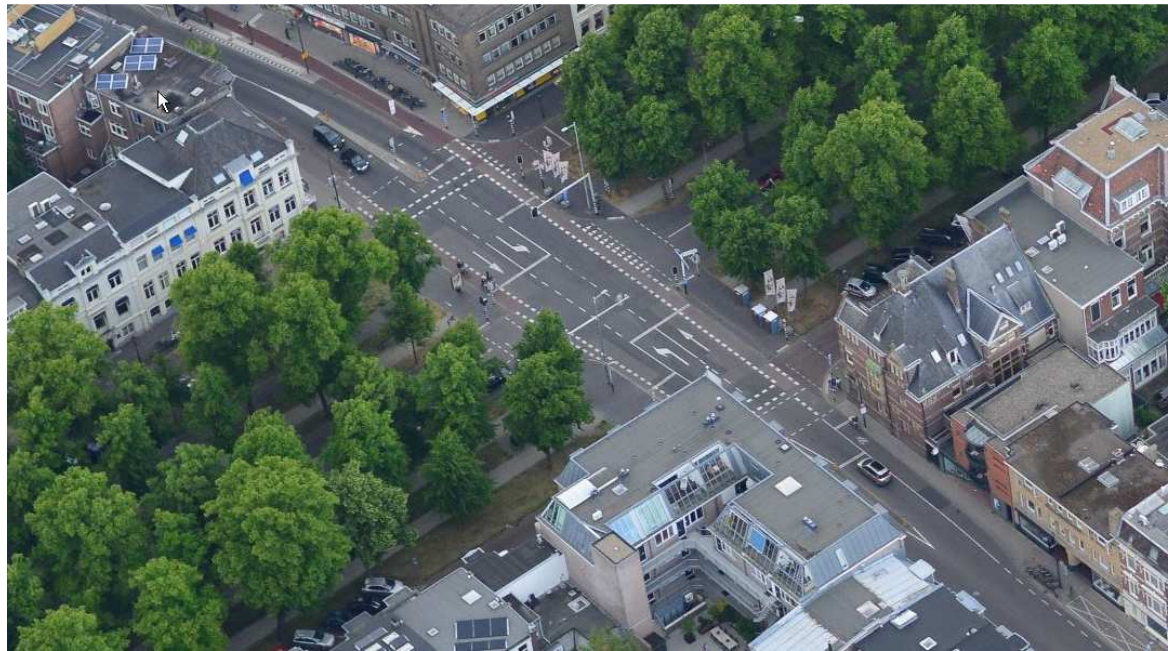


Tweekolommenstuk Maliebaan

Reacties n.a.v. bewonersavond 23 september 2015



Projectgroep Maliebaan, gemeente Utrecht, februari 2016

Inleiding

De gemeente Utrecht heeft het voornemen om de Maliebaan, het Malieblad en de kruising Maliebaan/Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat te verbeteren. Doel is:

Een kwaliteitsslag in de openbare ruimte maken waarbij voetganger en fietser centraal staan en een prettig verblijfsklimaat ontstaat. Beoogde effecten zijn:

- Het verbeteren van de Herenroute en de aansluiting van de Herenroute op de Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat.
- Het verhogen van de verblijfskwaliteit door inrichting en gebruikte materialen.
- Het verbeteren van de groenstructuur.
- Het verbeteren van de Singelstructuur voor de fietser.
- Het verminderen van de nadruk op de verkeersfunctie.

Hiertoe is een gemeentelijke projectgroep gevormd. In een vroeg stadium is overleg gestart met belanghebbenden.

Het doel van het project en de verschillende vormen van overleg worden hieronder samengevat.

Het is de intentie van de gemeente om een open vorm van overleg te creëren, gebaseerd op wederzijds vertrouwen. De gemeente communiceert elke stap met een klankbordgroep waarin belanghebbenden vertegenwoordigd zijn en vervolgens met alle belanghebbenden. Belanghebbenden kunnen vervolgens reageren binnen afgesproken reactietermijnen.

Het doel van het overleg met belanghebbenden is tweeledig:

- in een vroeg stadium alle kennis, ideeën en wensen inzetten om te komen tot het beste resultaat
- in een vroeg stadium creëren van een breed draagvlak

Het afgelopen jaar is gebleken dat dit project een grote belangstelling heeft, en dat veel mensen bereid zijn (geweest) om constructief mee te denken met de planvorming. De gemeentelijke projectgroep en de belanghebbenden delen de wens om de kwaliteit van het projectgebied sterk te verbeteren.

Er zijn natuurlijk veel verschillende meningen en wensen, die niet allemaal vervuld of verwerkt kunnen worden in het project.

Na de belanghebbendenavond op 23 september 2015 zijn veel reacties binnengekomen. Deze zijn in dit document verwerkt. De gemeentelijke projectgroep geeft aan wat ze met deze reacties gaat doen. In een aantal gevallen geven we aan dat we in het vervolg ontwerpproject de suggesties zullen overwegen. We kunnen ons voorstellen dat dat soms wat onbevredigend is, omdat belanghebbenden nu al een antwoord willen op hun vraag. Het is aan de gemeentelijke projectgroep om de verschillende wensen zo zorgvuldig mogelijk af te wegen. In de volgende fase zullen we zoveel mogelijk aangeven welke wensen wel en niet verwerkt zijn, en beargumenteren waarom dit al dan niet is gebeurd.

Gezien de vele reacties hebben we een aantal inhoudelijke zaken samengevoegd. Het is dan ook mogelijk dat belanghebbenden niet alle reacties letterlijk terugvinden in dit document. De gemeentelijke projectgroep heeft wel grote inzet gepleegd om alle reacties zo zorgvuldig mogelijk mee te wegen. We hopen op begrip van belanghebbenden voor deze werkwijze.

Mochten er grote verschillen van inzicht ontstaan tussen de gemeentelijke projectgroep en groepen belanghebbenden, dan zullen deze ter besluitvorming worden voorgelegd aan de politiek. Een eerste besluit is genomen door wethouder Lot van Hooijdonk in het voorjaar van 2015: de middenbaan van de Maliebaan blijft open voor auto's en wordt dus niet omgezet naar een fietsroute.

Naar aanleiding van de bewonersavond van 23 september 2015 werden vooral veel opmerkingen gemaakt over het risico van doorgaand (sluip)verkeer over de parallelbanen ten gevolge van de rotonde (ovonde). De vraag was of het beter was om de Maliebaan al dan niet door te trekken. De gemeentelijke projectgroep heeft ervoor gekozen een studie hiernaar te laten doen alvorens verder te gaan met de beantwoording van de vragen en de uitwerking van het ontwerp. De studie is als bijlage bij dit twekolommenstuk opgenomen. De vragen die hierover gesteld zijn, worden daarom in deze bijlage beantwoord.

Financiering en fasering van het project

Op het niveau van het globaal ontwerp zoals het nu bekend is, is een globale doorrekening gemaakt. Er zijn voldoende financiële middelen voor het Malieblad en de kruising. Het is nog niet zeker of er ook voldoende geld beschikbaar is om de zuidelijke ventwegen te herstraten met nieuwe, vlakke gebakken klinkers. Als in het huidige budget financiële middelen over zijn, kan dit onderdeel mogelijk worden meegenomen. Dit deel van het project wordt zo mogelijk in een latere fase uitgevoerd wanneer het huidige budget onvoldoende is en er weer voldoende geld beschikbaar is.

Overleg met belanghebbenden

Het overleg met belanghebbenden is drieledig:

- Functional Ambiance workshops (in drie fases) met een selecte groep vertegenwoordigers (de laatste vond plaats op 9 december 2014)
- Klankbordgroep met vertegenwoordigers van zoveel mogelijk belangengroeperingen (bewoners, ondernemers, winkeliers, fietsersbond) (vond plaats op 11 februari, 1 april en 28 april 2015; en tenslotte op 12 januari 2016)
- Informatieavonden met bewoners (23 september 2015 en twee avonden in 2016).

Doel van het overleg

- Functional Ambiance: Ideeënvorming met ambtenaren en belanghebbenden
- Klankbordgroep / bewonersavond: toetsing van ambtelijke ideeën, aanpassen van ideeën.
- Dit leidt tot een ambtelijk voorstel én de reactie van ondernemers en bewoners, dit wordt voorgelegd aan de politiek, deze nemen op basis hiervan een besluit.



Overleg planning

- 23 september belanghebbendenavond, waarin gemeente het plan presenteerden mensen opmerkingen konden maken op het reactieformulier, en de gemeente vervolgens een tweekolommenstuk gaat maken.
- Tussenstap: naar aanleiding van kritiek op de Ovonde en mogelijke verkeersgevolgen voor de parallelbanen een extra onderzoek, en overleg hierover met de klankbordgroep op 12 januari. Hierna: ofwel vervolgonderzoek ofwel bewonersavond.
- Als het IPVE/FO gereed is komt dit in de wethoudersstaf, die het vrijgeeft voor overleg, daarna collegebesluit. Ook hier reactieformulieren en twee kolommenstuk.
- Tijdens de ontwerpfase nog een klankbordgroep en avond voor belanghebbenden.

Vier participatieniveaus

De gemeente onderscheidt de volgende vier participatieniveaus:

1. Informeren

De gemeente bepaalt zelf de agenda voor besluitvorming en houdt betrokkenen op de hoogte. Betrokkenen hebben geen inbreng. Hun rol is toehoorder. Feitelijk is dit geen participatie. Plannen worden door de gemeente opgesteld zonder dat belanghebbenden invloed hebben. Zij worden wel geïnformeerd, bijvoorbeeld door een wijkbericht, een informatieavond of een website.

2. Raadplegen

De gemeente bepaalt zelf de agenda, maar ziet betrokkenen als gesprekspartners bij ontwikkeling van beleid. Meninge, ervaringen en ideeën worden geïnventariseerd, maar zijn voor de gemeente niet bindend. De rol van de participant is geconsulteerde. Plannen worden door de gemeente opgesteld en voorgelegd aan belanghebbenden. De reacties van belanghebbenden worden meegenomen in het vervolgproces.

3. Adviseren

De gemeente bepaalt de agenda, maar betrokkenen kunnen problemen en oplossingen aandragen. Deze ideeën spelen een volwaardige rol bij het ontwikkelen van beleid. De gemeente verbindt zich in principe aan de resultaten, maar kan bij de uiteindelijke besluitvorming hiervan beargumenteerd afwijken. De rol van de participant is adviseur. De betrokken partijen kunnen ook zelf met een voorstel komen. Dit hoeft niet aan te sluiten op een plan van de gemeente of ontwikkelaar. De wijkraad heeft bijvoorbeeld altijd de bevoegdheid om zowel gevraagd als ongevraagd te adviseren.

4. Co-produceren

Gemeente en betrokkenen bepalen samen de agenda en zoeken samen naar oplossingen. De gemeente verbindt zich aan deze oplossingen in de besluitvorming. De rol van de participant is samenwerkingspartner. De betrokkenen zitten zelf aan tafel om over uitgangspunten, een plan of ontwerp mee te denken. Vaak al in een vroeg stadium om ook het proces mede vorm te geven. Dit heet een open plan proces.

Voor het project Maliebaan wordt in principe gewerkt vanuit twee niveaus:

- 1) Klankbordgroep: niveau 3: adviseren
- 2) Alle belanghebbenden: niveau 2: raadplegen

2.1 Stedenbouw			
Thema	Reclamant	Reactie reclamant	Reactie Gemeente Utrecht
Straatbeeld, fietsparkeren	4, 18	Reclamant 4 vindt dat ondanks dat de Maliebaan een beschermd historisch gezicht heeft, dit niet ten koste mag gaan van fietsparkeervoorzeningen voor de bewoners. Fietsen tegen de gevels is een minder mooi gezicht.	In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal aangegeven worden waar fietsstallen mogelijk is. Daarbij wordt rekening gehouden met het beschermd stadsgezicht en andere functies zoals looproutes, parkeren etc. Uw suggestie wordt overwogen.
		Reclamant 18 woont Maliebaan hoek Burg. Reigerstraat. Hij is van mening dat het uitzicht voor alle bewoners daar op de kruising richting Nachtegaalstraat geheel verloren gaat. Er staan genoeg mooie bomen op de Maliebaan. Hij vindt het een dure optie, waarvan gemakkelijk kan worden afgezien. De rotonde wordt door de beoogde plannen onoverzichtelijk en gevaarlijk, mede door de bomen op de rotonde.	In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal aangegeven worden waar bomen voorzien zijn. Bomen zijn er gewenst, want: –de Maliebaan is onderdeel van de hoofdboomstructuur; –met nieuwe bomen wordt de cultuurhistorisch zeer bijzondere laan hersteld en versterkt; –nieuwe bomen en overige inrichting van de openbare ruimte verkeersgedrag positief zal beïnvloeden. Denk daarbij aan het aanpassen (verlagen) van de snelheid van autoverkeer en dergelijke.
Inrichting openbare ruimte i.r.t. evenementen	4, 14, 18, 24, 28	Reclamant 4 vestigt de aandacht op de vele jaarlijkse evenementen (o.a. hardloophwedstrijden en fietsrondes, sulkyrace veeartsenijstudenten). Die lopers en fietsers etc. hebben een doorgaande route over de Maliebaan nodig. Hij vraagt zich af of daarvoor nog plaats is op de kruising.	In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal het medegebruik door evenementen uitgewerkt worden. Uitgangspunt is dat de evenementen mogelijk blijven. Eventueel kan een andere inrichting van Maliebaan, Malieblad en het kruispunt gevolgen hebben voor evenementen. In dit project wordt alleen gekeken naar de ontwerp aspecten van de evenementen. Overige vragen betreffende evenementen dienen opgenomen te worden met de betreffende

			afdelingen van de gemeente. Uw suggesties worden overwogen.
		<p>Reclamant 14 (Sport Utrecht) heeft de volgende vragen m.b.t. evenementen.</p> <p>Op welke manier wordt bij de herinrichting van de Maliebaan en het Malieblad rekening gehouden met het parcours van jaarlijks terugkerende (sport)evenementen, zoals de Ronde van de Maliebaan, Singelloop en Maliebaanloop?</p> <p>In de huidige tekeningen lijkt het alsof het kruispunt Maliebaan/Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat wordt vervangen door een rotonde met klinkers en bomen in het midden. De doorgaande asfaltweg in het midden verdwijnt van het kruispunt, terwijl die van belang is voor de sportevenementen. Misschien kan er een (verharde) faciliteit gecreëerd worden die alleen tijdens evenementen wordt opengesteld, bijvoorbeeld d.m.v. een slagboom of paaltjes.</p>	Zie voorgaand antwoord.
		<p>Op welke manier wordt bij de herinrichting van de Maliebaan en het Malieblad rekening gehouden met ruimte voor faciliteiten (start/finish, toiletten, EHBO en ambulance, catering, inschrijftenten, etc.) die nodig zijn om dergelijke sportevenementen te kunnen organiseren?</p> <p>Voor dergelijke faciliteiten is nu ruimte door de bredere asfaltbaan in het midden en door de ruimte die ontstaat wanneer het kruispunt afgesloten wordt. Op basis van de tekeningen lijkt hier in de toekomst minder ruimte voor te zijn.</p>	Zie voorgaand antwoord.

		<p>Mogelijk kan dit opgelost worden door meer gebruik van het gras onder de boomkronen toe te staan, of door opnieuw een verharde ondergrond te creëren die tijdelijk opengesteld kan worden.</p>	
		<p>Op welke manier houdt de gemeente Utrecht bij de inrichting van de openbare ruimte in het algemeen rekening met (de belangen van) sportevenementen, die zij vanuit het sportbeleid financieel en inhoudelijk ondersteunt? Deze vraag geldt natuurlijk ook voor evenementen buiten de sport, in dit geval onder andere de kermis en de braderie.</p> <p>Noch de afdeling Sport en Samenleving (Maatschappelijke Ontwikkeling), noch Vergunningen, Toezicht & Handhaving was tot nu toe op de hoogte van de inhoud van de plannen m.b.t. de herinrichting. Misschien is het goed om bij plannen voor herinrichting van de openbare ruimte voortaan te checken of een locatie ook gebruikt wordt voor evenementen. Is dat het geval, dan kunnen daarnaast ook organisatoren van evenementen worden ingelicht. Dit kan bijdragen aan een breder gedragen uitkomst.</p>	Zie voorgaand antwoord.
<p>Bestrating, fontein, bomen, horeca</p>	19	<p>Reclamant 19 is groot voorstander van het plan, maar heeft de volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bestrating met historische gebakken klinkers op de ventwegen behouden; 	<p>Uitgangspunt is zuidelijke ventwegen van de Maliebaan te verharden met nieuwe, vlakke gebakken klinkers. Deze klinkers dienen passend bij de historische omgeving te zijn en voldoende fietscomfort te geven i.v.m. Herenroute. De huidige klinkers zijn oncomfortabel voor de fietser en geven geluids-/trillingsoverlast wanneer autoverkeer over de ventwegen rijdt. Het is nog niet zeker of er ook voldoende geld beschikbaar is om de zuidelijke ventwegen</p>

			te herstraten met nieuwe, vlakke gebakken klinkers. Als hiervoor in het huidige budget over door financiële middelen beschikbaar zijn, zou dit deel van het project zo mogelijk in een latere fase uitgevoerd worden als er wel geld beschikbaar is.
		- eventueel met uitzondering van de (eenduidige) bestrating op de nieuwe rotonde	In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal de verharding verder uitgewerkt worden. Bij de keuze van de verhardingssoort speelt de historische omgeving, het verkeerskundig gebruik/ beleving en beheerbaarheid een belangrijke rol.
		- voorstander van een nieuw element zoals een fontein op het binnengebied van de rotonde	In deze fase van het project zijn de (civiel)technische en ruimtelijke consequenties (inpasbaarheid en in relatie tot cultuurhistorische waarden) van nieuwe elementen (zoals fontein) niet verkend. De gemeente Utrecht staat echter niet negatief tegenover nieuwe (inrichtings)elementen binnen het project. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zullen we (on)mogelijkheden van dergelijke initiatieven nader verkennen.
		- voorstander van het meer toestaan van passende horeca aan de Maliebaan.	Het bestemmingsplan Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen geeft de (on)mogelijkheden voor horeca aan. De invulling met horeca is geen onderdeel van dit project.
		- bijplaatsen van (grotere) bomen op de kruising.	Uitgangspunt is om bomen te planten op de kruising om de (historische) laan te versterken/herstellen. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit nader uitgewerkt worden. De Maliebaan is onderdeel van de stedelijke hoofdboomstructuur. Bij aanplanten van nieuwe bomen in die hoofdstructuur worden grotere plantmaten gebruikt (min. 20/25).

2.2 Verkeer			
Veiligheid, oversteekplaatsen, trottoirs	1, 2, 5, 7, 8, 9, 11	<p>Reclamanten 1 en 2 vragen zich af waar de zebrapaden zijn gepland? Volgens reclamant 1 worden voetgangers uit de Burg. Reigerstraat die rechtdoor de Nachtegaalstraat in willen op de middenbaan geconfronteerd met autoverkeer (druk). Hierdoor is veilig oversteken naar zijn mening onmogelijk.</p>	<p>De belangrijkste voetgangersoversteken t.h.v. rotonde Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat worden vooralsnog uitgevoerd als zebrapaden. Dit zijn in ieder geval de oversteken die de Burg. Reigerstraat en Nachtegaalstraat met elkaar verbinden en de brede trottoirs langs de parallelwegen die het noordelijk en zuidelijk deel van de Maliebaan verbinden. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit nader uitgewerkt worden.</p> <p>Zie ook bijlage ‘Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat’</p>
		<p>Reclamant 5 wil geen doorgaand autoverkeer op het Maliebaan–kruispunt, zwaarder verkeer verkiest volgens hem de rechtdoor gaande parallelbanen. Dat is een bedreiging voor fietsers/ (school)kinderen en is slecht voor de huizen langs de parallelbanen.</p>	<p>Zie bijlage ‘Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat’</p>
		<p>Reclamant 7 stelt voor om voor voetgangers op 4 locaties oversteekplaatsen/zebrapaden te maken (zie bijlage) en het gebied in het midden van de kruising middenbaan Maliebaan / Nachtegaalstraat / Burg. Reigerstraat vrij te houden (zie bijlage).</p>	<p>De belangrijkste voetgangersoversteken t.h.v. rotonde Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat worden vooralsnog uitgevoerd met zebrapaden. Dit zijn in ieder geval de oversteken die de Burg. Reigerstraat en Nachtegaalstraat met elkaar verbinden en de brede trottoirs langs de parallelwegen die het noordelijk en zuidelijk deel van de Maliebaan verbinden. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit nader uitgewerkt worden.</p>

			Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat
		Ook reclamanten 9 en 11 pleiten voor het aanleggen van zebrapaden.	Zie bovenstaand antwoord
		Reclamant 8 vindt het getoonde concept op de informatieavond van 23 september fraai, maar:	Dank
		– wil de trottoirs op de 4 hoeken vlak (beter voor ouderen en mensen met rugklachten) en ruim i.v.m. comfort en veilig oversteken. Ook het trottoir ter hoogte van Maliebaan nr. 30 graag breder.	Het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers/mindervaliden is het doel bij het ontwerp. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit nader uitgewerkt worden.
		– Hij is blij dat de stoplichten verdwijnen, maar wil ook graag veel minder verkeersborden.	Uitgangspunt is zo min mogelijk obstakels/(verkeers)borden in de openbare ruimte t.b.v. toegankelijkheid en (historische) beeldkwaliteit. Alleen de benodigde verkeersborden worden geplaatst. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit nader uitgewerkt worden.
		– In een winkelgebied als de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat zou de voetganger eigenlijk op de eerste plaats moeten staan. Een veelheid aan geparkeerde fietsen, uitstalborden en kleine terrassen bemoeilijken het de voetganger om goed gebruik te maken van de trottoirs.	De Burg. Reigerstraat en Nachtegaalstraat zijn straten waar fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn, zoals vastgelegd in het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. De huidige inrichting voldoet daar nu niet altijd aan. In het kader van hoofdfietsroutes plus, de zgn. rode fietsroute is hier aandacht voor. Indien er financiële middelen beschikbaar komen, zijn aanpassingen of een herinrichting mogelijk. Dit is een separaat proces welke los staat van de herinrichting Maliebaan en -blad.
			Uw suggestie is kenbaar gemaakt bij de afdeling Mobiliteit.

		<ul style="list-style-type: none"> - De verschillende kleuren van trottoir, weg en fietspad kunnen de fietser een hóóg prioriteitsgevoel geven; dit wordt ook bevorderd door de minimale ronde stoepranden. De profielen op de te maken rotonde zouden qua kleuren kunnen worden zoals bij de vernieuwing bij de Jacobikerkerk, Vredenburg en Prins Hendriklaan. - Het verdient aanbeveling om in een zeer vroeg stadium te overleggen met het Maliekwartier (ondernemersvereniging). 	<p>Materialisering zal in de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader uitgewerkt worden.</p> <p>Uw suggestie wordt overwogen.</p> <p>De ondernemersvereniging is betrokken bij het planproces. Een afgevaardigd lid is onderdeel van de klankbordgroep. De klankbordgroep heeft positief gereageerd op het ontwerp en wordt ook in vervolgproces intensief geconsulteerd en betrokken.</p>
<p>Kruispunt/Kruising Maliebaan met Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat, Malieblad, veiligheid fietsers, (bestrating) ventwegen</p>	<p>2, 3, 6, 7, 8, 10, 11,12, 13, 15, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 29, 30</p>	<p>Reclamant 2 is van mening dat het kruispunt nu redelijk zwaar belast is met auto's op middenbaan t.b.v. kantoren en vindt dat dit niet goed doordacht is. Zijn suggestie is om de Biltstraat open te stellen voor uitgaand autoverkeer.</p>	<p>Het nieuwe mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' heeft als één van de doelstellingen het doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk te weren. Het openstellen van de Biltstraat kan in dat kader namelijk ook zorgen voor een verkeersaantrekkende werking.</p> <p>Het al dan niet openstellen van de Biltstraat valt buiten de projectscope herinrichting Maliebaan en -blad. Uw suggestie is kenbaar gemaakt bij de afdeling Mobiliteit.</p>
		<p>Reclamant 3 pleit voor</p> <ul style="list-style-type: none"> - openstellen Biltstraat voor uitgaand verkeer zodat fietsers geen (over) last meer hebben van over de Maliebaan uitgaand verkeer. 	<p>Zie bovenstaand antwoord</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Ook vindt hij dat de rotonde op het Maliebaankruispunt op de middenweg moet doorlopen (zie schets op reactieformulier). 	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'</p>
		<p>Reclamant 6 pleit ook voor openstellen van de Biltstraat voor uitgaand autoverkeer in plaats van</p>	<p>Het nieuwe mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' heeft als één van de doelstellingen het</p>

		de Maliebaan.	<p>doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk te weren. Het openstellen van de Biltstraat kan daardoor verkeer aantrekken.</p> <p>Het al dan niet opstellen van de Biltstraat valt buiten de projectscope herinrichting Maliebaan en -blad.</p> <p>Uw suggestie is kenbaar gemaakt bij de afdeling Mobiliteit.</p>
		Reclamant 7 denkt dat het blokkeren van de Maliebaan op de kruising desastreus is voor de 'vrije' doorgang van het Maliebaan- (midden)autoverkeer met als gevolg chaos voor al het overige verkeer uit/naar alle richtingen. Een ander gevolg zal zijn dat het autoverkeer toch weer wel veel gebruik zal maken van de ventwegen, wat onwenselijk is.	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'
		Reclamant 8 stelt voor - de hoofdrijbaan Maliebaan t.z.t. af te sluiten t.o.v. kruising.	Afsluiten van de hoofdrijbaan t.b.v. langzaamverkeer is aan de orde geweest bij de ontwerpverkenning. Vanwege beperkt draagvlak is van deze ingreep afgezien.
		- M.b.t. de verkeerscirculatie: constateert reclamant dat van het kruispunt nu veel gebruik gemaakt wordt door autoverkeer Stad-uit. Wellicht dat er na 2018, als de Uithoflijn gaat rijden en rond die tijd ook de A27 en A28 zijn aangepast, het autoverkeer Stad-uit gebruik kan gaan maken van de Kruisstraat en Biltstraat (zie ook het Mobiliteitsplan). Hierdoor vermindert het bovenwijks autoverkeer op de kruising en kan er een overzichtelijke fietsrotonde gemaakt worden.	<p>Het aanpassen van de verkeerscirculatie op wijk- en stadsniveau valt buiten de projectscope Herinrichting Maliebaan en -blad. Met (stadsbrede) maatregelen uit het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' kan (gebiedsvreemd) autoverkeer afnemen.</p> <p>De voorgestelde rotonde kan het huidig verkeersaanbod verwerken én maakt het versterken van de laan mogelijk door aanplant van bomenrijen in de middenberm.</p> <p>Uw suggestie wordt kenbaar gemaakt bij de afdeling Mobiliteit.</p>

			Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'
		<p>Reclamant 10 geeft aan dat het absoluut niet zo mag worden dat als het kruispunt een rotonde wordt, gemotoriseerd verkeer de parallelwegen gaan nemen om sneller rechtdoor te gaan van noord naar zuid. De parallelwegen moeten alleen voor bestemmingsverkeer blijven, onaantrekkelijk om te nemen als doorgangsroute, 30 km zone maken en drempels bij de ingangen en borden met Verboden in te rijden, behalve voor bestemmingsverkeer.</p> <p>Ook vindt hij dat de rotonde bij het kruispunt te smalle rijbanen heeft. Zijn suggestie is om de rotonde ronder en breder te maken met een fontein in het midden.</p>	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'
		<p>Reclamant 11 denkt dat bij geen doorsteek op het kruispunt Maliebaan op de middenbaan al het verkeer vastloopt: fietsers rijden op en af en de auto's kiezen de ventwegen in plaats van de middenbaan. Hij denkt dat de parallelwegen de weg van de minste weerstand is.</p>	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'
		<p>Reclamant 12 kan zich goed vinden in de probleemstelling die aan het project herinrichting ten grondslag ligt. Dit geldt ook voor de wijze waarop bewoners/belanghebbenden bij het project betrokken zijn. Wel hebben zij de volgende opmerkingen en suggesties m.b.t. Verkeer (en ook Milieu/bomen, zie onder 2.3):</p>	Dank.
		<p>- Malieblad De voorgestelde routing van het verkeer heeft hun</p>	Dank.

		instemming. Het spoort in hoge mate met wat ooit is voorgesteld in het kader van het (niet geheel voltooide) project herinrichting Singelgebied.	
		– Met betrekking tot de inrichting van het Malieblad hebben zij opvattingen en ideeën die zij verderop in het proces aan de gemeente willen voorleggen. Ze moeten het nog nader uitwerken en concretiseren. Bovendien is het wat hen betreft prematuur dat nu te doen, omdat de uitwerking mede afhangt van het bestuurlijk besluit met betrekking tot de routing van het verkeer op wielen en beschikbaarheid van informatie over de ondergrondse infrastructuur. Graag willen zij verderop in het proces op dit punt meedenken.	Dank voor het aanbod. In het vervolgproces is er ruimte voor overleg. (Zie verder de inleiding bij dit tweekolommenstuk).
		– Kruising Maliebaan met Nachtegaalstraat/Burg. Reigerstraat Reclamant 12 is het met de gemeente eens dat het kruispunt geen schoonheid is en het voor de fietser veiliger mag zijn. Zij zien het graag fundamentele verbeterd dan het gepresenteerde ontwerp mogelijk maakt. De onveiligheid voor de fietser op het traject Lange Viestraat–Burg. Reigerstraat is veel groter dan op de kruising in kwestie. Zo heeft de Nobelstraat een veel te smal fietspad met relatief veel kruisend verkeer en vindt o.a. op de Nachtegaalstraat bij AH veel expeditie-activiteit op het te smalle fietspad plaats. De energie kan naar hun mening beter op het oplossen daarvan	De herinrichting van het kruispunt is één van de maatregelen om dit te verbeteren, voornamelijk om de Herenroute beter te maken voor fietsers. Daarnaast zijn in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’ ook de Nobelstraat en Nachtegaalstraat benoemd als opgave om ze meer geschikt voor langzaamverkeer te maken. Wanneer financiële middelen beschikbaar komen, zijn aanpassingen en/of een herinrichting mogelijk. Dit is een separaat proces welke los staat van de herinrichting Maliebaan en –blad. Uw suggestie wordt kenbaar gemaakt bij de afdeling Mobiliteit.

		gericht worden alsook op het sneller, veiliger en aantrekkelijker maken van de zuidelijke fietsroute van het station, langs het stadion tot aan de Laan van Maarschalkerweerd.	
		- Verder zou het vrachtverkeer v.w.b. breedte, lengte, hoogte, gewicht beperkt moeten worden en bovendien worden teruggedrongen naar verkeersrustiger uren (zonder de nachtrust te verstoren). Het kruispunt is dan op drukke fietsuren ook veel minder belast met moeilijk gemotoriseerd verkeer.	<p>Het ontwerp van de rotonde maakt de huidige en mogelijk toekomstige veranderende verkeersafwikkeling mogelijk, zoals beschreven in het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)'</p> <p>Het noordelijk deel van de Maliebaan en de Nachtegaalstraat zijn onderdeel van een bevoorradingsroute. Mogelijke aanpassingen ervan zijn een separaat proces, bijvoorbeeld bij een herinrichting van de Nachtegaalstraat in het kader van SRSRSB en/of Actieplan Goederenvervoer.</p> <p><u>Uw suggestie is kenbaar gemaakt bij de afdeling Mobiliteit.</u></p>
		- Ook vinden zij de rijloper te smal voor een veilige afwikkeling van het vele, nogal diverse verkeer.	De maatvoering van de rijloper/wegindeling zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijke inpassing/historische kwaliteit. Zie ook verkeerssimulatie in de bijlage.
		- Net zoals het besluit van de wethouders om de functie van de hoofdrijbaan vooralsnog niet te wijzigen, zou naar hun mening ook besloten mogen worden om de kruising vooralsnog ongemoeid te laten.	De aanpak van het kruispunt is een wezenlijk onderdeel in het functioneren van de fietsroute Herenroute. Daarnaast wordt de ruimtelijke/historische kwaliteit versterkt. Hierom wordt het kruispunt niet buiten beschouwing gelaten.
		- Het gepresenteerde ontwerp is weliswaar een breuk met de kruising zoals die nu is, maar is naar hun mening geen verbetering; het is op een	Zie voorgaande antwoorden en bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'

		andere manier verkeerd. Pas wanneer voorwaarden voor een verandering vervuld zijn (zie boven) zouden nadere (maar andere stappen) gezet kunnen worden voor verbetering van de kruising.	
		- Zij zijn desgevraagd graag bereid e.e.a. in gesprek toe te lichten.	Dank voor het aanbod. Als een toelichting gewenst is, wordt contact opgenomen.
		<p>Reclamant 13 fietst veel op deze plek en heeft de volgende opmerkingen:</p> <p>- ze is verbaasd dat de ruimte voor fietsers en bus/auto verkleind wordt door een groenstrook in het midden van het kruispunt. Het is vaak erg druk met fietsers, daarnaast rijden daar lange stadsbussen en auto's. Zij raadt ten sterkste aan om meer ruimte hiervoor te creëren in plaats van minder. Het moet veiliger worden voor fietsers. Autobussen en fietsers achter elkaar laten rijden werkt niet, zoals het debacle met de Burg. Reigerstraat in het verleden heeft laten zien. Het wordt in de voorgestelde schets een onoverzichtelijk, opgepropt en gevaarlijk kruispunt.</p>	<p>De maatvoering en wegindeling van het kruispunt zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijk inpassing/historische kwaliteit, bomen.</p> <p>De zorg en referentie vanuit het verleden moet in context worden gezien. De uitwerking in de Burg. Reigerstraat paste niet goed. Intussen zijn we verder in de tijd en wordt hier anders naar gekeken en zijn er andere oplossingen mogelijk.</p> <p>Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>
		- Als er al gedacht wordt aan een groenstrook in het midden van het kruispunt, maak dan de wegen ernaast ruim en breed: fietsers en bussen die naast elkaar kunnen rijden, met een fietsstrook of fietspad ernaast dat aansluit op dat van de Nachtegaalstraat. Er is immers	Zie voorgaand antwoord

		voldoende ruimte hiervoor. Niet beknibbelen op veiligheid als dit niet nodig is.	
		<p>– De noodzaak van een groenstrook begrijpt zij overigens niet. Zij wil weten waarom dit in het ontwerp is opgenomen.</p> <p>Een groenstrook in het midden zorgt voor bochten in de weg. Mogelijk remt dit de snelheid van de bussen en auto's. Voor de enorme stroom fietsers betekent dit ook een onnodig obstakel.</p>	De groenstrook is het organiserend element van de rotonde. Met de rotonde zijn verkeerslichten niet meer nodig. Het begeleidt het verkeer, maakt afslaand fietsverkeer richting Malieblad (de Herenroute) makkelijker dan in de huidige situatie. Daarnaast maakt het bomenrijen mogelijk waardoor de boomstructuur van de Maliebaan versterkt wordt en ruimtelijke/historische kwaliteit toeneemt. Het is een verbindend element tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Maliebaan en doet daarmee meer recht aan het unieke karakter van de Maliebaan.
		Reclamant 15 vindt het ontwerp 'kruispunt Maliebaan' er fraai uitzien en hij verwacht dat dit de Nachtegaal- en Burg. Reigerstraat met elkaar gaat verbinden. Daarnaast de volgende opmerkingen:	Dank.
		– Zijn punt van zorg is echter de afhandeling van het verkeer komende vanaf het Spoorwegmuseum, richting Berekuil. In het ontwerp is er voor gekozen het verkeer op de hoofdweg van de Maliebaan via de rotonde te geleiden (in de huidige situatie kan het verkeer op de hoofdweg ongehinderd rechtdoor rijden). Het is niet onwaarschijnlijk dat uitgaand autoverkeer (richting Berekuil) besluit de weg niet te vervolgen via de hoofdweg van de Maliebaan, maar kiest voor de eerste afslag op de rotonde,	<p>De Burg. Reigerstraat is een straat waar fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn, zoals vastgelegd in het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. De huidige inrichting voldoet daar nu niet altijd aan. Indien er financiële middelen beschikbaar komen, zijn aanpassingen of een herinrichting mogelijk.</p> <p>Dit is een separaat proces welke los staat van de herinrichting Maliebaan en -blad.</p> <p>Uw suggestie is kenbaar gemaakt bij de afdeling Mobiliteit.</p>

		<p>en via de route Burg. Reigerstraat, Wilhelminapark en de Prinsesselaan de stad verlaat. Hij wil weten op welke wijze de gemeente tracht sluijverkeer via deze – toch al drukke – route denkt te voorkomen. Is het mogelijk de route via de Burg. Reigerstraat zodanig te construeren dat deze minder aantrekkelijk zal zijn voor het autoverkeer en de route als 30-km zone aan te wijzen? Overigens blijkt uit het bestemmingsplan dat het noordelijke deel van de straat 'Wilhelminapark' is aangewezen als 30-km zone. Dit is echter thans niet het geval. Hij wil weten wanneer de gemeente voornemens is deze straat als zodanig in te richten. Hoge snelheden i.c.m. schoolgaande kinderen leiden regelmatig tot gevaarlijke situaties.</p>	
		<p>Reclamant 17 heeft kennis genomen van de herinrichtingsplannen voor de Maliebaan Zuidzijde, inclusief de kruisingen met de Burgemeester Reigerstraat en de Maliesingel. Heeft de volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Natuurlijk heeft een vrijliggend fietspad op de plek van de huidige hoofdrijbaan hun voorkeur, hetgeen ook historisch recht zou doen aan deze imponerende bomenlaan: immers, op de Maliebaan werd in 1859 het allereerste fietspad van Nederland geopend. 	<p>Afsluiten van de hoofdrijbaan t.b.v. langzaamverkeer is aan de orde geweest bij de ontwerpverkenning. Vanwege beperkt draagvlak is van deze ingreep afgezien.</p>
		<p>- is verheugd over het vergroenen van de Maliesingel en het opheffen van de verkeerslichten op de kruising Maliebaan – Burg.</p>	<p>Dank.</p>

		Reigerstraat, hetgeen op zich gunstig zal zijn voor de doorstroming ter plekke. Echter, zij hebben ook een aantal bezwaren tegen de voorgestelde inrichtingsplannen.	
		<p>– Kruising Maliebaan – Burg. Reigerstraat. Zij maken uit de plannen op dat de gemeente voornemens is om op één van de drukste fietsroutes van de stad (halverwege het tracé Utrecht CS – De Uithof) de aanwezige fietsstroken te verwijderen. Fietsers en automobilisten dienen zich op de kruising te mengen, hetgeen ongetwijfeld tot veel wederzijdse hinder en dus tot oponthoud en irritatie zal leiden.</p>	De maatvoering en wegingdeling van het kruispunt zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijk inpassing/historische kwaliteit, bomen.
		– Onnodig, want er is ter plekke ruimte genoeg om een echte rotonde aan te leggen met een fietsstrook of zelfs een vrijliggend fietspad.	Een echte (standaard) rotonde met of zonder vrijliggend fietspad heeft grote gevolgen voor de bomenrijen van de Maliebaan vanwege ruimtebeslag en de aantakkingen van de parallelweg die dan in een V-vorm moeten. Daarnaast maakt het middendeel van de standaard rotonde het niet mogelijk bomenrijen aan te planten. De 'uitgestrekte' rotonde zoals voorgesteld maakt dit wel mogelijk.
		<p>– Het plan voorziet daarnaast in een soort ovalen rotonde, die in de lengterichting van de Maliebaan doorsneden wordt door een tweerichtingsweg. Met een rotonde wordt normaal gesproken de gelijkwaardigheid van beide assen (Maliebaan én Burg. Reigerstraat – Nachtegaalstraat) benadrukt. Het is dan ook vreemd dat de rijloper van de Maliebaan rechtdoor loopt, maar die van</p>	<p>Het is niet de bedoeling de rotonde te doorsnijden met een tweerichtingsweg. De indruk is wel gegeven door communiceren van een foutieve afbeelding. Excuus daarvoor.</p> <p>Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>

		de Burgemeester Reigerstraat – Nachtegaalstraat niet. Hiermee wordt een voor Nederland waarschijnlijk unieke – en dus voor veel verkeersdeelnemers onwennige – verkeerssituatie gecreëerd. Met name de verkeersdeelnemers op het traject Nachtegaalstraat – Reigerstraat moeten pogen zicht te houden op een te groot aantal verkeersstromen van zowel links, rechts en van achter.	
		– Kortom, men maakt zich ernstige zorgen over de voorgenomen indeling van dit zeer druk befietste kruispunt. Zij vragen de gemeente met klem om dit deel van de plannen te herzien en een echte (ronde) rotonde aan te leggen. Dat kan wanneer de vier ventwegen voor de kruising naar de hoofdrijbaan geleid worden. Zie schets in de bijlage.	Zie voorgaande antwoorden
		– Indien er echter geen echte ronde rotonde komt, moet de rotonde toch zoveel mogelijk kenmerken van een echte rotonde hebben: geen oversteek dwars door het midden, krappe bochten die de snelheid remmen, fietsers in de voorrang etc. Met de parallelwegen zijn er dan weliswaar meer aansluitingen op de rotonde, maar de veiligheidseffecten van eenduidige weginrichting en lage snelheid worden wel gerealiseerd.	Zie voorgaande antwoorden en bijlage ‘Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat’
		– Ventwegen Maliebaan Op basis van de plannen constateert men dat er	De ventwegen van de zuidelijke Maliebaan krijgen een voor fietsers comfortabele nieuwe klinkerverharding. Hiermee

		<p>niet heel veel gaat gebeuren met de ventwegen van de Maliebaan, die matig tot slecht bestraat zijn en niet erg comfortabel zijn om over te fietsen. Dat is een gemiste kans, ook omdat de ventwegen deel uitmaken van de Herenroute, de ooit op initiatief van de Fietzersbond ingerichte alternatieve fietsroute tussen Utrecht Oost enerzijds en het centrum en het Centraal Station anderzijds. Deze route ontlast de zeer drukke en krap bemeten fietspaden op de Nachtegaalstraat en de Nobelstraat, en verdient een opwaardering door middel van een geasfalteerd fietspad of – als een fietspad onverhoopt niet mogelijk blijkt – een fietsstraat.</p>	<p>wordt aangesloten op de historische omgeving en trillings-/geluidsoverlast voor aanwonenden beperkt. Onderzocht wordt of er financieel ruimte is om deze investering nu te doen, of in een latere fase.</p>
		<p>– Een fietspad kan eenvoudig gerealiseerd worden binnen de huidige breedte van de ventwegen, wanneer er gekozen wordt voor langsparkeren in plaats van het huidige 'schuine insteek-parkeren'. Een smallere rijbaan voor de auto's zal bovendien bijdragen aan het verlagen van hun snelheid.</p>	<p>Het aanpassen van de parallelwegen naar fietspad (of fietsstraat) is niet wenselijk/haalbaar. Het omvormen van het parkeren is financieel niet haalbaar. Het huidige schuinparkeren is voor de fietser veilig, want uitrijdende auto's zien fietsers aankomen. Het snelheidsregime is inmiddels verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur.</p>
		<p>– Indien het schuine insteekparkeren wordt gehandhaafd zou de weg als fietsstraat moeten worden ingericht, of minstens geasfalteerde fietsstroken van 2 meter breed dienen te krijgen.</p>	<p>Zie voorgaande antwoorden</p>
		<p>– Het schuine insteekparkeren is overigens, qua parkeeroplossing, voor fietsers de minst hinderlijke methode van parkeren.</p>	<p>Klopt, zie voorgaand antwoord</p>

		<p>- In een eerdere fase is een variant waarbij verkeer van de ventwegen schuin invoegt op de hoofdrijbaan verworpen ten gunste van de variant waarbij de fietsers op de hoofdrijbaan zouden rijden. Nu de fietsers niet op de hoofdrijbaan komen te rijden, vindt de Fietsersbond dat deze variant, in elk geval bij de kruising met de Burg. Reigerstraat-Nachtegaalstraat, weer bespreekbaar moet zijn. Het komt de overzichtelijkheid en de veiligheid op de kruising zeer ten goede als er een zo conventioneel mogelijke rotonde komt. De stedenbouwkundige gelijkwaardigheid van Maliebaan als monumentale noord-zuidroute en Nachtegaalstraat-Burgemeester Reigerstraat als zeer drukke oost-westroute komt met een rotonde ook uitstekend tot uitdrukking. Daarom pleit de Fietsersbond voor een conventionele rotonde waarbij autoverkeer van de parallelwegen kort voor de rotonde invoegt op de hoofdrijbaan.</p>	<p>Zie voorgaande antwoorden</p>
		<p>- Malieblad men staat niet achter de keus om de rijloper zo smal te maken dat auto's, bij tegemoetkomend verkeer, uit moeten wijken over de fietsstrook. De Maliesingel is daarvoor te druk. Ze hebben dit ook aangegeven in hun reacties op de herinrichting van de Tolsteegsingel en de Kapteynlaan. Verdere toepassing van dit wegprofiel moet wachten tot het is geëvalueerd voor drukkere wegen. Dit deel van de</p>	<p>De Maliesingel ten noorden van het Malieblad heeft een lagere verkeersintensiteit dan de Tolsteegsingel en Maliesingel ten zuiden van het Malieblad. Allen hebben circa 600 motorvoertuigen per uur in de spits of lager. Qua verkeersintensiteit kan hierdoor het gekozen straatprofiel van de Tolsteegsingel-Maliesingel gerealiseerd worden. Dit voldoet aan CROW richtlijnen. De rijloper van het Malieblad kan als zodanig ingericht worden. Met de inrichting en projectoverstijgende maatregelen (mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim</p>

		<p>Maliesingel is overigens duidelijk drukker dan de Tolsteegsingel. Ook na evaluatie van de Tolsteegsingel moet hier de vinger aan de pols worden gehouden of dit een veilige oplossing is bij de hier voorkomende verkeersintensiteit.</p>	<p>Bestemmen), streeft de gemeente naar lagere verkeersintensiteiten en ander verkeersgedrag meer afgestemd op verblijven dan stromen van verkeer, waarmee ander gebruik en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd wordt.</p> <p>Indien uit de evaluatie van de te reconstrueren Maliesingel en Tolsteegsingel blijkt dat er aanpassingen noodzakelijk zijn dan zullen deze, indien nodig, verwerkt worden in het ontwerp Malieblad.</p>
		<p>– Zij zijn blij met het plan om het huidige Malieblad (de rotonde die geen rotonde is) op te heffen en er een gewone straat van te maken. Echter,</p>	<p>Dank</p>
		<p>– er ontstaat nu een gevaarlijke oversteek voor fietsers die komend uit de richting Herenbrug linksaf de ventweg van de Maliebaan in willen rijden. Dat moet gebeuren in een bocht, waarbij het zicht op het tegemoetkomende verkeer negatief wordt beïnvloed door de aanwezige bomen. Door de keuze voor een versmald wegprofiel, waarbij tegemoetkomende auto's dienen uit te wijken naar de fietsstroken (iets waar automobilisten in de bocht door het mindere zicht waarschijnlijk toch al toe neigen), is het voor fietsers gevaarlijk om op de fietsstrook stil te gaan staan om de verkeerssituatie goed te kunnen beoordelen. Bovendien hinderen zij hier achteropkomende fietsers mee. Er moet tevens worden voorkomen dat automobilisten de bocht afsnijden via de fietsstrook. Men pleit kortom voor een aanpassing op het ontwerp, die de veiligheid van de</p>	<p>De oversteek zal nader uitgewerkt worden in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp).</p> <p>Zowel vanuit de Herenstraat als Maliebaan komend, is de route via de Maliebrug het meest comfortabel/veilig. Daarbij hoeven fietsers niet stil te staan op de fietsstrook. Belangrijk voor de verkeersveiligheid is dat het snelheidsregime wordt aangepast van 50 naar 30 km/u.</p>

		overstekende fietsers kan garanderen.	
		<p>– Conclusie De nu voorliggende herinrichtingsplannen voor de Maliebaan/Malieblad zijn in de ogen van de Fietzersbond onvoldoende veilig en comfortabel voor fietsers. Er dreigen conflictsituaties te ontstaan tussen automobilisten en fietsers, welke door aanpassingen in het ontwerp te voorkomen zijn. Zij zijn graag bereid om hun argumenten mondeling toe te lichten en mee te denken over alternatieve oplossingen voor bovengenoemde probleempunten.</p>	<p>Zie voorgaande antwoorden.</p> <p>In het vervolgproces is er ruimte voor overleg. Zie verder de inleiding bij dit tweekolommenstuk.</p>
		<p>Reclamant 18 denkt dat veel vrachtverkeer (bevoorrading winkels binnenstad, marktkooplieden), uit de Nachtegaalstraat linksaf de Maliebaan op, komt vast te zitten op de rotonde. Hierdoor loopt het verkeer vast.</p>	<p>De maatvoering en wegingdeling van de rotonde zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijk inpassing/historische kwaliteit, bomen.</p> <p>Zie ook bijlage ‘Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat’.</p>
		<p>Reclamant 20 heeft ten aanzien van het plan de volgende bezwaren.</p> <p>– De voorgenomen rotonde in het huidige ontwerp nodigt uit om de eerste afslag in de gewenste richting te nemen. Dit is ten aanzien van de Maliebaan altijd een ventweg, zodat het gebruik hiervan zal toenemen. Het verkeer op de ventwegen moet juist zo veel mogelijk voorkomen worden om de navolgende redenen.</p>	<p>Zie bijlage ‘Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat’</p>

		<p>- De ventwegen worden gebruikt als fietsroute door aanwonenden/bezoekers en liggen veel te dicht bij de stoep waar ook kinderen spelen. Vanuit het oogpunt van veiligheid is intensief gebruik van de ventwegen ontoelaatbaar.</p>	<p>De ventwegen worden door alle verkeerssoorten gebruikt, zoals in de huidige situatie het geval. Met het verbeteren van de fietsroute Herenroute waar de ventwegen onderdeel van zijn, is de aanname dat het aantal fietsers zal toenemen. Dit komt voort uit het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' en het Actieplan Fiets.</p> <p>Om de verkeersveiligheid en wooncomfort te verhogen is het snelheidsregime op de ventwegen verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur.</p> <p>Intensiever gebruik van de ventwegen door autoverkeer wordt voorkomen door inritconstructies bij het begin en eind van de ventwegen. Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'.</p> <p>De Maliebaan is langs de gevelzijde voorzien van brede trottoirs. Er zijn tevens vrijliggende wandelpaden in de middenberm. Deze bieden plek om (veilig) te kunnen spelen. Uiteraard zal een ieder moeten blijven opletten.</p>
		<p>- In het nieuwe plan is het terugbrengen van de snelheid opgenomen door het instellen van een snelheidslimiet. Hij denkt dat er dan ook een rij snelheidscamera's bij moet worden geplaatst, voordat dit tot het gewenste effect leidt.</p>	<p>Inmiddels is de snelheidslimiet teruggebracht van 50 km/uur naar 30 km/uur. De gemeente heeft nog geen signalen ontvangen dat dit nieuwe snelheidslimiet niet nageleefd wordt.</p>
		<p>- Daarnaast is de bestrating van dien aard en de afstand tot de gevels zo, dat zwaar verkeer voor ernstige schade aan gevels zorgt en het</p>	<p>De huidige verharding is hobbelig en veroorzaakt daardoor overlast. Deze zal vervangen worden door nieuwe, vlakke klinkers. Zij bieden fietsers comfort en verminderen trilling</p>

		<p>woongenot ernstig belemmert doordat dit tot in het gehele huis door dreunt. De woning van reclamant 20, nr 113 Bis is samen met nummer 113 en 115 aangemerkt als gemeentelijk monument/beschermd stadsgezicht. Het is naar zijn mening daarom ook de verantwoordelijkheid van de gemeente om de door haar aangewezen monumenten te beschermen tegen verval, voor zover dit binnen haar macht ligt. Althans, het is zeker de taak van de gemeente om geen maatregelen te treffen die zo strijdig zijn aan haar eigen belang (het behoud van aangewezen monumentale panden) dat het door de gemeente erkende monumentale stadsgezicht niet in stand kan worden gehouden of de eigenaren tot onaanvaardbare extra kosten dwingt. De Maliebaan staat vol met rijks- en gemeentelijk monumenten, zodat in het nieuwe plan juist dient terug te komen dat verkeer op de ventwegen zoveel als mogelijk moet worden voorkomen! Ten aanzien van dit punt wijst reclamant de gemeente hierbij op de mogelijke aansprakelijkheid in de toekomst ten aanzien van door de gemeente veroorzaakte planschade.</p>	<p>en geluidsoverlast. Onderzocht wordt of er financieel ruimte is om deze investering te doen.</p>
		<p>- Hij stelt de volgende oplossing voor. Om te voorkomen dat de ventwegen misbruikt worden, kan dit in het huidige plan uitstekend worden vormgegeven door een eenrichtingsverkeer in te stellen op alle ventwegen in de richting van de kruising Burgemeester Reigerstraat/Nachtegalstraat.</p>	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>

	<p>Dit betekent dat de rijrichting voor de ventweg oneven nummers tussen Burgemeester Reigerstraat en de rotonde bij de spoorwegovergang/Oorsprongpark wordt omgedraaid. Dit kan planmatig zonder problemen worden gerealiseerd door de ingang aan de kant van de rotonde bij de spoorwegovergang/Oorsprongpark juist aan deze rotonde vorm te geven. Voor de ventweg tussen de Nachtegaalstraat en het Malieblad, even nummers, wordt dan de rijrichting ook omgedraaid, en ook dit is uitstekend vorm te geven in het ontwerp van de herinrichting van het Malieblad.</p> <p>De ventwegen worden op deze manier nooit een doorgaande weg, omdat deze een tegengestelde rijrichting hebben ter plaatste van de kruising Burgemeester Reigerstraat/ Nachtegaalstraat en deze ter plaatste altijd uitkomen op de voorgenomen rotonde. Het gebruik van de ventwegen zal hierdoor uitsluitend door bestemmingsverkeer plaatsvinden. De in- en uitgangen van de ventwegen kunnen als extra maatregel worden verhoogd, althans de stoep kan worden doorgetrokken, zodat een woonerfsituatie ontstaat en hierdoor de herkenbaarheid als oninteressante route verbetert.</p> <p>Deze reclamant verzoekt de gemeente dit eenvoudig te realiseren alternatief in het ontwerp op te nemen. Het past prima in het voorgenomen ontwerp en voorkomt een groot aantal van de gevreesde problemen, alsmede verhelpt het een aantal op dit moment bestaande problemen.</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>Reclamant 21 geeft zijn reactie op het ontwerp voor herinrichting Maliebaan vanuit het standpunt van de fietsers.</p> <p>Hij wil graag zijn reactie geven vanuit het standpunt van de fietsers.</p> <p>– Als fietser ergert hij zich aan de zeer slechte bestrating (klinkers), terwijl in het midden de rijstrook voor autoverkeer mooi is geasfalteerd.</p>	<p>De slechte klinkerverharding wordt vervangen door vlakke klinkers die de fietser comfort bieden en passend zijn bij de historische omgeving.</p> <p>Onderzocht wordt of er financieel ruimte is om deze investering te doen.</p>
		<p>– Een tweede punt is dat de parallelrijbanen waar de fietsers naar toe worden gedirigeerd, ook wordt gebruikt door automobilisten die willen parkeren. Dit zorgt ervoor dat je als fietser op moet passen voor parkeerbewegingen en niet lekker door kunt fietsen.</p>	<p>Het opheffen van parkeerplaatsen is niet aan de orde enerschikken financieel niet mogelijk.</p> <p>Het huidige schuinparkeren is voor de fietsveiligheid de beste oplossing. Uitrijdend autoverkeer ziet fietsers aankomen. De huidige ordening maakt alleen achteruit inparkeren mogelijk, waardoor automobilisten rustig moeten manoeuvreren. Uiteraard zal zowel de automobilist als de fietser moeten blijven opletten</p>
		<p>– Ook vindt hij dat de voetgangers wel erg ruim bemeten zijn op de Maliebaan. Ter weerszijden van de hoofdrijbaan beschikken zij over 2 x 2 voetpaden parallel aan de hoofdrijbaan. Zijn voorstel is om de binnenste wandelpaden (naast de hoofdrijbaan) om te bouwen naar fietspaden. Hiermee wordt een logisch straatprofiel gecreëerd. De hoofdrijbaan en de fietspaden zijn dan geasfalteerd. De buitenste wandelpaden kunnen gewoon hetzelfde blijven. De voordelen: een eigen en comfortabele route voor fietsers. Geen last meer van conflicten tussen fietsers en parkerende automobilisten.</p>	<p>De Maliebaan als wandellaan is een waardevolle kwaliteit in een omgeving die relatief weinig gebruiksgroen kent. Daarom is dit het behouden waard.</p> <p>Indien wandelpaden omgevormd worden naar fietspaden, dienen de paden breder te worden. Dit tast de bomen en hun wortelpakket aan. Dat is ongewenst. Voor behoud van de bomen is een paar jaar geleden de hoeveelheid (asfalt)verharding gereduceerd.</p> <p>Het profiel van de Maliebaan met zijn bomenrijen en paden is een essentieel onderdeel van de bijzondere opzet die uniek is in Nederland. Ingrepen die de kwaliteit van de bomen negatief kan beïnvloeden zijn daarom ongewenst, zoals het verbreden van de wandelpaden tot fietspaden en</p>

			<p>het vervangen van halfverharding door asfalt.</p> <p>De slechte klinkerverharding wordt vervangen door vlakke klinkers die de fietser comfort bieden en passend zijn bij de historische omgeving.</p> <p>Onderzocht wordt of er financieel ruimte is om deze investering te doen.</p> <p>Het autovrij maken van de Maliebaan is niet aan de orde. Dit is deels onderzocht. Vanwege beperkt draagvlak is hier van af gezien.</p> <p>Het behouden van autoverkeer betekent niet dat andere elementen zoals verharding niet passend bij de historie zouden moeten zijn.</p> <p>Het unieke karakter van de Maliebaan is ondanks diverse wijzingen in de bijna 400-jarige geschiedenis overeind gebleven. Om die reden zijn al te ingrijpende maatregelen in het laankarakter ook in twintigste eeuw telkens niet uitgevoerd (CHER Maliebaan). De erkenning van de uniciteit van de laan vraagt om een zorgvuldige afweging van zaken, ook ten aanzien van de materialisering.</p>
		<p>Reclamant 23 geeft zijn reactie als bewoner van de Parkstraat – meer dan 40 jaar – omdat hij dit gebied goed kent en ervaart als voetganger, fietser en autorijder.</p> <p>– Hij vindt dat ook de Tolsteegsingel er mooi uitziet in de plannen.</p>	<p>Dank.</p> <p>Uw reactie wordt doorgegeven aan de projectgroep Tolsteegsingel.</p>
		<p>– Hij complimenteert de gemeente over de zeer innovatieve wijze waarop een oplossing gevonden is voor zowel de kruising</p>	<p>Dank</p>

		Nachtegaal/Reigerstraat met de Maliebaan en het Malieblad. Een werkelijke aanwinst.	
		- Dat de kruising zonder stoplichten wordt is zeer te prijzen. Die verkeerslichten van nu geven weinig aanleiding om te stoppen als rood verschijnt. Daardoor ontstaat een zeer onveilige situatie voor de verkeersdeelnemers.	Dank
		- Een vraag is nog wel of de Maliebaan middenweg nog wordt doorgetrokken. Hij heeft een tekening gezien waarin dat niet zo is en een waarin dat wel zo is. Hij denkt dat als het niet zo is, dat de ventwegen extra worden belast. Ook als er minder auto's komen te rijden zoals de bedoeling is, gaan er meer over die ventweg. Dat zullen bewoners niet prettig vinden.	Het is niet de bedoeling de rotonde te doorsnijden met een tweerichtingsweg. De indruk is wel gegeven door communiceren van een foutieve afbeelding. Excuus daarvoor. Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'
		- Temeer daar de klinkerbestrating meer lawaai geeft.	De huidige (hobbelige) klinkerverharding wordt vervangen op de zuidzijde van de Maliebaan door vlakke klinkerverharding. Hierdoor neemt geluid en trillingsoverlast af. Onderzocht wordt of er financieel ruimte is om deze investering te doen.
		- Een tweede vraag is hoe het met de bevoorrading gaat met de grote vrachtwagens voor AH, Blokker, Natuurwinkel en Hema. Kunnen die vanaf de Berenkuil komend dan nog de bocht maken naar de Nachtegaalstraat?	Ja. Dit is een bevoorradingsroute in het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'
		- Of wil de gemeente afdwingen dat er met kleinere en uiteraard dan ook schonere vrachtwagens bevoorradt gaat worden? Dat lijkt hem een goed idee.	Dit is onderdeel van het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' en Actieplan Goederenvervoer.

		- De plannen voor het Malieblad vindt hij een pracht van een voorstel en er zijn naar zijn mening twee zaken:	Dank
		- Het parkeren van de touringcars met bezoekers voor de binnenstad en het Spoorwegmuseum is er een.	Een plek voor touringcars zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden.
		- En hoewel er weinig fietsers van de Maliebaan en de Maliesingel gebruik maken, moet er wel aandacht besteed worden aan een sluiproute voor hen over het voetpad dat zo mooi komt te liggen waar nu nog het asfalt ligt voor de auto's en voor het parkeren van de touringcars. Op het Lepelenburg wordt druk gefietst over de voetpaden omdat die mooi zijn aangelegd.	Dit zal meegenomen worden in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp).
		- In een PS schrijft deze reclamant: De informatiebijeenkomst op 23 september was niet bepaald een toonbeeld van fatsoenlijk discussiëren. En dat voor zo'n nette buurt als de Maliebaan. In zijn werkzame leven is hij als wijkmanager in Zuilen en later in Zuidwest in de jaren 90 geconfronteerd geweest met bewoners daar. Daar was ik op voorbereid, maar hier schrok hij wel van de verborgen agressie in een <i>better off</i> gebied.	Zie ook de inleiding van dit tweekolommenstuk.
		Reclamant 24 heeft een aantal opmerkingen over de geplande herinrichting Malieblad, o.a. over milieu en geluid (zie onder punt 2.3.) en de	De inrichting en het gebruik van de rijloper en trottoir langs de gevels van de panden aan het Malieblad zal hetzelfde zijn als de andere her in te richten delen van de

		<p>herbestemming van de Maliebaan van kantoor-naar woonhuisfunctie.</p> <p>- De panden Maliebaan nrs. 1 tot en met 13 liggen aan dit gedeelte van de Maliebaan. Het betreft panden die in gebruik zijn als kantoor (nrs 1 en 5) of ingericht zijn of worden als woonhuis (nr 3 wordt thans als woonhuis te koop aangeboden; nr 7 is woonhuis, nr 9 wordt feitelijk als woonhuis gebruikt en nr. 13 wordt verbouwd tot woonappartementen). De door de gemeente voorgestane transitie van kantoor-naar woonhuisfunctie is in dit gedeelte van de Maliebaan derhalve in volle gang. Dat brengt naar zijn mening met zich mee dat de gemeente bij de herinrichtingsplannen voor dit gedeelte van de Maliebaan alles wat de succesvolle voortgang van deze wenselijke herbestemming kan bevorderen zou moeten doen en alles wat deze ontwikkeling kan schaden nalaten. In dat licht verbaast het hem dat de gepresenteerde plannen de afwikkeling van de volledige verkeersstroom concentreren op een langs deze huizen geprojecteerde 'rijloper' (zoals de rijweg in de presentatie wordt aangeduid), met alle milieu- en geluidsbelasting van dien, terwijl een en ander eenvoudig en zonder de belangen van anderen te schaden voorkomen kan worden door deze 'rijloper' te projecteren langs de Maliesingel.</p>	<p>singel: Tolsteegsingel en Maliesingel. De panden langs deze delen hebben een vergelijkbare functie; voornamelijk wonen.</p> <p>Met de herinrichting wordt er naar gestreefd de autoverkeersintensiteit te verlagen en rustiger verkeersgedrag op te roepen. Dat verder versterkt door het snelheidsregime te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur.</p> <p>De voorgestelde herinrichting zien we niet als een schadelijke ontwikkeling voor de herbestemming. Door de omvorming van de huidige verkeersrotonde naar park dat in verbinding staat met de brede of te verbreedden oevers en het Lepelenburg ontstaat een toegevoegde waarde. Bij het projecteren van de rijloper langs de oever van de Maliesingel ontstaat een ingewikkeld kruispunt met de hoofdrijbaan en ventwegen voor de Maliebaan. Het heeft daarmee negatief invloed op de fietsroute Herenroute. De herinrichting heeft als een van de doelstellingen die te verbeteren.</p> <p>Bij het projecteren van de rijloper langs de gevelzijde ontstaan bij de Maliebrug en hoofdrijbaan en ventwegen Maliebaan eenvoudige T-kruisingen. Deze zijn voor alle verkeersdeelnemers overzichtelijk en respecteert de cultuurhistorische structuur van de Maliebaan en -blad.</p>
		<p>- Dat klemt des te meer omdat het Malieblad een belangrijke functie vervult als het natuurlijke</p>	<p>Het organiseren van één of meerdaagse evenementen op het Malieblad en/of Maliebaan zal invloed hebben op de</p>

		<p>startpunt voor de sport- of culturele evenementen die op de Maliebaan plaatsvinden; denk aan de diverse hardloop- en wielrenevenementen en bijvoorbeeld de Piekenkermis. Bij de geprojecteerde 'rijloper' worden Malieblad en Maliebaan doorsneden door de rijweg waarover alle gemotoriseerd verkeer wordt afgewikkeld. Daarmee wordt het gebruik van het Malieblad bij een dergelijk evenement belemmerd. Tijdelijke afsluiting van de 'rijloper' bij een dergelijk evenement heeft immers de zware consequentie dat alle verkeer over de Maliesingel zal zijn geblokkeerd. Ook deze blokkade van een efficiënte verkeersafwikkeling en belemmering voor een maatschappelijk relevant gebruik van het Malieblad wordt voorkomen als de rijweg langs de Maliesingel wordt geprojecteerd.</p>	<p>verkeerscirculatie. Het ontwerp van het Malieblad zal niet geënt zijn op het gebruik tijdens die enkele dagen in het jaar, maar op het gebruik tijdens alle andere dagen in het jaar. Echter, het ontwerp mag de evenementen (in aangepaste) vorm niet onmogelijk maken. De uitwerking is onderdeel van het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Voor de voetganger op weg vanuit het centrum naar de Maliebaan maakt de ene of de andere optie niet uit: hij of zij zal toch 'ergens' de 'rijloper' moeten oversteken; voor de voetganger die vanuit Utrecht Oost of de Maliebaan het met de Maliebaan verbonden Malieblad wil betreden is de verkeersveiligheid ermee gediend als hij of zij slechts een rijweg met beperkt gemotoriseerd verkeer hoeft over te steken. 	<p>Het 'parkdeel' is geprojecteerd langs de oever, waardoor met het Lepenburg een park aan weerszijden van de singel ontstaat. Het nieuwe deel staat in verbinding met (nieuwe) brede oevers langs de Malie- en Tolsteegsingel. Door deze ligging kan het Malieblad een deel van de gebruiksdruk van het Lepenburg overnemen en sluit het aan op het oorspronkelijke (cultuurhistorische) ontwerp van Zocher, die hier de aansluiting tussen plantsoen en Maliebaan ontworpen heeft.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Hij weet niet wat de ontwerpers van de gepresenteerde herinrichtingsplannen 	<p>Zie voorgaande antwoorden</p>

		<p>bewogen heeft tot de voorlopige keuze voor de slinger in de rijweg langs de genoemde Maliebaan panden onder doorsnijding van de verbinding tussen Malieblad en Maliebaan, maar het komt hem voor dat deze keuze heroverweging verdient.</p>	
		<p>- Voor het overige: alle respect voor de planvorming!</p>	Dank
		<p>Reclamant 25 stelt dat de BBMO zich goed had voorbereid op de inspraakavond van 23 september en de voorgestelde plannen met een doorlopende middenbaan. De BBMO had een aantal suggesties om de veiligheid te verbeteren (snelheidsbeperking e.d.), maar verder leek het hen een goed plan. Zij waren zeer verbaasd toen bezoekers van de voorlichtingsavond overvallen werden door een nieuw plan. Op het eerste gezicht misschien niet heel afwijkend. Hierdoor was het moeilijk meteen met goed commentaar te komen. Dit is volgens de BBMO niet de eerste keer dat de plannen vlak voor een voorlichtingsavond veranderen en BBMO vindt dit geen goede gang van zaken.</p> <p>Zij zouden graag van de gemeente vernemen waarom deze wijziging niet eerder is gecommuniceerd en waarom niet ook van het eerste ontwerp een verkeersstudie is gemaakt. Zij hechten als BBMO erg aan een constructief overleg. Het helpt daarbij wel als zij zich goed kunnen voorbereiden.</p>	<p>Het is niet de bedoeling de rotonde te doorsnijden met een tweerichtingsweg. De indruk is wel gegeven door communiceren van een foutieve afbeelding. Excuus daarvoor.</p> <p>Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>

		Als BBMO zijn ze het eens met de meeste vragen en opmerkingen van reclamant 26.	
		Reclamant 26 stelt dat hij redelijk enthousiast was over het voorstel dat was toegestuurd was, maar zag op de informatieavond op 23 september een naar zijn mening significant ander plan, waarbij de doorgaande rijbanen van de Maliebaan afgesloten worden.	Het is niet de bedoeling de rotonde te doorsnijden met een tweerichtingsweg. De indruk is wel gegeven door communiceren van een foutieve afbeelding. Excuus daarvoor.
		<p>- Naar zijn idee wijst verder onderzoek uit dat dit plan niet zal werken zoals voorgesteld. Verkeerstechnisch zijn er een aantal grote problemen. In het ontwerp is de rijweg op de ovale rotonde heel smal gemaakt, en zonder fietspaden. Dit betekent dat fietsers (inclusief kinderen en ouderen) tussen bussen en vrachtauto's moeten rijden. Op de informatie-avond is bevestigd dat dit inderdaad het plan is. Dat is niet alleen levensgevaarlijk, maar houdt het verkeer enorm op, inclusief bussen, die toch al veel last hebben van fietsers op deze route. Bovendien zullen fietsers proberen zich langs wachtende auto's en vrachtauto's te wurmen, wat zo mogelijk nog gevaarlijker is. Een vergelijkbare oplossing is een paar jaar geleden geprobeerd op de Nachtegaalstraat ter hoogte van de Albert Heijn. Dat bleek helemaal niet te werken, en de straat is daarna herbouwd. Leer van het verleden!</p>	<p>De maatvoering en wegindeling van de rotonde zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijk inpassing/historische kwaliteit, bomen.</p> <p>De zorg en referentie vanuit het verleden moet in context worden gezien. De uitwerking in de Nachtegaalstraat paste niet goed. Intussen zijn we verder in de tijd en wordt hier anders naar gekeken en zijn er andere oplossingen mogelijk.</p> <p>Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>
		- Ten tweede kan een vrachtauto met oplegger die	De maatvoering en wegindeling van de rotonde zal in het

		<p>de Maliebaan op- of afrijdt (denk verhuishwagen of bevoorradingswagen), of een gelede bus, onmogelijk de bocht maken om de rotonde op te komen, de 180-graden bochten aan weerseinde van de ovale rotonde te maken, en de rotonde weer te verlaten naar de middenbaan van de Maliebaan. Probeer het maar eens met software als Autoturn. De oplegger maakt een véél kleinere bocht dan de trekker en rijdt bomen omver. Het gevolg zal zijn dat vrachtauto's met opleggers of aanhangers noodgedwongen de ventwegen zullen gaan gebruiken zodat ze de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat rechtdoor over kunnen steken, in plaats van 3 ingewikkelde manoeuvres te maken.</p>	<p>vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijk inpassing/historische kwaliteit, bomen.</p> <p>Zie ook bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>
		<p>- Ventwegen zijn niet bedoeld voor doorgaand vrachtverkeer, en de bewoners zullen hier faliekant tegen zijn.</p>	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>
		<p>- Een derde probleem is dat afslaand verkeer van de rotonde naar de middenbanen van de Maliebaan veel hinder zal ondervinden van doorgaand fietsverkeer. Zoals de gemeente weet wordt de oost-west route door grote aantallen fietsers gebruikt, en is er zelfs buiten de spits een vrijwel continue stroom fietsers. Het zal voor auto's dan veel makkelijker zijn om af te slaan bij een ventweg, want daar staan de fietsen nog even stil voordat ze de rotonde opgaan. Met als gevolg dat het verkeer richting</p>	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>

		<p>Malieblad veel over de westelijke ventweg zal rijden, en verkeer richting Biltstraat over de oostelijke ventweg zal rijden. Daar zitten zij als buurtbewoners niet op te wachten. Het gevolg van dit ontwerp is dat op den duur het meeste doorgaande auto- en vrachtverkeer over de ventwegen zal gaan rijden. Over een paar jaar zal de gemeente misschien wel besluiten om de middenbaan dan maar voor auto's te sluiten, iets waar de buurt zich onlangs tegen verzet heeft. Het paard van Troje?!</p>	
		<p>- Tot slot zijn er vermoedelijk veel kabels en leidingen die onder het kruispunt door lopen. Dat zou betekenen dat er geen bomen mogelijk zijn op de rotonde. Maar bomen zijn een van de belangrijkste argumenten van de gemeente vóór de rotonde, nl. dat het "eiland" nodig is om de bomenrijen van de Maliebaan door te trekken en een visuele onderbreking te maken tussen de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat. Op de buurtavond werd verteld dat kabels en leidingen nog niet onderzocht waren, wat reclamant vreemd voorkomt. Als de leidingen verlegd moeten worden is dat niet alleen zeer kostbaar, maar gaat het maanden extra duren, met verkeersonderbrekingen, bus omlieggingen, enz.</p>	<p>Het eiland is het organiserend element van de rotonde. Hieromheen beweegt het verkeer. Daarnaast zorgt het voor de ruimtelijke koppeling van het noordelijk en zuidelijk deel van de Maliebaan.</p> <p>In de IPVE/FO fase wordt nader verkend op basis van onderzoek naar kabels en leidingen waar exact en hoeveel bomen er mogelijk zijn. Eventueel worden hiervoor in het vervolgtraject proefsleuven gegraven. Uitgangspunt is dat hiervoor geen kabels en leidingen worden verlegd.</p>
		<p>- Maar gelukkig is er een oplossing volgens deze reclamant. De ventwegen van de Maliebaan zijn uitsluitend bedoeld voor lokaal verkeer. Er is</p>	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'</p>

		<p>daarom geen enkele reden om die doorgaand te maken bij het kruispunt. De ventwegen zouden aan moeten sluiten op de middenstraat. Zie bijgesloten schets. Dit gebeurt al aan de noordzijde, er is dus precedent voor. Dit brengt het kruispunt terug tot een simpele kruising tussen twee straten, in plaats van 8 wegen. Dat kan in de vorm van een gewoon kruispunt met stoplichten, zoals het nu al is, en vergt een minimale ingreep. Als de gemeente per se een middenberm met bomen wil maken kan dat ook, en vermoedelijk zijn er dan geen stoplichten nodig. Zie bijgesloten suggestie, die probeert de gemeentelijke wens voor een groen eiland te combineren met een verkeerstechnisch goede oplossing.</p>	<p>Bij het afbuigen van de ventwegen naar de hoofdrijbaan zal de rijweg door de boomstructuur aangelegd moeten worden. Dit heeft negatieve effecten op de bomen: het wortelpakket wordt aangetast door funderingen en bomen dienen opgekroond te worden. Daarbij is het ook een inbreuk op de historische structuur van de Maliebaan. De doorkruising van de bomenstructuur aan de noordzijde is vanuit monumentaal oogpunt juist een ongewenst precedent dat geen herhaling verdient.</p>
		<p>– Mocht de gemeente toch van plan zijn een ovale rotonde te maken, dan vraagt reclamant een tijdelijke test te doen waarbij het kruispunt een paar weken lang ingericht wordt als rotonde met tijdelijke stoepanden en tijdelijke haaiantanden, om te zien hoe goed het voorgestelde plan werkt. Óf het werkt prachtig, en zijn bezwaren ongegrond, óf het is een chaos, en de gemeente gaat terug naar de tekentafel. Hij denkt het laatste.</p>	<p>De ontwerpen zijn gesimuleerd. Zie bijlage ‘Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat’</p>
		<p>– Ondanks zijn bezwaren wil hij de gemeente bedanken voor haar inzet om hier iets moois van te maken, en de buurt daarbij te betrekken.</p>	<p>Dank</p>
		<p>– Als aanvulling stuurde deze reclamant nog de</p>	<p>De maatvoering en wegindeling van de rotonde zal in het</p>

		<p>volgende aanvulling en tekening (zie bijlage): Hij stond op het kruispunt met de fotosimulatie van de gemeente in de hand, en probeerde zich voor te stellen hoe de rotonde er echt uit komt te zien. De fotosimulatie is met een groothoek gefotografeerd waardoor alles heel ruim lijkt. Hij probeerde zich voor te stellen hoe vrachtwagens en bussen die bochten gaan maken. Om een realistisch beeld te krijgen heeft hij de tekening van de fotosimulatie overgetrokken in SketchUp (3D tekenprogramma), zie bijlage. Hij constateert dat het in werkelijkheid allemaal nogal nauw is en heel anders dan de simulatie. De 3D tekening maakt ook inzichtelijk dat de straten te smal zijn en het eiland te klein voor vrachtverkeer. Die halen die bochten écht niet. Op de bijeenkomst werd verteld dat er geen bestaande bomen gekapt worden, maar in het plan worden er minstens twee verwijderd die midden in een nieuwe stoep staan. Als de gemeente ook rekening houdt met draaicirkels van vrachtauto's en bussen, sneuvelen er mogelijk nog meer. Hij heeft begrip voor het plan, maar als gemeente moet men zich niet laten verleiden tot onrealistische "verkoopplaatjes". Daarmee ondermijnt de gemeente haar geloofwaardigheid en onpartijdigheid. Als het een goed plan is, is dat volgens hem niet nodig. Maar helaas is dit geen goed plan, zo stelt hij. Dat werd door zijn onderzoek nogmaals duidelijk.</p>	<p>vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijk inpassing/historische kwaliteit, bomen.</p>
		<p>Reclamant 29 was in eerste instantie verheugd</p>	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg.</p>

	<p>over de keuze van de wethouder voor de '0'-variant waarbij de middenbaan van de Maliebaan blijft zoals deze is. Fietsen zal hiermee, zoals nu ook het geval is, afgewikkeld worden over de parallelbanen.</p> <p>- Nu er een voorstel is voor een ovale rotonde, denkt reclamant dat deze de doorgaande route van de Maliebaan gaat onderbreken. Reclamant is tegen dit nieuwe voorstel en is ontevreden met de gevolgen als dit zou worden uitgevoerd. Reclamant voorziet dat de parallelbanen gaan functioneren als doorgaande route, aangezien de voorgestelde ovale rotonde geen ruimte biedt aan vrachtvervoer en soortgelijke voertuigen.</p>	Reigerstraat/Nachtegalstraat'
	<p>- Verder biedt de rotonde fietsers niet genoeg ruimte met alle gevaren en opstoppingen van dien.</p>	De maatvoering en wegingdeling van de rotonde zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers in verschillende richtingen, de ruimtelijk inpassing/historische kwaliteit, bomen.
	<p>- Het besluit van wethouder Van Hooijdonk, nl. 'de middenbaan van de Maliebaan zelf blijft zoals deze is', wordt van tafel geschoven en de onderbroken Maliebaan zal voor toenemende drukte op de ventwegen zorgen van de verkeerde voertuigen. Denk aan veiligheid, etc. gelijk alle eerdere bezwaren van bewoners en ondernemers op en rond de Maliebaan.</p>	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'
	<p>- De deur wordt mede geopend om terug te keren naar het plan om van de middenbaan een</p>	Vanuit dit plan is de middenbaan omvormen naar fietspad niet aan de orde.

		fietspad te maken, zo stelt deze reclamant.	
		- De voorgestelde andere vorm van bestrating vindt reclamant een beetje een vals plan, want afgezien van het comfort voor de fietser (?), zou het geluidlozer zijn (?).	De huidige klinkers zijn afgerond en hebben (daardoor) brede voegen. Dit reliëf veroorzaakt geluid. Met nieuwe vlakke klinkers is dit reliëf minder, waardoor geluid gereduceerd wordt. De vlakke klinkerverharding is voor de fiets comfortabeler.
		- Kortom, het voorstel voor de ovale rotonde lijkt reclamant mede een klaarstomen voor oude, reeds afgekeurde plannen.	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'
		Reclamant 30 vraagt aandacht voor de te verwachten toename van (sluip)verkeer over de ventwegen van de Maliebaan als er onverhoopt toch een voorrangsplein op de kruising Maliebaan/Nachtegalstraat en Burgermeester Reigerstraat komt. Hij heeft de volgende bezwaren en opmerkingen:	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'
		- Op grond van de nu beschikbare summier informatie over het voorgestelde rotondeplein (impresietekening wijkbericht augustus 2015 en getoonde dia 13 tijdens de presentatie op de bewonersavond van 23 september) is het aannemelijk dat de voorgestelde herinrichting van de kruising tot een hogere verkeersintensiteit op de ventwegen (de zogenoemde parallelwegen) leidt. Het voorrangsplein nodigt auto- en vrachtverkeer uit om in plaats van de hoofdweg, de ventwegen van de Maliebaan te gebruiken. Te verwachten is dat auto- en vrachtverkeer komend uit zuidelijke richting (via	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'

		<p>hoofdweg of ventweg), alsmede het links-afslaand auto- en vrachtverkeer vanuit de Nachtegaalstraat, en het rechtsafslaand auto/ en vrachtverkeer komend vanuit de Burgermeester Reigerstraat, de noordelijke ventweg (Maliebaan oostzijde; oneven huisnummers) richting de Biltstraat zullen kiezen. Eenzelfde (gespiegelde) situatie zal ontstaan voor de zuidelijke ventweg (Maliebaan westzijde, even huisnummers) richting Maliesingel. Mogelijk zal zelfs (een gedeelte) van het auto- en vrachtverkeer dat nu vanuit noordelijke of zuidelijke richting de hoofdweg kiest, al meteen de ventwegen kiezen (door verschuiving van auto- en vrachtverkeer van de Biltstraat naar de Maliebaan is overigens de intensiteit van het verkeer over de hoofdweg de laatste jaren toegenomen).</p>	
		<p>- De eventuele aanleg van de voorrangsrondte creëert een situatie waartegen eerder hevig protest is aangetekend; mogelijk niet voorzien en niet bedoeld, zal het voorrangsplein sluipenderwijs toch tot verlegging van auto- en vrachtverkeer van de hoofdweg naar de ventwegen leiden. De toen genoemde bezwaren hiertegen (geluidshinder, fijn stof, scheuren woningen, en meer in het algemeen als gevolg hiervan waardedaling van woningen) gelden onverminderd ook als de bestaande kruising tot een voorrangsplein wordt omgevormd. Saillant detail van het voorgestelde plan van de herinrichting van de Maliebaan/Malieblad is in dit verband dat het wegdek van uitgerekend de</p>	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'</p>

		ventwegen die vooral als sluiproute zullen worden gebruikt, juist niet wordt verbeterd.	
		- Een ander bezwaar tegen de aanleg van de voorrangsrondte betreft de waardering van de historische kwaliteit. De oudsher bestaande zichtlijn van de Maliebaan zal door de aanleg van het voorrangspein met bomen worden onderbroken.	Op dit moment veroorzaakt het kruispunt een opdeling van de Maliebaan in een noordelijk en zuidelijk deel. Door de structuur van de Maliebaan met bomen, paden, berm door te zetten op het middeneiland van de rondte wordt die opdeling verminderd. De zichttas van noord naar zuid en vice versa zal blijven bestaan en wordt versterkt. Vanuit de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat zal daarmee tevens de Maliebaan met haar bomen ervaarbaar zijn. Dit is nu niet het geval. De exacte plaatsing van de bomen krijgt nog een nadere uitwerking, waarbij het belang van de lange lijnen meegenomen wordt.
		- Om fietsers en voetgangers ruim baan te geven is de aanleg van een voorrangspein bovendien niet nodig. Voorrang voor fietsers en voetgangers kan ook via stoplichten worden gerealiseerd. Dit betekent mogelijk langere wachttijden voor stoplichten voor het auto- en vrachtverkeer op de hoofdweg. De wachttijden voor verkeer op de hoofdweg kunnen worden beperkt als de Biltstraat weer meer auto- en vrachtverkeer toelaat.	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'
		- Mocht onverhoopt toch voor een voorrangspein worden gekozen, dan zal in ieder geval moeten worden voorkomen dat de ventwegen als sluiproute worden gebruikt. Het meest voor de hand liggend is dan op de ventwegen alleen	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'

		<p>fietsers en bestemmingsverkeer toe te staan. Vermeende handhavingsproblemen mogen geen reden zijn dit inrijverbod voor niet bestemmingsverkeer niet in te stellen. Deze maatregel is het meest effectief als de omvang van het gedeelte van de rotonde waarop niet gereden kan worden, maximaal 4 meter doorsnede en niet hoger dan 1 meter wordt. Dan is voor veel auto- en vrachtverkeer minder aanleiding om de ventwegen als sluiproute te gebruiken en blijft de huidige zichtlijn gehandhaafd. Zo `n kleine rotonde scheidt ook ruimte om fysieke belemmeringen (onder meer hoge drempels) aan te leggen om afslaand auto- en vrachtverkeer te ontmoedigen de ventwegen als sluiproute te gebruiken. Verder is aanleg van drempels op de hoofdweg een goede maatregel om de snelheid van "sportieve" rijders te maximaliseren.</p>	
Doorstroom verkeer/bereikbaarheid	22	<p>Reclamant 22 woont in de Mgr. Van de Weteringstraat. Als bewoners deze straat uitrijden met de auto richting Berekuil (rondweg) komen ze over het kruispunt Nachtegaalstraat/ Maliebaan. Voor bewoners/bezoekers is het belangrijk dat het uitrijden van de wijk met de auto na herinrichting niet nog meer belemmerd wordt.</p> <p>Bewoners van de Mgr. van de Weteringstraat moeten nu hun wijk uitrijden via:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De uitrit naar de Nachtegaalstraat. Die is onoverzichtelijk door het voetpad, fietspad, geparkeerde auto's en het laden en lossen bij 	Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat'

		<p>Albert Heijn. Het kan lang duren voor je kunt invoegen. Daarna moet er lang gewacht worden bij het stoplicht Nachtegaalstraat/-Maliebaan. De verkeersstroom naar links de Maliebaan op wordt belemmerd door het tegemoetkomende verkeer uit de Burgemeester Reigerstraat.</p> <p>2. De uitrit via het Oorsprongpark. Als zijn auto geparkeerd staat in de Badstraat of Deken Roesstraat moet je via Sweelinkstraat, bij stoplichten rechts, langs de Biltstraat (gedoogconstructie via het fietspad), rechtsaf naar Maliestraat, linksaf Mgr. van de Weteringstraat, rechtsaf Oorsprongpark, rotonde Snellenlaan/Maliebaan via Museumlaan en stukje Prinsesselaan naar de Berekuil. Dit is erg veel rond rijden in de wijk.</p> <p>3. Er zijn andere manieren mogelijk om uit de wijk te komen via de singels, maar die zijn nog veel ingewikkelder en worden er met de nieuwe inrichting waarschijnlijk niet makkelijker op.</p> <p>Het nóg lastiger maken voor autobezitters en bezoekers in onze wijk wordt naar zijn mening echt pesten. Buiten Wittevrouwen heeft veel scholen en crèches, bedrijven en enkele hotels die per auto bereikbaar moeten zijn.</p> <p>Hij pleit voor het volgende: houdt rekening met de bewoners en bezoekers van Buiten Wittevrouwen en zorg bij de herinrichting van Maliebaan/Malieblad voor een vlotte doorstroom van auto's naar de rondweg.</p>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Inrichting Malieblad en park, voethekjes, fietsers	12	<p>Het lijkt reclamant 12 goed het Malieblad zonder voethekjes te proberen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Op het tracéstuk Schouwburg–Herenbrug is dat een jaar of acht geleden ook geprobeerd, maar dat was geen succes. Vrachtauto's gingen door de grasberm rijden, die daardoor helemaal kapot raakte. IJlings zijn er weer voethekjes geplaatst. Op het Malieblad gaat hetzelfde gebeuren, maar waarschijnlijk niet indien het Malieblad met hoge stoepranden wordt afgezet (met uiteraard een korte verlaging tegenover het Maliehuis ten behoeve van voetgangers). 	<p>Afscherming zal in het vervolgproces (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) nader bepaald worden.</p> <p>We nemen uw suggestie mee in de overweging.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> – Bij de inrichting van het parkje Malieblad zal rekening gehouden moeten worden met de ondergrondse infrastructuur en mag er een boomvrije ondergrondse leidingstraat ontworpen worden. 	<p>Nadere afstemming tussen bomen en ondergrondse infrastructuur zal in de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) gedaan worden.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> – Met betrekking tot het weren van fietsers uit het parkje heeft de stichting (nog nader uit te werken) ideeën. 	<p>In het vervolgproces is ruimte voor overleg. Zie verder de inleiding bij dit tweekolommenstuk.</p>
Ventweg verkeer	9	<p>Reclamant 9 bedankt voor de informatieavond, hij vindt het ontwerp mooi, behoudens:</p>	<p>Dank</p>
		<ul style="list-style-type: none"> – afslag naar ventweg. Hierdoor is de ventweg te makkelijk te berijden. Hesfelbaanroute (?) werkt niet bij kruispunt. Verkeer met de auto gaat meer over de ventweg hetgeen ongewenst is. 	<p>Zie bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat'</p>

		- Reclamant wil voorkomen dat de gemeente in een '2-trapsraket' alsnog de middenbaan naar fietsbaan wil omvormen en al het autoverkeer over de ventweg gaat.	De middenbaan omvormen naar fietsbaan is nu niet aan de orde.
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

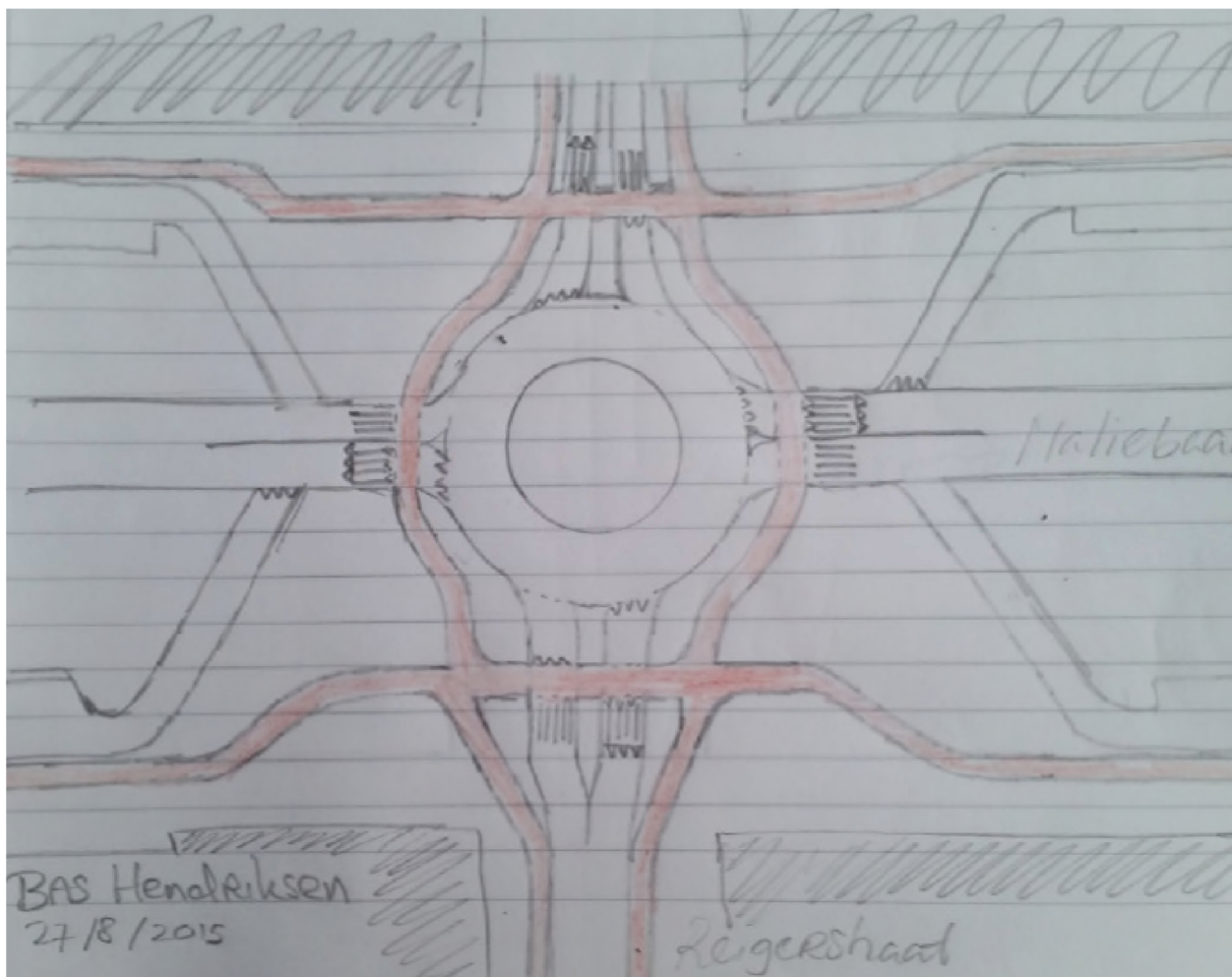
2.3 Milieu			
Groenvoorziening / bomen	12, 19	<p>Reclamant 12</p> <p>- Malieblad: Voor één aspect vragen de vertegenwoordigers van deze stichting nu al aandacht omdat dit nauw samenhangt met de inrichting van de weg. Langs de route die voorlangs de panden Maliebaan 1, 3, 5 enzovoort moet lopen, bevinden zich aan de noordkant enkele grote, monumentale, beeldbepalende bomen. Het verdient aanbeveling deze te behouden en tegelijk verdient het aanbeveling de leefomstandigheden van die bomen te verbeteren. Dat betekent: verharding zover mogelijk van de stamvoet weghouden en de verharding die onvermijdelijk boven het wortelpakket blijft/komt zo vorm te geven dat de bomen er het minst onder lijden.</p>	Behoud van monumentale bomen is uitgangspunt. Indien bij nadere uitwerking blijkt dat het onoverkomelijk is het bomenbestand te wijzigen, zullen (compenserende) maatregelen getroffen moeten worden. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit nader bepaald worden.
		<p>- Als gevolg van het door autofocus getekende beleid in de afgelopen decennia is er binnen de gemeentelijke organisatie de deskundigheid op dit punt schaars. Het lijkt hen verstandig (ook) externe deskundigheid hierover te consulteren, bijvoorbeeld uit de kring van deskundigen die over dit soort zaken spraken op de raadsinformatie-avond van mei j.l.</p>	Indien nodig zal deskundigheid ingewonnen worden. Binnen de gemeentelijke organisatie is hierover ook kennis aanwezig.

		<p>- Verder zien zij graag een zodanige vormgeving van de straatgoten dat pekewater zoveel mogelijk van de bomen en hun wortels vandaan gehouden wordt.</p>	<p>In de vervolgfases van het project wordt het thema 'stedelijk water' (o.a. afwatering) nader verkend, onderzocht en afgestemd met Stedelijk Beheer.</p>
		<p>- Reclamant 12 heeft opmerkingen over de maatvoering van het kruispuntontwerp en over de bomen. Zij hebben van de gemeente de (ongeveer) maten van het bedachte kruispuntontwerp ontvangen, hebben deze ingemeten en zijn tot de bevinding gekomen dat de gemeente in de noord-zuidlijn van de kruising ongeveer 6 meter breedte tekort komt. Naar hun berekening en waarneming is de consequentie van het gepresenteerde ontwerp dat er tenminste aan de zuidzijde twee en aan de noordzijde van de kruising zes bomen, totaal acht, verwijderd moeten worden. En dan nog zit de verharding bedenkelijk dicht bij de wortelpakketten van de blijvende bomen.</p>	<p>In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal het kruispunt verder uitgewerkt worden. Die uitwerking kan gevolg hebben voor bestaande bomen. Wanneer dit aan de orde wordt dit zorgvuldig onderzocht en afgewogen. De gemeente consulteert hiervoor ecologen en boomdeskundigen. Graag verwijzen wij u naar het bomenbeleid van de gemeente Utrecht.</p>
		<p>- Het "eiland" op de kruising kan geen bomen hebben zoals in de getoonde impressies getekend zijn. Die bomen komen door een te beperkt wortelgebied dat bovendien voldoende diep volledig uit bomengrond moet bestaan, niet uit bijvoorbeeld ballastzand, absoluut niet tot ontwikkeling.</p>	<p>In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit verder uitgewerkt worden. Ondergrondse maatregelen behoren daarbij tot de mogelijkheden om bomen voldoende groeiruimte te geven.</p>
		<p>- Kap van bomen zal een nieuwe aantasting zijn van de monumentale laan. Armtierige, niet tot</p>	<p>In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zal dit verder uitgewerkt worden.</p>

		<p>ontwikkeling komende boompjes op het "eiland" zullen dat niet compenseren.</p>	<p>Juist plantmateriaal en goede ondergrondse groeiomstandigheden zal onderontwikkelde bomen voorkomen.</p> <p>Op de plek van de kruising zijn in de jaren '90 enkele nieuwe bomen geplant om de Maliebaan weer aan te vullen, maar deze zijn niet helemaal volgens het historische plantpatroon gesitueerd. Met de aanpak van het kruispunt kan dit aangepast worden, bijvoorbeeld door verplanten.</p>
		<p>- Een eventueel besluit tot realisering van dit ontwerp zal op flinke maatschappelijke weerstand stuiten, ook in de partij van de wethouder, en zal dat naar zij vermoeden uiteindelijk leiden tot een reis naar Den Haag, naar de Raad van State.</p>	<p>Het doel van het uitgebreide overleg is zoveel mogelijk draagvlak bij belanghebbenden. Niet iedereen zal uiteindelijk in kunnen stemmen met het ontwerp.</p>
		<p>Reclamant 19 is groot voorstander van het gehele plan en vooral het bijplaatsen van (grotere) bomen op de kruising.</p>	<p>De Maliebaan is onderdeel van de stedelijke boomstructuur. Bij aanplant in die structuur geldt een grotere plantmaat (min 20/25).</p>
Milieu- en geluidsbelasting	24	<p>Reclamant 24 verbaast zich dat in de gepresenteerde plannen de afwikkeling van de volledige verkeersstroom zich concentreert op een langs de huizen aan de Maliebaan geprojecteerde 'rijloper', met alle milieu- en geluidsbelasting van dien (zie ook zijn reactie onder 2.2).</p>	<p>De inrichting en het gebruik van de rijloper en trottoir langs de gevels van de panden aan het Malieblad zal hetzelfde zijn als de andere her in te richten delen van de singel: Tolsteegsingel en Maliesingel. De panden langs deze delen hebben een vergelijkbare functie; voornamelijk wonen.</p> <p>Met de herinrichting wordt er naar gestreefd</p>

			<p>autoverkeersintensiteit te verlagen en rustiger verkeersgedrag op te roepen. Dat verder versterkt doordat het snelheidsregime is verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur</p> <p>Zie ook antwoord onder 2.2</p>
2.4 Overig			
Cultuurhistorie/Erfgoed	18, 30	<p>Reclamant 18 is van mening dat de historische lijn van de Maliebaan wordt doorbroken, terwijl de Maliebaan een historische status heeft.</p>	<p>Een doelstelling van de herinrichting is de historische structuur te versterken.</p> <p>Het huidige kruispunt is nu een forse inbreuk op die structuur en verdeelt de Maliebaan in twee losse helften. Met een middeneiland op de rotonde die de structuur van de Maliebaan heeft en groen en bomen toevoegt worden het noordelijk en zuidelijk deel weer met elkaar verbonden. Daarnaast is er hierdoor vanuit de Burg. Reigerstraat en Nachtegaalstraat zicht op de bomenstructuur en wordt ook vanuit die straten de Maliebaan als structuur ervaren. Dit is nu niet het geval. Over de exacte plaats van de nieuw te planten bomen zal bij de uitwerking ook gekeken worden naar de relatie met de bestaande bomenstructuur.</p>
		<p>Reclamant 30 heeft bezwaar tegen de aanleg van de voorrangrotonde vanwege de waardering van de historische kwaliteit. De oudsher bestaande zichtlijn van de Maliebaan zal door de aanleg van het voorrangplein met bomen worden onderbroken.</p>	<p>Zie voorgaand antwoord</p>
Afstemming met Eneco	8	<p>Volgens reclamant 8 gaat Eneco, zoals nu bekend, in 2016 of 2017 de stadsverwarmingsleidingen vernieuwen aan de oneven kant van de</p>	<p>Onderdeel van de IPVE/FO is afstemming van het ontwerp met belanghebbende nutsbedrijven c.q. of zij tegelijk werkzaamheden willen uitvoeren.</p>

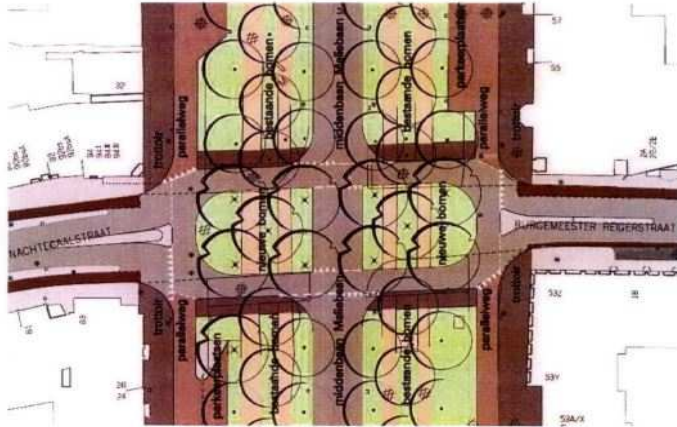
		Nachtegalstraat. Hi stelt voor om met hen te overleggen/af te stemmen in een vroeg stadium, zodat er zo min mogelijk hinder voor de ondernemers zal zijn.	
Aanleg fontein, sponsoren	8	Reclamant 8 vraagt of er in een volgende fase rekening mee kan worden gehouden dat er een fontein kan komen. Ruimte, aanvoer leidingen, het kiezen van een ontwerp wellicht? Een aantal organisaties zijn bereid gevonden om dit te sponsoren.	In deze fase van het project zijn de (civiel)technische en ruimtelijke consequenties (inpasbaarheid en in relatie tot cultuurhistorische waarden) van nieuwe elementen (zoals fontein) niet verkend. De gemeente Utrecht staat echter niet negatief tegenover nieuwe (inrichtings)elementen binnen het project. In de vervolgfase (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) zullen we (on)mogelijkheden van dergelijke initiatieven nader verkennen.
Schade aan panden	16, 20, 30	Reclamant 16 onderschrijft volledig de door reclamant 30 ingediende reactie. Bovendien wil hij/zij hieraan toevoegen dat de gemeente zich ongetwijfeld zal realiseren dat zij volledig aansprakelijk zal zijn voor de schade die door de verwezenlijking van vorenbedoelde plannen aan de ventwegen gelegen panden mocht ontstaan.	Zie antwoord reclamant 30 en bijlage 'Antwoord kruising Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat' De hobbelige verharding van de ventwegen zal vervangen worden door vlakke verharding waardoor geluid en trillingsoverlast kan afnemen. Onderzocht wordt of er nu al financieel ruimte is om deze investering te doen, of in een latere fase.
		Ook reclamant 20 vreest voor ernstige schade aan zijn huis en andere huizen en historische/rijks-/gemeentelijke monumenten (zie ook onder punt 2.2 de totale reactie van deze reclamant).	Zie voorgaand antwoord en antwoord onder 2.2



Afbeelding bij reactie reclamant 17

Afbeeldingen bij reactie reclamant 26

Plan gemeente, zoals rondgestuurd aan buurtbewoners bij uitnodiging voor informatieavond



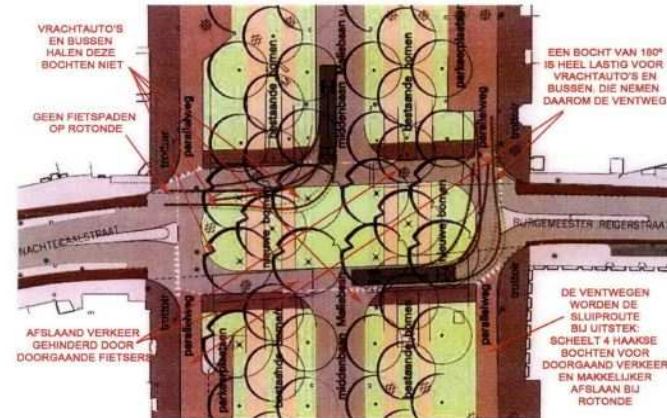
In dit ontwerp, dat aan alle buurtbewoners gestuurd is, is de Maliebaan een **doorgaande weg**.

Het op de informatieavond getoonde ontwerp is significant anders.

Een aantal aanwezigen waren daar (terecht) boos over. Nu weten alleen de buurtbewoners die aanwezig waren op de informatieavond dat het ontwerp veranderd is en er tot 14 oktober gereageerd kan worden. De gemeente zou een nieuw bericht moeten rondsturen.

Hierna het ontwerp dat de gemeente nu voorstaat.

Plan gemeente, gepresenteerd op informatieavond



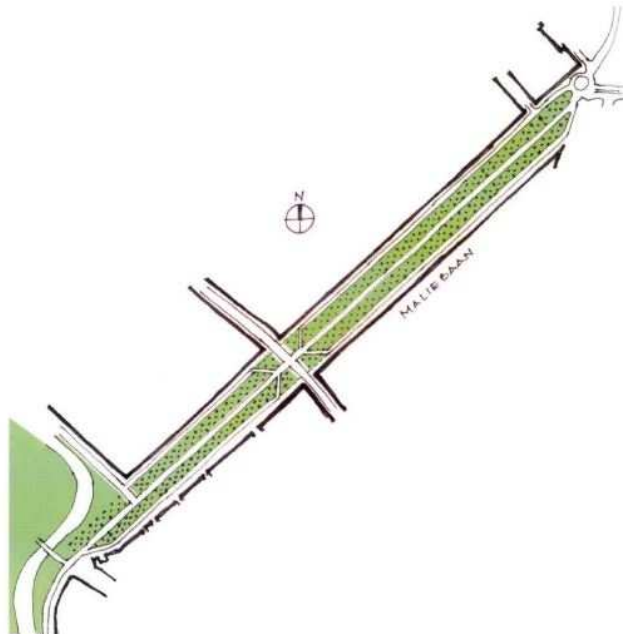
Hier wordt getracht om 8 straten aan elkaar te knopen door middel van een ovale rotonde.

Er zijn **geen fietspaden** op de rotonde, fietsers moeten tussen de auto's, bussen en vrachtauto's door rijden. Levensgevaarlijk. Dit is al eens eerder geprobeerd op de Burgemeester Reigerstraat ter hoogte van de Albert Heijn, en bleek geen succes.

In dit nieuwe voorstel van de gemeente loopt de Maliebaan **niet meer door**. Al het doorgaande verkeer moet om de rotonde heen. Dat levert een aantal knelpunten op, die er in de praktijk toe zullen leiden dat doorgaand verkeer de ventwegen zal gaan gebruiken in plaats van de middenweg van de Maliebaan. Daar zijn de ventwegen niet voor bedoeld!

Daarom is dit geen goed plan.

Suggestie met ventwegen uitsluitend voor bestemmingsverkeer



Door de ventwegen van de Maliebaan aan de middenweg te verbinden wordt het kruispunt met de Burgemeester Reigerstraat / Nachtegaalstraat **sterk vereenvoudigd**. Het is nu een "gewoon" kruispunt geworden tussen twee doorgaande straten, in plaats van een verbinding tussen 8 wegen.

Dit kruispunt kan uitgevoerd worden als een kruispunt met stoplichten (vergelijkbaar met nu – minimale ingreep), of opgerekt worden met een grote middenberm. In dat geval kun je waarschijnlijk zonder stoplichten toe. Zie suggestie op volgende bladzijde.

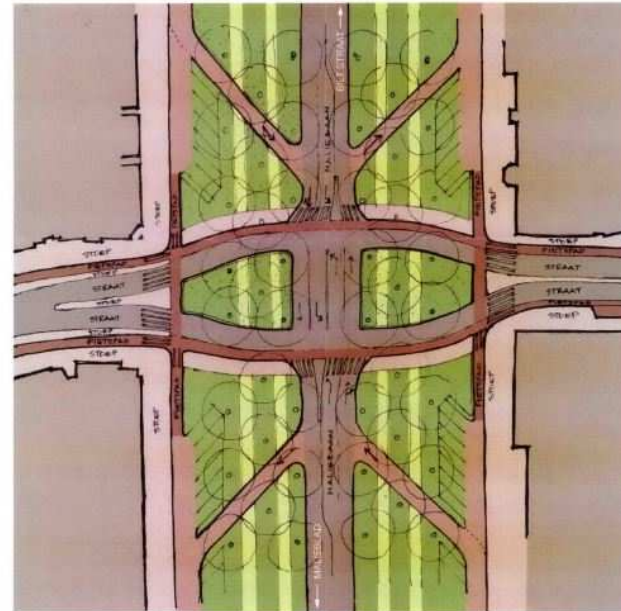
Aan het noordoost einde van de Maliebaan verandert er niets. De bestaande ventwegen zijn al verbonden aan de middenweg.

Aan het zuidwest einde van de Maliebaan zijn verschillende ontwerpen mogelijk. In de hier getekende oplossing loopt de Maliebaan zo ver mogelijk kaarsrecht door, tot de aansluiting met de Maliesingel. Dit is de "zuiverste" oplossing. Ook de bomenrijen zouden doorgetrokken kunnen worden. Andere indelingen zijn natuurlijk ook mogelijk.

De aansluiting met de Maliesingel richting Herenbrug is als een kruispunt opgelost. Dit vermindert de snelheid van auto's die nu (en in het plan van de gemeente) met een rotonde om het Malieblad heenrijden.

De zuidelijke aansluiting van de ventwegen is nagenoeg hetzelfde als de huidige situatie.

Suggestie voor kruispunt met groene eilanden – geïnspireerd op plan gemeente



Door de ventwegen aan te sluiten op de middenbaan van de Maliebaan wordt de verkeersopgave veel eenvoudiger: het is nu een **kruispunt tussen twee** doorgaande straten, in plaats van tussen 8 (ongelijke) wegen.

Dit is een voorstel **zonder stoplichten**, geïnspireerd op het ontwerp van de gemeente. Het oost-west verkeer wordt gesplitst met een groot eiland in het midden. De oost-west fietspaden langs de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat lopen door, zodat fietsen niet gehinderd worden door gemotoriseerd verkeer (en vice versa). Dit is veel veiliger dan fietsen tussen (vracht)auto's en bussen te laten rijden.

Het eiland geeft opstelruimte voor afslaand verkeer waardoor er vermoedelijk geen stoplichten nodig zijn. Als de oost-west verkeersstroom te sterk is, kunnen er haaiantanden aangebracht worden om noord-zuid verkeer te faciliteren.

Doorgaand noord-zuid **fietsverkeer** over de ventwegen wordt gehandhaafd. Eilanden maken oversteken makkelijk, ook voor voetgangers.

Bewoners die vanaf de ventweg de Maliebaan opgaan hebben de keuze om rechts of links af te slaan. Dat vermindert de verkeersdruk op het kruispunt.

Parkeren in het "doodlopende" deel van de ventwegen is nog steeds mogelijk, maar je moet wel een stukje achteruit rijden. Nu moet je met parkeren ook achteruit rijden.

Het kruispunt, nu



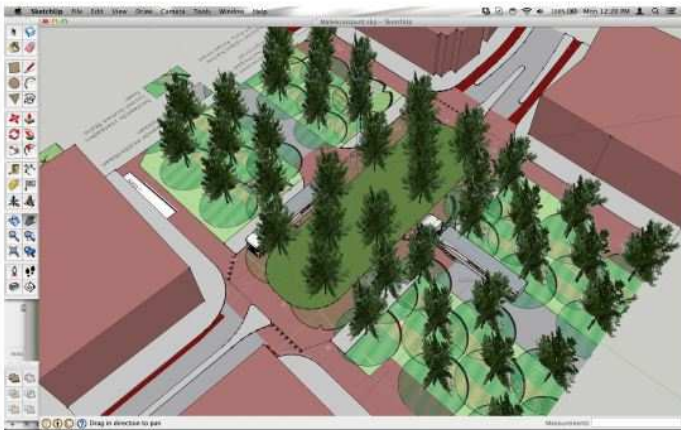
Bestaand kruispunt, gefotografeerd door gemeente met brede groothoek lens (vandaar de zeer vervormde fietser links).

Het kruispunt, voorstel



Fotosimulatie gemeente.

In werkelijkheid ziet dit kruispunt er als volgt uit (ooghoogte 1,7m, beeldhoek 45° - gelijk aan het menselijk oog):



Voorgestelde rotonde, gezien vanuit het oosten. De tekening van de gemeente is in SketchUp overgetrokken. De Biltstraat is naar rechts, het Malieblad naar links.



Bijlage: Antwoord kruising Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat

Behorende bij twekolommenstuk informatieavond 23 september 2015

Naar aanleiding van de informatieavond over de voorgenomen herinrichting Malieblad, Maliebaan en kruispunt Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat zijn veel verkeerskundige opmerkingen gemaakt en andere oplossingen voorgesteld voor het kruispunt. Deze notitie geeft antwoord op de gestelde vragen en reacties.

De herinrichting van het kruispunt Maliebaan–Burg. Reigerstraat/Nachtegaalstraat heeft meerdere doelstellingen:

- Het verbeteren van de Herenroute (fietsroute Utrecht Centraal–De Uithof), als een aantrekkelijk alternatief voor de (te) drukke Stadscorridor (fietsroute Utrecht Centraal–De Uithof via de Nachtegaalstraat). Het gemakkelijk afslaan van de Burg. Reigerstraat naar de zuidelijke Maliebaan is hierbij essentieel;
- Het verbeteren van voetgangersruimte en verblijfskwaliteit;
- Het versterken van de historische groenstructuur van de Maliebaan;
- Ondersteunend aan de beleidslijn (SRSR) om doorgaand autoverkeer (stadsbreed) tegen te gaan voorkomen.

Om dit te bereiken is een schetsstudie verricht waarbij diverse modellen zijn verkend:

- Een kruispunt met verkeerseilanden in het midden;
- Een compact kruispunt;
- Een langgerekte rotonde, waarbij het middeneiland op verschillende wijze ingericht kan zijn;
- Als ‘shared space’. Dit is als het ware een plein, waarbij er geen ordenende elementen voor de verkeersafwikkeling zijn toegepast.

Deze modellen zijn gewaardeerd op verkeersveiligheid, ligging in de Herenroute, ruimtelijke en historische kwaliteit en mogelijke fasering. In overleg met de klankbordgroep zijn de modellen 'compact kruispunt' en 'langgerekte rotonde' als meest kansrijk benoemd. Beide zijn daarna verkeerskundig verder uitgewerkt. Bij de waardering van deze laatste 2 modellen voldoet het model 'langgerekte rotonde' het best aan de doelstellingen. Dit model is gepresenteerd op de informatieavond van 23 september 2015.

Per abuis is in het wijkbericht waarbij u uitgenodigd werd voor de informatieavond een onjuiste afbeelding getoond. Dit was een rotonde met doorsteek. Tijdens de informatieavond is de rotonde zonder doorsteek gepresenteerd.

Na de informatieavond hebben we reacties ontvangen over:

- Vrees voor slechte verkeerskundige werking van de rotonde
 - Met als alternatieve voorstellen:
 - Een klassieke rotonde
 - Een rotonde met doorsteek
- Vrees voor doorgaand autoverkeer op de ventwegen
 - Met als alternatieve voorstellen:
 - Omkeren rijrichtingen
 - Ventwegen afbuigen naar hoofdrijbaan
- Vrees voor slechte oversteekbaarheid voetgangers
 - Met als alternatieve voorstellen:
 - Toevoegen zebra's
 - Toevoegen inritconstructies (ook ter voorkoming van doorgaand verkeer)

Naar aanleiding hiervan zijn verschillende voorstellen gesimuleerd door een extern adviesbureau. Dit zijn de volgende modellen:

- 1.1 Rotonde zonder doorsteek met huidige rijrichting ventwegen (zoals gepresenteerd tijdens de informatieavond)
- 1.2 Rotonde zonder doorsteek met omgekeerde rijrichting ventwegen naar rotonde toe
- 2.1 Rotonde met doorsteek met huidige rijrichting ventwegen
- 2.2 Rotonde met doorsteek met omgekeerde rijrichting ventwegen naar rotonde toe

Input voor bovenstaande simulaties is:

- Autoverkeer, telling maart 2015, inclusief afslaan beweging
- Fietsverkeer, telling maart 2015 + 10% verwachte groei, inclusief afslaan beweging
- Voetgangers, telling september 2015

Van belang voor een goed functionerende rotonde is dat alle verkeersstomen op de drukste momenten van de dag (avondspits) goed afgewikkeld worden. Hierbij mogen de ventwegen niet extra belast worden met doorgaand autoverkeer.

Conclusies uit de simulaties zijn:

Model 1.1, Rotonde zonder doorsteek met huidige rijrichting ventwegen:

- Autoverkeer: tijdens avondspits korte wachtrijen.
- Fietsverkeer: nauwelijks hinder van wachtrijen.
- Voetgangers: nauwelijks hinder wegens zebrapaden.

Model 1.1 voldoet goed.

Model 1.2, Rotonde zonder doorsteek met omgekeerde rijrichting ventwegen naar rotonde toe:

- Autoverkeer: tijdens avondspits wachtrijen voor langere periodes. Door omgekeerde rijrichting ventwegen bestaat kans op afsnijden van de rotonde en daarmee verkeersonveilige situaties.
- Fietsverkeer: kans op ontstaan hinder van wachtrijen, inclusief verkeersonveiligheid.
- Voetgangers: nauwelijks hinder wegens zebrapaden.

Model 1.2 voldoet niet.

Model 2.1, Rotonde met doorsteek met huidige rijrichting ventwegen:

- Autoverkeer: tijdens avondspits lange wachtrijen voor langere periodes. Er ontstaat zware overbelasting en daarmee ongewenst gedrag automobilisten.
- Fietsverkeer: relatief weinig hinder van wachtrijen. Er bestaat wel de kans dat fietsers hinder ondervinden van ongewenst gedrag automobilisten, bijvoorbeeld blokkeren van de ruimte voor fietsers.
- Voetgangers: nauwelijks hinder vanwege zebrapaden

Model 2.1 voldoet niet.

Model 2.2, Rotonde met doorsteek met omgekeerde rijrichting ventwegen naar rotonde toe:

- Autoverkeer: tijdens avondspits lange wachtrijen voor langere periodes. Er ontstaat zeer zware overbelasting en daarmee ongewenst gedrag automobilisten. Door omgekeerde rijrichting ventwegen bestaat kans op afsnijden van de rotonde en daarmee verkeersonveilige situaties.
- Fietsverkeer: kans op ontstaan hinder van wachtrijen, inclusief verkeersonveiligheid.
- Voetgangers: nauwelijks hinder wegens zebrapaden.

Model 2.2 voldoet niet.

De volgende voorstellen zijn niet gesimuleerd:

- De klassieke rotonde
- Ventwegen afbuigen naar hoofdrijbaan

Deze voorstellen voldoen niet aan de doelstelling versterken historische groenstructuur Maliebaan. Zie ook de antwoorden in het tweekolommenstuk.

Eindconclusie:

Model 1.1, Rotonde zonder doorsteek met huidige rijrichting ventwegen geeft een goede afwikkeling van het verkeer. Hierdoor is er voor automobilisten geen noodzaak de ventwegen als doorgaande route te nemen. Om toch mogelijk doorgaand verkeer te voorkomen worden bij de aansluiting van de ventwegen op het Malieblad en Burg. Reigerstraat-Nachtegaalstraat inritconstructies aangebracht zoals in verschillende reacties geopperd. Dit wordt gecombineerd met het aanbrengen van zebra's voor overstekende voetgangers.

De simulaties en conclusies zoals voorgaand beschreven zijn op 12 januari jl. gepresenteerd aan de klankbordgroep. Leden van de klankbordgroep vertegenwoordigen bewonersvereniging BBMO, ondernemersvereniging Het Fluwelen Handvat, Fietsersbond, Stichting Behoud Lepelenburg, Wijkraad Oost, enkele bewoners Maliebaan, Ondernemersvereniging Maliekwartier.

De klankbordgroep deelt de eindconclusie, waardoor het voorstel op brede steun kan rekenen. Dit betekent dat het nader uitgewerkt wordt in het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp.

Tijdens de aanstaande informatieavond van 15 februari 2016 zullen bewoners en ondernemers hierover geïnformeerd worden.

Meer informatie over het plan, de simulaties en het proces is te vinden op

www.utrecht.nl/utrecht-fietst/utrecht-werkt-aan-routes/herinrichting-maliebladmaliebaan/