

# Verslag

<b>Bijeenkomst</b>	Buurtavond Maliebaan	<b>Verslag door</b>	Mieke Kassing (Kassing Notuleerservice, Odijk)
<b>Datum</b>	15 mei 2017		
<b>Tijdstip</b>	19.30 – 22.00 uur		
<b>Plaats</b>	Zaalverhuur 7-Boothstraat 7, Utrecht		

---

## Agendapunten

1. Welkom
2. Presentatie door Jan den Boer
3. Presentatie door Werner de Feijter
4. Gesprekken in subgroepen
5. Arenagesprek
6. Sluiting

---

## Deelnemers

Namens de gemeente: Dorien de Wit (gespreksleider), Jan den Boer (projectmanager), Werner de Feijter (adviseur stedelijke ontwikkeling)  
Ongeveer 80 belangstellenden

---

## Verslag

### 1. Welkom

Dorien de Wit opent de avond en heet de aanwezigen welkom. Dorien is niet in dienst van de gemeente. Zij is gevraagd het gesprek vanavond te leiden. Dorien licht de agenda toe.

Van de aanwezigen is ongeveer een derde eerder betrokken geweest bij het proces over de Maliebaan. Ongeveer de helft van de aanwezigen woont aan de Maliebaan. Alle aanwezigen wonen in Utrecht Oost. Van de aanwezigen zijn zes mensen op de route naar de vergadering een keer door rood gefietst.

De aanwezigen vertellen aan hun buurman/-vrouw waarom de Maliebaan zo belangrijk is. Dorien de Wit concludeert dat de aanwezigen vrolijk worden wanneer zij spreken over de Maliebaan.

Dorien de Wit licht het doel van de avond toe:

- De varianten voor verbetering van de Maliebaan worden gepresenteerd;
- Er volgt een gesprek over deze varianten;
- Er is nog geen keuze gemaakt, elke variant heeft voor- en nadelen ;
- Vanavond wordt er ook geen keuze gemaakt;
- De gemeenteraad wordt geïnformeerd over de voor- en nadelen van de varianten en over de verschillende meningen die leven in de stad, zodat zij tot een goede keuze kunnen komen.

Gekozen is in een Arenaconferentie de varianten te toetsen aan de geformuleerde criteria.

### 2. Presentatie door Jan den Boer/projectleider

Jan den Boer is al enige jaren projectleider voor het project Maliebaan. Het gezamenlijke doel is de (ruimtelijke) kwaliteit en de verkeerscirculatie van de Maliebaan te verbeteren. Er zijn verschillende belangen: de bewoners van de Maliebaan willen het verkeer op de Maliebaan zoveel mogelijk beperken, bewoners in de omgeving willen zo weinig mogelijk toename van het verkeer in hun straten. Er zijn verschillende visies: de relatie tussen verkeer en cultuurhistorische kwaliteit wordt verschillend ervaren. Als de verschillende belangen en visies goed kunnen worden afgewogen en de afwegingen in

goed overleg worden voorgelegd aan de gemeenteraad, zou het moeten leiden tot het beste besluit voor de Maliebaan.

Jan den Boer licht het doorlopen proces toe.

- Tweede helft 2014: 3 keer 'functional Ambiance' workshop ten behoeve van ideeënvorming;
- 2015 en 2016: 4 bijeenkomsten met klankbordgroep over ontwerp oplossingen;
- 23 september 2015: informatieavond over inrichtingsvoorstel Malieblad, kruispunt en parallelwegen;
- 12 januari 2016: extra klankbordgroep om uitkomsten simulaties te bespreken. Conclusie: klankbordgroep stemt in met voorstel 'ovonde';
- 15 februari 2016: extra informatieavond over simulaties kruispunt en conclusie. Ovonde roept veel discussie op;
- juni 2016: raadsinformatieavond, opdracht: werk vier varianten uit, werk de Maliebaanpromenade uit in overleg met de initiatiefgroep:
  - de nulvariant: dit is de huidige situatie met stoplichten;
  - de ovonde;
  - bewonersinitiatief Park Maliebaan/Maliebaanpromenade;
  - Park Maliebaan 'light' – dit is een aangepaste versie van het bewonersinitiatief Park Maliebaan.

Naast het onderzoek voor de kruising van de Maliebaan is ook een onderzoek ingezet naar de verkeersafwikkeling aan de oostkant van de stad, de netwerkstudie Oostpoort. Deze studie wordt betrokken bij de afwegingen van de varianten voor het project Maliebaan.

Zodra dit onderzoek en de afstemming met het plan Maliebaan gereed zijn, wordt de herinrichting van de Maliebaan voorgelegd aan de gemeenteraad, naar verwachting na de zomer 2017. De opbrengst van deze avond wordt opgenomen in het voorstel aan de gemeenteraad.

### **3. Presentatie Werner de Feijter/adviseur stedelijke ontwikkeling**

Werner de Feijter vertelt dat de aanleidingen om met dit project te beginnen waren:

- het verbeteren van de (Heren)route voor fietsers;
- het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger en verblijf
- het verhogen van de verblijfskwaliteit;
- verbeteren/herstellen van (historische) groen- en boomstructuur;
- en het verminderen van de nadruk op (auto)verkeersfunctie bij de inrichting.

De stad Utrecht groeit van 340.000 naar 400.000 inwoners. Een deel van deze inwoners zal gehuisvest worden in de bestaande stad. Dat betekent iets voor de openbare ruimte. In de openbare ruimte bewegen de inwoners zich van A naar B. De Maliebaan is een belangrijke verbindingroute tussen Utrecht Centrum en het Utrecht Science Park/Uithof. Het Science Park is de hardst groeiende werkplek in Nederland. In de omgeving van het Stationsgebied komen meer mensen te wonen en ook langs het Merwedekanaal. Leidsche Rijn is een stad op zich met bijna 100.000 inwoners en daar komen nog eens 30.000 bewoners bij.

Met de groei van de stad zal het fietsverkeer toenemen. Het is van belang dat hier goede oplossingen voor worden gevonden. Er wordt een netwerk aan fietsroutes aangelegd. Er zijn twee belangrijke verbindingen in onderzoek, zoals een nieuwe spooronderdoorgang ter hoogte van de Smeestraat.

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente is door de raad aangenomen. In het beleid zijn keuzes gemaakt. In het centrumgebied is de ruimte schaars. Daar staan de voetganger en fietser en het verblijf centraal. De auto is te gast en het centrum is alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer. De Maliebaan maakt onderdeel uit van dit gebied. De Maliebaan zal niet langer een belangrijk ontsluitingsweg zijn voor de stad. De Maliebaan zal voor de auto worden afgewaardeerd.

De stad Utrecht heeft een groeiopgave. Onder andere door middel van het mobiliteitsplan wordt de stad gezond en duurzaam gehouden. Er zijn tal van herinrichtingsprojecten zoals de herinrichting van de Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat, Maliesingel, Wittevrouwensingel, etc.

De Maliebaan is een groene, cultuurhistorische parel. Dat beïnvloedt de keuzes hoe om te gaan met de Maliebaan.

In de periode 1636 tot circa 1920 was de Maliebaan een ontspanningsgebied. Er reden koetsjes en er werd geflaneerd. Vanaf circa 1920 tot nu is de Maliebaan ingericht voor het autoverkeer. De middenbaan is omgevormd tot rijbaan en de Maliebaan is een belangrijke ontsluiting voor de stad geworden. Er zijn parallelbanen aangelegd voor het parkeren.

De vraag ligt voor hoe de Maliebaan in de komende eeuw gebruikt gaat worden. Als rijweg voor het autoverkeer of als promenade voor voetgangers, verblijf en fietsers.

De initiatiefgroep heeft een toekomstperspectief geschetst. De initiatiefgroep stelt voor de rijbaan om te vormen naar verblijfsruimte met ruimte voor het groen.

Belangrijke thema's bij het bepalen van de ambitie zijn:

- Fietsroutes;
- Voetgangers en verblijf;
- Cultuurhistorie en bomen/groen;
- Autoverkeer op kruising en Maliebaan;
- autoverkeer in omgeving Maliebaan/Utrecht Oost.

Werner de Feijter licht de vier varianten toe, die in opdracht van de raad door de gemeente worden uitgewerkt. Deze varianten zijn:

#### Bestaande situatie met verkeerslichten

- Geen mogelijkheid huidige VRI (verkeersregelinstallatie) verder te optimaliseren;
- Comfortabele afslagbeweging voor fietsers niet mogelijk op kruising;
- Aanbrengen afslagbeweging vraagt extra opstelvakken (meer asfalt) en geeft langere wachttijden VRI voor verkeersdeelnemers uit andere richtingen;
- Huidige VRI meest genoemd bij Meldpunt Verkeerslichten;
- Afbreuk van de historische structuur Maliebaan.

Conclusie: voldoet niet.

#### Rijweg voor auto's met kruispunt als ovonde

- Voorrangsituatie op kruispunt door middel van ovonde;
- Herstel/compensatie bomenstructuur;
- Verkeersdrukke vergelijkbaar met huidige situatie;
- Fietsroute (Herenroute) opgenomen in netwerk;
- Betere doorstroming (voornamelijk in daluren) door ontbreken verkeerslichten.

Conclusie: voldoet.

#### Maliebaan promenade

- Middenbaan voor langzaam verkeer;
- Knip voor autoverkeer tussen Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat;
- Parallelwegen alleen in verbinding met Malieblad en rotonde Snellenlaan;
- Herstel groen en boomstructuur;
- Parallelwegen worden drukker;
- Grote toename verkeersdrukke op enkele wegen in Oost.

Conclusie: voldoet niet.

#### Promenade voor voetganger, verblijf en fietser met zuidelijke knip

- Middenbaan voor langzaam verkeer;
- Knip voor autoverkeer op zuidelijke parallelweg;

- Verbinding parallelwegen zuid door (boom)structuur Maliebaan;
- Deels herstel boomstructuur;
- Parallelwegen worden drukker;
- Stijging verkeersdrukke in omgeving binnen normen;
- Fietsroute (Herenroute) opgenomen in netwerk.

Conclusie: voldoet.

#### Toelichting verkeersaantallen door Jan den Boer

Jan den Boer licht kort toe waarom er geen getallen worden gepresenteerd. Wanneer getallen worden genoemd, heeft iedereen hier een ander beeld bij. Wanneer vanavond gesproken wordt over een gemiddelde woonstraat dan wordt dit vergeleken met bijvoorbeeld de Oosterstraat, Homeruslaan. Er wordt gesproken over trends en niet over absolute aantallen.

In de bestaande situatie en wanneer een Ovonde is aangelegd zal het verkeer:

- Maliebaan Noord: circa 40% van standaard verkeer op vergelijkbare straat;
- Maliebaan Zuid: circa 30% van standaard verkeer op vergelijkbare straat.

Wanneer het verkeer van de middenbaan wordt afgehaald zal het verkeer zich verspreiden:

- Maliebaan Noord: iets hoger dan standaard verkeer op vergelijkbare straat;
- Maliebaan Zuid: circa 50% van standaard verkeer op vergelijkbare staat;
- Omliggende straten: in enkele straten een stijging van 30–50%, hier blijft het aantal wel onder het standaard verkeer op een vergelijkbare staat. Verder een aanvaardbare stijging.

De projectgroep is van mening dat getalsmatig sprake is van een eerlijke verdeling over de Maliebaan, parallelbaan en de omgeving. Het punt met verkeer is dat niet alleen over getallen wordt gesproken maar ook over emoties.

#### **4. Gesprekken in subgroepen**

De projectgroep wil met de aanwezigen in gesprek over de varianten. Aan de hand van de thema's wordt met groepen aanwezigen gesproken over twee varianten, namelijk de ovonde en de promenade (met de knip aan zuidzijde), waarbij aan de groepen gevraagd wordt om aan te geven: de voordelen, de nadelen, en mogelijkheden tot verrijking. Vervolgens worden de conclusies plenair teruggekoppeld.

Liesbeth Heikens is lid van de initiatiefgroep. Zij merkt op dat de promenade-variant nog niet in detail is uitgewerkt en dat dit wel is gedaan voor de variant ovonde. Ze vindt de varianten daarom onvergelijkbaar.

Dorien de Wit antwoordt dat juist in het gesprek de voor- en nadelen van beide varianten benoemd mogen worden en dat deze opmerkingen in de verdere uitwerking meegenomen worden.

#### **5. Arenagesprek**

De gespreksleiders koppelen per subgroep de bevindingen terug.

#### Variant Ovonde/middenbaan rijweg

##### *Cultuurhistorie en bomen/groen*

Onder cultuurhistorie en bomen/groen wordt met name de bomenrij bedoeld en het gebruik.

De vier deelnemers aan het gesprek waren het niet eens met elkaar. Twee vonden dat er meer ruimte moest komen voor verblijf en de twee anderen vonden het prima dat er ruimte is voor verkeer. Wat voor de één een voordeel is, was voor de ander een nadeel.

Als voordeel is benoemd dat het groen op de kruising doorloopt. Als nadeel is benoemd dat de bomen dicht op het kruispunt komen te staan waardoor het vrije zicht vanuit de woningen op de hoeken wordt belemmerd.

##### *Voetgangers en verblijf*

Ook bij deze groep waren de meningen verdeeld. Er is meer tijd nodig om te bezien of een promenade werkt. Voorgesteld is ervaringen op te doen om te kijken of het kan werken.

Opgemerkt werd door een aantal aanwezigen dat de huidige inrichting mooi is en behouden kan blijven. De hond kan uitgelaten worden, er is veel groen, er worden al evenementen georganiseerd. Daarbij werd wel opgemerkt dat het wenselijk is dat het gebied wordt ingericht tot een 30 km/uur gebied. Er is vrees voor te veel aan programma in het gebied. Het moet geen tweede Lepelenburg worden.

De ovonde wordt als een verknipping van het groen gezien.

#### *Fietsroutes*

Variante 1 en 2 hebben vergelijkbare voordelen. De fietsers kunnen doorfietsen. Er is geen VRI. Mogelijk is een ovonde veiliger. De Herenroute wordt bij met de ovonde aantrekkelijker.

Idee kan zijn om de auto's met de flow van de fietsers mee te laten rijden om de veiligheid van de fietsers te waarborgen. Een uitdaging blijft het bus- en vrachtverkeer, grote voertuigen die veel ruimte innemen. Het breder maken van de ovonde zou een optie kunnen zijn.

#### *Autoverkeer in omgeving Maliebaan/Utrecht Oost*

Voordeel van de ovonde is dat fietsers niet door rood fietsen en dat daardoor een betere doorstroming ontstaat. Het nadeel is dat met name in de spits er een beperkte doorstroming is voor de auto's. De verwachting is dat de fietser de snelste route zal nemen en geen gebruik maakt van de Herenroute. De parallelbanen worden drukker. Een kans is dat het groen mooier ingericht kan worden.

Een aanwezige merkt op dat wanneer het verkeer wordt omgeleid, het probleem wordt verplaatst. Hij vraagt om kwantificering van de cijfers en een verkeerskundige onderbouwing.

Dorien de Wit antwoordt dat uitgebreide verkeerskundige studies zijn uitgevoerd. De informatie die vanavond wordt opgehaald, wordt meegenomen in de verdere uitwerking en in de netwerkvisie Oostpoort. Jan den Boer verwacht niet dat het beeld fundamenteel wijzigt op basis van de netwerkvisie Oostpoort. De studie moet de keuzes onderbouwen zodat de raad een afgewogen besluit kan nemen.

#### *Autoverkeer op kruising en Maliebaan*

Belangrijkste voordeel is dat de ovonde geen gevolgen heeft voor de huidige verkeerssituatie op de ventwegen en daardoor geen gevolgen heeft voor de woningen. Afgevraagd wordt of de ovonde leidt tot een betere doorstroming. De fietser rijdt door rood en de verwachting is dat de fietser ook niet naar de auto kijkt in de nieuwe situatie. De angst is dat een ovonde een verkeersonveiligere oplossing is.

Als nadeel is genoemd dat de ovonde een grotere ruimte in beslag neemt. De subgroep vindt het belangrijk dat de ventwegen niet afgewaardeerd worden.

Suggesties die zijn gedaan zijn:

- Een tunnel aanleggen voor de fietsers verbinding Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat (of auto's van de ovonde af);
- 30 km per uur op alle straten.

Werner de Feijter en Jan den Boer hebben geen nieuwe dingen gehoord, behoudens de suggestie voor het aanleggen van een tunnel. Er zijn geen absolute voor- of tegenargumenten voor een ovonde. De worsteling die de projectgroep heeft, komt ook vanavond uit de discussie naar voren.

#### Variante promenade

##### *Cultuurhistorie en bomen/groen*

Wat de één in de groep een voordeel vond, vond de ander juist een nadeel. Genoemd werd terug naar nostalgie, de rijbaan wordt minder druk versus de huidige inrichting past bij deze tijd.

De aanleg van een promenade biedt kansen voor bewoners en de wijk versus er is een park in de buurt en de Maliebaan hoeft geen Wilhelminapark (met junks en overlast) te worden.

##### *Voetgangers en verblijf*

Ook in deze groep waren de meningen verdeeld. Ook hier was het voordeel een nadeel voor de ander.

Genoemd werd dat er ruimte ontstaat voor recreatie, dansen, jeu de boules versus er komen te veel evenementen/te veel programmering/overlast (van hangjongeren/mensen die picknicken, etc.) voor de deur.

Afgevraagd werd of er wel voldoende budget is om de promenade te onderhouden.

Als verrijking werd genoemd dat de buurt kan helpen bij het onderhouden van de promenade.

Als nadeel werd genoemd dat het verkeer wordt weggedrukt naar de omgeving waar vervolgens minder verblijfsruimte ontstaat.

#### *Fietsroutes*

Voor fietsers hangt het ervan af hoe bij de promenade de fietsroute uitpakt; waar komt de fietsstrook te liggen? Als het vergelijkbaar is met de ovonde dan kunnen de fietsers makkelijker doorfietsen omdat er een dwarsverbinding is met de Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat. Het afslaan naar de Herenroute is lastig en het is noodzakelijk deze goed te ontwerpen in het inrichtingsplan.

#### *Autoverkeer in omgeving Maliebaan/Utrecht Oost*

De meeste deelnemers aan het gesprek konden geen voordelen noemen voor de omgeving. De omliggende straten zoals de Burgemeester Reigerstraat, Nachtegaalstraat, Parkstraat en de Wilhelminastraat zullen drukker worden.

Nadeel van deze variant is dat de afwikkeling van het verkeer ingewikkelder wordt. De automobilisten moeten langer in het gebied zijn, voordat zij op de plek van bestemming aankomen. Dat is niet goed voor de luchtkwaliteit. Er zal meer sprake zijn van zoekverkeer. Het (vracht) verkeer zal meer door de woonstraten gaan rijden wat trilling-overlast geeft. Deze straten zijn namelijk niet geasfalteerd. Wanneer de gemeente de binnenstad verkeersluw maakt, dan is de verwachting dat de situatie zal verbeteren.

De subgroep spreekt zorg uit over de knip in het midden van de Maliebaan. Deze blokkeert de belangrijkste uitgaande route vanuit Utrecht Oost de stad uit.

#### *Autoverkeer op kruising en Maliebaan*

Het groen wordt versterkt. Er is gediscussieerd over het gebruik van de ventwegen en over de zuidelijke ontsluiting. De ventwegen worden doorgaande wegen. Op de Maliebaan komen meer recreanten en hier zitten voor- en nadelen aan. De promenade stimuleert het fietsen over de Herenroute niet. De bewoners zijn bevreesd over de verhoging van het geluidsniveau.

Geopperd is de ventwegen alleen toegankelijk te maken voor het bestemmingsverkeer. Ook is geopperd de ventwegen alleen toegankelijk te maken voor kleine vrachtwagens. De ventwegen zouden een goede verharding moeten krijgen wanneer voor deze variant wordt gekozen. De meerderheid van de subgroep (het merendeel van de subgroep is bewoner van de Maliebaan) was niet overtuigd van deze oplossing.

## **6. Sluiting**

Jan den Boer concludeert dat de projectgroep het niet makkelijker krijgt. Er zal ook nog een digitale peiling worden gehouden onder de bewoners van een groter deel van de stad. Verder wordt er een alsnog ambtelijke studie Oostpoort gedaan. De resultaten van deze studie worden meegenomen in de weging.

De projectgroep zal vervolgens een ambtelijk advies uitwerken en voorleggen aan de gemeenteraad. De gemeenteraad maakt uiteindelijk een keuze.

Werner de Feijter is blij met het overzicht van voor- en nadelen en met het feit dat er ruimte is voor verrijking.

Jan den Boer vult aan dat er op dit moment budget is voor de herinrichting van het Malieblad en de kruising. Ook dit wordt meegenomen in de overweging van de raad.

Jan den Boer licht toe dat hij verwacht dat het plan in het najaar aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Opgemerkt wordt dat de problematiek op de Maliebaan/kruising is ontstaan na afsluiting van de kruising op de Biltstraat. Wanneer deze weer wordt opengesteld zal een groot deel van het probleem zijn verholpen.

Jan den Boer is op de hoogte van dit standpunt. Het openstellen is op dit moment niet mogelijk.

Dorien de Wit bedankt de aanwezigen voor de input en de wijze waarop zij aan de vernieuwde werkvorm hebben deelgenomen. Het verslag wordt op de website geplaatst en wordt gemaïld aan degenen waar de projectgroep mailadressen van heeft.