde ingrijpende wijziging waar alle parkeerplaatsen verdwijnen voor bewoners. Kunt u de tegenstelling tussen deze twee beleidsuitspraken toelichten?</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>Met de maatregel dat vergunninghouders op alle parkeerplaatsen in het parkeerrayon mogen staan, werd beoogd dat de parkeerdruk zou afnemen. Uit de metingen blijkt ook dat dit het geval was. Om de parkeerdruk in het parkeerrayon na het opheffen van de parkeerplaatsen op de Mariaplaats op hetzelfde niveau te laten, stellen we het maximale aantal uit te geven parkeervergunningen op basis van natuurlijk verloop naar beneden bij. Dit heeft geen consequenties voor de parkeervergunning van de bestaande vergunninghouders, maar aanvragers van een parkeervergunning staan langer op de wachtlijst. We blijven de parkeerdruk monitoren en stellen het maximum indien nodig verder naar beneden bij.</p>

<p>Reactie: 10, 11</p>	<p>Met de verbreedde stoepen wordt voor fietsers de mogelijkheid gecreëerd om de fiets op de stoep neer te zetten (vergelijkend voorbeeld bij warenhuis De Bijenkorf op de Lange Viestraat). De los geparkeerde fietsen worden nu op het pomppleintje gestald dan wel in de nieuwe fietsenstalling. De capaciteit voor het fiets parkeren is nu al 100 procent, met een toenemend gebruik van voetgangers en fietsers ontstaat een verdere behoefte aan fietsenstalling. In het plan is hier geen aandacht en onderbouwing voor en zal tot gevolg hebben dat veel meer fietsen 'wild' geparkeerd zullen worden. De losse fietsen zullen dan voor winkels en woonhuizen gestald worden, aangezien de terrassen geen mogelijkheid bieden. Dit is een ongewenst effect van het plan en is slecht voor de leefbaarheid en veiligheid van de openbare ruimte.</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>Fietsen horen bij de stad, en dus ook gestalde fietsen. In het plan komen op straat minimaal het huidige aantal fietsparkeerplaatsen terug, daarnaast is er een fietsenstalling geopend aan de zadelstraat. Het fietsparkeren is een kwestie van faciliteren en zo goed mogelijk inspelen op de behoefte van de fietser en zelfs dan zal het zo zijn dat fietsers zich niet altijd gebruik maken van de geboden faciliteiten.</p>

Reactie: 2	Inspreker ervaart de plannen om fietsen en auto's weg te halen van de Mariaplaats als positief.
Gemeentelijk commentaar	Dank voor uw reactie.

Reactie: 2	Inspreker vindt dat de laad/los plek bij de Stairway drie meter naar links verschoven moet worden. Dan komt deze voor de bowling. Zij hebben toch geen terras.
Gemeentelijk commentaar	De precieze uitwerking van de functiestrook waarin naast het laden en lossen ook fietsstallen en parkeren is opgenomen, wordt in de volgende fase van het ontwerp nader uitgewerkt.

Reactie: 5	Inspreker vindt dat laden en lossen voor bewoners Buurkerkhof nog verder wordt bemoeilijkt.
Gemeentelijk commentaar	Het Buurkerkhof blijft net als in de huidige situatie bereikbaar voor ontheffingshouders via de route Domplein - Servetstraat - Zadelstraat.

Reactie: 9	Laden en lossen op de Mariaplaats is een ingewikkeld probleem met veel belanghebbende partijen. De huidige situatie levert de nodige gevaarlijke verkeerssituaties op. Tijdens de raadplegingen bleek dat de gemeente zich hier erg van bewust is. Insprekers hopen dat de nieuwe voorwaarden het verkeer in ieder geval veiliger maken.
Gemeentelijk commentaar	Ambitie is om (groot)vrachtverkeer op de Mariaplaats te verminderen. Samen met ondernemers, bevoorraders en transportorganisaties zoeken we naar mogelijkheden om het laden en lossen anders te gaan doen. Dit komt samen met de ambitie om het goederenvervoer in de binnenstad te verbeteren. Uitwerking is onderdeel van stap 2.
Reactie: 12, 10, 11	Bij laden en lossen op Pompplein moet achteropkomend verkeer voorbij kunnen rijden, anders ontstoppingen tot aan parkeergarage tot gevolg.
Gemeentelijk commentaar	Het laden & lossen op de rijweg mag, mits de verkeersveiligheid niet in het geding is. Dit is een situatie die in de hele Utrechtse binnenstad voorkomt en hoort bij de dynamiek van een historisch centrum. Er worden dan ook op het pompplein geen speciale voorzieningen getroffen voor laden en lossen. Echter met ondernemers, bevoorraders en transportorganisaties zoeken we naar mogelijkheden om het laden en lossen te verbeteren (uitwerking is onderdeel van stap 2) .

<p>Reactie: 10, 11</p>	<p>Het is daarnaast de verkeerde volgorde om eerst de alle auto parkeer voorzieningen weg te halen, een eenrichtingsverkeer in te doen stellen en dan op de heringerichte straten met veel minder opvang voor leveranciers, met leveranciers (fase 2) te gaan spreken over het mogelijk terugdringen van het vrachtwagen verkeer. Juist voor de fase van herinrichting moet aan bewoners en verblijvers op de Mariaplaats zekerheid worden gegeven dat dit reeds gelukt is en daarmee de volgende stap genomen kan worden. Dit deel in de nota zal aangepast moeten worden om aan het werkelijke probleem tegemoet te komen. De bestaande situatie geeft al overlast, met nieuwe situatie wordt dit nog erger, aangezien de functies van het plein in bevoorrading, laden, lossen, specifiek bestemmingsverkeer, bewonersbezoek niet worden gewijzigd.</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>In de herinrichting komt een ruime laad- en losplaats (dubbelgebruik met taxistandplaats) in de functiestrook aan de zijkant van het conservatorium. Voor de overige delen (zoals het pommpleintje) geldt dat het laden & lossen op de rijweg mag, mits de verkeersveiligheid niet in het geding is. Dit is een situatie die in de hele Utrechtse binnenstad voorkomt en hoort bij de dynamiek van een historisch centrum. Het is de ambitie om (groot)vrachtverkeer op de Mariaplaats te verminderen. Samen met ondernemers, bevoorraders en transportorganisaties zoeken we naar mogelijkheden om het laden en lossen anders te gaan doen. Dit komt samen met de ambitie om het goederenvervoer in de binnenstad te verbeteren. Uitwerking is onderdeel van stap 2.</p>

<p>Reactie: 10, 11</p>	<p>Het verkeer verdeeld zich als het op de Mariaplaats moet zijn of bij de Springwegparkeergarage. Staat er een file voor de garage dan kunnen de binnenkomende auto's omkeren en elders een plek zoeken (donderdag avond, zaterdag middag).</p> <p>Nood- en hulpdiensten kunnen op donderdag avond en zaterdag overdag bij een eenrichting gebruik van het pomppleintje en de aanvoerroute naar de parkeergarage minder goed of niet de zorg leveren die in een noodsituatie nodig is voor de bewoners op de Mariaplaats en bv aan de Strosteege en Visscherplein. Bijzondere aandacht verdient ook de veiligheid en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten van het kinderdagverblijf. In de nieuwe beoogde situatie moet bij versperring van de Strosteege de hulpdiensten tegen het verkeer in rijden om het kinderdagverblijf te kunnen bereiken.</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>Voor parkeren in de diverse parkeergarages is een parkeerverwijssysteem (PRIS) beschikbaar. Binnen de plannen voor de Mariaplaats en het Stationsgebied wordt bekeken hoe dit systeem beter kan functioneren bij het verwijzen naar beschikbare parkeerplaatsen in de diverse parkeergarages in het gebied.</p> <p>De nood- en hulpdiensten hebben de plannen bestudeerd en zijn akkoord met de voorgestelde herinrichting van de Mariaplaats.</p>

3.2 Openbare ruimte/herinrichting

<p>Reactie: 1</p>	<p>Inspreker vindt dat er te weinig groen is, te weinig bomen op en rondom de toegangsweg. Het oogt te stenig en is weinig karakteristiek. Voor de plattegrond van de Mariakerk is geen aandacht.</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>In het straatdeel blijft de bestaande bomenrij gehandhaafd. De groeiomstandigheden worden verbeterd, zodat de bomen monumentaal kunnen worden. Een groene invulling van de boomspiegel versterkt het groenbeeld. Dit is nog nader uit te werken in het vervolg van het ontwerp</p> <p>Meer bomen langs het straatdeel (bijv. een laan) is technisch nagenoeg niet mogelijk i.v.m. ondergrondse infra, maar ook ruimtelijk niet gewenst. Het zou van het straatdeel een 'gewone' straat maken, waardoor het los komt te staan van de voormalige immuniteit. Daarnaast zouden bomen het unieke zicht op de Domtoren ontnemen, waardoor ook de karakteristiek verzwakt wordt.</p> <p>De plattegrond van de Mariakerk valt buiten het plangebied van de Herinrichting Mariaplaats, maar maakt wel deel uit van het ontwerp van 'de groene ruimtes' die in opdracht van eigenaren van deze gebieden wordt gemaakt is samenspraak met een werkgroep bestaande uit bewoners en andere betrokkenen.</p>
<p>Reactie: 2</p>	<p>Bredere stoepen worden door inspreker "chique" bevonden.</p>
<p>Gemeentelijk commentaar</p>	<p>Dank voor uw reactie.</p>

Reactie: 2	Inspreker is van mening dat Rabobrug mooi aan sluit op de Mariaplaats.
Gemeentelijk commentaar	Dank voor uw reactie.

Reactie: 2	Inspreker vindt dat de pisbak voor deur Stairway weg moet. De Stairway is de enige gelegenheid op de Mariaplaats die 's nachts open is, mensen kunnen daar ook binnen naar de wc gaan. De pisbak stinkt en wordt vaak door Stairway schoongemaakt.
Gemeentelijk commentaar	De plaskrul voorziet in een behoefte (ook na sluitingstijd), het uitgangspunt is dan ook dat er een plasmogelijkheid blijft bestaan die ook buiten de openingstijden van de horeca beschikbaar is. In welke vorm en de exacte locatie maakt deel uit van de verdere uitwerking van het plan.

Reactie: 2	Inspreker is van mening dat het reclame bord voor deur Stairway weg moet. Anders gaan daar fietsen tegen aanstaan.
Gemeentelijk commentaar	De ambitie is om obstakels zoveel mogelijk te verwijderen. Het reclamebord is daar onderdeel van. In de volgende fase worden alle obstakels geïnventariseerd en indien mogelijk verwijderd of verplaatst zodat de doorloop gewaarborgd is.

Reactie: 2	Door inspreker wordt aangegeven dat de boom voor de Stairway verplaatst zou moeten worden naar de Riverwoods. Daar is geen terras en staat de boom niet in de weg.
Gemeentelijk commentaar	De boom op deze plek staat niet op zich maar maakt deel uit van een bomenrij langs de Mariaplaats en sluit in de nieuwe situatie aan op de bomenrij langs de Moreelseparkstraat. Het verplaatsen van één boom uit deze rij is niet gewenst.

Reactie: 2	Inspreker geeft aan dat terras van Stairway wordt verkleind/blijft hetzelfde. Het is geen mooi gezicht dat het terras kleiner is dan de rechterkant. Voor een mooi straatbeeld zou het terras in lijn moeten zijn met (minstens) de Riverwoodgevel.
Gemeentelijk commentaar	Het huidige terras bestaat uit twee delen, één deel ligt in lijn met de gevel van Riverwood. Het andere deel ligt 1,5m terug i.v.m. de huidige doorloop met de fietsenrekken. Wanneer de fietsenrekken weg gaan en de stoep wordt verbreed is er voldoende loopruimte voor voetgangers en is het binnen het plan mogelijk om het terras gelijk te trekken met de gevel van Riverwood. Verkleining van het terras is niet aan de orde. Na de herinrichting kan hiervoor een vergunning worden aangevraagd, de verlening van de vergunning is een bevoegdheid van VTH zij toetsen ook op andere kaders dan alleen de ruimtelijke kaders.

Reactie: 6	Inspreker vraagt wat de toevoeging van het vergroten van het pomppleintje is. Toevoeging voor vergroting terras wordt graag uitgelegd door inspreker.
Gemeentelijk commentaar	Het pomppleintje (van gevel tot gevel) wordt een kleinschalig stadsplein dat ruimte biedt voor ontmoeting en verblijf met kleine evenementen, terrasjes en informele zitgelegenheid. De centrale ruimte (onder de bomen) wordt niet uitgegeven voor terras, zodat het een kwalitatieve, flexibele, niet vercommercialiseerde bruikbare verblijfsruimte wordt. In het plan is er mogelijkheid om aan de zuidzijde bestaande terrassen aan de gevel uit te breiden tot ca. 4 meter diep. Tezamen wordt zo het kleinschalige karakter en bruikbaarheid van de Mariaplaats versterkt. Over de uitbreiding van de terrassen heeft afstemming plaatsgevonden met de betrokken ondernemers. Na de herinrichting kan hiervoor een vergunning worden aangevraagd, de verlening van de vergunning is een bevoegdheid van VTH zij toetsen ook op andere kaders dan alleen de ruimtelijke kaders.

Reactie: 6	Terras Maria en Broodnodig met nóg een meter vergroten en rijbaan over huidige parkeerplaatsen laten lopen. Vanaf de bocht waar je rechts kunt (vanaf Visschersplein) hebben twee panden de ruimte om de rijbaan te geleiden over de parkeerplaatsen. Hoeft dus geen rare bocht in de weg.
Gemeentelijk commentaar	In samenspraak met horecaondernemers is aan zuidzijde ruimte geboden om een gevelterras van ca. 4 meter diep mogelijk te maken. De rijloper wordt daarvoor versmald en verschoven. De overige ruimte komt ten goede aan het pomppleintje waardoor het beter bruikbaar wordt voor evenementjes ed. Voor de daadwerkelijke uitbreiding is een vergunning noodzakelijk, de verlening van de vergunning is een bevoegdheid van VTH zij toetsen ook op andere kaders dan alleen de ruimtelijke kaders.

Reactie: 10, 11	Nu is het pleintje met de bomen en de pomp een prettig verblijfsgebied. Van de bankjes op het plein wordt goed gebruik gemaakt door het publiek wat niet lawaaiig is. Café Maria heeft een beperkt terras van een rij tafeltjes, Broodnodig een zitbankje en het café op de hoek heeft aan deze zijde geen terras. De terrasplint zoals nu aanwezig is, is in balans met de overige aspecten van de leefbaarheid voor de mensen die er wonen. 1) Op dagen waar buiten gezeten kan worden is er lawaai overlast van terrasbezoekers van Maria, dat is nu te overzien door de beperktheid ervan. Bij een vergroting van het terras, alsook voor Broodnodig is er constant lawaai van zittend publiek waar de bewoners van 52, 53 en 54 overlast van ondervinden. Met name in de avonduren is het lawaai nu tegen de grenzen van de leefbaarheid, in het programma van eisen is geen onderzoek gedaan naar geluidseffecten en het tegengaan van lawaai van publiek. Het rustige pleintje is dan verdwenen, en daarmee ook een van de aantrekkelijke punten van dit deel van de Mariaplaats.
------------------------	---

	<p>2) Op de voorlichtingsavond werd door de medewerker van de gemeente gemeld dat ondernemers dealen met de gemeente voor een ander laden en lossen in ruil voor een groter terras. Deze afspraak gaat voorbij aan de belangen van bewoners die door deze afspraken meer overlast van grotere terrassen zullen hebben zonder daarvoor rechtszekerheid en rechtsbescherming in procedure en van toetsbare onderzoek uitkomsten kunnen kennismaken en zich daartegen te verweren.</p> <p>3) Deze afspraken zouden in een exploitatie overeenkomst tussen de gemeente en de betreffende horeca ondernemer als onderdeel van de stukken moeten worden meegenomen en gepubliceerd.</p> <p>Voor de hierboven genoemde zaken is in de nota geen aandacht, op dit punt zal het programma van eisen niet zo moeten worden doorgevoerd.</p>
Gemeentelijk commentaar	<p>1) In de plannen is het mogelijk gemaakt om de terrassen aan de zuidkant van het pomppleintje uit te breiden. Na de herinrichting kan hiervoor een vergunning worden aangevraagd, de verlening van de vergunning is een bevoegdheid van VTH zij toetsen ook op andere kaders dan alleen de ruimtelijke kaders.</p> <p>2) Deze voorstelling van zaken wordt door ons niet herkend. Er is geen sprake van uitruil. We spreken met ondernemers en andere betrokkenen over verschillende zaken, dit alles in het kader van de herinrichting van de Mariaplaats. Thema's zijn o.a. herschikking, aanpassing van terrassen en bevoorrading.</p> <p>3) Zie hiervoor, binnen het huidige vergunningsstelsel worden voorwaarden die aan ondernemers worden gesteld vastgelegd.</p>
Reactie: 10, 11	<p>De openbare ruimte wordt juist minder aantrekkelijk met het beoogde plan, er zijn tussen station en conservatorium geen voorzieningen voor de passerende mensen, de paar bankjes zoals geprojecteerd worden alleen gebruikt als het mooi weer is (zie bijvoorbeeld op de Ganzenmarkt, daar is er nauwelijks gebruik van de bankjes op het plein bij matig weer), nu is het een buffer voor parkeren in de binnenstad (met de daarbij behorende levendigheid), deze buffer zou in het plan verdwijnen en er komt geen functionaliteit in de ruimte voor terug. In de winter en in het voor- en najaar wordt het een gure plek, die uitstraling zal niet veranderen. Er zijn voor passanten geen aantrekkelijke aspecten om te gaan zitten in een doorloopcorridor.</p>
Gemeentelijk commentaar	<p>Aanleiding voor de herinrichting is de veranderende omgeving en daarmee ook het veranderend gebruik van de Mariaplaats. De betekenis van de Mariaplaats in het langzaamverkeer-netwerk van de stad neemt toe, o.a. door de komst van de Rabobrug en Stationsplein Oost. De route zal drukker worden. Met de herinrichting wordt ingezet op het verhogen van de verbijfswaarde, de groene kwaliteit en dwarsverbindingen voor langzaam verkeer. Met het opheffen van parkeerplaatsen geven we ruimte aan de, de toenemende voetgangers en fietsersstroom.</p>

Reactie: 1, 10, 11	Inspreker vindt dat hekken om de Pandhof Sinte Marie i.v.m. overlast moeten blijven.
Gemeentelijk commentaar	Dit is onderdeel van het parallel ontwerpproces voor de verschillende pleinen en tuinen. Als de beheersbaarheid het (op termijn) toelaat is opheffen of verplaatsen van het hek mogelijk.

Reactie: 2	Inspreker vindt het mooi als het hek bij het hofje verdwijnt.
Gemeentelijk commentaar	Dit is onderdeel van het parallel ontwerpproces voor de verschillende pleinen en tuinen. Als de beheersbaarheid het (op termijn) toelaat is opheffen of verplaatsen van het hek mogelijk.

Reactie: 9	Het gebied zal veel leuker worden om te wandelen, minder een rommeltje en veel minder gedomineerd door blik.
Gemeentelijk commentaar	Dank voor uw reactie.

Reactie: 9	De stoeprand wordt een natuurstenen band, die is gauw glad en bij regen en duisternis slecht zichtbaar. Misschien kan led verlichting in het wegdek/trottoir soelaas bieden?
Gemeentelijk commentaar	De bestaande smalle banden worden zoveel mogelijk hergebruikt. Deze banden zijn op enkele uitzondering na (bijv. langs de busbaan), overal in de binnenstad toegepast. Op plekken waar hergebruik niet mogelijk is (bijv. in bochten) zal een nieuwe band worden toegepast, vergelijkbaar met de bestaande band. . De reguliere straatverlichting moet voldoende licht geven zodat de stoeprand zichtbaar is.

Reactie: 9	Er komen zeer oncomfortabele dikformaat klinkers. De Mariaplaats wordt mede opgeknapt uit het fietsbudget, dan moet het voor fietsers wel verbeteren. Op de fietsroute moet echt de Groningse Strengpersklinker komen, die is nog het vlakst. En een stroef wegdek, zodat je niet valt bij een buitje of een klein beetje opvriezen, dat lukt helaas niet met gebakken klinkers.
Gemeentelijk commentaar	Voor de klinkerverharding van de rijlopers is een balans gezocht in fietscomfort en (historische) Utrechtse beeldkwaliteit. Die is gevonden in de dikformaat klinker. Dezelfde klinker is toegepast in de Korte Jansstraat en Domstraat. Deze klinkers bieden goed fietscomfort. De klinker heeft geen vellingkant (schuin kantje aan de bovenzijde) zodat deze zo strak mogelijk op elkaar aansluiten. Bij de aanleg zal extra aandacht aan de fundering van de rijweg worden geschonkenveel hobbels/builen hebben een directe relatie met de ondergrond. Oncomfortabele klinkers zijn de keiformaten. Die worden niet toegepast.

Reactie: 12	Verlichting: Bewoner wenst Pyke Koch lantaarns op oude gasmasten. Deze staan ook op Hamburgplein, bij de Rechtbank. De lantaarns zijn ook beschikbaar in een wandmodel en zouden goed passen aan
--------------------	--

	de wand langs smalle stukken.
Gemeentelijk commentaar	De Pyke Koch lantaarns en klassieke gevellantaarns worden op de Mariaplaats toegepast. Nadere uitwerking vindt plaats in het definitieve ontwerp.

Reactie: 12	Inspreker merkt op dat in de stukken staat dat de verharding van het (pomp)plein nader te bepalen is. Op de afbeelding zijn gladde, hardstenen tegels te zien. Hardsteen wordt rommelig door het grote viezigheid en is bovendien erg glad als het nat is (zeker de versie met het platte oppervlak). Inspreker raadt aan geen nieuwe materialen te gebruiken en de oude klinkers op delen van het plein her te gebruiken. Eventueel nieuw gebakken klinkers kunnen in de fietsdelen van de straat gelegd worden (sluiten meer aan en geven fietsers minder weerstand). Inspreker raadt aan de pleinen uniform uit te voeren.
Gemeentelijk commentaar	In het definitieve ontwerp zal de precieze materialisering worden bepaald. Hierbij wordt rekening gehouden met de stroefheid van het materiaal. Samenhang in materialisatie is uitgangspunt.

Reactie: 12	Inspreker geeft aan dat bomen niet zomaar hoger en meer aarde om de stam kunnen verdragen. Inspreker ziet de zitelementen het liefst strak qua vorm, niet te speels, bij voorkeur recht en neutraal.
Gemeentelijk commentaar	De bomen staan reeds in verhoogde bakken, deze bestaande bakken worden vergroot. Tesaamen met toepassing van een beluchtingsysteem is meer aarde rondom de stam geen probleem. Daarnaast krijgen de bomen groeiplaatsverbetering. Bij de detaillering van het zitelement in de volgende ontwerpfase zal rekening worden gehouden met de te behouden bomen. Ook de exacte vormgeving van de elementen zal dan worden bepaald.

Reactie: 12	Het zitelement lijkt een soort hartstenen blok te zijn dat zweeft. Dit geeft aanleiding tot groei van onkruid en ophoping van zwerfafval. Inspreker geeft aan dat het beter zou zijn als het zitblok op de ondergrond of deels ingegraven wordt zodat eronder niet gereinigd hoeft te worden.
Gemeentelijk commentaar	Bij de detaillering van het zitelement in de volgende ontwerpfase zal rekening worden gehouden met het goed te beheren zijn van het element zelf en de ruimte daar omheen.

3.3 Verkeer

Reactie: 9	<p>Het is een probleem dat fietsers komende van de Mariaplaats bij de Rijnkade niet om de wachtende auto's bij de verkeerslichten heen kunnen of rechts ervan kunnen opstellen. Ook tijdens de inspraakavonden hebben we hierop de aandacht gevestigd. Dat is niet opgelost. We zijn op zich tevreden met de rijloper van 5,5 meter. Die is precies zo breed dat een auto tussen twee elkaar tegemoetkomende fietsers door kan rijden. De weg wordt vlak gestraat met fietsvriendelijke klinkers en er komen geen goten maar trottoirkolken. Alleen waar de wachtrij van auto's staat moet je rechts langs de auto's kunnen én moeten tegemoetkomende auto's de straat nog in kunnen rijden. Daar is een bredere rijloper nodig. Overigens mogen auto's na herinrichting van de Rijnkade niet meer rechtdoor naar het Moreelsepark, alleen fietsers en voetgangers, als we goed zijn geïnformeerd. We vragen ons af hoe dat gaat uitpakken in de praktijk. Zou voor extra problemen kunnen zorgen als alle auto's moeten afslaan en moeten wachten op overstekende voetgangers en fietsers. Blijven de verkeerslichten? Vlakbij dit punt is ook de toegang tot de parkeerplaats voor SHV-medewerkers. Die blijft via de Mariaplaats gaan. Toegang via de Rijnkade lijkt ons veel veiliger en dus wenselijker.</p>
Gemeentelijk commentaar	<p>De door inspreker beschreven situatie gaat er vanuit dat de Heringerichte Mariaplaats aansluit op de huidige situatie, Echter ook de aansluiting van de Mariaplaats op de Marga Klompébrug en de aansluiting van de brug op de Morrelseparkstraat en Catharijnesingen gaan veranderen. Wij zorgen samen met de Projectorganisatie Stationsgebied voor een goede aansluiting van de wegprofielen van de gereconstrueerde Mariaplaats en de nieuwe brug over de Catharijnesingel n de praktijk zal deze situatie zich dus niet (meer) voordoen. Op het nieuwe kruispunt (ten westen van de brug) zal voorzien worden in opstelvakken voor fietsers.</p>

Reactie: 9	Met de geplande rijloper van 3,5 m voor de Zadelstraat kan een auto een tegemoetkomende fiets niet passeren en dat is dus te smal. Er is 4 meter nodig, of voetpad en rijloper moeten gelijkvloers worden gehouden zodat je via het voetpad uit kunt wijken (ook voor de vele voetgangers die op de weg lopen...). Weliswaar zal het aantal auto's dat hier rijdt afnemen door het vergunninghouderssysteem, maar ze zijn er wel degelijk en fietsers moeten hier geen onveilig gevoel krijgen. Men moet elkaar op de rijloper zonder gevaar op schampen kunnen passeren.
Gemeentelijk commentaar	<p>De rijweg langs het pomppleintje valt binnen de scope van dit project. De Zadelstraat valt buiten de scope van dit project. In de herinrichting verandert de breedte van de rijloper niet, in de inrichting komen de rijloper en trottoirs aan het pomppleintje op hetzelfde niveau te liggen, waardoor verschillende weggebruikers elkaar goed kunnen passeren.</p> <p>In de huidige situatie is passeren in de Zadelstraat lastig, omdat: er ter hoogte van het Pomppleintje trottoirbanden zijn en in de rest van de Zadelstraat paaltjes langs de rijloper staan. Dit maakt uitwijken/ passeren tussen auto- en fietsverkeer lastig.</p>

Reactie: 9	Bij de Randvoorwaarden wordt gesproken over een oprit. Waar komt die precies? Als het om een oprit naar de Zadelstraat gaat, lijkt dat insprekers een suf idee. Het is alleen maar weer een extra kans om te vallen, ook voor rolstoelers overigens. In 30 km-gebieden mogen fietsroutes overigens voorrang krijgen op zijstraten. De Herenroute kan met borden voorrang krijgen op de Zadelstraat. Dat lijkt insprekers beter dan een uitritconstructie met louter suggestieve werking.
Gemeentelijk commentaar	<p>Het betreft hier geen inrit met inritblokken. De inrichting moet duidelijk maken dat de fiets op het Pomppleintje te gast is. Men bevindt zich in het voetgangersmilieu. Dit is wat bedoeld is met 'oprit' In de vervolgfase van het ontwerp zal dit nader uitgewerkt worden</p> <p>Door de profilering zal duidelijk worden dat de Herenroute de doorgaande verbinding is. Die is vormgegeven als doorgaande rijloper tussen trottoirbanden. Het Pomppleintje zal op één niveau liggen. De keuze is gemaakt om uit te gaan van gelijkwaardige kruisingen. De Herenroute krijgt geen voorrang op de Zadelstraat</p>

Reactie: 8, 13	Inspreker vraagt of met de voorgestelde wijzigingen het autoverkeer zal verminderen (denk bijvoorbeeld aan de files naar de parkeergarage naar de Springweg) en of met dit plan een oplossing zal worden geboden voor de huidige chaotische verkeerssituaties.
-----------------------	--

Gemeentelijk commentaar	De herinrichting van de Mariaplaats op zich heeft geen effect op het gebruik van de parkeergarage Springweg. Echter door het opheffen van de haakse parkeerplaatsen op de Mariaplaats zijn er op de rijweg minder draai- en keerbewegingen, wat de doorstroming ten goede zal komen. Met de opening van de nieuwe ondergrondse parkeergarage Vredenburg komen er in de directe omgeving ca. 1000 parkeerplaatsen bij. Voor parkeren in de diverse parkeergarages is het parkeerverwijssysteem (PRIS) beschikbaar om te verwijzen naar beschikbare parkeerplaatsen in de diverse parkeergarages in het gebied. Ook dit moet leiden tot minder zoek- verkeer op de Mariaplaats
--------------------------------	--

Reactie: 10, 11	<p>1) Het oude collegeprogramma spreekt over goed bereikbaar zijn van de binnenstad, de voorgestelde maatregelen hebben het tegengestelde effect, de binnenstad wordt voor bewoners, zakelijke bezoekers en onderhoud- en servicebedrijven veel minder goed bereikbaar. Zeker als er goederen geleverd moeten worden en of diensten moeten worden verleend in het kader van onderhoud gebouwen en installaties. De vitaliteit en bereikbaarheid wordt met beoogd plan minder in plaats van meer. Kleine leveranciers en onderhoudsbedrijven hebben nu overdag veel parkeerruimte nodig voor het leveren van de diensten die nodig zijn voor de leefbaarheid en veiligheid van gebouwen en woningen.</p> <p>2) Het (winkelend) publiek komt weleens waar met een divers vervoermiddel, echter de bedrijven in de stad hebben wel hun auto/bus vervoersmiddelen nodig voor het leefbaar houden en bevoorraden van winkels en het onderhouden van gebouwen en installaties. De vergelijking in het programma van eisen en Werkboek Pilot Openbare Ruimte Centrum gaan met andere delen van de binnenstad niet op, de vergelijking wordt oneigenlijk toegepast. De Mariaplaats is een economische ader voor het voeden van de bedrijvigheid en leefbaarheid van de binnenstad van Utrecht.</p>
------------------------	--

Gemeentelijk commentaar	<p>1) Onder een goede bereikbaarheid wordt niet alleen autobereikbaarheid verstaan. Het college is van mening dat juist een verbeterde bereikbaarheid voor langzaamverkeer bijdraagt aan een levendiger en beter bereikbare binnenstad. Dit leidt ook tot de keuze om parkeren op straat te verminderen. Dit komt voort uit de keuze om meer prioriteit te geven aan het verblijfsklimaat voor bezoekers en verbeterde veiligheid voor fietsers.</p> <p>2) Voor bevoorrading en toegankelijkheid van bedrijfsvoertuigen blijft hetzelfde regime gelden met venstertijden en de mogelijkheid verkeersontheffingen aan te vragen. Door ruimte te geven aan voetgangers en fietsers wordt de leefbaarheid, veiligheid en vitaliteit van dit deel van de stad juist vergroot. Dit komt ook (winkel- en horeca)bedrijven ten goede. Ambitie is om (groot)vrachtverkeer op de Mariaplaats te verminderen. Samen met ondernemers, bevoorraders en transportorganisaties zoeken we naar mogelijkheden om het laden en lossen anders te gaan doen. Dit komt samen met de ambitie om het goederenvervoer in de</p>
--------------------------------	--

	binnenstad te verbeteren. Uitwerking is onderdeel van stap 2.
Reactie: 10, 11	Nu zijn er op de hoek Mariaplaats / Alendorpstraat 's ochtends meerdere ouders/verzorgers die hun vaak zeer kleine kinderen naar het daar gelegen kinderdagverblijf brengen. Het brengen van de kinderen gebeurt zeer vaak met de auto, aangezien er diverse wiegjes, zitjes en andere spullen meegeleverd worden Dit veroorzaakt een kleine opstopping, waarbij de lus van de Mariaplaats heel handig is. Ook het hebben van tweerichtingsverkeer draagt bij aan de bereikbaarheid van het kinderdagverblijf.
Gemeentelijk commentaar	De bereikbaarheid van het kinderdagverblijf blijft gewaarborgd via de route Springweg – Strosteege – Visschersplein – Boterstraat. Het meer faciliteren van autobereikbaarheid voor dergelijke functies past niet binnen het afwegingskader voor een leefbare en vitale Utrechtse binnenstad. Het laden & lossen op de rijweg mag, mits de verkeersveiligheid niet in het geding is voor een periode van max 10 min. Dit is een situatie die in de hele Utrechtse binnenstad voorkomt en hoort bij de dynamiek van een historisch centrum. Er worden dan ook geen speciale voorzieningen getroffen voor laden en lossen.
Reactie: 10, 11	De file voor de parkeergarage Springweg, die wordt niet opgelost met het weghalen van parkeervoorzieningen, de buffer voor het parkeren buiten de garage wordt weggehaald. Dit plan maakt de file voor de parkeergarage alleen maar langer en zal vaker doen voorkomen.
Gemeentelijk commentaar	In praktijk blijkt dat de parkeerplaatsen op de Mariaplaats niet fungeren als buffer voor parkeren in de Springweggarage. Het opheffen van de parkeerplaatsen op straat heeft ons inziens dan ook geen effect op de wachtrij voor de Springhaver garage. Wat wel effect heeft op het gebruik van de springweggarage is de toevoeging van ca. 1000extra parkeerplaatsen in parkeergarage Vredenburg. En de beschikbaarheid van een goed verkeersverwijssysteem. Met het vastgestelde beleid van de nota Stallen en Parkeren wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, P+R's en de fiets.
Reactie: 10, 11	Op de weg tussen de kruising Willemsplantsoen tot en met conservatorium zijn geen winkels, het is geen winkelstraat die moet worden afgesloten. Het betreft in het plan een fiets en voetgangers gebied waar de auto zich onzeker gaat gedragen wegens het ontbreken van belijning/kaders van de weg, dit is gevaarlijk voor wandelend publiek doordat belijning voor gescheiden verkeer auto en voetganger ontbreekt.
Gemeentelijk commentaar	In de definitieve inrichting blijft de rijloper voor autoverkeer herkenbaar door toepassing van goede en duidelijke materialisatie. Dit is conform andere straten en pleinen in de binnenstad die zo zijn ingericht en goed functioneren voor zowel voetgangers, fietsverkeer als autoverkeer (zie bijvoorbeeld de Domstraat en Korte Jansstraat).

Reactie: 10, 11	Op de Mariaplaats komen zeer veel functies samen die belangrijk zijn voor de economische motor voor dit deel van de binnenstad. Met het nemen van beperkende verkeersmaatregelen (eenrichtingverkeer), het weghalen van parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, ondernemers en leveranciers ontstaat verschraving van het leefklimaat en (sociale) onveiligheid. Het ruimte geven aan de fiets zonder de bijbehorende voorzieningen voldoende te faciliteren zorgt voor een grotere overlast en ongeordendheid op straat dan nu het geval is met de auto's in de bestaande parkeervakken.
Gemeentelijk commentaar	Het voor de Mariaplaats en omgeving blijven faciliteren van autobereikbaarheid en -toegankelijkheid zoals tot nu toe het geval is past niet meer binnen het afwegingskader voor een leefbare en vitale Utrechtse binnenstad. Voor het economisch functioneren van de binnenstad zijn fietsers en voetgangers (die merendeels met OV komen) van groot belang. Maar een beperkt deel van de inkomsten komt voort uit bezoekers die met de auto komen. Voor bezoekers die wel met de auto komen is er voldoende ruimte in de gebouwde parkeervoorzieningen die ook aan de rand van het centrum liggen. Daarnaast neemt het belang van de Mariaplaats in het voet- en fietsersnetwerk toe door de ontwikkeling van het stationsgebied (Stationsplein Oost, Rabobrug). Het zal drukker worden met langzaam verkeer. Voor fietsers wordt voorzien in diverse stallingsmogelijkheden zoals fietsstalzones, rekken, inpandige stalling, mobile stalling. Daarmee wordt het stallen geordend.

Reactie: 12	Om autoverkeer af te remmen beter wel subtiele aanduiding van fietsstroken maken.
Gemeentelijk commentaar	Het niet toepassen van aparte verkeersruimten voor verschillende gebruikers is uitgangspunt bij (woon)gebieden waar leefbaarheid gaat voor bereikbaarheid. Deze gebieden zijn, net als de binnenstad, over het algemeen de 30km-gebieden.

Reactie: 12	Voor rolstoelgebruikers is het zaak dat er looproutes worden ingetekend (paar lijntjes) die met name de oversteekzones aangeven waar geen drempels mogen zijn (deze routes moeten herkenbaar zijn met witte noppen tegels).
Gemeentelijk commentaar	Door de inrichting met een klein hoogteverschil tussen rijloper en stoepen wordt de oversteekbaarheid in het gehele gebied vergroot. De locaties van oversteekplaatsen (ingericht met noppentegels) worden in de uitwerking van het definitief ontwerp meegenomen.

3.4 Proces en procedures

Reactie: 5	Inspreker vreest tijdens uitvoeringsfase op het Buurkerkhof geplaagd te
-------------------	---

	worden door transport, bouwverkeer en opslag. Vergelijkbaar in tijd met de bouw van het pand op de Zadelstraat. De bestrating op het plein is door betonwagens en containers geruïneerd.
Gemeentelijk commentaar	Wij verwachten niet dat voor de uitvoeringsfase van de herinrichting van de Mariaplaats het Buurkerkhof gebruikt zal gaan worden voor opslag van bouwmaterialen of als bouwplaats.

Reactie: 9	Alles moet er spic en span bijliggen als de Tour de France onze stad aandoet. Dat gaat vast vaart zetten achter de herinrichting van de Mariaplaats.
Gemeentelijk commentaar	Mee eens!

Reactie: 10, 11	Welke ruimtelijke procedure is van toepassing? Past dit in het bestemmingsplan, Is het wijziging bestemmingsplan? / partiële wijziging bestemmingsplan, welke wettelijke grondslag voor de veranderende ruimtelijke inrichting is van toepassing? (De huidige parkeerplekken staan ingetekend op de bestemmingsplankaart en hebben een juridische grondslag).
Gemeentelijk commentaar	In het bestemmingsplan Binnenstad (2010) is het plangebied de Mariaplaats opgenomen als Verkeer - Verblijfsgebied. De Mariahoek en de pandhof hebben de bestemming Groen, deze gebieden vallen echter buiten het plangebied. Het plangebied is openbaar gebied en in eigendom bij de Gemeente Utrecht. De zuidelijke helft van de Mariahoek is in eigendom bij de Oudkatholieke kerk. De groenstrook aansluitend aan het gebouw van SHV is eigendom van SHV. De voorgestelde herinrichting past binnen bestemmingsplan, er is geen wijziging van bestemmingsplan nodig. Voor het verplaatsen van de invalideparkeerplaatsen, de elektrische oplaadpunten en laden en lossen zijn verkeersbesluiten noodzakelijk. Voor het vellen van bomen is doorgaans een omgevingsvergunning voor het vellen nodig. Voor uitbreidingen en/ óf aanpassingen aan terrassen is een terrasvergunning noodzakelijk. En voor aanpassingen aan de bomenstroken is een aanlegvergunning nodig.

Reactie: 10, 11	Op basis van welke wettelijke grondslag worden de reacties door de gemeente beoordeeld? Komt er een hoorzitting om gehoord te worden?
Gemeentelijk commentaar	Besluitvorming over een ruimtelijk plan die binnen de kaders van een bestemmingsplan liggen is een bevoegdheid van het college van b&w. Reacties (in de vorm van deze reactienota) worden dan ook ter informatie meegestuurd aan het college.

Reactie: 10, 11	Welke wettelijke rechtsbescherming/zienswijze/beroep staat open tegen het voorgenomen plan?
------------------------	---

Gemeentelijk commentaar	De herinrichting past binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Op het vastgestelde plan is geen mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen of het instellen van beroep. Op Verkeersbesluiten, omgevingsvergunning en (nieuwe) terrasvergunningen is bezwaar en beroep mogelijk.
--------------------------------	---

Reactie: 10, 11	Hoe is de leefbaarheid onderzocht en getoetst die gebruikt is om leefbaarheidsaspecten te beoordelen in het programma van eisen?
Gemeentelijk commentaar	Met de herinrichting wordt beoogd om de leefbaarheid en de gebruiksmogelijkheden voor voetgangers en fietsers te versterken. Het autogebruik wordt tegelijkertijd teruggedrungen. Dit heeft een positief effect op het gebied. De plannen zijn besproken met betrokkenen bij de Mariaplaats en de maatregelen sluiten aan bij verschillende beleidskeuzen waarin ook de leefbaarheid een belangrijk onderdeel is.

Reactie: 10, 11	Hoe wordt omgegaan met het veranderende gebruik van de openbare ruimte en het wijzigen / verruimen / verkrappen van functies in relatie tot waardevermindering van onroerend goed? Welke (plan)schade procedure is van toepassing?
Gemeentelijk commentaar	Na het onherroepelijk worden van een planologisch besluit kan men een aanvraag voor een tegemoetkoming van planschade indienen. Via het digitale loket van de gemeente Utrecht kunt u alle informatie over planschade vinden. Voor de herinrichting van de openbare ruimte is echter geen wijziging van het bestemmingsplan nodig zodat de herinrichting zelf geen planschade veroorzakend besluit in de zin van de Wet ruimtelijke ordening kan veroorzaken.
Reactie: 10, 11	Wat zijn de genoemde waarden van de luchtkwaliteit op de Mariaplaats, is het wel zo erg als wordt beweerd? De lucht wordt schoner door verbeterde voertuigen, waar is de onderbouwing met gegevens? Welke alternatieve keuzen zijn er voor het verbeteren van de (vermeende) luchtkwaliteit? Nu wordt enkel de auto als boosdoener aangewezen terwijl bromfietsers/scooters/snorfietsen en vrachtverkeer een veel groter effect hebben op de mogelijke luchtvervuiling.
Gemeentelijk commentaar	Aspecten die inspreker aanvoert vormen niet de primaire aanleiding voor de herinrichting van de Mariaplaats. Met de herinrichting is het aanleggen van een hoogwaardige openbare ruimte, afgestemd op de primaire gebruiker in het gebied het doel. Voor de binnenstad betekent dit dat voetgangers en fietsers de hoofdgebruiker zijn en de auto is er te gast. De maatregelen dragen wel bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Op de webpagina http://www.utrecht.nl/milieu/luchtkwaliteit-utrecht/ kunt u veel informatie vinden over luchtkwaliteit.

Reactie: 10, 11	Met welke reden is het dat de huidige particuliere- en ondernemers-parkeervergunninghouders in het rayon waarin de Mariaplaats valt, niet zijn geïnformeerd? Ondergetekende heeft navraag gedaan bij diverse ondernemers met een parkeervergunning in de omgeving van de Mariaplaats en deze weten niet van de voornemens als bedoeld in het Startdocument herinrichting Mariaplaats?
Gemeentelijk commentaar	Bij het planproces zijn ondernemers, omwonenden en andere betrokkenen actief benaderd om bij te dragen en mee te denken, er is uitgebreid geparticipeerd door ca 70 betrokkenen. Zo zijn er in het voortraject drie bijeenkomsten georganiseerd die we met een wijkbericht hebben aangekondigd, ook is er is een reactietermijn op de plannen (inclusief inloopbijeenkomst) geweest. Daarnaast is er overleg gevoerd met ondernemers van de Mariaplaats, hierbij is ook Centrummanagement Utrecht betrokken. Alle documenten en verslagen hebben we gepubliceerd op de website www.utrecht.nl/mariaplaats . Op deze site is ook een Forum geopend waarop betrokkenen met elkaar in gesprek kunnen gaan over de plannen.
Reactie: 4	Inspraak van belanghebbenden was in eerste instantie heftig. Maar een goede organisatie en het serieus nemen van visies en belangen is het proces mijn inziens goed afgerond en is er goed draagvlak ontstaan bij bewoners/ondernemers.
Gemeentelijk commentaar	Dank voor uw reactie.

3.5 Overig

Reactie: 5	Inspreker geeft aan dat handhaving niet meer effectief is sinds de gemeente de handhavingstaken van de politie heeft overgenomen. De invalidenplekken worden misbruikt en auto's worden niet weggesleept. 's Nachts is er vrij parkeren, want geen controle.
Gemeentelijk commentaar	Dit signaal geven we door aan afdeling handhaving

Reactie: 5	Inspreker vraagt hoe een auto ontheffing/vergunning kan krijgen voor een spoedklus op Buurkerkhof/binnenstad? Bijv. bij een gaslek, kapotte verwarming.
Gemeentelijk commentaar	Verkeersontheffingen kunnen worden aangevraagd via de gemeentelijke website (www.utrecht.nl), zoekterm: aanvraag verkeersontheffing).

Reactie: 10, 11	Het plan is niet goed doordacht en de opstellers hebben te veel gekeken naar een eenzijdig functiegebruik, terwijl de werkelijkheid veel complexer is. Het zo ingrijpend willen sturen in de openbare ruimte tast de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van dit gebied structureel aan en maakt het wonen en werken in de binnenstad uiterst onaantrekkelijk.
Gemeentelijk commentaar	<p>Met de herinrichting van de Mariaplaats wordt uitvoering gegeven aan de doelstelling om het centrum van Utrecht aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Dit doen we door o.a. het versterken van gebruik van fiets en OV, het verminderen van de automobiliteit in de binnenstad en het inrichten van een hoogwaardiger openbare ruimte. De Mariaplaats krijgt alles behalve een eenzijdig gebruik. Langzaam verkeer heeft wel het hoofdgebruik, autogebruik is ondergeschikt. Daarnaast is er ruimte voor informeel verblijf, evenementen, terrasjes. Met deze maatregelen zorgen we ervoor dat de binnenstad voor bewoners, bezoekers en ondernemers aantrekkelijk blijft.</p> <p>Het ambitiebeeld voor de herinrichting van de Mariaplaats is opgesteld in verschillende ontwerpbijsluitingen met bewoners en ondernemers. Het voorliggende IPvE/FO is de eerste stap richting uitvoering.</p>

Reactie: 9	Jammer van die Springweggarage, dat vraagt tot 2022 nog flink wat geduld.
Gemeentelijk commentaar	Over de toekomst van de Springweggarage is geen andere informatie bekend dan dat de functie vooralsnog ongewijzigd blijft.

Reactie: 14	Na jaren actie zijn er 3 openbare rolstoeltoiletten geplaatst in de gemeente Utrecht. Eén daarvan staat op de Mariaplaats. Deze is bijzonder ongunstig geplaatst en door de natuurstenen keitjes eigenlijk niet bruikbaar voor rolstoelgebruikers. Het rolstoeltoilet mag niet verdwijnen! Maar wij kunnen ons voorstellen dat deze voorziening verplaatst vlak na de Moreelsebrugin in de looproute. Het is tenslotte een openbare voorziening voor elke burger. Wij hebben begrepen dat het toilet niet altijd functioneert, dat zou ervoor pleiten om het toilet in een zone te plaatsen waar camera toezicht is.
Gemeentelijk commentaar	Wij zoeken een nieuwe locatie voor het openbare rolstoeltoilet hierbij betrekken we de belanghebbenden. De suggestie om het toilet te verplaatsen richting de Moreelsebrug nemen we mee in het onderzoek naar een geschikte locatie.
Reactie: 4	Inspreker verwijst naar de ontwikkeling waar het primaat voor voetgangers en fietsers is, met auto als gast heel goed. Biedt hoop voor de verdere ontwikkeling van het Museumkwartier.
Gemeentelijk commentaar	Dank voor uw reactie.