

Herinrichtingsplannen Maliebaan

Basisinformatie

Datum	14 december 2021
Gespreksleider	Martijn van Dalen
Tijd	19.30-21.00 uur
Zaal	Fysieke bijeenkomst, hal van Oude stadhuis (Stadhuisbrug 1)
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, genodigden en andere belangstellenden.
Portefeuillehouder	Wethouder van Hooijdonk
Ambtenaren	2 deelnemers, GU
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 16 december 2021. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerst volgende raadsvergadering.
Links naar Genodigden/ Deelnemers	Website gemeente Deelnemer, Fietzersbond Deelnemer, inwoner Deelnemer, de Gier BFL Deelnemer, Voetgangersver. Utrecht Oost Deelnemer, BBMO (bewoners Maliebaan) Deelnemer, Groen Oost Deelnemer, inwoner Deelnemer (inwoner/ "plan B" 2019) Deelnemer (voorzitter ondernemersvereniging Maliekwartier) Deelnemer, inwoner Deelnemer, inwoner

Programma

19:30 Opening door gespreksleider en toelichting op agendering door Marijn de Pagter
19:35 Presentaties door 2 deelnemers van BBMO
19:55 Vragen van raadsleden naar aanleiding van deze presentaties
20:10 Toelichting VVUO, Fietzersbond
20:20 Vragen van raadsleden naar aanleiding van deze toelichting
20:25 Toelichting van overige insprekers*
20:40 Vragen van raadsleden
20:55 Afronding en reflectieronde

Motivatatie

Agendeerders: Marijn de Pagter (VVD), David Bosch (PVV), Julia van Ophem (S&S), Jantine Zwinkels (CDA), Ilse Raaijmakers (PvdA), Hind Dekker-Abdulaziz (D66).

Het college heeft herinrichtingsplannen voor de Maliebaan uitgewerkt in een voorgesteld integraal programma van eisen en functioneel ontwerp. Bij de vorige behandeling van de plannen voor de Maliebaan in 2019 waren omwonenden zeer kritisch over onder andere de verkeerscijfers, de werking van het kruispunt, geluidsbelasting en trillingen. Wij zijn benieuwd hoe omwonenden en ondernemers van het nabijgelegen winkelgebied over de uitgewerkte plannen denken, hoe zij ervaren dat de gemeente met de geuite zorgen en ideeën is omgegaan en welke verbeterpunten zij zien. Daarbij horen wij ook graag van hen hoe het traject de afgelopen twee jaar is ervaren.

De fracties vragen de betrokken ambtenaren om aanwezig te zijn voor het beantwoorden van eventuele technische vragen.

Bijdrage

Deelnemer, DE GIER BFL

Mijne dames en heren,

Graag meld ik mij aan voor de raadsinformatiebijeenkomst van 14 december a.s. De link in de e-mail brengt mij niet verder, dus graag zou ik een betere link ontvangen of op een andere manier geregistreerd worden voor de betreffende avond. Bij voorbaat dank daarvoor.

Verder wil ik graag een opmerking maken ter verduidelijking. Er zijn op het IPvE kennelijk ca. 160 reacties geweest. Ik sprak onlangs een raadslid en die gaf aan de de conclusie daaruit is 'dat alle andere mensen het er kennelijk mee eens zijn en dat dit de enige critici zijn'.

Graag wil ik benadrukken dat dat niet de juiste conclusie is. Voor mij en mijn echtgenote geldt dat we geen input op het IPvE hebben geleverd. De reden daarvoor is niet dat we het eens zouden zijn met de plannen. Integendeel, we zijn het er in het geheel niét mee eens, zowel op hoofdlijnen als in detail. De reden dat we niet gereageerd hebben is gelegen in onze ervaring dat er met onze input (en die van vele anderen, zeker van bewoners) te weinig wordt gedaan. Het kenbaar maken van bezwaren en suggesties is wat ons betreft zinloos gebleken. Dát is de reden van onze passiviteit. Er worden in onze ogen problemen opgelost die er niet zijn en juist tot problemen zullen gaan leiden. In ieder geval voor de bewoners en bedrijven aan de Maliebaan, die in onze ogen relatief belangrijke belanghebbenden zijn.

Graag licht ik een en ander in een gesprek aan uw gemeente c.q. de betrokkenen toe. Uiteraard alleen als dat enige zin heeft: ik vrees namelijk dat ook die input weinig uit zal halen.

Vriendelijke groet/Kind regards,

Deelnemer, BBMO (bewoners Maliebaan)

Wij hebben onze visie met de raadsleden gedeeld zouden graag de mogelijkheid hebben om dit verder toe te lichten.

Deelnemer, bewoner van Utrecht

Aan de Raad

What is the city but the people

In september 2018 wandelden ruim 150 Utrechters op de catwalk.
Laat ons dansen, vliegen, wandelen..
Ik ben blij in de gelegenheid te zijn
geweest mee te spreken, denken over over de plannen van de Maliebaan.
Nu in de aanloop naar Utrecht 900, kunt u de brug slaan naar "Geef de Maliebaan aan de Utrechters!"

Ben dankbaar, dat de gemeente raad van Utrecht in de aanloop naar Utrecht 900 én de Gemeente raadsverkiezingen gaat besluiten over een volgende fase van de Maliebaan.
Laat u verrassen door door naar de catwalk vol Utrechters te kijken van 15 september 2018.
De Maliebaan is straks van "The people"
"What is the city but the people "

<https://www.bakonline.org/nl/program-item/what-is-the-city-but-the-people/>

Deelnemers, Groen Oost

Groen Oost vraagt aandacht voor twee onderbelichte punten inzake mogelijke herinrichting Maliebaan:

- onvoldoende aansluiting op het groene netwerk in de stad;
- onvoldoende onderzoek naar de ecologische waarde.

Zie bijlage voor toelichting.

Graag brengen we deze in bij de raadsinformatieavond 14 december.

Omdat de presentatie Lunettenpark tegelijkertijd is, kunnen we de punten niet toelichten op de avond zelf.

Met groene groet,

Deelnemers, namens het bestuur van het Wilhelminapark

Geachte leden van de raad,

De Stichting Wilhelminapark e.o maakt graag gebruik van de gelegenheid om te reageren op de plannen voor de herinrichting van de Maliebaan.

De voornaamste doelstelling van de stichting is de instandhouding en het versterken van de monumentale, culturele, landschappelijke en ecologische waarden van het groengebied dat bestaat uit het Wilhelminapark, de Emmalaan, het Hogelandse Park en het Rosarium.

De stichting heeft eerder schriftelijk gereageerd op de plannen voor herinrichting van de Maliebaan via het digitale reactieformulier.

Behoudens een ontvangstbevestiging heeft zij daarop geen inhoudelijke reactie gehad.

Uitgangspunt vergroening is positief

Doel van het plan is om de Maliebaan te vergroenen en daar rust te brengen, doordat het niet meer als doorgangsweg voor autoverkeer wordt ingericht.

Zo zou een groene zone kunnen ontstaan zeker wanneer deze in het verlengde wordt gezien van Oosterspoorbaan, Wilhelminapark en Zilveren Schaats.

Middels het rondje Groen Oost willen we immers de ecologische zone in dit deel van de stad versterken. De stichting

juicht deze vergroeningsaanpak sterk toe.

De stichting ziet echter twee ongewenste gevolgen die haaks op deze vergroening staan.

1. Toename verkeersdruk in het parkgebied.

Wat de stichting zorgen baart is de toename van de verkeersdruk op de wegen rond het Wilhelminapark, de Emmalaan, Museumlaan, Prinsessenlaan als gevolg van de herinrichting. Het is onvoldoende duidelijk hoe dit wordt voorkomen als de huidige hoofdroute van de Maliebaan wordt opgeheven.

Het verkeer dat vanuit de Berenkuil Utrecht Oost in of uit wil rijden zal sluitroutes SLUIPROUTES zoeken via het Wilhelminapark gebied (Prinsessenlaan, Emmalaan, Wilhelminapark, Koningslaan) Er wordt uitgegaan van een forse vermindering van verkeer ("verdampen" van ongeveer 2500 auto's per dag). Het is in het geheel niet duidelijk hoe deze afname gerealiseerd gaat worden.

Bovendien als de stoplichten op het kruispunt Maliebaan/Burgemeester Reigerstraat verdwijnen dan zal voor auto's die vanuit het Zuiden van de Maliebaan de stad uit willen, de route via de Burgermeester Reigerstraat, Wilhelminapark, Emmalaan of Prinsessenlaan naar de Berenkuil aantrekkelijker worden. Het kruispunt wordt immers een bottleneck. Rechtdoor oversteken zal vaak lang duren omdat de verkeersstroom oost naar west (waaronder heel veel fietsers) groot is. De stichting wil zekerheid dat er geen toename van verkeer komt in de veel kleinere straten in het parkgebied, waardoor de toch al grote druk op het park verder zal toenemen.

2. De situatie aan de noordzijde van de Maliebaan is niet uitgewerkt.

Het is nog onduidelijk hoe de noordkant (rotonde Museumlaan/Snellenbaan) wordt ingericht Dat is een gemiste kans. Het is van belang dat verkeer op deze rotonde niet via de Museumlaan, maar via de Snellenlaan naar de Berenkuil wordt geleid, zodat de druk op het Hogelandse Park - Emmallaan - Wilhelminapark af- in plaats van toeneemt. Ook de ecologische zone Groen Oost vergt in onze ogen een betere uitwerking.

We verzoeken de raad om de plannen op deze punten beter uit de werken alvorens deze goed te keuren.
Met vriendelijke groet

Inwoner, lid BBMO

Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte, (1)

Op 16 december bespreekt de commissie de herinrichting van de Maliebaan zoals voorgesteld in het IPvE.

Als bouwkundig ingenieur heb ik de afgelopen jaren de plannen en ideeën van het projectteam op de voet gevolgd en regelmatig geanalyseerd op technische, functionele, historische en esthetische aspecten. Af en toe heb ik ontwerp suggesties gemaakt.

Omdat er veel nieuwe mensen in de Commissie zitten en het vraagstuk toch vrij complex is, leek met het goed een paar aspecten nader toe te lichten. In plaats van één lang verhaal, stuur ik u de komende dagen korte stukjes. Daarin doe ik soms ook suggesties.

Aan de orde zullen komen:

- stoepen
- parkeren
- wandelpaden
- functioneren kruispunt met Nachtegaal/Reigerstraat
- groenstructuur
- laadpalen
- budget
- inspraak
- integrale aanpak

Ik hoop dat mijn analyses u inzichten zullen geven voor een genuanceerd debat over dit dossier.
Met vriendelijke groet,

Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,
Ik begin met een stukje over de stoepen langs de Maliebaan. (2)

In het IPvE worden die tot 25 cm versmald.

Was het idee van dit project juist niet om meer ruimte aan voetgangers en fietsers te geven en minder aan auto's?

Oorspronkelijk had de Maliebaan geen stoepen, maar naarmate er meer gebouwen in het buitengebied langs de Maliebaan kwamen stelde de welbekende architect Zocher voor om aan elke zijde één rij bomen te kappen en brede stoepen aan te leggen. In 1861 zijn de stoepen aangelegd. De kaarsrechte stoepen brachten wat cohesie in het ratjetoe van theekoepels en andere gebouwen in het buitengebied om de Maliebaan. Ze zijn nu 160 jaar oud.

Zo'n "kleine" aanpassing van een paar decimeter is heel kostbaar. Dat betekent dat over de hele lengte van de Maliebaan de stoepranden verlegd moeten worden, lantaarnpalen en bijbehorende leidingen verplaatst moeten worden, verkeersborden, beschermplaten, enz ook verzet moeten, en alle putten voor hemelwaterafvoer opnieuw gemaakt moeten worden en opnieuw aangesloten op het riool. Aangezien de Maliebaan 750 m lang is gaat het hier om veel geld.

Van projectleider Marieke Fleeer begrijp ik dat ze dit voorstellen vanwege de norm voor diagonaal parkeren. Maar die norm is voor vooruit inparkeren, terwijl er op de Maliebaan achteruit wordt ingeparkeerd.

Voor zover mij bekend is er geen norm voor achteruit inparkeren. Iedere automobilist weet dat je met achteruit inparkeren minder ruimte nodig hebt en je met een smallere rijbaan toekunt. Zoals bijgesloten tekening toont is het geen enkel probleem om binnen de huidige breedte van de Maliebaan achteruit te parkeren. Lees hieronder het technische verhaal.

Het is dus helemaal niet nodig om de stoepen te versmallen. En het feit dat er al sinds de jaren '60 van de vorige eeuw zonder problemen diagonaal geparkeerd wordt duidt erop dat het niet alleen op papier maar ook in werkelijkheid functioneert.

Stoepen versmallen is technisch niet nodig, het is duur, tast een belangrijk historisch element van de Maliebaan aan en het vermindert de ruimte voor voetgangers en rolstoelgebruikers.

Mijn verzoek aan de raad is om een amendement op te nemen en het projectteam te vragen om de stoepen niet te versmallen. Dat geld kan dan voor iets anders gebruikt worden, bijvoorbeeld voor de inrichting of (helaas) inflatiecorrectie.

Met vriendelijke groet,

Ditmaal schrijf ik u over parkeren (4).

Er zijn 357 parkeerplaatsen langs de Maliebaan (*). In het IPvE zitten nu 332 parkeerplaatsen, **dus 25 minder dan bestaand**, oftewel $25/357 = \underline{7\% \text{ verlies}}$.

Dit ondanks een oude belofte aan de buurt dat er geen verlies aan parkeerplaatsen zou zijn, hetgeen projectleider Marieke Fleeer en haar baas Kai Feldkamp tijdens het proces **meerdere malen** hebben

bevestigd en wat door **wethouder Lot van Hooijdonk nog eens is bekrachtigd** tijdens de raadsvergadering in 2019.

Het ergste is, **het is gewoon mogelijk om het aantal parkeerplaatsen te behouden**, door simpelweg de auto's een beetje schuiner te parkeren, nl. 50 graden in plaats van 45 graden. In de praktijk zie je daar niets van. Als reactie op deze suggestie schreef projectleider Marieke Flee in het twee-kolommenstuk:

"We hebben jouw suggesties om de hoek van indraaien van de parkeerplaatsen te veranderen bekeken. We vinden dat niet verstandig, omdat we met een grotere hoek ook meer ruimte nodig is om te kunnen in- en uitdraaien bij het parkeren. Dat betekent dat de ventweg minder versmald kan worden. We hechten vanuit snelheids- en verkeersveiligheidsoverwegingen sterk aan een smalle ventweg. Dus we nemen jouw suggestie niet over."

Helaas klopt dit argument niet. Volgens de norm is een iets bredere rijbaan nodig bij **vooruit** inparkeren, maar bij **achteruit** inparkeren heb je veel minder ruimte nodig. Zoals ik eerder liet zien hoef je de stoepen niet eens te versmallen, zelfs bij een totale breedte van 8,05 m, de huidige breedte van Maliebaan-oost (Maliebaan west is breder), kun je norm-conforme parkeerplaatsen maken.

De bijgesloten tekening toont dat je bij 8,05 m breedte met gemak ook onder een hoek van 50 graden kunt parkeren, en zelfs 55 graden. Conform de norm is de parkeerstrook bij 50 en 55 graden iets dieper getekend, respectievelijk 4,55 m en 4,65 m. Zoals eerder is bij de parkeerdiagrammen uitgegaan van een **Volvo XC90**, zo'n beetje de dikste/grootste SUV die te koop is. Als het daar mee lukt, dan gaat het zeker ook met een gemiddelde auto.

Bij 50 graden kun je het bestaand aantal parkeerplaatsen behouden. Bij 55 graden kun je òf meer parkeerplaatsen maken òf je houdt het op 357 plaatsen en dan blijft er **85 m over voor extra groen bij doorsteken**. Dat is ca. 420 m2 extra groen.

Een voordeel van een grotere hoek is dat de rijbaan **visueel smaller** wordt, waar hopelijk een remmende werking van uitgaat zodat auto's daadwerkelijk 30 km/uur zullen rijden over de ventweg. In het IPvE is de rijbaan weliswaar 3,10 m breed, maar vanwege de manoeuvreerstrook is hij feitelijk 4,00 m breed. Bij behoud van de bestaande stoepen en bij 55 graden wordt dit teruggebracht tot 3,40 m. Omdat verkeersdrempels niet mogelijk zijn vanwege trillingen, en omdat er geen fietsers meer op de ventwegen zitten, is dit zo'n beetje de enige manier om de snelheid over het nieuwe, gladde wegdek wat te temperen.

Als buurt worden wij al volop gestraft met veel extra verkeer voor onze deuren, met extra geluids- en trillingshinder en verminderde veiligheid, en het is onbetamelijk dat we dan ook nog eens gestraft worden met een tekort aan parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden gedeeld met bewoners uit zij- en achterstraten, met winkels, met kantoren en bedrijven op de Maliebaan en directe omgeving, en met het Spoorwegmuseum. Een tekort aan parkeerplaatsen levert meer uitstoot op van mensen die eindeloos rondjes rijden om een plek te vinden.

Wij hopen dat D66 en Groen Links het in hun hart kunnen vinden om de buurt hierin tegemoet te komen en de belofte van het projectteam en de wethouder in te lossen. Zoals het bijgesloten diagram toont kan dat makkelijk.

Met vriendelijke groet,

(*) de projectgroep gaat uit van 350 bestaande parkeerplaatsen, maar het zijn er 357. Ik heb aan de projectleider voorgesteld om samen de Maliebaan af te lopen en parkeerplaatsen te tellen, maar daar is niet op ingegaan.

8050 (BREEDTE MALIEBAAN OOST)

4550 (NORM)

400

3100

50°

MANOEUVREERSTROOK

RIJSTROOK (IPvE)

STOEPRAND

STOEPRAND

3264

PARKEERSTROOK

2500

[illegible]

Volvo XC90, gebruikt voor manoeuvreersjabloon:



Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,
Ditmaal over de wandelpaden op de Maliebaan (4).

De middenzone van de Maliebaan heeft over haar hele lengte het oudste fietspad van Nederland (uit 1887, niet meer in gebruik) en drie onverharde wandel- en ruiterspaden.

De onverharde paden worden dankbaar gebruikt door wandelaars en joggers, en héél af en toe door een paardrijder. Dat laatste is een prachtig gezicht (*).

In het IPvE worden de twee middelste onverharde paden afgeschaft. Die twee middelste paden zijn de oudste van de Maliebaan, in 1650 liepen mensen er al over om naar het maliespel te kijken. Ze vallen onder het Beschermd Stadsgezicht. In artikel 3.4.4 van Bestemmingsplan Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen staat onder Beschermd Stadsgezicht: "Het straatprofiel van de Maliebaan met rijbaan, bomenrijen, fiets- en halfverharde wandelpaden en (vent)wegen dient aan weerszijden te worden behouden".

Kortom, ze kunnen helemaal niet verwijderd worden. En zelfs als het procedureel mogelijk zou zijn om hier een uitzondering op te krijgen zou mijn pleidooi zijn om ze te handhaven. Onverharde paden in een stad moet je zuinig op zijn, en ten tijde van corona geven ze juist de mogelijkheid om moeiteloos 1,5 m afstand te houden. Verder horen ze bij de geschiedenis van de Maliebaan.

Een punt van aandacht zijn de voorgestelde doorsteken die het fietspad op de middenbaan moeten verbinden met de ventwegen. Dit zijn nu 8 smalle, deels onverhard paadjes, maar in het IPvE worden het er 10 en moet daar twee-richting fietsverkeer over. Het IPvE is nog onduidelijk over de exacte inrichting, maar de kans is groot dat het relatief brede, verharde dwarsverbanden worden die aan allerlei normen moeten voldoen en die het lineaire karakter van de Maliebaan verstoren.

Mijn verzoek aan de raad is om een amendement voor te stellen waarin de huidige onverharde paden gehandhaafd blijven. Verder hoop ik dat het 't projectteam gaat lukken om de doorsteken minimaal te verharderen zodat wandelaars en joggers op de onverharde paden niet tien keer (om de 60 m) een verharde dwarsverbinding hoeven te kruisen.

NB: Deze dwarsverbindingen zijn helaas het gevolg van de keuze om fietsers over de middenbaan te leiden. Deze keuze blijkt in de uitwerking op allerlei manieren te wringen. Bijvoorbeeld: verkeerstechnisch zit langzaam verkeer altijd rechts van snelverkeer. Door de fietsers nu links van het snelverkeer te leiden moeten (ook jonge) fietsers 2x door die autostroom heen, eerst om op de middenbaan te komen, en nogmaals als ze er weer af komen. Dat is twee keer extra kans op een ongeluk.

Fietsers die hun bestemming op de Maliebaan hebben (het grootste deel van de fietsers) moeten straks (om)rijden via de middenbaan. In de bestaande situatie zorgen de vele fietsers op de ventwegen er juist voor dat auto's rustig rijden, maar straks zijn fietsers daar weg en ligt er een supervlak wegdek (**) dat uitnodigt tot hard rijden. En dat leidt weer tot hogere verkeersaantallen dan gebruikt in de berekeningen voor geluid, trillingen, stikstof, enz., en tot langere wachttijden bij het kruispunt. De angels zitten altijd in de details...

Met vriendelijke groet,

(*) Wat zou het leuk zijn als de ruiterspaden weer verbonden werden met de Voorveldse Polder via het Hogelandsepark en de groenstrook langs de Waterlinieweg!

(**) Om trillingen van middelzwaar en zwaar verkeer te beperken zal de ventweg speciaal glad uitgevoerd worden. Nu is het heel hobbelig, wat verkeersremmend werkt, maar dat verdwijnt.

Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,
Maliebaan analyses (5) - Functioneren kruispunt Nachtegaal/Reigerstraat

Toen Goudappel in 2019 de plannen voor de herinrichting van de Maliebaan beoordeelde was één van de belangrijkste nog openstaande vragen: zou een kruispunt zonder stoplichten goed functioneren? Goudappel zei dat de gebruikelijke kentallen niet van toepassing waren op dit kruispunt vanwege het extreem hoge aantal fietsers, en dat de enige manier om hier een antwoord op te geven een visuele simulatie was (een zogenaamde Vissim).

De buurt heeft de wethouder toen gevraagd om zo'n simulatie uit te laten voeren **voordat** de raad erover zou stemmen. De wethouder heeft dat geweigerd, **maar beloofd dat als het kruispunt niet goed werkte, ze terug zou gaan naar de tekentafel**. Dat heeft ze tijdens de raadsvergadering herhaald.

Er hangt dus nogal wat af van deze simulatie. Het is belangrijk dat die een zo goed mogelijke reflectie is van de te verwachten werkelijkheid.

De simulaties zijn inmiddels gedaan. U kunt ze hier downloaden (link is 1 week geldig): <https://www.dropbox.com/t/LpvrOYB4OrNu824i>

Ik heb ze uitvoerig bestudeerd, en er veel over geschreven. De korte versie is: **buiten de spits werkt een kruispunt zonder stoplichten goed, maar tijdens de avondspits is het een wanhoop.**

Bureau RHDHV heeft twee versies van het kruispunt gesimuleerd. Beide versies hebben een oversteek-eiland, maar in de eerste versie is die zó smal dat wanneer daar een auto staat te wachten hij met zijn achterkant het dwarsverkeer blokkeert. Het is dan ook niet verbazend dat deze versie er slechter afkwam. Een oversteek-eiland heeft alleen zin als het 5 tot 6 m breed is, zodat een auto daar veilig kan wachten zonder dwarsverkeer te belemmeren. Waarom is er dan een optie met een 3 m breed eiland gesimuleerd?

In de tweede versie is het eiland ca. 15 m breed, maar functioneel gezien is er slechts ruimte voor één wachtende auto omdat de Nachtegaal- en Reigerstraat te smal zijn om aan de einden meer dan één auto dwars op te kunnen stellen. Deze "ovonde" functioneert dus even goed als een eiland dat 5 m breed is (één autolengte).

De simulaties **gaan uit van een forse vermindering van verkeer** (er "verdampen" ca. 2500 auto's per dag (*)). Ook lijken er naar verhouding te weinig afslaande auto's te zijn richting Berekuil. Dat zijn auto's die via de Biltstraat de stad in rijden, maar omdat de Biltstraat eenrichtingverkeer is, via Nachtegaalstraat en de Maliebaan de stad weer verlaten. Afslaand verkeer van de Nachtegaalstraat naar Maliebaan noord belemmert de oost-west (fietsers)stroom en is ook nu "de" bottleneck van het kruispunt.

In de simulatie wordt er agressief gereden, auto's en fietsers trekken hard op, fietsers halen auto's in op de oost-west route (wat niet mogelijk is omdat de weg daarvoor te smal is), het kruispunt is ruimer getekend, kortom, de simulatie geeft m.i. zelfs een rooskleuriger beeld dan wat we in werkelijkheid kunnen verwachten. En ondanks dat moeten gebruikers vanaf Maliebaan zuid-oost maar liefst **5 minuten wachten** om over te steken (**). Uit onderzoek is bekend dat wachttijden langer dan 90 seconden leiden tot gevaarlijk rijgedrag.

Tot mijn verbazing is er niet gekeken naar het functioneren van het kruispunt als de gehoopte verkeersafname **niet** of slechts deels plaatsvindt. Zo'n "gevoelighedsanalyse" wordt normaal gesproken wel uitgevoerd. Dit is speciaal van belang bij Maliebaan zuidoost omdat daar juist van de grootste verkeersafname uitgegaan wordt (***). Als er geen verkeersafname is, zouden daar ca. 2850 voertuigen per dag over rijden in plaats van 1000 die in de simulatie gebruikt zijn, en wordt de wachttijd nog véél langer dan 5 minuten.

Verreweg de belangrijkste doelstelling van de herinrichting van de Maliebaan is om het kruispunt VRI-vrij te maken. Ondanks Goudappel's hoop dat het misschien zou kunnen blijkt het onvoldoende te werken. De gemeente/consultant probeert het goed te praten met Voertuigverliesuren per etmaal, maar het blijft gewoon problematisch en daardoor onveilig. Ook zal dit leiden tot sluipverkeer via de Reigerstraat, het Wilhelminapark en de Prinsessestraat naar de Berekuil.

Je zou het kruispunt kunnen bouwen en hopen dat het allemaal wel meevalt, maar de werkelijkheid is weerbarstig. Er zijn voldoende voorbeelden in Utrecht waar wishful thinking toch botst met de werkelijkheid, hetgeen leidt tot dure correcties, meestal pas na een zwaar ongeluk of een dode. Dat is m.i. onacceptabel, maar toch is dit de koers waar de gemeente op afstevent.

Om het kruispunt goed te laten functioneren heb je meer "gaten" in de oost-west stroom nodig zodat noord-zuid verkeer er door heen kan. Zo simpel ligt dat. Dat kan op twee manieren: stoplichten tijdens de spits (de rest van de dag zijn ze niet nodig, ook nu niet) of de middenbaan openhouden zodat elk "gat" in de oost-west stroom 4x benut kan worden in plaats van 2x. In 2019 had Goudappel al geconcludeerd dat een VRI-vrij kruispunt beter zou functioneren als de middenbaan open bleef.

Een andere oplossing is om het verkeer op de Maliebaan radicaal te verminderen door deze aan de noordzijde af te sluiten met een lus tussen de ventwegen. Dan is er bijna geen kruisend verkeer meer op het kruispunt, en werkt een VRI-vrij kruispunt goed.

Er zijn dus oplossingen voor het probleem, maar die vergen meer studie en vooral bereidheid van wethouder en staf om het dogma van Variant 3+ los te laten.

Het is de projectgroep niet gelukt om een veilig en goed functionerend kruispunt te ontwerpen, en mijn oproep aan de raad is om de wethouder te vragen met een beter plan te komen.

Met vriendelijke groet,

(*) Verkeersaantallen (zie onderstaand diagram):

Maliebaan noord:

Van de 6600 voertuigen op middenbaan blijven er 4200 over en verdwijnen er 2400 doorgaande auto's:

- Telling 2016: 800 auto's op westelijke ventweg, 900 op oostelijke ventweg, 6600 op middenbaan, 8300 auto's totaal.
- RHDHV 2025: 2800 auto's op westelijke ventweg (800 bestaand + 2000 erbij van de middenbaan), 3100 op oostelijke ventweg (900 bestaand + 2200 erbij van de middenbaan).

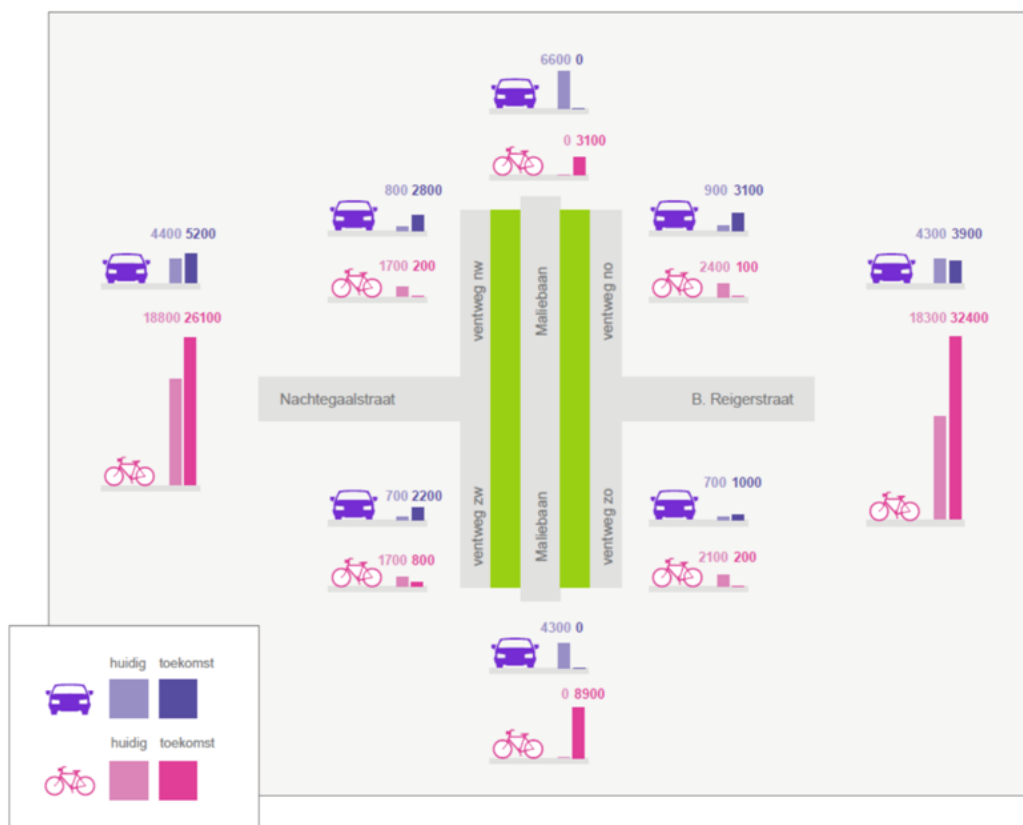
Maliebaan zuid:

Van de 4300 voertuigen op middenbaan blijven er 1800 over en verdwijnen er 2500 doorgaande auto's:

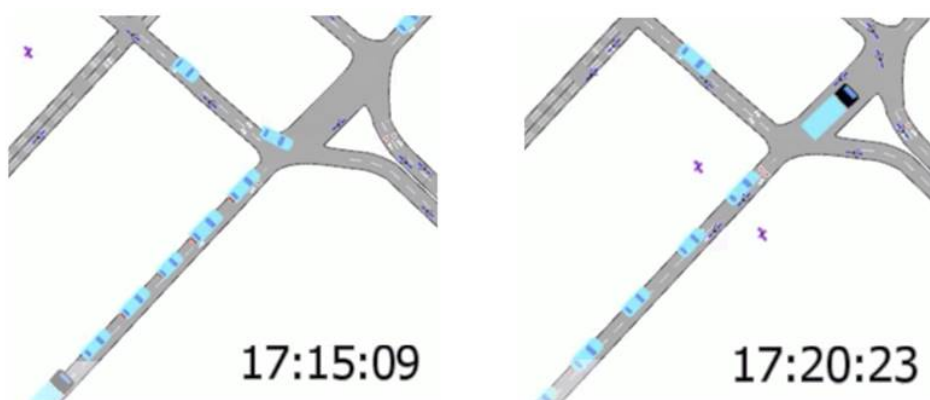
- Telling 2016: 700 op westelijke ventweg, 700 op oostelijke ventweg, 4300 op middenbaan, 5700 auto's totaal.
- RHDHV 2025: 2200 westelijke ventweg (700 bestaand + 1500 erbij van de middenbaan), 1000 oostelijke ventweg (700 bestaand + 300 erbij van de middenbaan - waarom maar 300 meer, terwijl het er 1500 meer zijn aan de west kant?).

Ik heb nooit een goed antwoord gekregen waar deze afnames op gebaseerd zijn. Waar gaan die auto's heen? Zelfs bij deze forse afnames werkt het kruispunt onvoldoende tijdens de spits, laat staan als deze afnames niet gehaald worden.

Diagram verkeersaantallen gebruikt in simulatie:



() Wachtijd avondspits Maliebaan zuid-oost:**



Screen shots van simulatie. Links, om 17:15:09, komt de vrachtwagen onderin net in beeld. Het is niet duidelijk hoe lang hij dan al staat te wachten. Rechts, aan het eind van de simulatie, 5 minuten en 14 seconden later, is hij nog steeds niet over het kruispunt heen. Dit zijn onacceptabel lange wachttijden

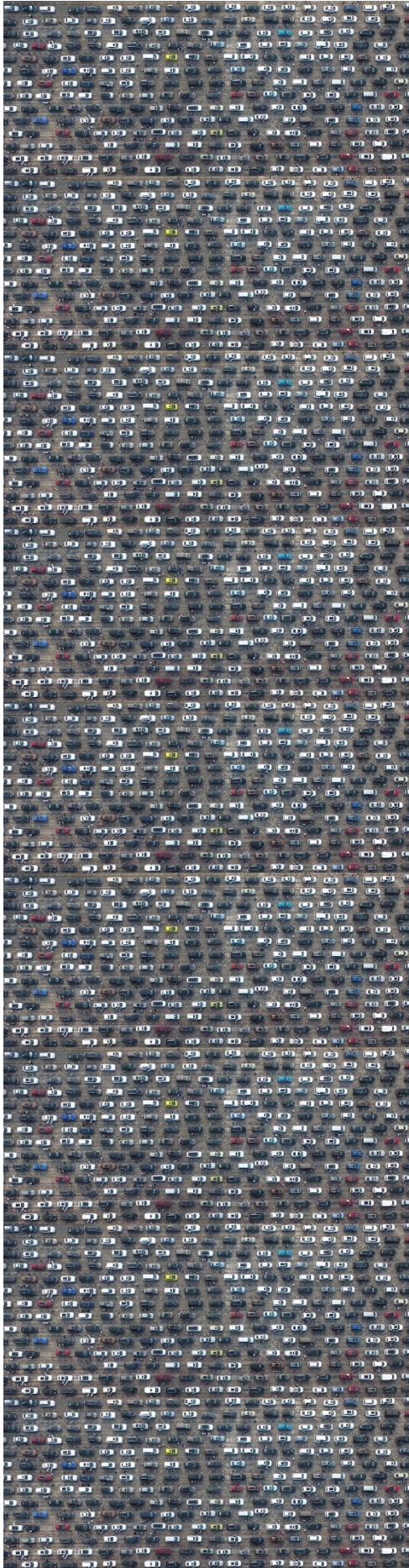
(*) Afname op Maliebaan zuidoost:**

De gemeente verwacht dat er van 4300 bestaande voertuigen op de middenbaan van Maliebaan zuid er slechts 1800 over blijven, en er **2500 “verdampen”** (per dag). Van de 1800 voertuigen die overblijven verwachten ze dat er 1500 over Maliebaan zuid-west zullen rijden, en **slechts 300 over Maliebaan zuid-oost**. Maliebaan zuid-oost gaat van 700 auto's per dag (bestaand) naar 1000 auto's per dag, hetgeen gebruikt is in de simulaties.

Je zou verwachten dat de verdeling van de verplaatste middenbaan auto's ongeveer 50/50 is, dus dat de helft van de overgebleven 1800 auto's op Maliebaan oost terecht zou komen. Dan zou het toekomstig totaal $700 + 900 = 1600$ auto's per dag zijn, 60% meer dan in de simulatie.

Maar wat als de verwachte “verdamping” niet plaatsvindt? Dan komt ongeveer de helft van de bestaande 4300 middenbaan voertuigen op de oostelijke ventweg terecht. **Dan rijden er $700 + 2150 = 2850$ voertuigen over Maliebaan zuid-oost in plaats van de 1000 uit de simulatie.** De onacceptabele wachttijden voor Maliebaan zuid-oost (meer dan 5 minuten in de simulatie) zullen dan aanzienlijk langer worden.

Ter illustratie: dit is het aantal auto's dat volgens de gemeente dagelijks “verdampt” (even doorscrollen!):



Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,

Vandaag **over bomen! (Maliebaan analyses (6) – Bomen)**

De Maliebaan wordt gekenmerkt door 6 lange rijen met statige bomen. De maatvoering dateert nog uit de renaissance: de Maliebaan is 200 roeden lang en 15 roeden breed, de bomen staan 3 uit roeden elkaar, de bomenrijen staan 1,5 roeden uit elkaar behalve bij het paille-maille veld waar ze 3 roeden uit elkaar stonden. Een Stichtse (Utrechtse) roede is ca. 5,7 m.

Ondanks dat er 200 jaar geleden een bres geslagen is in het raster bij de Nachtegaalstraat **blijkt het raster nog steeds over het kruispunt heen te lopen!** Er ontbreken thans 11 bomen uit het raster (zie tekening). De herinrichting van het kruispunt zou een prachtige gelegenheid zijn om het gat te dichten en het historische raster te herstellen.

In het IPvE worden er wel bomen op de “ovonde” bijgeplant, maar die staan niet in het raster. Ook wordt het litteken eigenlijk alleen maar groter door twee gaten te maken in plaats van één nu. Ik heb dit uitgebreid geanalyseerd en **het blijkt mogelijk te zijn om het oorspronkelijke raster volledig te herstellen** als het kruispunt iets anders ingericht wordt.

Zoals ik eerder schreef heeft het 15 m brede verkeerseiland aan oost- en westzijde slechts ruimte voor één wachtende auto omdat de Nachtegaalstraat en Reigerstraat te smal zijn om aan de einden meer dan één auto dwars op te kunnen stellen. Je zou het eiland dus 5 m breed kunnen maken en dezelfde doorstroming houden. Bijgesloten een schets hoe een kruispunt met een eiland van 5 m breedte eruit zou kunnen zien.

Voordelen:

- de 2x 4 bochten die het oost-west (fiets)verkeer moet nemen zijn verdwenen. Voor fietsers minder kans op beknelling en minder kans op vallen bij gladheid
- voetgangers hoeven niet meer om te lopen, er is weer een goede voetgangersverbinding tussen de Nachtegaal- en Reigerstraat
- er hoeven geen bomen gekapt te worden
- het bomenraster is volledig hersteld
- er zijn goede zichtlijnen tussen de Nachtegaal en Reigerstraat
- het nieuwe kruispunt is zelfs iets smaller dan het bestaande kruispunt en heeft meer groen
- geen issues met kabels en leidingen

Nadelen:

- geen

Aansluiting Snellenlaan

Om budgettaire redenen zit een aangepaste verbinding met de Snellenlaan niet in het project. Dat is nogal vreemd als je bezig bent met een integrale aanpak van de Maliebaan. Dit komt dus later. Het plan, een soort penis, heeft “Parijse allure”, maar past helemaal niet in de geschiedenis van de Maliebaan.

Oorspronkelijk liep de Maliebaan verder door naar het zuiden en verder naar het noorden dan nu. Kenmerkend voor de oorspronkelijke beëindiging van de Maliebaan was dat de bomenrijen doorliepen

tot ze een natuurlijk obstakel tegenkwamen. In het zuiden was dat de Singel, in het noorden was dat de Oude Vecht, waar nu de spoorlijn loopt. Zie bijgesloten kaart uit 1695.

De kans om de originele lengte naar het zuiden toe te herstellen is helaas niet benut bij de herinrichting van het Malieblad, laten we dat bij de Snellenlaan anders doen.

Een mogelijke herinrichting die m.i. recht doet aan de geschiedenis is bijgesloten, waarbij de rotonde vervangen wordt door een simpel kruispunt met Oorsprongpark/Museumlaan. Hierdoor wordt de Maliebaan aan de noord zijde 48 m verlengd tot haar oorspronkelijke lengte en kunnen 15 nieuwe bomen in het bomenraster geplant worden. Daarmee wordt de verbinding met het Hogelandsepark ook veel beter.

Mijn verzoek aan de raad is om **twee amendementen** op te nemen:

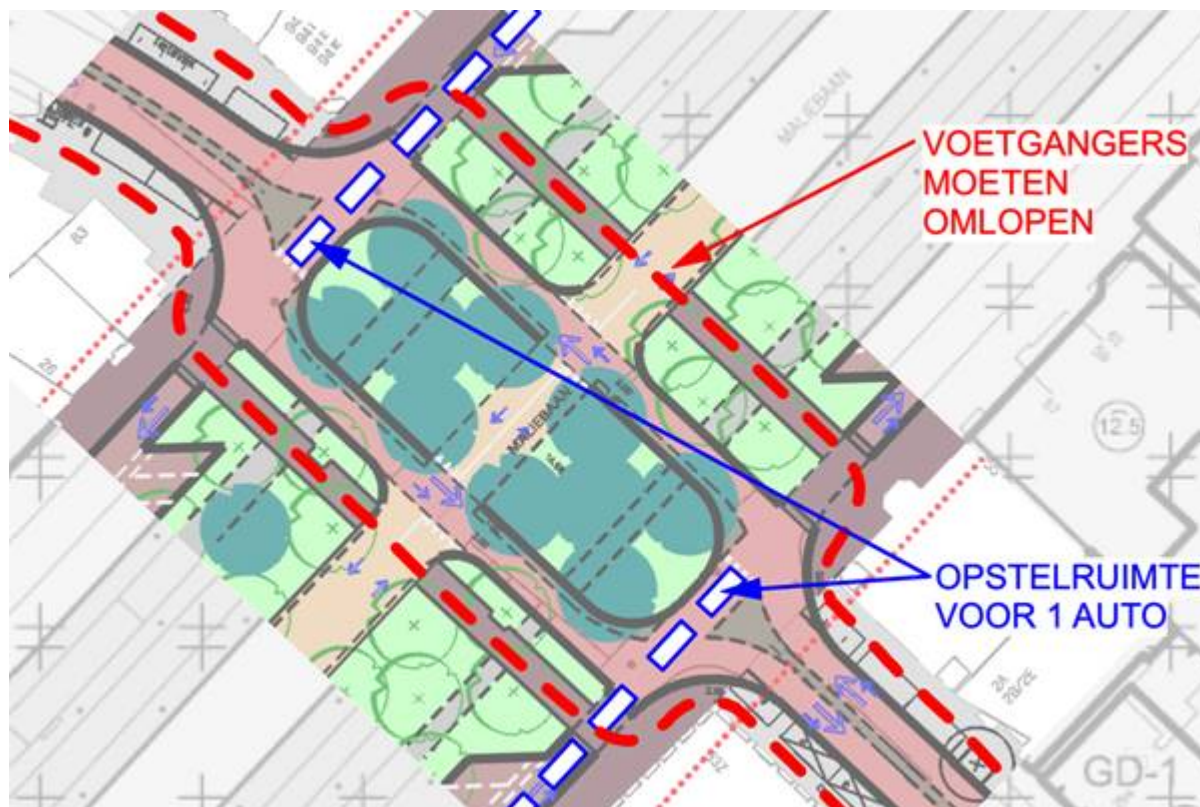
- 1) Versmal het kruispunt en herstel het oorspronkelijke bomenraster bij de Nachtegaal/Reigerstraat**
- 2) Beëindig de Maliebaan op een manier die respect heeft voor de historie van de Maliebaan.**

Met vriendelijke groet,

Bres in het bestaande bomenraster bij kruispunt Nachtegaal/Reigerstraat:



Kruispunt in het IPvE. Als een tweede auto zich probeert op te stellen op het eiland blokkeert die het oost-west verkeer:



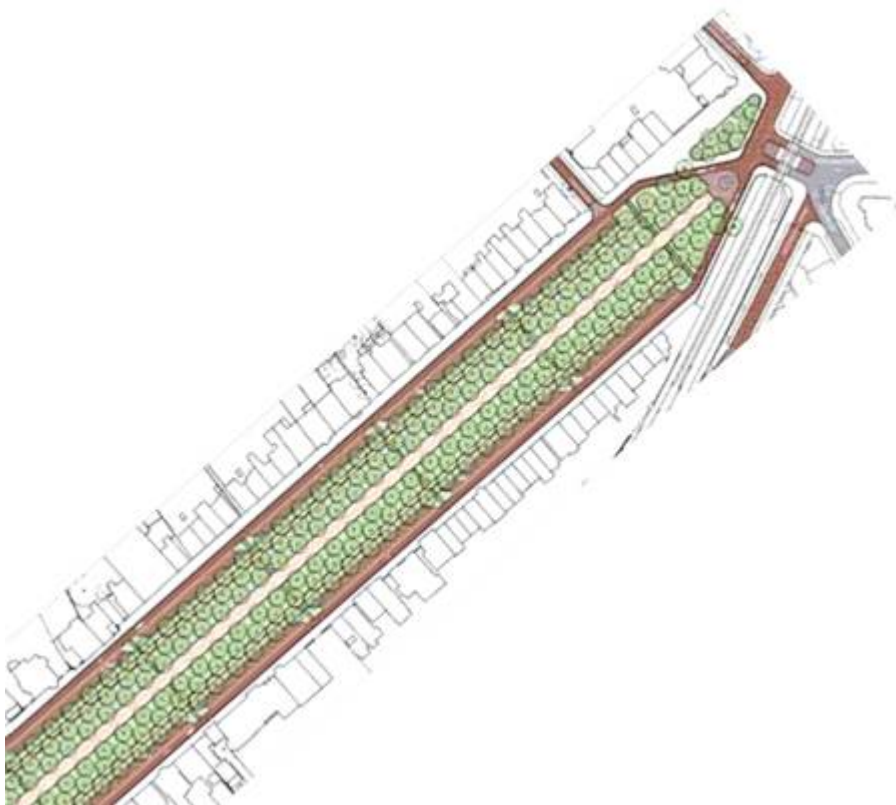
Kruispunt met 5 m breed eiland: oost-west (fiets)verkeer vloeit beter en bomenraster is 100% hersteld. Voetgangers hoeven niet meer om te lopen:



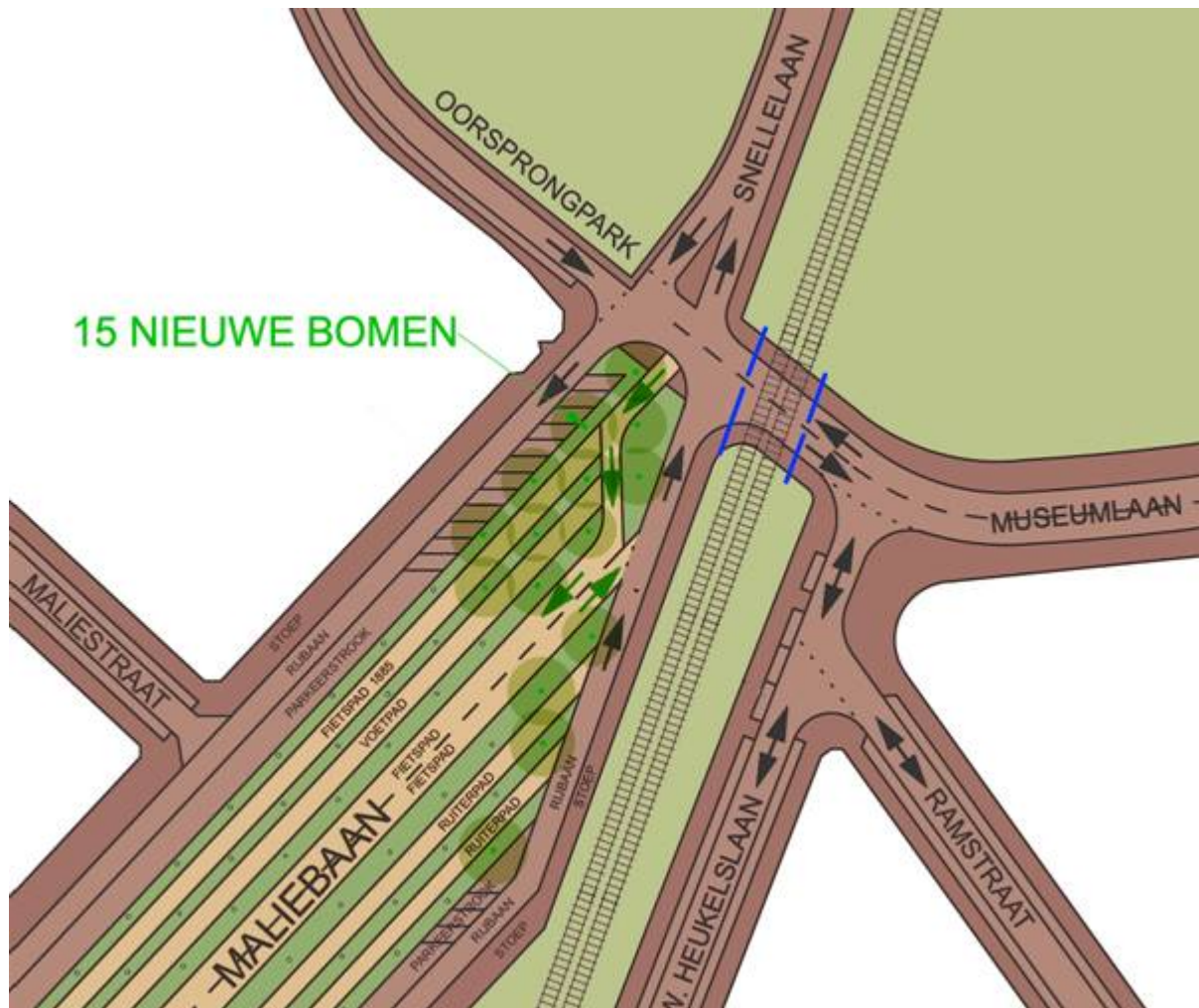
Detail van kaart uit 1695. Aan de noordoost zijde loopt het bomenraster door tot de Oude Vecht (ongeveer waar nu de spoorlijn ligt). Aan de zuidwest zijde loopt de Maliebaan door tot ca. 40 m ten zuidwesten van het Maliehuis (ongeveer tegenover Maliebaan 7), en de bomenrijen lopen door tot aan de Singel:



Voorstel gemeente aansluiting Snellenlaan:



Idee voor aansluiting bij Snellenlaan. De Maliebaan wordt aan de noordzijde 48 m verlengd en teruggebracht tot haar oorspronkelijke lengte, met 15 nieuwe bomen in het bomenraster:



Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,

Vandaag ook nog een “licht” stukje over elektrische laadpalen langs de Maliebaan.(7)

Utrecht wil een voortrekker zijn op het gebied van elektrisch vervoer. Maar vanwege het beschermd stadsgezicht is er besloten **geen nieuwe laadpalen** langs de Maliebaan te plaatsen. Nul. (NB: er staan nu 2 laadpalen op Maliebaan Noord en 3 laadpalen op Maliebaan zuid).

Al jaren geleden heb ik een aanvraag voor een paal ingediend halverwege Maliebaan noord, en veel correspondentie hierover gevoerd, maar de ambtenaren waren onwrikbaar. Geen nieuwe laadpalen langs de Maliebaan (dus over een straat lengte van 1,5 km!).

Uit stukken begrijp ik dat de gemeente ernaar streeft om ter zijner tijd 4% van de parkeerplaatsen in Utrecht te voorzien van een laadpaal. Dat lijkt me weinig. De verwachting is dat vóór 2030 **alle nieuwe** auto's elektrisch zullen zijn, eenvoudigweg omdat ze dan goedkoper zijn dan benzineauto's, of omdat het van overheidswege wordt opgelegd.

Volgens bijgesloten studie van PWC is in 2030 **20% van het Nederlandse wagenpark** elektrisch. Ik denk dat dat pessimistisch is. Het is in ieder geval een stuk lager dan Utrecht's Strategisch Plan

Laadinfrastructuur "Utrecht laadt op voor 2030" van oktober 2018, waar in 2030 ca. **40%** verwacht wordt.

De ontwikkelingen gaan razendsnel. In Noorwegen verwachten ze volgend jaar de laatste benzineauto te verkopen: <https://www.autovisie.nl/nieuws/noorwegen-volgend-jaar-laatste-niet-elektrische-auto/>

Als mensen niet vlak bij hun huis kunnen laden kopen ze waarschijnlijk weer een (tweedehands) benzine/dieselauto, terwijl ze misschien best wel elektrisch zouden willen rijden. En dan duurt het weer zo'n 7 jaar voordat ze overstappen op elektrisch. Het is een beetje een kip en ei probleem. De gemeente zou nu op grote schaal moeten elektrificeren. Daar gaat ook een educatief voorbeeld van uit!

Dat betekent een veel hoger percentage elektrische parkeerplaatsen. Tegen 2040 zullen alle auto's elektrisch zijn en zullen meeste benzinepompen gesloten zijn omdat ze niet meer rendabel zijn (wat weer een versnelling van elektrificatie tot gevolg heeft).

Volgens PWC heb je ongeveer 0,7 laadpunten per parkeerplaats nodig. Voor de Maliebaan betekent dat er op termijn dus $357 \times 0,7 = 250$ laadpunten nodig zijn, oftewel **125 laadpalen** (2 laadpunten per paal).

Het op de schop gaan van de Maliebaan lijkt me het uitgelezen moment om alvast de (lege) leidingen te leggen om dit op termijn mogelijk te maken. En de komende 8 jaar zouden tenminste 20%-40% van de palen geïnstalleerd moeten worden, oftewel 25-50 laadpalen. Dat is 3-6 nieuwe palen per jaar, nog te overzien. Tussen 2030 en 2040 moeten dan de overige 60%-80% gerealiseerd worden, dat zijn 7-10 palen per jaar.

Mijn oproep aan de commissie is om een **amendement voor te stellen waarin de Maliebaan wél laadpalen krijgt (ondanks Beschermd Stadsgezicht) en dat het projectteam de infrastructuur voor ca. 125 laadpalen opneemt in de plannen.**

Met vriendelijke groet,

PS - Ik zou een garage op eigen terrein kunnen maken om een elektrische auto te laden, maar de regels over beschermd stadsgezicht verbieden dit. Kortom, aan alle kanten wordt onze wens voor een elektrische auto door gemeentelijke regels belemmerd.

Dat een laadpunt niet lelijk hoeft te zijn toont dit Engelse laadpunt dat aan een lantaarnpaal vastzit:



Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,

Vandaag over budget.(8)

Ooit is dit project begonnen **omdat de stoplichten op het kruispunt aan vervanging toe waren**. Iemand bij de gemeente heeft toen bedacht: laten we dat geld, **een paar ton**, gebruiken om het kruispunt anders in te richten en het stoplicht te verwijderen. Een goed idee!

Maar zoals zo vaak is het project een eigen leven gaan leiden. Er werd steeds meer bij gehaald ("scope creep" zoals Engelsen dat zo mooi noemen). Van een simpel kruispunt werd het een ovonde. De Herenroute moest aangesloten. Toen ontstond het idee om de fietsers op de middenbaan te zetten en werd het pas echt duur. Want om overlast van het extra verkeer op de ventwegen binnen de norm te houden moet het klinker wegdek superglad zijn (liefst asfalt maar dat past niet in het beschermd stadsgezicht) wat extra duur is (en wat weer in strijd is met de behoefte om verkeer te remmen). En als je de ventwegen aanpakt dan komen er allerlei normen kijken (stoepen moeten versmald), en er moeten dwarsverbindingen gelegd worden, en de aansluiting bij de Snellenlaan moet heringericht, en de paden moeten worden aangepakt, en... etc.

Het budget staat nu op 5 miljoen, maar daar zit de nieuwe aansluiting bij de Snellenlaan nog niet bij (ik schat zo'n €1,4 mio), noch de inrichting van het nieuwe park (ik schat zo'n €600K), noch de gebruikelijke kostenoverschrijdingen van dergelijke projecten (20%), noch de gierende bouwinflatie (8%). **Tegen de tijd dat dit project af is heeft het 9 miljoen gekost.** Elk van de 10 wijken in Utrecht, dus bijvoorbeeld ook Overvecht, draagt bijna 1 miljoen bij aan een verkeersproject waar bijna niemand in Utrecht Oost op zit te wachten. Ik weet, daar zit ook geld bij voor een nieuwe riolering, maar dat is maar een klein deel van het totaal.

Toen de raad in 2019 hierover besloot dachten we dat het project ca. €1,7 miljoen ging kosten. Dat was al een aderlating vergeleken met het oorspronkelijke idee van een paar ton. Inmiddels zitten we nog eens 5x zo hoog! En waarvoor?

Het is en blijft een feit dat er betrekkelijk weinig mensen over de Maliebaan fietsen. Meeste fietsers zijn mensen die daar iets te zoeken hebben, werkenden, bewoners, scholieren, enz. Van de 3400 fietsers die in 2025 door de gemeente op Maliebaan noord verwacht worden schat ik dat 2000 fietsers bestemmingsverkeer zijn, die fietsen eigenlijk liever over de ventwegen, direct naar hun bestemming, en ca. 1400 doorgaande fietsers.

De prognose voor fietsers op Maliebaan zuid is veel hoger, maar inmiddels is duidelijk dat de Herenroute feitelijk **niet** via Maliebaan zuid gaat, maar de facto via de Parkstraat: het is iets korter, het is makkelijker afslaan (in beide richtingen), en je hoeft dan niet over de (onaangename) Maliesingel te fietsen. Kortom, op Maliebaan zuid zal mogelijk zelfs minder fietsverkeer zijn dan op Maliebaan noord: het is half zo lang (250 m ipv 500 m) en dus half zoveel bestemmingsverkeer, en vermoedelijk ongeveer hetzelfde doorgaand verkeer als Maliebaan noord, ca. 1400 fietsers per etmaal.

Ja, maar dit is ook een vergroeningsproject hoor ik u zeggen. Van echte vergroening is echter geen sprake want het asfalt op de middenbaan blijft liggen. Twee van de onverharde wandelpaden worden verwijderd (slecht voor de bijzondere paddenstoelen die erlangs staan en wiens mycelia er onderdoor groeien), en de derde wordt mogelijk verhard, terwijl die onverharde wandelpaden juist zo fijn zijn en de verblijfskwaliteit eerder verhogen.

Dus €9 miljoen om 1400 fietsen 500 m + 250 m door een “park” te laten fietsen (= 90 seconden + 45 seconden rijtijd). Terwijl honderden bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties overdag en 's nachts veel overlast krijgen van doorgaand (vracht)verkeer dat niets op de ventwegen te zoeken heeft, en wij tijdens de spits ook eindeloos moeten wachten om het kruispunt over te steken.

Er zijn zoveel andere buurten die schreeuwen om verbetering waar geen budget voor is, gebruik het geld waar je een verschil kunt maken. Toen het budget nog €1,7 miljoen was vond ik het al veel geld, maar €9 miljoen is buiten proportie voor wat het oplevert. **Ik vind dat de gemeenteraad dit project eigenlijk niet met goed fatsoen kan goedkeuren.**

Met vriendelijke groet,

Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,

Utrecht zijn we samen, **maar maken we de stad ook samen? Dat is het idee van “inspraak”, een moeilijk te definiëren begrip...(9)**

De afgelopen jaren heb ik mij als architect, ingenieur, bewoner van Utrecht en van de Maliebaan enorm verdiept in de plannen voor de herinrichting. Ik heb er naar schatting meer dan 2000 uur in zitten (naast veel conversaties bij het avondeten, tijdens wandelingen, en met burens, familie en vrienden) en ik vermoed dat ik, na het gemeentelijk projectteam, het meeste over het project weet!

In de loop van het project heb ik veel analyses gemaakt die ik met het projectteam gedeeld heb, en waarvan sommigen van u al eens wat gelezen hebben. Zo had ik nog voordat de simulaties gedraaid werden gemeten hoeveel “gaten” er in de oost-west fietsersstroom zaten, hoe groot die gaten waren, en hoeveel dwarsverkeer daar doorheen kon. Ik had toen uitgerekend dat een VRI-vrij kruispunt kansloos was zonder een eiland van 5 m breedte (toch is er een simulatie gedraaid met een eiland

van 3 m breedte), en dat het kruispunt vast zou lopen. Er zijn eenvoudigweg te weinig gaten in de oost-west verkeersstroom om de noord-zuid stroom te verwerken tijdens de spits.

Even wat geschiedenis:

Toen projectmanager **Jan den Boer** de opdracht kreeg om het kruispunt opnieuw in te richten stelde hij een **klankbordgroep** samen met belanghebbenden: winkeliers, bedrijven, bewoners, de Fietzersbond, Sport Utrecht en het Spoorwegmuseum. Een goed begin! Daar is toen afgesproken dat het verkeer over de ventwegen niet of nauwelijks omhoog zou gaan en het aantal parkeerplaatsen hetzelfde zou blijven. Toen Jan het plan voor een langgerekte rotonde voorstelde (de ovonde) was de klankbordgroep nagenoeg unaniem tegen. Historisch fout en gevaarlijk voor fietsers.

Het ovonde plan leidde ertoe dat een klein clubje bewoners het idee van een Maliebaan Promenade opperde, waarbij de baan in ere werd hersteld en de verbinding tussen de Nachtegaalstraat en de Reigerstraat werd verbroken zodat de baan onbelemmerd doorliep. Met geld van de gemeente heeft initiatiefgroep Maliebaan Promenade een landschapsarchitect ingehuurd die een mooi (maar onwerkbaar) plan maakte voor een park.

Daarnaast ontwikkelde Jan ook een aantal andere ideeën. Jan heeft diverse plannen verkeerstechnisch door laten rekenen. Een van de ideeën, het sluiten van de middenbaan leidde tot grote verkeerstoename op de ventwegen. Jan's conclusie was dat het onmogelijk zou zijn om de middenbaan te sluiten en de belofte aan de buurt te houden. Jan was tenminste eerlijk, waarvoor onze dank.

Uiteindelijk zijn er door de wethouder 4 opties aan de raad gepresenteerd: 1) de huidige situatie **met** stoplichten; 2) de ovonde; 3) Maliebaan Promenade (dus geen verbinding meer tussen Nachtegaal- en Reigerstraat); en 4) Maliebaan Promenade light (= T-kruising met park op Maliebaan zuid). Vreemd genoeg zat de optie van bestaand kruispunt **zonder** stoplichten er niet bij.

De klankbordgroep was nagenoeg unaniem voor Optie 1. Daar nam de gemeente geen genoegen mee en er werd een online enquête gehouden waar **alle** Utrechters op mochten stemmen. De informatieverstrekking was m.i. gekleurd richting opties 2 en 4 (optie 3 kon je niet op stemmen), maar er kwam geen duidelijke winnaar uit de bus.

Toen werd er een nieuwe projectmanager op het project gezet, **Marieke Fleer**. Marieke heeft **Variant 3+** bedacht, met enorme verkeerstoename op de ventwegen. Deze variant is geheel **zonder** input van de klankbordgroep tot stand gekomen. Wat was er met de belofte van geen verkeerstoename op de ventwegen gebeurd? Dat was een "inspanningsverplichting" geen "resultaatsverplichting" was het antwoord. De BBMO was woest.

De buurt heeft toen **Plan B** ontwikkeld, waarbij de middenbaan een fietsstraat zou worden, vergelijkbaar met de heringerichte Nachtegaal/Reigerstraat, en met een kruispunt zonder stoplichten, als dat kon. Nagenoeg alle huishoudens en bedrijven langs de Maliebaan hebben de petitie voor Plan B getekend, en nog eens bijna 3000 andere mensen uit voornamelijk Utrecht oost, mensen die wonen of werken in het ontsluitingsgebied van de Maliebaan (een driehoekig gebied dat via de Maliebaan de stad verlaat of inrijdt).

De raad heeft toen gevraagd Plan B nader te onderzoeken (dank!), en Bureau Goudappel heeft Variant 3+ en Plan B naast elkaar gelegd. De conclusie was dat het kruispunt van Plan B beter zou werken, maar dat er te weinig fietsers op Maliebaan noord zaten om het autoverkeer te remmen. Dat

je met drempels kunt afremmen werd weggewuifd, en er werden m.i. dubieuze rekenmethodes gebruikt om aan te tonen dat Plan B niet veilig zou zijn voor fietsers.

Toen de raad in december 2019 besloot om met Variant 3+ door te gaan was haar nadrukkelijke opdracht **om de buurt bij de verdere planontwikkeling te betrekken**. Maar Marieke Fleeer heeft nooit meer de klankbordgroep bij elkaar geroepen, ondanks herhaaldelijk verzoek van met name de BBMO.

Sindsdien zijn Marieke en haar team voortvarend doorgegaan met de uitwerking van het plan. Er zijn een aantal informatieavonden gehouden, maar van echte inspraak kun je niet spreken. Van de tientallen suggesties die anderen en ik gedaan hebben is er nagenoeg niets overgenomen. Als het zo uitkwam werden normen aangehaald, als het niet uitkwam werden ze weggewuifd. Marieke zal het wel anders zien, maar van waaruit wij staan lijkt het erop dat de gemeente een duidelijk beeld voor ogen heeft en dat gaat uitvoeren, wat men er ook van zegt.

Maar ook Marieke kan geen ijzer met handen breken. Het kruispunt werkt niet, en gaat niet werken. Dit wisten we al een jaar geleden toen ik de “gaten” studie aan het team gaf. Dit had nog veel eerder bestudeerd moeten worden, nog voordat de raad besloot om over Variant 3+ te stemmen, zoals de buurt gevraagd had.

Er ligt nu een duur plan dat zonder een klankbordgroep tot stand is gekomen, waar het gros van de buurt niet achter staat, en dat niet werkt. Meeste mensen zijn het proces en de gemeente helemaal moe. Wij worden weggezet als NIMBY's terwijl wij getoond hebben heel flexibel te zijn. Het is juist de gemeente die dogmatisch is, want wat er ook uit de studies komt, en wat er ook uit de buurt komt, het plan van de wethouder wordt doorgedrukt.

De mensen uit de buurt kennen hun buurt als geen ander. Wij lopen, fietsen, rijden hier dagelijks, wij zien wat er gebeurt, wij weten wat werkt en wat niet. **Het idee van inspraak is dat je juist deze kennis aanboort om tot betere plannen te komen.** Een plan dat samen bedacht wordt is dan misschien een compromis, maar wel een met draagvlak.

Morgen de laatste aflevering van mijn feuilleton! Over een integrale aanpak.

Met vriendelijke groet,

Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,

Dit is de laatste aflevering van mijn feuilleton! :) **Integrale aanpak (10)**

Het mooie van de Maliebaan is dat die veel verkeer kan verwerken zonder dat de bedrijven, bewoners en maatschappelijke organisaties erlangs daar veel last van hebben, omdat de middenbaan betrekkelijk ver van de gebouwen af ligt. Hoewel de Maliebaan officieel geen “inprikkers” is, is hij dat feitelijk wel vanwege de 5e afslag op de Berekuil.

De gemeente hoopt dat het sluiten van de middenbaan tot “verdamping” van 2400-2500 voertuigen per dag gaat leiden, vanwege de verkeersremmende werking van de smallere ventwegen.

De werkelijkheid is dat dat verkeer niet verdwijnt, maar over andere straten gaat lopen, straten waar bewoners en bedrijven er wel last van hebben. Zoals de Reigerstraat, de Oudwijkdwarsstraat, het

Wilhelminapark, de Prinsessenlaan en de Adriaan van Ostadelaan. Die hebben niet de extra breedte van de Maliebaan. Dus niet alleen hebben de bedrijven, bewoners en maatschappelijke organisaties langs de Maliebaan veel last van de herinrichting, maar ook veel mensen eromheen.

Is er dan geen oplossing die voor iedereen zou werken? Een compromis waar iedereen mee leven kan?

Het antwoord is ja, en ik denk dat als de gemeente echt met de buurt gewerkt had, we hier samen op uit waren gekomen.

Ik heb getwijfeld of ik dit plan met u zou delen. "Not invented here" is meestal garantie dat een idee geen doorgang vindt. Toch wilde ik u laten zien dat er een oplossing is die 85% van de doelstellingen haalt voor 15% van het budget.

Ik neem u mee in de logica van deze oplossing, die haar inspiratie vindt in een vraag van landschapsarchitect Adriaan Geuze van bureau West 8 (ingehuurd door de gemeente) tijdens zijn presentatie over Variant 3+: moeten fietsers per se over de middenbaan, kunnen die niet net zo goed over een van de andere paden?

Belangrijkste knelpunten:

- kruispunt werkt niet naar behoren zonder stoplichten als er t.z.t. ca. 30.000 oost-west fietsers zijn
- 300% (vracht)auto's op de ventwegen levert veel overlast voor bedrijven, bewoners en maatschappelijke organisaties erlangs (over een lengte van 750 m, dat is de afstand tussen TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg!)
- mensen (en kinderen) die hun bestemming op de Maliebaan hebben kunnen straks niet meer veilig over de ventweg fietsen
- tien dwarsverbindingen tasten het historisch karakter van de Maliebaan aan
- verlies van parkeerplaatsen
- verschrikkelijk duur

Er is een oplossing die fietsers een route door het groen geeft, die een kruispunt mogelijk maakt zonder stoplichten, die geen extra overlast op de ventwegen geeft, waarbij bestemmingsverkeer over de ventwegen kan fietsen, die historisch past, en die veel en veel goedkoper is. Voor ieder wat wils! Hier het idee:

De middenbaan blijft open voor doorgaand verkeer, maar de snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur met drempels. Die zijn ver genoeg van de gebouwen dat ze geen trillingsoverlast geven. Bij het kruispunt kunnen de "gaten" in de oost-west (fietsers)stroom dan 4x benut worden in plaats van 2x, en wordt een kruispunt zonder stoplichten mogelijk.

Het oudste fietspad van Nederland wordt in ere hersteld. Vanwege de norm mag dit blijkbaar alleen een eenrichtingsfietspad zijn, dus symmetrisch aan de overkant komt ook een fietspad. Eén gaat naar het zuiden en de andere naar het noorden. Fietsend bestemmingsverkeer rijdt nog steeds over de ventwegen, fietsend doorgaand verkeer rijdt door het groen. Omdat doorgaande fietsers niet op de Maliebaan hoeven te zijn, zijn de nieuwe dwarsdoorsteken niet meer nodig. De bestaande smalle doorsteekjes kunnen blijven. De onverharde wandelpaden zou ik houden.

De aansluiting bij de Snellenlaan kan blijven zoals die nu is (mag op termijn mooier worden). De ventwegen hoeven helemaal niet aangepakt te worden, die blijven zoals nu. De stoepen hoeven niet versmald, het parkeren hoeft niet aangepakt, het hobbelige wegdek op de ventwegen blijft auto's

remmen. Het kruispunt kan uitgevoerd worden met een breed of smal eiland (dat laatste heeft mijn voorkeur), maar het functioneert beter en is daardoor veiliger.

Kortom, het is heel simpel geworden. De enige ingrepen zijn de herinrichting van het kruispunt zonder stoplichten en met extra groen en bomen, een paar verkeersdrempels op de middenbaan en een nieuw fietspad door aan de oostzijde. Kosten: nog geen miljoen. Géén jaren met opengebroken straten, nee, in twee maanden is de klus geklaard en is het kruispunt VRI-vrij geworden. Kan nog vóór de zomer gebeuren. En de Fietzersbond heeft haar fietspaden door het groen gekregen. Je zou dit Variant 1+ kunnen noemen.

Voor zo'n plan zou veel draagvlak zijn op de Maliebaan en de straten eromheen. Van de 3000 mensen die in 2019 de petitie tekenden.

U wacht een lastig besluit. U kunt kiezen om op termijn €9 miljoen uit te geven aan Variant 3+, een oplossing die slecht werkt en veel overlast geeft en die meeste mensen in de buurt niet willen, of een oplossing die ook op de lange termijn goed functioneert voor een fractie van de kosten. Als ingenieur (en belastingbetalende burger) blijf ik optimistisch dat rationele argumenten het uiteindelijk winnen.

Met vriendelijke groet,

Beste lid van de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte,

Goed leiderschap is koers durven te veranderen op basis van nieuwe gegevens.

Goed leiderschap is luisteren naar de wetenschap.

Goed leiderschap is je niet achter dogma's verschuilen.

Hartelijk dank voor het organiseren van de RIB gisteravond 11.

Wat mij verbaasde, en enigszins radeloos maakt, is dat raadsleden wetenschappelijk onderbouwde gegevens weg wuiven als die niet uitkomen. Dat deed de fietsersbond ook, die zei: ach, het zal allemaal wel meevallen.

Feit: de simulatie gaat ervan uit dat er van de 2200 motorvoertuigen op de zuidelijke middenbaan na de herinrichting maar 300 overblijven en er 1900 verdwijnen. Zes van de zeven auto's "verdampen". Dat is een aanname die de toets der werkelijkheid niet doorstaat.

Feit: Zelfs met die 86% verdamping zijn wachttijden voor kruisend verkeer langer dan 5 minuten, en dat is onacceptabel lang.

Twee jaar geleden besloot de coalitie om op goed geluk de weg van Variant 3+ in te slaan. Verstandig zou zijn geweest om de verkeerssimulatie te doen vóórdat u stemde, zoals de buurt u vroeg. Nu, twee jaar en een aantal tonnen later, ligt er een uitgewerkt plan voor u dat niet blijkt te werken.

Toch zei D66 gisteren: wij gaan geen U-bocht maken. Zo'n uitspraak past helemaal niet bij jullie. Als de partij van de verstandige besluiten (een partij die ik lang gesteund heb, maar nu helaas haar principes verloochent) is het onbegrijpelijk dat jullie, ondanks nieuwe gegevens, toch dezelfde koers

blijven varen. En dat jullie, als de partij van inspraak en het referendum, een petitie getekend door drie duizend mensen naast zich neer legt, alsook de recente brief getekend door alle organisaties rond de Maliebaan waaruit blijkt dat er helemaal geen steun is voor Variant 3+.

De fietsersbond zei pedant: iedereen moet een beetje pijn leiden, maar ik zie niet waar zij pijn leiden in Variant 3+.

In mijn voorstel voor Variant 1+ doet iedereen een beetje water bij de wijn. De fietsersbond krijgt dan wel niet de middenbaan, maar wel twee fietspaden door het groen, en de buurt zit straks met een kruispunt dat niet geweldig functioneert, maar wel beter dan in Variant 3+ (omdat elk "gat" in de oost-west stroom 4x benut kan worden ipv 2x). De grote winnaars zijn de omringende straten, die geen extra verkeer door hun buurt krijgen omdat de Maliebaan een verkeersinfarct geworden is.

Ik roep de coalitiepartijen op om, op basis van voortschrijdend inzicht, hun koers te wijzigen en zich niet laten verleiden tot dogmatisch denken. De werkelijkheid is altijd weerbarstig.