

Herinrichting Maliebaan, reactie nota.

Projectgroep Maliebaan, gemeente Utrecht, februari 2018



Digitale peiling en twee weken reactie termijn

In september 2017 is een digitale peiling gehouden over drie varianten voor de Maliebaan: nulvariant, ovonde en Zuidelijke Maliebaan promenade. De digitale peiling is opgesteld op basis van het gezamenlijke besluit van gemeente en initiatiefgroep in het voorjaar van 2017 om de volledige Maliebaan Promenade niet verder uit te werken omdat deze niet haalbaar leek. Daarom is deze volledige promenade destijds niet meegenomen in de peiling.

Een voorstel voor een aangepaste volledige promenade is in november 2017 bij de gemeente ingediend. Vervolgens zijn alle vier de varianten op een vergelijkbare wijze uitgewerkt. Voor de vier varianten is een netwerkanalyse gedaan voor de gevolgen van het verkeer in de wijdere omgeving. Op 13 februari 2018 is de netwerkanalyse van deze vier varianten op de gemeentelijke website geplaatst en voorgelegd aan de klankbordgroep, met een reactietermijn van twee weken.

Belangrijke hoofdlijnen uit het participatieproces:

- Er is een gezamenlijk doel: de (ruimtelijke) kwaliteit en de verkeerscirculatie van de Maliebaan verbeteren;
- Er zijn verschillende belangen: 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;
- Zorgen over bereikbaarheid Spoorwegmuseum

Digitale peiling in september

Uitslag van de peiling in september, dus zonder de volledige Maliebaan Promenade:

(Bij deze peiling is duidelijk vermeld dat de resultaten niet bindend zijn. Het gaat erom de raad te informeren over wat leeft in de stad).

Zuidelijke Maliebaan promenade: voor 204, neutraal 8, tegen 117

Bestaande situatie met VRI: voor 111, neutraal 8, tegen 124

Ovonde: voor 78, neutraal 14, tegen 93

Daarnaast konden ook argumenten en meningen gegeven worden. Deze zijn opgenomen in de rapportage *Herinrichting Maliebaan: kiezen uit vier varianten*.

Facebook

Ook is de discussie op Facebook gevoerd. De toon van het gesprek is daar anders, de richting van de voorkeur ook.

Korte samenvatting:

Veruit de meest voorkomende reacties zijn vergelijkbaar met de nulvariant; niets doen.

Erna volgt de optie Toppelzone (ten tijde van de peiling was dit een belangrijk discussiepunt in de stad). Een park wordt door een enkeling genoemd. De ovonde wordt hier nauwelijks genoemd.

In totaal waren er 209 reacties, opmerkingen (bijvoorbeeld likes op antwoorden) en deelacties van het bericht. In totaal hebben 68 mensen gereageerd met een eigen antwoord.

Twee weken reactietermijn

Er zijn 99 reacties binnengekomen.

Op de website is aangegeven dat het geen peiling is, mensen kunnen wel een voorkeur uitspreken.

Niet iedereen heeft een voorkeur uitgesproken, de voorkeuren zijn:

Voorkeursvariant:	Aantal:	
Maliebaan Promenade (geheel)	5	
Maliebaan Promenade (geheel) – A	1	
Maliebaan Promenade (geheel) – B	4	
Ovonde	34	
T-splitsing zuidelijke knip – A	0	
T-splitsing zuidelijke knip – B	2	
Nulvariant 2025	23	
Overig:		
Variant tunnel	1	
Vrije middenbaan voor fietsers	1	
Geen voorkeur uitgesproken	28	

Verkeer

Het grootste deel van de inhoudelijke reacties gaat in op de effecten voor het verkeer.

Toename autoverkeer

De netwerkanalyses gaan in op de effecten voor autoverkeer, hierop wordt dan ook veel gereageerd. Veel van de reacties stellen dat een toename van het autoverkeer op de Maliebaan dan wel de omgeving van deze straat ongewenst of onacceptabel is. De varianten waarbij een toename van verkeer wordt voorspeld worden dan ook negatief ontvangen. Veelgehoorde argumenten tegen deze toename van verkeer zijn: een achteruitgang van de leefbaarheid van de straten door geluidsoverlast, toename van trillingen en achteruitgang van luchtkwaliteit en (verkeers)veiligheid. Daarbij is een relatief groot aantal vergelijkbare reacties uit de Oudwijkdwaarsstraat. De meest gehoorde voorkeursvarianten van deze groep is ofwel de ovonde ofwel de nulsituatie 2025, eventueel met toewerken naar een nieuwe optie die zij wenselijker vinden.

Voorstanders van de Maliebaan Promenade in beide varianten voorspellen een verkeersafstotende werking door het afsluiten van de gehele middenbaan, zowel voor de Maliebaan als de Maliesingel.

Reactie GU: In de verschillende varianten is de voorspelling van de toegenomen verkeersdrukte voor zowel de Maliebaan als omliggende straten meegenomen. Het maximale aantal verkeersbewegingen voor verschillende typen straten en wegen in de gemeente Utrecht is beleidsmatig

vastgelegd. Bij vaststelling van dit beleid is behalve de verkeerscapaciteit van een weg, ook de leefbaarheid meegenomen. Hoewel het verschilt per variant hoeveel deze drukte absoluut en procentueel toeneemt, wordt deze in geen van de varianten overschreden voor de Maliebaan of omliggende straten. Dit betekent dat voor elke variant geldt dat een toename van de verkeersdrukke verkeerskundig acceptabel is. Verder wordt bij alle varianten – de huidige situatie uitgesloten – uitgegaan van het beleid zoals vastgesteld in de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Hierin is vastgesteld dat de maximale snelheid op alle wegen in de omgeving van de Maliebaan wordt teruggebracht naar 30 km/uur.

Na de keuze voor een variant vindt een onderzoek en een ontwerpproces plaats over de precieze inrichting van de nieuwe verkeerssituatie. In het geval van het herinrichten van oversteekplaatsen waar veel kinderen langs komen, wordt dit uiteraard meegenomen in het onderzoek om een veilige situatie te verbeteren of te waarborgen.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer komt in de reacties meermaals terug. Een aantal keer wordt de vraag gesteld hoe de verschillende varianten bijdragen aan de stimulering van de zogenoemde ‘Herenroute’. Het stimuleren van het gebruik van deze route wordt in veel reacties onderkend, echter twijfelt er ook een groep aan de instrumenten die hiervoor nu worden ingezet. Zij geven aan dat er andere middelen nodig zijn om de Maliebaan aantrekkelijker te maken voor gebruik van de Herenroute. Verder komt het onderwerp verkeersveiligheid voor fietsers regelmatig terug. Allereerst zijn weinig reacties die het huidige kruispunt, inclusief door rood rijden, als een groot probleem zien. Bij de variant ovonde is veel twijfel of deze wel veilig is voor fietsers.

Reactie GU: De huidige inrichting van het kruispunt Maliebaan–Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat wordt als onveilig ervaren. Verder is het geen wenselijke situatie voor zowel auto- als fietsverkeer, er wordt structureel door rood gereden en de fietsfiles die ontstaan zijn onveilig en onprettig voor weggebruikers. Daarom is het gemeentebestuur op zoek naar een nieuwe situatie die de leefbaarheid en veiligheid van de Maliesingel ten goede komt. Een belangrijke doelstelling hierbij is ook het bevorderen van de Herenroute. Als de Maliebaan aantrekkelijk wordt ingericht voor fietsverkeer in combinatie met maatregelen elders in de stad is de voorspelling dat onder andere de Herenroute de bestaande fietsersdrukke op de route van en naar de Uithof beter zal verdelen. Verder wordt behalve een nieuwe verkeerssituatie ook gekeken naar andere maatregelen om de route aantrekkelijker te maken voor fietsers, zoals type wegdek.

Van alle uitgewerkte varianten is ten minste het doel dat de verkeersveiligheid op het kruispunt Maliebaan–Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat verbetert. Ook bij de variant ovonde komt uit een vooronderzoek de verwachting naar voren dat het de verkeersveiligheid, en ook de veiligheid van de fietsers, verbetert. Bij een keuze voor variant ovonde moet nader onderzoek uitwijzen of aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

Bereikbaarheid

Voor de varianten waarbij gekozen wordt voor de afsluiting van een of meerdere banen voor autoverkeer geldt dat er met zorg gereageerd wordt op de impact voor de bereikbaarheid. De grootste zorg is dat er de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers op en rondom de Maliebaan onevenredig achteruit gaat bij uitvoering van deze varianten. In veel van deze reacties wordt dan ook gepleit voor de nulvariant 2025 op de eerste plaats, met de zoektocht naar een beter alternatief dat nu nog niet meegenomen is.

Reactie GU: Bij de ovonde en de Maliebaan promenade varianten is een sterke verbetering van de doorstroom van de fietsers en de bereikbaarheid van de herenroute. De varianten verschillen inderdaad in de impact die het heeft op het autoverkeer. Bij invoering van de nulvariant 2025 en de variant ovonde is weinig tot geen verandering zichtbaar. Bij een invoering van een Maliebaan Promenade of een T-splitsing met zuidelijke promenade is wel sprake van een vermindering van de

autobereikbaarheid waar weggedeelten afgesloten worden. Er is een uitgebreide studie gedaan naar verschillende modellen om zo te komen tot de best mogelijke autobereikbaarheid in combinatie met een sterke verbetering van de bereikbaarheid voor fietsers. De vragen over de bereikbaarheid van het Spoorwegmuseum worden in dialoog met het Spoorwegmuseum verder onderzocht.

Inzet en toepassing verkeersmodel

De varianten zoals gepresenteerd werden in sommige reacties kritisch geanalyseerd. Kritiek op het model is dat het een vertekend beeld geeft, dat het fietsverkeer niet juist mee is genomen. Ook wordt aangegeven dat de weergave in absolute en relatieve getallen verwarrend en niet helder is.

Reactie GU: Tijdens een klankbordgroep-bijeenkomst in november 2017 naar aanleiding van de peiling in september 2017 heeft wethouder Van Hooijdonk beloofd om de verschillende varianten beeldend en begrijpelijk inzichtelijk te maken. Onderzoeksbureau Goudappel Coffeng heeft op basis van het landelijke, regionale en Utrechtse verkeersmodel berekend wat de voorspelde verkeerstoename is bij invoering van de verschillende varianten. Om helder te illustreren wat de verschillende varianten precies inhouden is er gekozen voor afbeeldingen waarop de verwachte toename, de nieuwe verkeerssituatie en de omgeving in beeld zijn gebracht.

Te zien zijn hier de aantallen auto's in het schema zoals het nu is en de nulvariant in 2025.

De afbeeldingen van de andere varianten laten de toename in % zien van het aantal auto's per straat ten opzichte van de nulvariant 2025. Dit is in beeld gebracht met gestapelde autootjes. Als de procentuele toename in % groot is, is dit in cijfers weergegeven.

De klankbordgroep, de initiatiefgroep en Team Maarten van Rossem hebben een aanvullende toelichting gekregen op de tekeningen.

Schijnprobleem, kosten en gebruik gemeenschapsgeld

In een aantal van de reacties wordt duidelijk dat er geen probleem wordt ervaren en dat er beter naar andere plekken in de stad kan worden gekeken. Ook is er kritisch geluid over het gebruik van gemeenschapsgeld en de kosten die een herinrichting met zich mee zal brengen. Anderen vinden dat in deze buurt al genoeg groen is en het geld beter besteed kan worden aan groen elders in de stad.

Reactie GU: Zoals eerder aangegeven in deze nota is het behoud van de verkeerssituatie zoals die er nu uitziet niet wenselijk. Deze wordt als onveilig ervaren door auto- en fietsverkeer en moet verbeterd worden. De visie vanuit de GU is dus dat er op de kruising Maliebaan-Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat wel degelijk verbetering nodig is.

Waarde voor de Stad

Een aantal reacties benoemt de zorg dat met het toevoegen van een ovonde de beeldkwaliteit sterk achteruit gaat. Voorstanders van de Maliebaan promenade, zowel met als zonder T-splitsing geven aan dat een Maliepark van grote cultuurhistorische waarde voor de stad Utrecht is. Daarbij draagt volgens deze groep een Maliepark bij aan een toename van groen, recreatiemogelijkheden en leefbaarheid van de stad.

Een aantal reacties is binnengekomen waarbij de zorg wordt geuit over de T-splitsing met zuidelijke promenade variant. Hierbij wordt aangegeven dat de Maliebaan hiermee aan cultureel historische waarde moet inleveren, omdat deze in twee verschillende delen geknipt wordt.

Reactie GU: Vanuit de afdeling erfgoed van de gemeente wordt daar genuanceerder naar gekeken. De essentie van de Maliebaan zijn de bomenrijen. Zonder bomen en bomenrijen geen Maliebaan. Aan die bomenrijen wijzigt de variant zuidelijke promenade niets. Bij de herinrichting van de Maliebaan Zuid krijgen de bomen ook betere groei-omstandigheden en kunnen dan meer tot hun recht gaan komen, waarmee het laankarakter wordt versterkt.

Ook wordt nu onderzocht hoe de continuïteit van de bomenrijen verbeterd kan worden ter hoogte van de kruising, nu de kruising eenvoudiger wordt. Met goede plaatsing van enkele nieuwe bomen hier kan de indruk van continuïteit van de bomenlanen nog net iets versterkt worden.

Als de inrichting van beide delen – met uitzondering van de middenstrook zuid die een groenere inrichting kan krijgen als de auto's eruit gaan – in de lange lijnen identiek blijft (of nog versterkt kan worden), zal er geen sprake zijn van 'onherstelbaar' opknippen van de historische Maliebaan.

Antwoorden op specifieke vragen:

Spoorwegmuseum: de twee varianten voor een Maliebaan promenade hebben een negatieve impact op het Spoorwegmuseum door verslechtering van de bereikbaarheid en ontsluitingsmogelijkheden. Zij achten het onwaarschijnlijk dat de negatieve impact van deze varianten en de bijbehorende problemen zullen verdwijnen na een gewenningsperiode.

Reactie GU: In februari 2018 hebben het Spoorwegmuseum met een externe deskundige, de gemeente en bureau Goudappel Coffeng in goed overleg gekeken naar de gevolgen van deze varianten voor het Spoorwegmuseum. De gezamenlijke conclusie is dat deze varianten een negatieve impact kunnen hebben op het Spoorwegmuseum door de daarmee gepaard gaande aanpassing van de verkeerscirculatie en van de ontsluitingsmogelijkheden. De impact van deze varianten en de bijbehorende problemen kunnen verminderen na een gewenningsperiode. In overleg met het Spoorwegmuseum zullen we onderzoeken of aanvullende maatregelen dit kunnen ondersteunen, zoals bijvoorbeeld aangepaste bewegwijzering en het informeren van regelmatige bezoekers over de nieuwe route. Het Spoorwegmuseum is hier vooralsnog niet van overtuigd.

Fietsersbond: de Fietsersbond is blij dat de plannen voor de Maliebaan in een volgend stadium belanden. Op een doorfietsroute horen geen verkeerslichten. Bovendien is het huidige wegdek zeer oncomfortabel. Handhaven van de huidige situatie is dan ook geen optie. Het huidige ontwerp voor de ovonde wordt te gevaarlijk geacht, onder meer vanwege de dode hoek van vrachtwagens. Een aantal alternatieven wordt uitgewerkt. Ook voor de varianten voor de Maliebaan Promenade worden alternatieven uitgewerkt, zoals een proef met afsluiten van hele middenbaan in diverse varianten, onder andere met het doodlopend maken van de parallelwegen. Voorstel is om de fietsers over de middenbaan te laten rijden.

Reactie GU: in het kader van deze reacties is aanpassen van de varianten niet aan de orde. De uitgewerkte varianten worden nu voorgelegd aan het college en de raad. Bij de verdere uitwerking van de gekozen variant zal in overleg met de Fietsersbond bezien worden of voorgestelde verbeteringen mogelijk zijn.

Ondernemersvereniging het Fluwelen Handvat: de nulvariant is de enige acceptabele oplossing. De goede bereikbaarheid is essentieel voor de ongeveer 200 bedrijven die rondom de Maliesingel gevestigd zijn. Er zijn twijfels over de verkeersafwikkeling van de ovonde in de spits. Voor de Maliebaan Promenade is toename van het verkeer op de parallelbanen niet acceptabel. Voor de T-splitsing met zuidelijke promenade wordt de verkeerstoename als negatief beoordeeld en het profiel als te krap beschouwd.

Reactie GU: zie de reacties eerder in deze nota.

Kindergarden, Heppienest, Bewoners 1e Korte Baanstraat:

De directies van kinderdagverblijf Heppienest BV en Kindergarden Nederland BV en bewoners van de 1e Korte Baanstraat vragen aandacht voor hun brief van november 2017. Daarin wijzen ze op de negatieve gevolgen van de Maliebaan Promenade en de T-splitsing met zuidelijke Maliebaanpromenade voor het functioneren van het deel van de parallelweg bij hun functie/straat (de zuidwestelijke parallelweg). Ook worden vragen gesteld over de CO2 uitstoot.

Reactie GU: In het verkeersmodel is gerekend met de situatie zoals die in de varianten wordt voorzien. Daaruit volgt in de Maliebaanpromenade een toename van verkeersintensiteiten op de

parallelbanen en in de variant T-splitsing met zuidelijke Maliebaanpromenade gemiddeld een ongeveer gelijkblijvende verkeersintensiteit. Daarbij wordt onderkend, zoals ook in de figuren is aangegeven, dat de intensiteit op het zuidelijk deel van de zuidelijke parallelwegen zal toenemen terwijl het noordelijk deel zal afnemen en dat dit afhankelijk is van de keermogelijkheden.

De intensiteit op de parallelwegen kan op deze wegen ook bij tweerichtingsverkeer veilig worden afgewikkeld, hoewel de breedte krap is voor een combinatie van schuinparkeren met tweerichtingsverkeer. De netto rijbaanbreedte is echter een maat die in Utrecht veel vaker bij deze intensiteiten en tweerichtingsverkeer goed functioneert.

Met een gemiddeld gelijkblijvende verkeersintensiteit is geen toename van de CO₂ uitstoot te verwachten. Met het afsluiten van de hoofdrijbaan is de CO₂ uitstoot zelfs veel lager dan nu het geval is.

Initiatief Groep Herinrichting Maliebaan: driekwart van de initiatiefgroep staat niet meer achter de zuidelijke promenade en kiest voor de nulvariant met 30 km/h. Deze beantwoordt het best aan hun visie; geen inbreuk op cultuurhistorisch karakter, geen tweedeling, geen verkeerstoename. Geen onomkeerbare beslissing.

Reactie GU: zie de reacties eerder in deze nota.

Team Maarten van Rossem: verzoekt tot rectificatie van de variant Maliebaan Promenade.

Er wordt geopperd de parallelwegen te versmallen middels het invoeren van schuinparkeren, of andere verkeersremmende maatregelen. Zij zien het combineren van deze maatregelen met het invoeren van een vrachtwagenverbod op de parallelwegen als een kans om de verkeerstoename op de parallelwegen van de Maliebaan in deze variant terug te dringen.

Reactie GU: Het voorstel om verkeer op de parallelwegen terug te dringen in de hele Maliebaan variant is niet haalbaar om verschillende redenen. Een lagere verkeerssnelheid door versmalling van de rijbaan in combinatie met langsparkeren en snelheidsremmende maatregelen heeft weinig invloed op de uitkomsten van het model, welke al uitgaat van de werking van een 30-km straat. Bovendien zijn drempels niet gewenst vanwege mogelijke trillingen, met name bij niet onderheide gebouwen.

Ook is een versmalling maar heel beperkt mogelijk vanwege de benodigde ruimte voor in- en uitparkeren. Dit geldt ook voor een situatie waar het schuinparkeren wordt omgezet naar langsparkeren. Weliswaar wordt de verkeersruimte dan smaller, op de rijbaan zelf blijft een breedte van circa 3,5-4 meter nodig voor auto in een richting en fiets in twee richtingen.

Ook dit zal nauwelijks invloed hebben op de uitkomsten van het model. Verder betekent langsparkeren een verlies aan parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen niet gemist worden in de huidige parkeerbalans. In de variant wordt uitgegaan van een verbod voor vrachtverkeer op de parallelwegen. Dit is niet in het model mee genomen. Naar verwachting gaat het hier om een afname in verkeer van maar 3%. Hier ontstaat dus geen grote verandering in verkeersintensiteit op de parallelwegen. Er is dan ook geen aanleiding tot rectificatie van de variant Maliebaan Promenade.

Reclamanten Oudwijkerdwarsstraat: zijn tegen toename van het autoverkeer, ook omdat het al een doorgaande staat voor de wijk is met busverkeer.

Reactie GU: aangezien het huidige absolute aantal auto's per dag zeer laag is, zal ook na de toename in deze straten in absolute zin nog een beperkt aantal auto's rijden. De maximale intensiteit voor gemotoriseerd verkeer bedraagt in alle gevallen minder dan 2.500 mvt/etmaal, wat goed over een gewone woonstraat kan worden afgewikkeld.

Montessorischool Buiten Witttevrouwen

De Montessorischool vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van de ovonde voor fietsers, voor de bereikbaarheid van de school vanaf de Nachtegaalstraat en voor de toename van verkeersdruk op de Schoolstraat.

Reactie GU: De veiligheid van fietsers is het belangrijkste uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de ovonde, als deze variant wordt gekozen.

Voor de eventuele afsluiting van de Parkstraat en de Schoolstraat bij de aansluiting op de Nachtegaalstraat is de intentie dat dit uitsluitend voor gemotoriseerd verkeer zou moeten gelden. Voor fietsers en voetgangers ontstaat dus een autovrije fiets- en looproute vanaf de noordzijde.

Een eventuele afsluiting van de Parkstraat en Schoolstraat leidt er inderdaad toe dat eventueel haal- en brengverkeer naar de school niet meer rechtstreeks via de Nachtegaalstraat kan rijden. Het alternatief is echter een situatie waarbij eventueel doorgaand verkeer door de wijk bij de school rijdt, wat evenmin gewenst is.

Reclamant 2: stelt voor in plaats van draaicirkels op de parallelwegen een lus te maken tussen de twee parallelwegen.

Reactie GU: hiervoor is niet gekozen omdat dit een groter aantasting betekent van de Maliebaan en mogelijk van de bestaande bomen.

Reclamant 4: zijn er ook metingen voor Stadhouderslaan en Jan van Scorelstraat?

Reactie GU: Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt het volgende voor de Stadhouderslaan en de Jan van Scorelstraat. Voor de Stadhouderslaan geldt dat de autointensiteit in de nulsituatie 2025 sterkt afneemt (-40%) ten opzichte van de huidige situatie. Tussen de varianten zijn geen grote verschillen te zien. Voor de Jan van Scorelstraat geldt de autointensiteit in de nulsituatie 2025 toeneemt (+10%) ten opzichte van de huidige situatie. Tussen de varianten zijn geen grote verschillen te zien.

Reclamant 6: Zijn er ook metingen voor de Mgr. Vd Weteringstraat?

Reactie GU: De Mgr. van de Weteringstraat is niet in het verkeersmodel opgenomen. Gezien de ligging van de straat en de circulatiemaatregelen zijn hier geen grote verkeerseffecten te verwachten. 2) De belasting van de omliggende straten is buitenproportioneel, terwijl op de Maliebaan vooral panden voor bedrijven zijn. Zoveel mensen opzadelen met zoveel meer verkeer is onrechtvaardig.

Reactie GU: de toename op de omliggende straten is beperkt, procentueel is een wat grotere toename op straten waar nu zeer weinig verkeer is.

Reclamant 10: op de Maliesingel is na de herinrichting het aantal auto's sterker gedaald en het aantal fietsers sterker gestegen dan het verkeer model had voorzien. Kan dat hier ook gebeuren?

Reactie GU: De intensiteiten zoals die hier zijn gepresenteerd zijn de beste schatting zoals die op basis van de gegevens kunnen worden gemaakt. In het verkeersmodel wordt ook rekening gehouden met de overstap van auto naar fiets (modal-split effect). Het verkeersmodel blijft echter een vereenvoudiging van het werkelijke situatie, waarbij vooral de beïnvloeding van menselijk gedrag zich nooit exact laat voorspellen. Een dergelijk effect is dus ook hier niet uit te sluiten.

Reclamant 13: er is geen probleem, de Maliebaan is een van de rustigste straten van Utrecht. Het is een schijnprobleem.

Reactie GU: het verkeersprobleem dat bij deze plannen opgelost wordt gaat vooral over de doorstroom van de fietsers op de kruising en het verbeteren van de Herenroute voor fietsers.

Reclamant 19: heeft gelezen dat de Maliebaan een van de evenementen is van de stad Utrecht wordt.

Reactie GU: in deze plannen is geen wijziging opgenomen betreffende evenementen op de Maliebaan. Wel is gesteld dat ook de nieuwe plannen ruimte kunnen bieden aan bestaande evenementen.