

Herinrichting Maliebaan: kiezen uit vier varianten



Uitgave

Projectmanagementbureau
Interne Bedrijven
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl

in opdracht van

Gemeenteraad Utrecht
Ambtelijk opdrachtgever
Annelies den Braber
Programmamanager Fiets

internet

www.utrecht.nl

rapportage

Jan den Boer, Werner de Feijter, Dirk Jan Hoekstra, Bettina van Santen,
Richard Spijkerman, Nely van der Meer, Ine Esselink, Dominic Meesters,
Sander van Weperen, Bouke Bruseker.
Netwerkanalyse verkeer: Goudappel Coffeng. Rico Andriesse, Lennert
Bonnier.

informatie

Projectleiding
Jan den Boer
j.den.boer@utrecht.nl
06-24694704
2

Inhoudsopgave

Inhoud

1	Maliebaan: doel, ambitie en participatieproces	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Waarom pakken we de Maliebaan aan?	5
1.3	Context: ontwikkeling van stad en regio.....	6
1.4	Geschiedenis van de Maliebaan	8
1.6	Verkeersstudies	10
1.7	Participatieproces	11
2	De varianten voor de herinrichting Maliebaan.....	13
2.1	Inleiding	13
2.2	Uitwerking van de vier varianten	16
	Bijlage 1:	31
	Participatieproces	31

1 Maliebaan: doel, ambitie en participatieproces

1.1 Inleiding

In 2014 heeft de gemeente een onderzoek gestart naar de herinrichting van de Maliebaan. Een belangrijk discussiepunt is de herinrichting van de kruising met de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat.

De afgelopen drie jaar zijn hierbij verschillende vormen van participatie ingezet, soms op initiatief van de gemeente, soms op initiatief van betrokkenen. Regelmatig is overleg gevoerd met een klankbordgroep, waarin zowel bewoners als ondernemers (inclusief het Spoorwegmuseum) vertegenwoordigd zijn. Daarnaast zijn diverse andere bijeenkomsten voor betrokkenen georganiseerd. (Zie ook paragraaf 1.7 en bijlage 1).

Het onderzoek en overleg heeft begin 2016 geleid tot het plan voor een ovonde, een langgerekte rotonde.

Na een informatieavond over deze ovonde op 15 februari 2016 kwam een initiatiefgroep met een plan voor de Maliebaan Promenade: de middenbaan van de Maliebaan volledig afsluiten voor autoverkeer, inclusief de kruising met de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat en de ventwegen afsluiten voor doorgaand verkeer.

De principes voor de ovonde zijn op verzoek van de raad door ambtenaren gepresenteerd op een Raadsinformatieavond op 7 april 2016. De Initiatiefgroep Maliebaan Promenade heeft op deze avond hun beeld gepresenteerd.

Dit was voor de raad aanleiding om tijdens de raadscommissie van 2 juni 2016 te vragen om een uitwerking van 4 varianten:

- de huidige situatie met VRI
- de ovonde

–in een samenwerking tussen gemeente en initiatiefgroep: de Maliebaan Promenade en de Maliebaan Promenade light.

Op 29 maart 2017 is de raad door middel van een memo op de hoogte gebracht de stand van zaken rondom de Maliebaan. De vier varianten zijn in deze brief benoemd.

Op 13 februari 2018 is de raad door middel van een memo geïnformeerd over publicatie van de vier varianten op de gemeentelijke website met een reactietermijn van twee weken.

De Maliebaan Promenade varianten zijn uitgewerkt en er zijn diverse verkeersstudies gedaan.

Een deel van de initiatiefgroep heeft in voorjaar en zomer 2017 samen met de gemeente een ontwerp gemaakt voor een T-splitsing met zuidelijke promenade. Daarin wordt alleen de zuidelijke hoofdrijbaan een wandelpromenade. Er ontstaat dan op de kruising een eenvoudige T-splitsing waardoor de verkeerslichten niet meer nodig zijn.

Het eerste voorstel voor een complete Maliebaan Promenade bleek niet haalbaar. Een ander deel van de initiatiefgroep heeft in november 2017 een aangepast voorstel ingediend voor een complete Maliebaan Promenade. In deze variant wordt zowel de zuidelijke als de noordelijke hoofdrijbaan van de Maliebaan een wandelpromenade. De situatie op de kruising met de Nachtegaalstraat en Burgemeester de Reigerstraat wordt aangepast en is dan zonder verkeerslichten. Dit voorstel is door de gemeente verder uitgewerkt als ontwerp en doorgerekend.

1.2 Waarom pakken we de Maliebaan aan?

Doelstelling:

Een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte waar cultuurhistorie en mobiliteit in samenhang zijn.

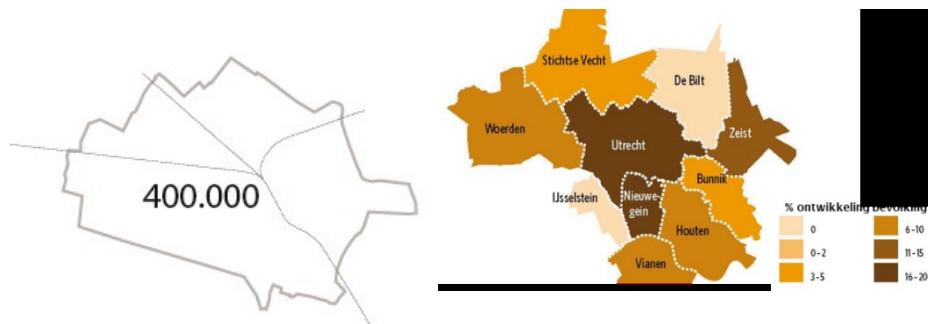
Door:

1. Het verbeteren van de Herenroute voor fietsers, met het accent op aansluitingen:
 - a. Burgemeester Reigerstraat – Maliebaan zuid: het kruispunt
 - b. Maliesingel (fietsroute Singel) – Maliebaan zuid: het Malieblad
 - c. Lepelenburg – Maliebaan zuid: het Malieblad
2. Het verbeteren/herstellen van (historische) groen- en boomstructuur
3. Het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger
4. Het verhogen van de verblijfskwaliteit
5. Het verminderen van de nadruk op (auto)verkeersfunctie bij de inrichting en verbeteren doorstroming voor de fietsers
6. Het verbeteren van de verkeersveiligheid. (De huidige situatie kent een aantal klachten. De objectieve ongevalsgegevens blijken echter laag).



1.3 Context: ontwikkeling van stad en regio

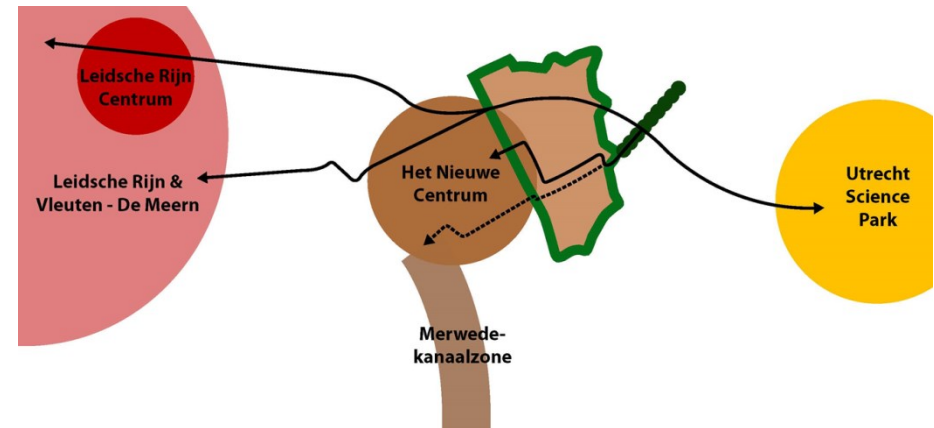
Ontwikkeling van de stad en regio



Utrecht groeit door naar ruim 400.000 inwoners. Ook in de omringende buurgemeenten groeit het aantal inwoners.

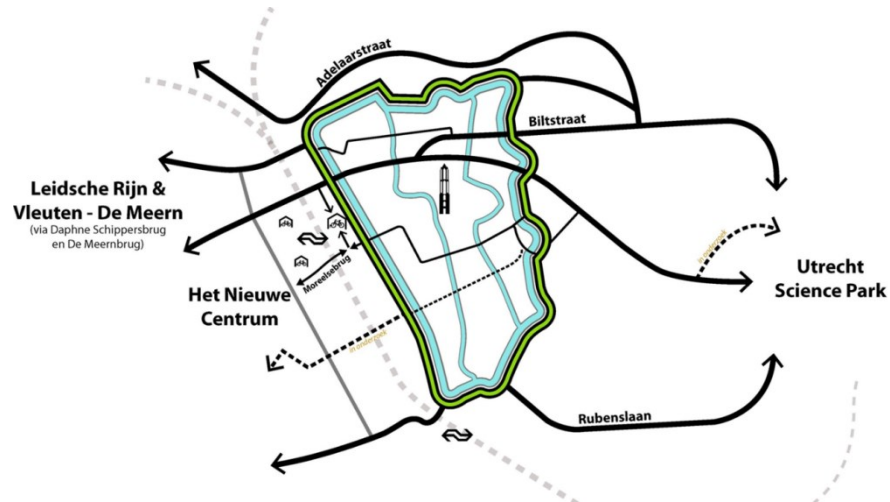
In Utrecht faciliteren we de groei door middel van inbreiding. Voor een aantrekkelijk leefklimaat is groen en openbare ruimte daarin van groot belang als bijdrage aan een gezonde verstedelijking.

Grote ontwikkelingen in de stad



In oost-west richtingen zijn er grote ontwikkelingen in de stad. Tussen de gebieden zal er toenemende mobiliteit zijn, vooral fietsverkeer. De (kruising) Maliebaan is een knooppunt in de routes, waarbij ook de busroutes van belang zijn.

(Alternatieve) fietsroutes oost-west



Om de groeiende fietsmobiliteit in goede banen te leiden en de binnenstad te ontlasten wordt aan alternatieve routes gewerkt. Eén ervan is de Herenroute die via het Lepelenburg/Malieblad uitkomt op de Maliebaan-Burgemeester Reigerstraat.

Het belang van deze route zal toenemen met de eventuele komst van een extra spooronderdoorgang ter hoogte van Hoogh Boulandt (Stationsgebied fase 2) en een fietsverbinding onderdoor knooppunt Rijsweerd (Rijkswaterstaat, planstudie Ring). Beide zijn in onderzoek.

Mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen)



A-gebied: 'schaarse ruimte'

- Voetganger, fietser en verblijf centraal
- Auto te gast en alleen bestemmingsverkeer

B-gebied: 'balans herstellen'

- Meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijf
- Alleen bestemmingsverkeer

De Maliebaan bevindt zich hoofdzakelijk in het A-gebied

1.4 Geschiedenis van de Maliebaan

1636 tot 19^e eeuw: ontspanningslandschap



1636–1850:

- 740 meter lange speel- en recreatiebaan
- 2x 4 bomenrijen
- Halfverharde paden, gras en tuinen

1850–1900:

- Bebouwing aan weerszijden, buitenste paden worden ventwegen
- 2x 3 rijen bomen
- 1^e rijwielpad van Nederland
- Aansluiting op singel ontwerp Zocher (Malieblad)

Vanaf ca. 1920–nu: auto



- Verbreding middenbaan ten gunste van automobilititeit
- Aanleg parkeerplaatsen ten koste van groen
- Minimaliseren verblijfskwaliteit en recreatief gebruik
- Doorsnijding monumentale structuur door dominantie en verbreding van Nachtegaalstraat – Burg. Reigerstraat
- Overmaat asfalt bij kop en staart (Malieblad en Museumlaan)
- Verslechtering groeiomstandigheden bomen

Meer info:

https://erfgoed.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-erfgoed/publicaties/2009-6-_Maliebaanrapport-cultuurhistorische-verkenning-analyse.pdf

1.5 Gemeentelijke ambitie voor de Maliebaan



Bijdrage aan gezonde verstedelijking door:

- Historische structuur en parkfunctie herstellen (enige Maliebaan in zijn soort ter wereld: identiteitsdrager van de stad)
- Samenhang historische structuur en gezonde vorm van mobiliteit (fietser en voetganger centraal, autoluw)
- Bijdrage aan groene en recreatieve verbindingen en verblijf in Binnenstad en Utrecht – Oost (Zocherplantsoen, Lepenburg, Singels, Maliebaan, Hogelanden, Emmalaan, Wilhelminapark en Oosterspoorbaan)
- Groeimogelijkheden bomen optimaliseren (komt ook ten gunste aan luchtkwaliteit en bestrijding hittestress en wateroverlast)

1.6 Verkeersstudies

Voor de plannen van de Maliebaan is de afgelopen jaren een aantal verkeerstudies verricht, waaronder verkeerstellingen, onderzoeken voor de ovonde en onderzoeken naar verkeersgevolgen van de vier varianten. Een van deze studies is de Rapportage Utrecht Oostpoort, met een integrale uitwerking voor het oostelijke gedeelte van Utrecht en een stappenplan voor de langere termijn.

Deze verkeersstudies zijn uitgevoerd door de gemeente, door het bureau Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente en door twee externe deskundigen in opdracht van de initiatiefgroep in samenwerking met de gemeente.

Deze studies zijn uitgewerkt in een netwerkanalyse, welke opgenomen is in hoofdstuk 2 van deze rapportage. Deze netwerkanalyse laat per variant zien wat de effecten van verkeer in het gebied zijn en hoe zich dit verspreidt.

De verkeersstudies leiden tot de volgende conclusies die gelden als uitgangspunt voor de netwerkanalyse:

- het is van belang 30 km/u in te voeren in het gebied;
- eenrichtingscircuits levert geen bijdrage aan een autoluw gebied, dit geldt dus ook voor Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat;
- om de varianten van de initiatiefgroep haalbaar te maken is het nodig aanvullend op de invoering van 30 km–straten een (beperkte) segmentatie door te voeren.

Met deze ingrepen zal het gebied autoluw worden in de lijn van het Mobiliteitsbeleid SRSRSB en een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid in dit deel van de stad.

1.7 Participatieproces

De afgelopen drie jaar zijn verschillende vormen van participatie ingezet, soms op initiatief van de gemeente, soms op initiatief van betrokkenen. Dit betreft onder meer: een informatieavond voor belanghebbenden, een arenaconferentie, een digitale peiling, reacties op varianten via internet, meerdere gesprekken met klankbordgroep en initiatiefgroep. Een overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 1.

De Maliebaan is een van de tien projecten in het project Motie 155/Al doende vernieuwen, de vernieuwing van de participatie.

Inzet van het participatieproces is om in overleg en/of samenwerking met alle betrokkenen en belanghebbenden te komen tot varianten voor de Maliebaan die haalbaar zijn en kunnen rekenen op een breed draagvlak.

Vervolgens om de gemeenteraad te informeren over de verschillende meningen, zodat die tot een juiste keuze kan komen uit de vier varianten. Het participatieproces laat zien dat het een complex vraagstuk betreft. Bij de afweging tussen ruimtelijke kwaliteit en het belang van het (auto)verkeer is het ook niet altijd makkelijk om de tekeningen en de verkeerscijfers te beoordelen op juistheid, relevantie en de gevolgen voor de omgeving. Ook is er een afweging tussen persoonlijke belangen en het belang voor de stad; de keuze voor ruimtelijke kwaliteit kan gevolgen hebben voor het verkeer in de directe omgeving. Verder zijn er vele andere afwegingen, zoals de verblijfsfunctie, de mogelijkheid van evenementen zoals de Ronde van Maliebaan, et cetera.

Ingenomen standpunten worden soms ook weer gewijzigd. In het voorjaar van 2017 is in overleg met de initiatiefgroep besloten om de volledige Maliebaan Promenade niet verder uit te werken omdat deze niet haalbaar leek. In het najaar van 2017 heeft de Initiatiefgroep Maliebaan Promenade twee standpunten ingenomen. Een deel van de initiatiefgroep heeft samen met de gemeente de T-splitsing met zuidelijke promenade ontwikkeld. Een ander deel van de initiatiefgroep heeft in november 2017 twee aangepaste varianten ingediend bij de gemeente voor de volledige Maliebaan

Promenade. Deze zijn door de gemeente uitgewerkt in een ontwerp en doorgerekend.



Beeld Maliebaan Promenade

Belangrijke hoofdlijnen uit het participatieproces:

- We hebben 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.
- Geen toename van verkeer op de parallelwegen van de Maliebaan.
- Bereikbaarheid Spoorwegmuseum

Extra alternatief voorgesteld.

Op 29 september 2017 heeft de heer Caspar Mol in een mail aan gemeente nog een alternatief voorgesteld: omkeren van de rijbeweging op de parallelbanen en verwijderen verkeerslichten bij de parallelbanen, zodat er alleen nog verkeerslichten bij de hoofdrijbaan staan. In een eerder

onderzoek was deze variant al afgewezen, naar aanleiding van vragen van de VVD is op 5 oktober toegezegd dit opnieuw te onderzoeken. De conclusie is echter opnieuw dat het ontbreken van verkeerslichten op de parallel banen tot onoverzichtelijke en daarmee onveilige verkeerssituaties leidt voor verkeer van en naar de parallelbaan. Dit onder meer omdat er onvoldoende opstelruimte aanwezig is waardoor kruisingsvlakken geblokkeerd worden. Verder gaat dit voorstel niet in op de wens om minder automobilititeit op de Maliebaan te krijgen en meer verblijfskwaliteit toe te voegen.

In september 2017 is een digitale peiling gehouden.

De 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 niet meegenomen in de peiling.

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).

De cijfers van de digitale peiling:

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 worden hierna per variant weergegeven.

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 0-variant; 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 (bijv likes op antwoorden) en deelacties van het bericht. In totaal hebben 68 mensen gereageerd met een eigen antwoord.

Op 13 februari 2018 zijn vier varianten op de gemeentelijke website geplaatst met een reactietermijn van twee weken.

Een voorstel voor een aangepaste volledige promenade is in november 2017 bij de gemeente ingediend.

In februari 2018 zijn vervolgens alle vier de varianten op de gemeentelijke website geplaatst en voorgelegd aan de klankbordgroep, met een reactietermijn van twee weken. Een reactienota is opgesteld.

Samenvatting reactienota:

De meeste reacties zijn afwijzend ten opzichte van toename van autoverkeer in de eigen straat of een verminderde bereikbaarheid als gevolg van de Maliebaan Promenade varianten. De eerste voorkeur is voor de ovonde, de tweede voor de nulvariant.

2 De varianten voor de herinrichting Maliebaan

2.1 Inleiding

Er zijn vier varianten uitgewerkt, en voor variant 3 en 4 vervolgens 2 subvarianten.

Daarnaast is de huidige situatie in beeld gebracht, zie de afbeelding op de volgende pagina. (Op de afbeelding zijn de auto's in absolute **aantallen** per etmaal aangegeven).

1. De nulvariant: dit is de huidige situatie met verkeerslichten. We passen deze verkeerssituatie niet aan. Er wordt wel 30 km/u ingevoerd.
2. De ovonde: een langgerekte rotonde, zonder verkeerslichten. De Maliebaan blijft ongewijzigd.
3. Maliebaan Promenade: zowel de zuidelijke als noordelijke hoofdrijbaan van de Maliebaan worden een wandelpromenade. Autoverkeer, busverkeer (en langzaam verkeer) tussen Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is mogelijk. De kruising kan zonder verkeerslichten worden uitgevoerd.
3A. Maliebaan Promenade met afslagverboden voor links en rechtsafslaand verkeer
3B. Maliebaan Promenade met alleen een afslagverbod voor linksafslaand verkeer.
4. T-splitsing met zuidelijke promenade: alleen de zuidelijke hoofdrijbaan van de Maliebaan wordt een wandelpromenade. De zuidelijke parallelwegen worden doodlopend voor autoverkeer. De T-splitsing is zonder verkeerslichten.
4A: T-splitsing met zuidelijke promenade met knip zuidelijke parallelwegen
4B: T-splitsing met zuidelijke promenade met knip zuidelijke parallelwegen en knips Parkstraat, Schoolstraat.

De verschillende varianten zijn beoordeeld op hun bijdrage aan de doelstelling zoals beschreven in paragraaf 1.2 namelijk:

- Het verbeteren van de doorstroming fiets op de hoofdas Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat en verbeteren van de Herenroute voor fietsers
- Het verbeteren/herstellen van (historische) groen- en boomstructuur
- Het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger
- Het verhogen van de verblijfskwaliteit
- Het verminderen van de nadruk op (auto)verkeersfunctie bij de inrichting
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid. (De huidige situatie kent een aantal klachten. De objectieve ongevalsgegevens blijken echter laag)

Participatieproces

De varianten zijn besproken met betrokkenen en belanghebbenden waarbij opmerkingen en wensen zoveel mogelijk verwerkt zijn. Een overzicht van het participatieproces is beschreven in paragraaf 1.7 en de bijbehorende bijlage 1. De conclusies worden per variant weergegeven.

Technische en ruimtelijke haalbaarheid

De varianten zijn uitgewerkt in technische tekeningen om de haalbaarheid te toetsen. Deze technische tekeningen zijn uitgewerkt in schematische tekeningen die overzichtelijk en begrijpelijk zijn. Tenslotte is een netwerkanalyse gedaan, waarin zichtbaar wordt wat de gevolgen voor het verkeer in de omgeving zijn.

Kwaliteitsverbetering parallelbanen voor de fiets

Voor alle varianten geldt dat de huidige klinkers op de parallelwegen een matige kwaliteit bieden voor de fietsers. Daarom is ook de mogelijkheid opgenomen om de klinkers te vernieuwen.

Evenementen

Bij alle varianten is getoetst of de verschillende evenementen door kunnen gaan. Dat is bij alle varianten mogelijk.

Financiële haalbaarheid

De financiële haalbaarheid is verwerkt in de geheime bijlage.

Samenvatting financiële haalbaarheid:

De huidige situatie vraagt een behoorlijke investering in een nieuwe verkeerslichteninstallatie (de huidige VRI is technisch afgeschreven), dus 'niets doen' kost ook geld. Het past wel binnen het budget.

De ovonde is een dure oplossing omdat asfalt in de bestaande situatie gesloopt moet worden en nieuw aangelegd moet worden. Deze variant heeft een financieel tekort.

De Maliebaan Promenade heeft een financieel tekort. Om de gewenste snelheidsremmende maatregelen langs de parallelwegen aan te leggen geen geld beschikbaar.

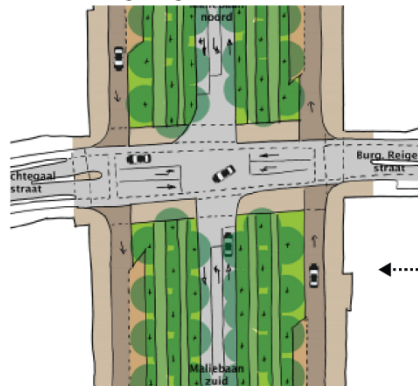
De T-splitsing met zuidelijke promenade is financieel haalbaar, waarbij ook geld beschikbaar is voor kwaliteitsverbetering op de parallelwegen met fietsvriendelijke klinkers.

Maliebaan Utrecht

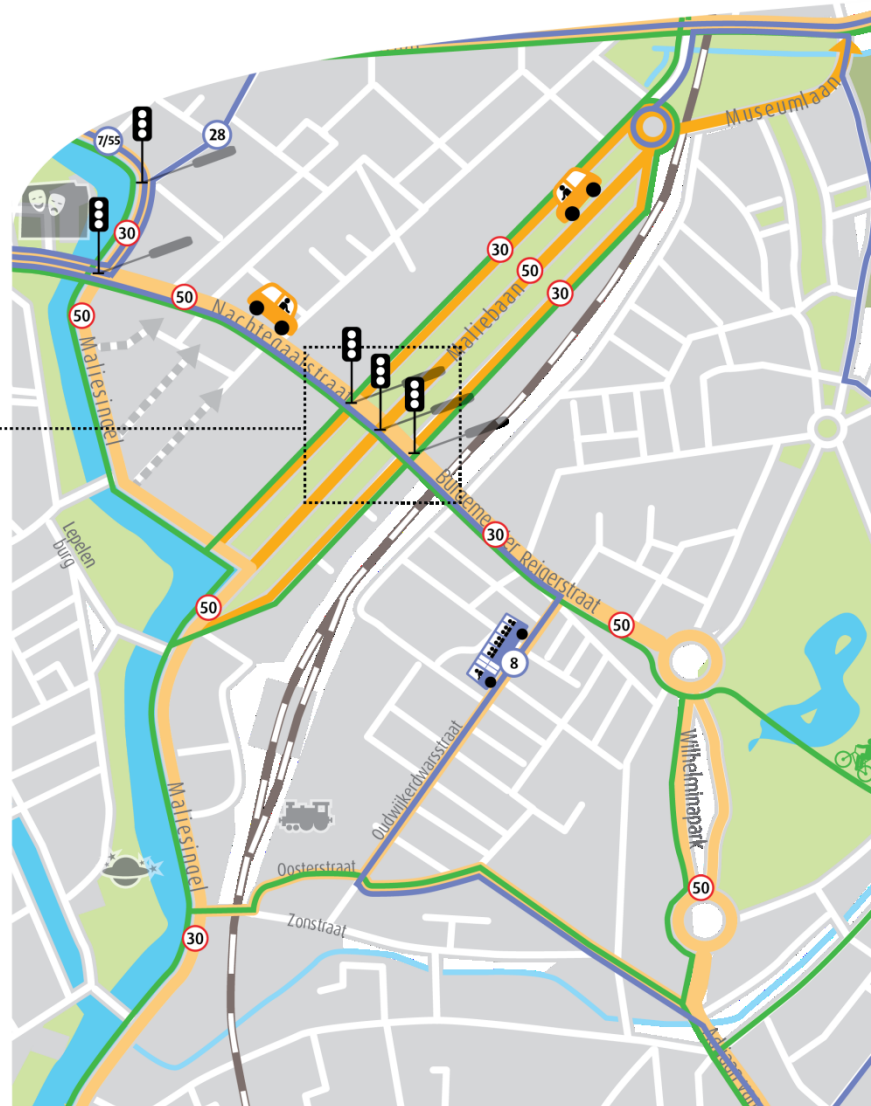
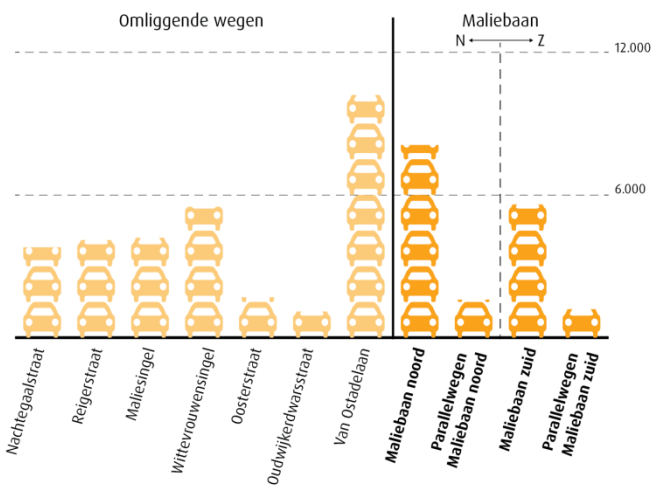
Huidige situatie

Op basis van recente tellingen

Situatie Maliebaan - Burg. Reigerstraat



Intensiteiten per etmaal



2.2 Uitwerking van de vier varianten

Variant 1: Nulvariant

Dit is de huidige situatie mét verkeerslichten. (Op de afbeelding zijn de auto's in absolute **aantallen** per etmaal aangegeven).

De netwerkanalyse (zie afbeelding aan einde van deze paragraaf) laat zien wat de verwachtingen voor de verkeersbewegingen zijn in 2025 als de verkeerssituatie op de Maliebaan niet verandert. Voor het hele gebied wordt wel 30 km per uur ingevoerd. Dat betekent een afname van het verkeer in vrijwel alle straten, alleen in de Van Ostadelaan is een kleine toename te zien.

Bijdrage aan doelstellingen:

1. Het verbeteren van de doorstroming fiets op de hoofdas Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat en verbeteren van de Herenroute voor fietsers
 - Geen verbetering
2. Herstel van (historische) groen- en boomstructuur:
 - Geen herstel
3. Verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger:
 - Geen verbetering
4. Verhogen van de verblijfskwaliteit:
 - Geen verhoging
5. Verminderen van de nadruk op (auto)verkeer:
 - Geen vermindering
6. Verkeersveiligheid:
 - Geen verbetering (roodlichtnegatie blijft)

Met groei van de mobiliteit zal meer verkeersruimte nodig zijn, ten koste van de historische structuur en de verblijfskwaliteit. Het alternatief is opstoppen en lange wachtrijen.

Optimalisatie van de verkeerslichten is niet mogelijk. Wel is op korte termijn vervanging van de gehele installatie nodig in verband met veroudering. Hiermee bestaat thans een verhoogd risico op storingen.

Verkeersstudies:

In deze variant is het werken naar een 30 km gebied mogelijk. Daarbij moet aansluiting vanuit de nog nieuw in te richten Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat gezocht worden. Om de beleidsdoelen van de SRSRSB te behalen is een segmentering langs de zuidzijde van de Nachtegaalstraat nodig. Deze variant voorziet daar niet in.

Participatie:

Eerdere varianten van de promenade zijn besproken met de klankbordgroep en op een bewonersavond.

Klankbordgroep 10 mei 2017: nadruk op niet meer verkeer op parallelbanen, wens om plannen te bezien in breder kader oostelijk Utrecht.

Bewonersavond 15 mei 2017: meningen sterk verdeeld, nadruk op geen toename autoverkeer.

De digitale peiling over de hier getekende variant, de nulvariant, huidige situatie behouden:

243 stemmen, 111 voor (46%), 8 neutraal (3%), 124 tegen (51%)

Reacties:

Voordelen:

- *De huidige situatie is rustig. Een nieuw park trekt feesten en onrust aan.*

- *Het kost geen geld, in tegenstelling tot de ander voorstellen.*
- *De Maliebaan ziet er nu mooi uit.*

Nadelen:

- *Veel fietsers rijden door rood*
- *Stilstaande auto's bij stoplichten verlaagt luchtkwaliteit*
- *Onoverzichtelijk voor afslaande automobilisten*
- *De huidige stoplichten zijn traag*
- *Oneerlijk dat (milieuvriendelijke) fietsers zo lang moeten wachten*

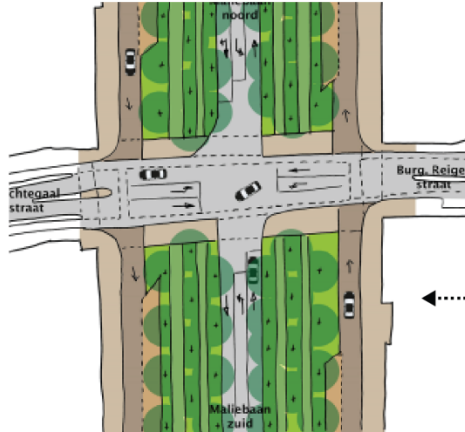
Twee weken reactietermijn

Tweede voorkeur voor de nulvariant, omdat dit geen negatieve gevolgen voor het verkeer in de omgeving heeft.

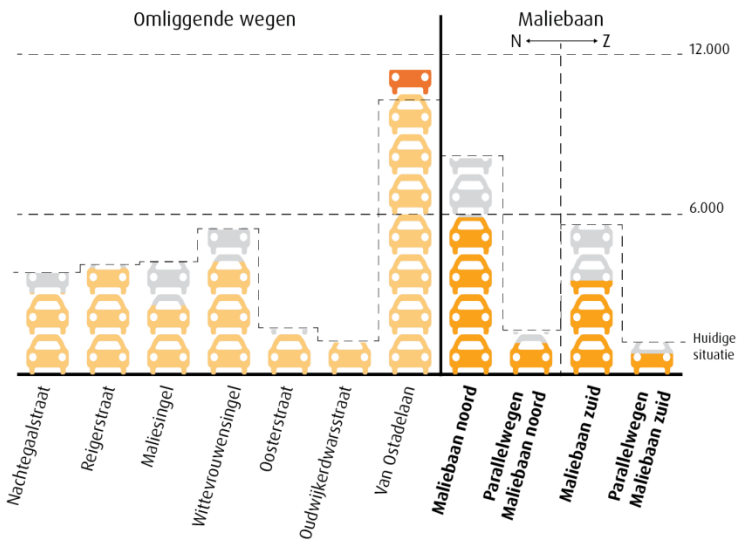
Maliebaan Utrecht

Nulvariant 2025

Situatie Maliebaan - Burg. Reigerstraat



Intensiteiten per etmaal



Variant 2: ovonde

De ovonde: een langgerekte rotonde, op de kruising van Maliebaan, Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat, zonder verkeerslichten. De Maliebaan blijft ongewijzigd.

(De afbeelding laat de **procentuele af- en toename** zien van het aantal auto's per straat ten opzichte van de nulvariant 2025. Zie afbeelding op de volgende pagina.)

Bijdrage aan doelstellingen

- 1 Het verbeteren van de doorstroming fiets op de hoofdas Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat en verbeteren van de Herenroute voor fietsers
 - Fietser heeft voorrang op ovonde
 - Goede doorstroming
- 2 Herstel van (historische) groen- en boomstructuur:
 - Groen middeneiland verbindt met bomenstructuur het noordelijk en zuidelijk deel van de Maliebaan
 - Maliebaan is vanuit zijstraten (Nachtegaal- en Burg. Reigerstraat) fysiek en visueel ervaarbaar
- 3 Verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger:
 - Oversteekbaarheid Maliebaan van noord naar zuid neemt toe
- 4 Verhogen van de verblijfskwaliteit:
 - Blijft hetzelfde als rijbaan voor autoverkeer behouden blijft
 - Neemt toe met zuidelijke promenade
- 5 Verminderen van de nadruk op (auto)verkeer:
 - Autoverkeer minder dominant in het straatbeeld
 - Snelheidsremmende werking voor alle aansluitende zijwegen
- 6 Verkeersveiligheid

- Geen roodlichtnegatie, snelheidsremmend. *Nadeel: Twijfels over verkeersveiligheid fietsers onder meer ten opzichte van dode hoek vrachtwagens.*

NB: variant ovonde is mogelijk met en zonder zuidelijke promenade. Bij een promenade is de verkeerssituatie in de omgeving uiteraard ook anders.

Verkeersstudies:

In de studie is aangegeven dat het gebied verdergaand 30 km moet worden Om de beleidsdoelen van de SRSRSB te behalen is een segmentering langs de zuidzijde van de Nachtegaalstraat nodig. Deze variant voorziet daar niet in maar het is wel in te passen.

Participatie:

Klankbordgroep: 12 januari 2016: akkoord. Daarna toch bedenkingen.

Klankbordgroep 10 mei 2017: nadruk op niet meer verkeer op parallelbanen, wens om plannen te bezien in breder kader oostelijk Utrecht.

Bewonersavond 15 mei 2017: meningen sterk verdeeld, nadruk op geen toename autoverkeer. De fietsersbond is tegen deze variant vanwege veiligheid fietsers.

De digitale peiling over de hier getekende variant, de ovonde: 225 stemmen, 78 voor (38%), 14 neutraal (7%), 93 tegen (56%)

Reacties:

Voordelen:

- *Snellere doorstroom voor verkeer*
- *Meer groen/mooier aanzicht door planten op rotonde*
- *Voorkomt massaal door rood rijden*
- *Bussen rijden minder hard door ovonde*

Nadelen:

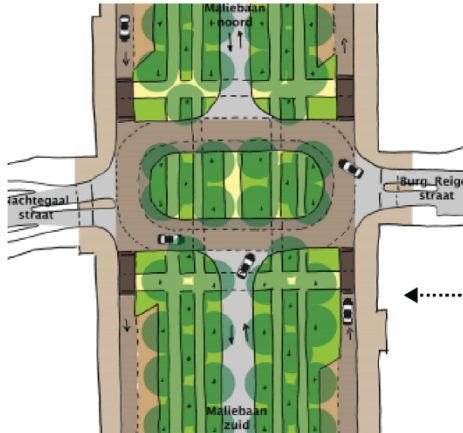
- *Onoverzichtelijk en gevaarlijk door grote hoeveelheid wegen die je in de gaten moet houden*
- *Breekt de strakke lijnen van de Maliebaan – de ovonde is niet mooi*
- *Onnodig, want een station op de Uithof zou het fietsprobleem tijdens de spits oplossen*
- *Gevaarlijk, want fietsers stoppen niet bij rotondes*

Twee weken reactietermijn

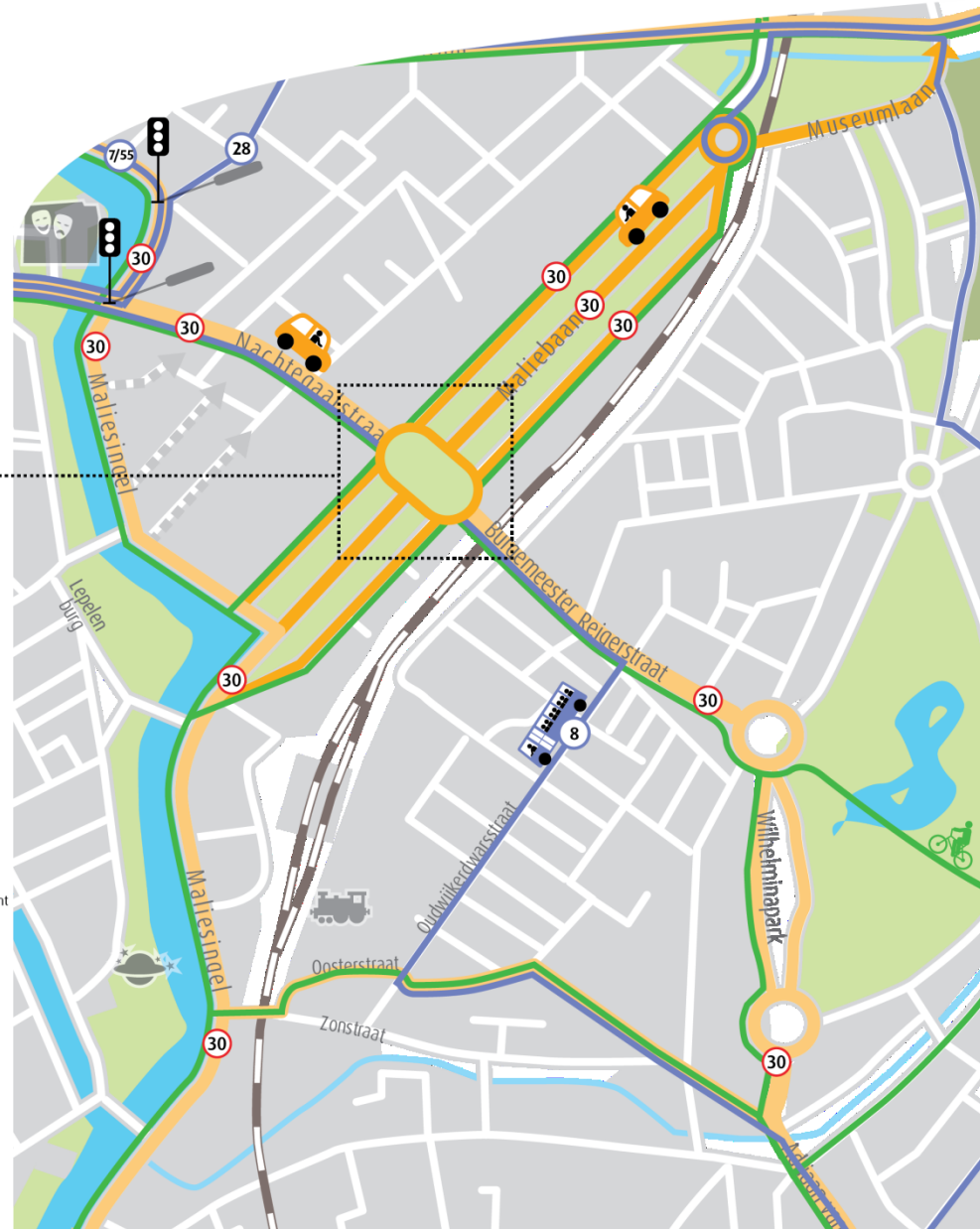
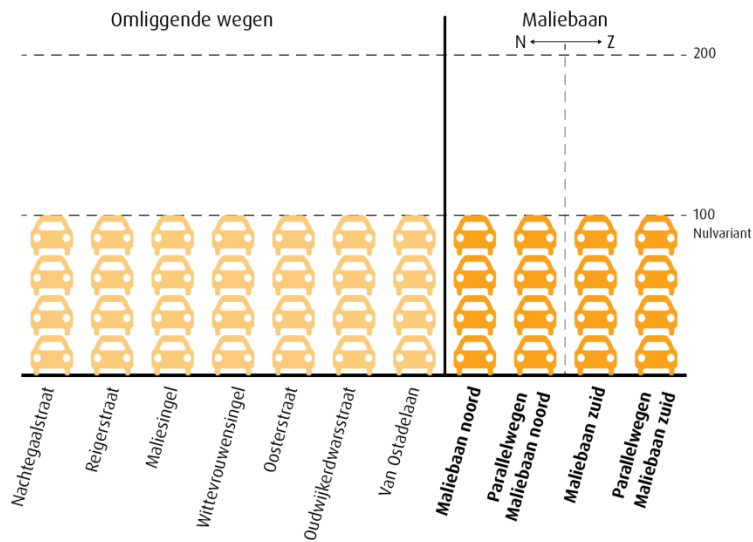
Eerste voorkeur voor de ovonde, omdat dit geen negatieve gevolgen voor het verkeer in de omgeving heeft.

Maliebaan Utrecht De Ovonde

Situatie Maliebaan - Burg. Reigerstraat



Verskil in % t.o.v. van de nulvariant 2025



Variant 3: Maliebaan Promenade

Maliebaan Promenade: zowel de zuidelijke als noordelijke hoofdrijbaan van de Maliebaan worden een wandelpromenade. Autoverkeer en busverkeer tussen Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is mogelijk. De kruising is zonder verkeerslichten. (De afbeelding laat de **procentuele toename** zien van het aantal auto's per straat ten opzichte van de nulvariant 2025. Zie afbeelding einde van deze paragraaf.)

Variant A: Maliebaan Promenade met afslagverboden voor links- en rechtsafslaand verkeer

Variant B: Maliebaan Promenade met alleen een afslagverbod voor linksafslaand verkeer.

Voor beide varianten geldt dat op de parallelwegen een grote toename van autoverkeer te zien is. In absolute zin blijft de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer beperkt tot circa 2.000 mvt/etmaal op elk van de parallelwegen. Deze intensiteit is goed te verwerken op de bestaande parallelwegen.

Een grote groep bewoners van de Maliebaan heeft aangegeven dat voor hen toename van het autoverkeer op de parallelwegen niet acceptabel is. De initiatiefnemers van de Maliebaan Promenade geven in een reactie aan dat hun variant niet conform hun voorstel is uitgewerkt. Ze gaan uit van een lagere verkeerssnelheid door versmalling van de rijbaan in combinatie met langsparkeren en snelheidsremmende maatregelen. Dit heeft echter weinig invloed op de uitkomsten van het model, welke al uitgaat van de werking van een 30km 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. Het verwijderen van parkeerplekken kan in beperkte mate binnen 2 % regeling. Wanneer deze ruimte overschreden wordt moet er per parkeerplek € 11.430 (bedrag 2017) betaald worden aan de gemeente voor gederfde inkomsten, gebaseerd op 10 jaar inkomstenderving. 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%. Over het algemeen is het aandeel vrachtverkeer op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom tussen 2 en 4 % waarvan een groot deel bestemmingsverkeer. Hier ontstaat dus geen grote verandering in verkeersintensiteit op de parallelwegen. De reactie van de initiatiefnemers van de Maliebaan Promenade is dus geen aanleiding om de variant te wijzigen.

Bijdrage aan doelstellingen

- 1 Het verbeteren van de doorstroming fiets op de hoofdas Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat en verbeteren van de Herenroute voor fietsers:
 - Doorstroming wordt beter en afslagbeweging naar Herenroute voor fietsers wordt eenvoudiger
- 2 Herstel van (historische) groen- en boomstructuur:
 - Door promenade herstel, de groenstructuur van de Maliebaan wordt leidend in plaats van de Nachtegaalstraat
 - Ruimtebeslag kruispunt wordt kleiner dan huidige situatie
- 3 Verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger:
 - Oversteekbaarheid Maliebaan van noord naar zuid neemt toe
- 4 Verhogen van de verblijfskwaliteit:
 - verblijfskwaliteit neemt door promenade toe
- 5 Verminderen van de nadruk op (auto)verkeer:
 - *Nadeel van deze variant:* Autoverkeer op parallelwegen zuid en noord neemt (sterk) toe. Aangezien het huidige absolute aantal auto's

per dag echter zeer laag is (zie de tekening van de nulvariant) zal ook na de toename in deze straten in absolute zin nog een beperkt aantal auto's rijden

- 6 Verkeersveiligheid:
- Geen roodlichtnegatie

Verkeersstudies: segmenteren van het gebied tussen noordelijk- en zuidelijk deel van het gebied Utrecht Oost, gelegen tussen de Singel, Biltstraat, Waterlinieweg en Rubenslaan. Het inrichten van het gebied met een 30 km snelheidsregime is voorwaardelijk.

De layout van de kruising is dusdanig eenvoudig en de verkeersintensiteiten zijn voldoende beperkt om de situatie zonder verkeerslichten vorm te geven.

Participatie:

Klankbordgroep 10 mei 2017: nadruk op niet meer verkeer op parallelwegen, wens om plannen te bezien in breder kader oostelijk Utrecht.

Bewonersavond 15 mei 2017: meningen sterk verdeeld, nadruk op geen toename autoverkeer (parallelwegen). Men ziet kansen maar ook angst voor evenementen en barbecue in het park.

De digitale peiling is niet gedaan voor deze variant, een aangepaste variant is ingebracht in november 2017.

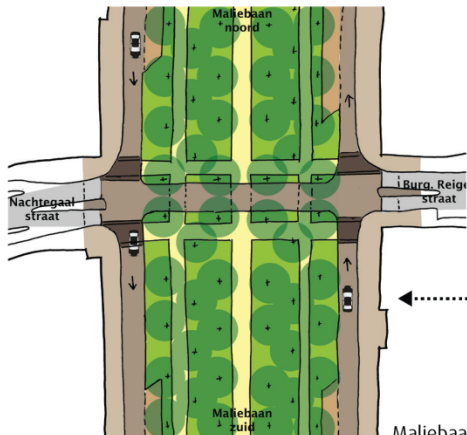
Twee weken reactietermijn

De meeste reacties zijn afwijzend ten opzichte van toename van autoverkeer in de eigen straat of een verminderde bereikbaarheid als gevolg van de Maliebaan Promenade varianten.

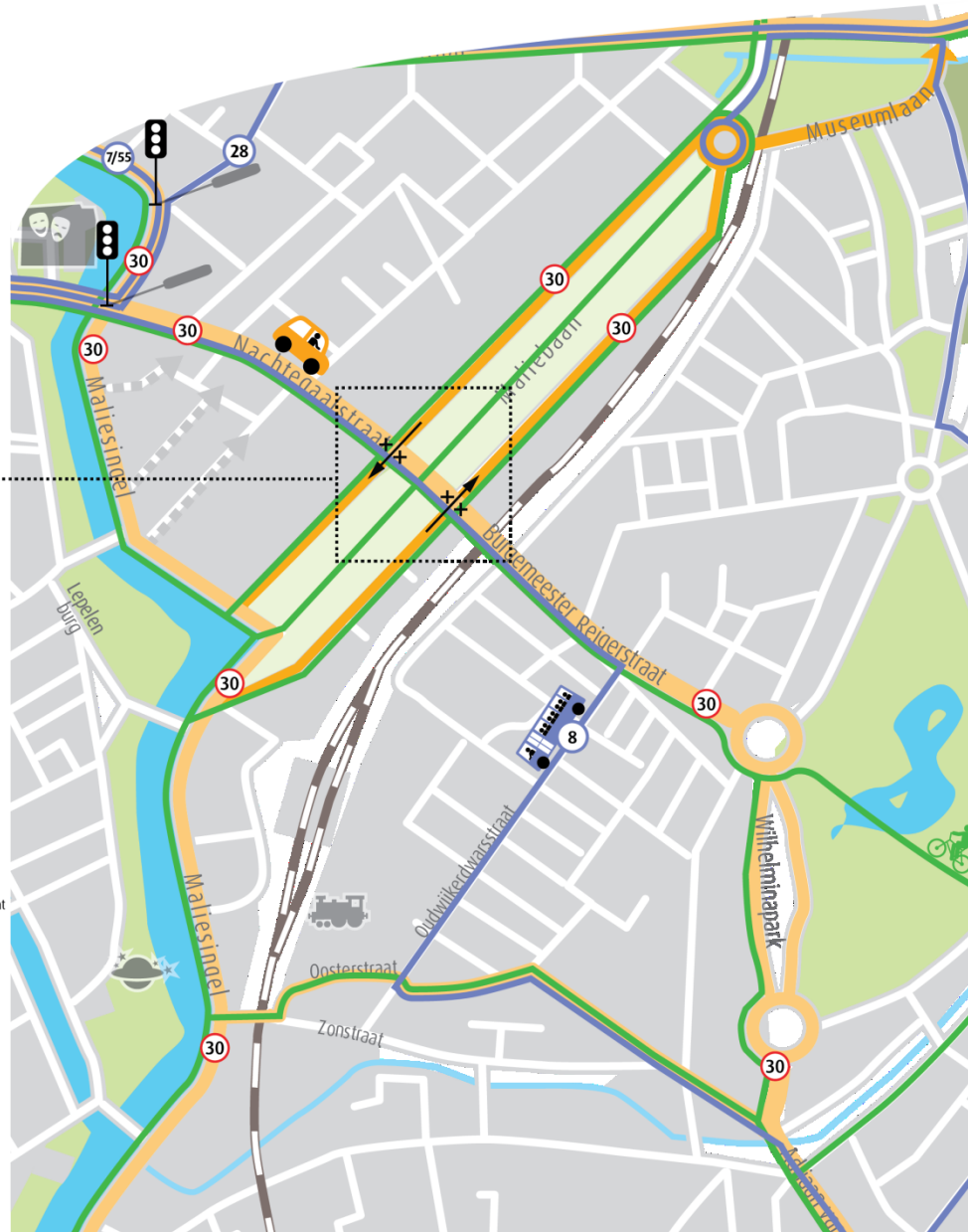
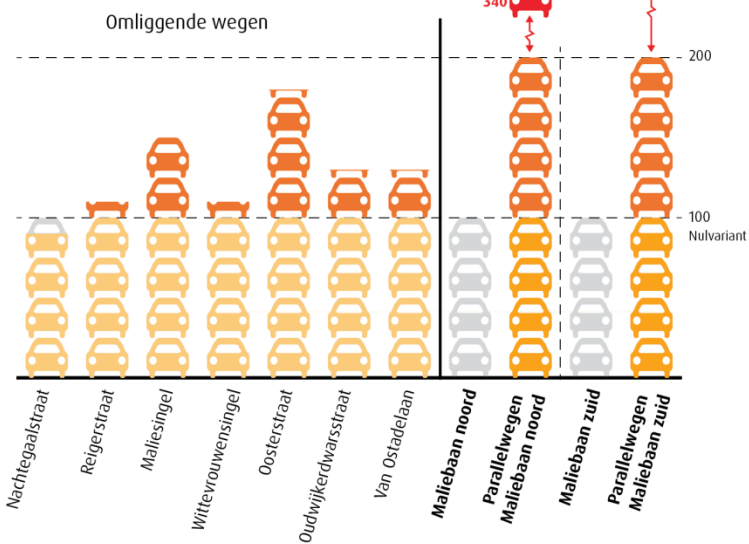
Maliebaan Utrecht

Maliebaan Promenade - met afslagverboden | A

Situatie Maliebaan - Burg. Reigerstraat



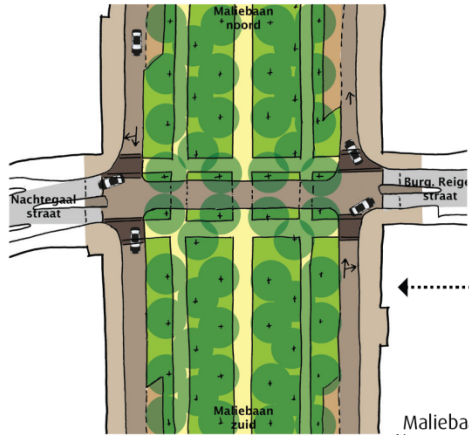
Verskil in % t.o.v. van de nulvariant 2025



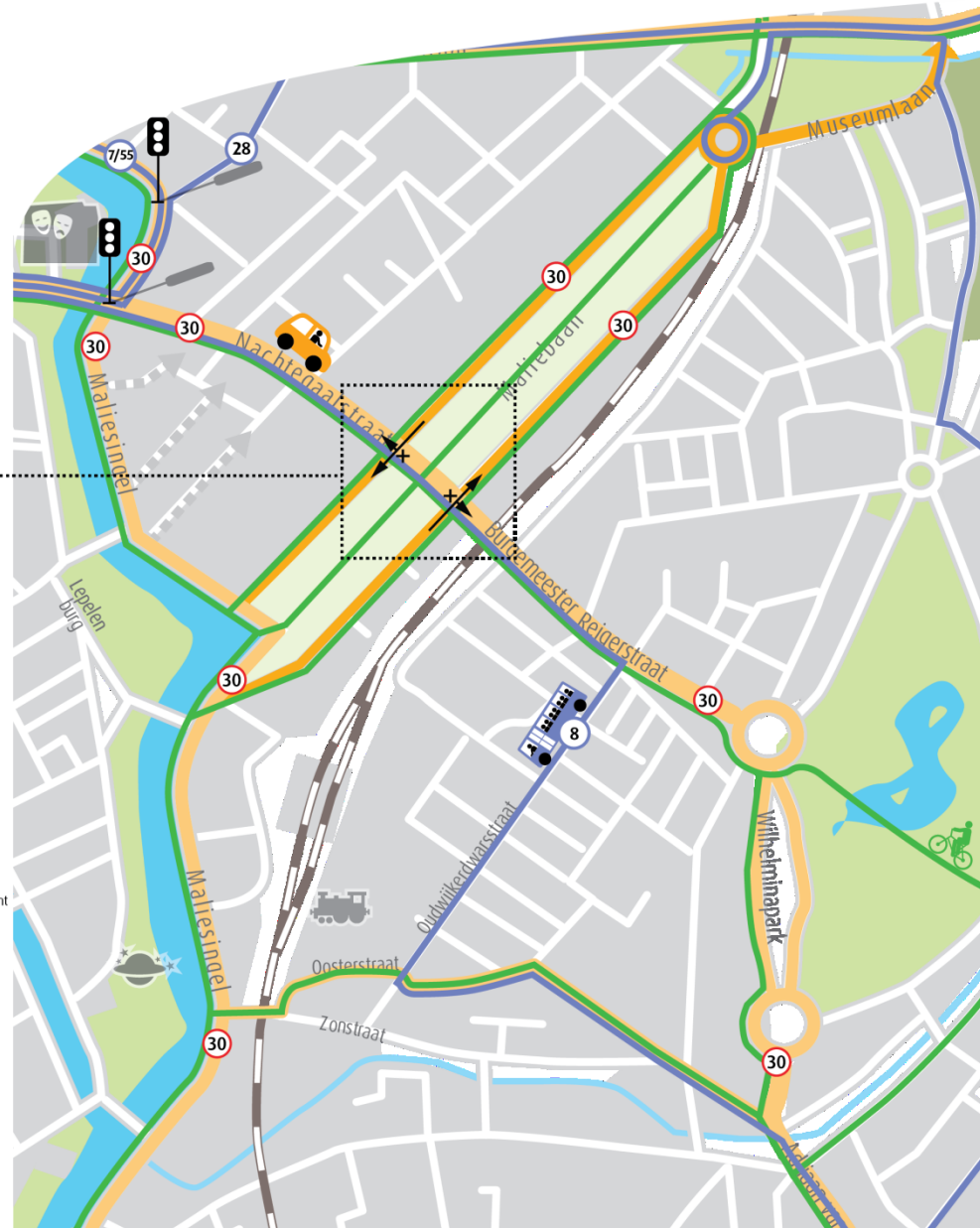
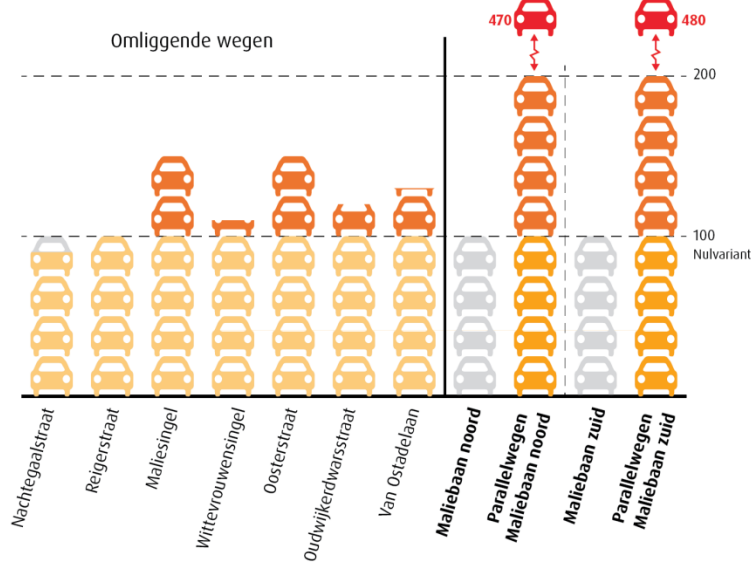
Maliebaan Utrecht

Maliebaan Promenade - met linksafslagverbod | B

Situatie Maliebaan - Burg. Reigerstraat



Verskil in % t.o.v. van de nulvariant 2025



Variant 4: T-splitsing met zuidelijke promenade

T-splitsing met zuidelijke promenade: alleen de zuidelijke hoofdrijbaan van de Maliebaan wordt een wandelpromenade. De zuidelijke parallelwegen worden doodlopend voor autoverkeer. De T-splitsing is zonder verkeerslichten. De zuidelijke parallelwegen worden heringericht met fietsvriendelijke klinkers.

(De afbeelding laat de **procentuele toename** zien van het aantal auto's per straat ten opzichte van de nulvariant 2025. Zie afbeelding eind van deze paragraaf.

De parallelwegen Maliebaan Zuid worden gebruikt door bestemmingsverkeer dat tweemaal over de parallelweg moet: heen en terug. Ondanks een toename van het aantal bewegingen over de parallelwegen, blijft het gemiddelde aantal auto's gelijk. Afhankelijk van de keermogelijkheden rijden bestuurders vanaf hun bestemming immers zo snel mogelijk weer terug naar het beginpunt (zie grafiek in de afbeelding). Ten opzichte van de **huidige situatie** is er bij deze variant op de parallelwegen een **afname** van verkeer, zie de tekening van de nulvariant. Bij de Maliesingel (2025) is een lichte toename te zien ten opzichte van de nulvariant (2025). Maar in 2025 is 40% afname te zien ten opzichte van de huidige situatie, dus in totaal wordt het aantal auto's minder.

De toename van verkeer in de Schoolstraat en de Parkstraat kan niet in het model berekend worden, maar hier kan wel een schatting van gemaakt worden. Op basis daarvan zijn twee varianten getekend.

Variant A: alleen afsluiten van de zuidelijke parallelwegen bij de T-splitsing. Dit leidt tot een sterke toename van verkeer op de Schoolstraat en Parkstraat.

Variant B: afsluiten van zowel de zuidelijke parallelwegen bij de T-splitsing als van de Parkstraat en de Schoolstraat. Dit voorkomt de toename van verkeer op de Schoolstraat en de Parkstraat.

Bijdrage aan doelstellingen

- 1 Het verbeteren van de doorstroming fiets op de hoofdas Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat en verbeteren van de Herenroute voor fietsers:
 - Doorstroming wordt beter en afslagbeweging naar Herenroute wordt eenvoudiger
 - Accent op route Nachtegaalstraat–Burgemeester Reigerstraat blijft
 - *Nadeel van deze variant:* tijdens spits doorstroming beperkt
- 2 Herstel van (historische) groen- en boomstructuur:
 - Door promenade (deels) herstel
 - Ruimtebeslag kruispunt blijft ongeveer hetzelfde als huidige situatie
- 3 Verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger:
 - Oversteekbaarheid Maliebaan van noord naar zuid neemt toe
- 4 Verhogen van de verblijfskwaliteit:
 - In zuidelijk deel neemt verblijfskwaliteit door promenade toe
- 5 Verminderen van de nadruk op (auto)verkeer:
 - Autoverkeer zeer beperkt in zuidelijk deel Maliebaan (ventwegen doodlopend en geen hoofdrijbaan)
 - Voor de Oosterstraat en de Oudwijkdwarsstraat is er een procentuele toename van verkeer. Aangezien het huidige absolute aantal auto's per dag echter zeer laag is (zie de tekening van de nulvariant) zal ook na de toename in deze straten in absolute zin nog een beperkt aantal auto's rijden.
 - Bij variant A: toename verkeer Parkstraat en Schoolstraat
- 6 Verkeersveiligheid:
 - Geen roodlichtnegatie

NB: variant T-splitsing met zuidelijke promenade is alleen mogelijk met opheffen aansluiting hoofdrijbaan voor auto's en doodlopend maken van de parallelwegen.

Bereikbaarheid Spoorwegmuseum: met de zuidelijke afsluiting van de Maliebaan zal het Spoorwegmuseum vanuit de oostzijde van de stad

bereikbaar zijn via de Waterlinieweg, Rubenslaan Venuslaan, Tolsteegsingel en Maliesingel. Via deze route kunnen automobilisten ook de zuidelijke Maliebaan bereiken om te parkeren.

Verkeersstudies:

Segmenteren van het gebied, te beginnen met dit voorstel voor de Maliebaan Zuid is zeer kansrijk maar wel voorwaardelijk met het inrichting van het gebied als 30 km gebied. De layout van de T-splitsing is dusdanig eenvoudig en de verkeersintensiteiten zijn voldoende beperkt om de T-splitsing zonder verkeerslichten vorm te geven.

Ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit.

Vanuit de participatie is de zorg geuit dat gefaseerde aanpak onherstelbare schade aan de Maliebaan aanbrengt omdat het de baan in tweeën knipt.

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.

Participatie:

Klankbordgroep 10 mei 2017: nadruk op niet meer verkeer op parallelbanen, wens om plannen te bezien in breder kader oostelijk Utrecht.

Bewonersavond 15 mei 2017: meningen sterk verdeeld, nadruk op geen toename autoverkeer in de omgeving en op de parallelwegen. Men ziet kansen maar ook angst voor evenementen en barbecue in het park.

De digitale peiling over de hier getekende variant, de Maliebaan Promenade Zuid: 329 stemmen, 204 voor (62%), 8 neutraal (2%), 117 tegen (36%)

Reacties:

Voordelen:

- *Mooi, zoals de Maliebaan bedoeld is*
- *Betere luchtkwaliteit door meer groen*
- *Leefbare stad door ruimte voor fietsers en wandelaars*
- *Fietst gemakkelijk door*
- *Zichtlijnen Maliebaan blijven gehandhaafd*
- *Herstel van geschiedenis*

Nadelen:

- *Onbekend welke route als alternatief zal dienen*
- *Groot deel Maliebaan minder goed bereikbaar voor automobilisten, wat onder andere lastig is voor de daar liggende bedrijven en bewoners*
- *Omliggende straten (zoals Parkstraat) krijgen meer drukte*
- *Spoorwegmuseum slecht bereikbaar via Berenkuil*
Geluidsoverlast voor bewoners door activiteiten in park

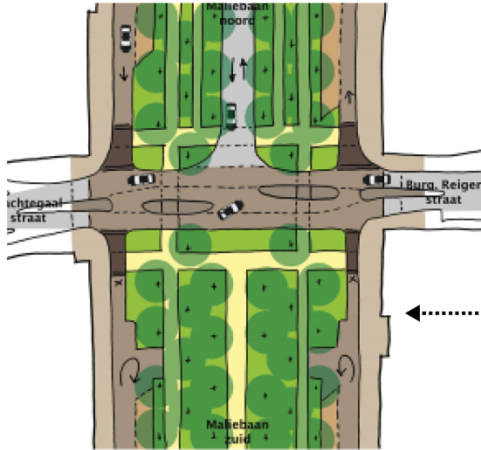
Twee weken reactietermijn

De meeste reacties zijn afwijzend ten opzichte van toename van autoverkeer in de eigen straat of een verminderde bereikbaarheid als gevolg van de Maliebaan Promenade varianten.

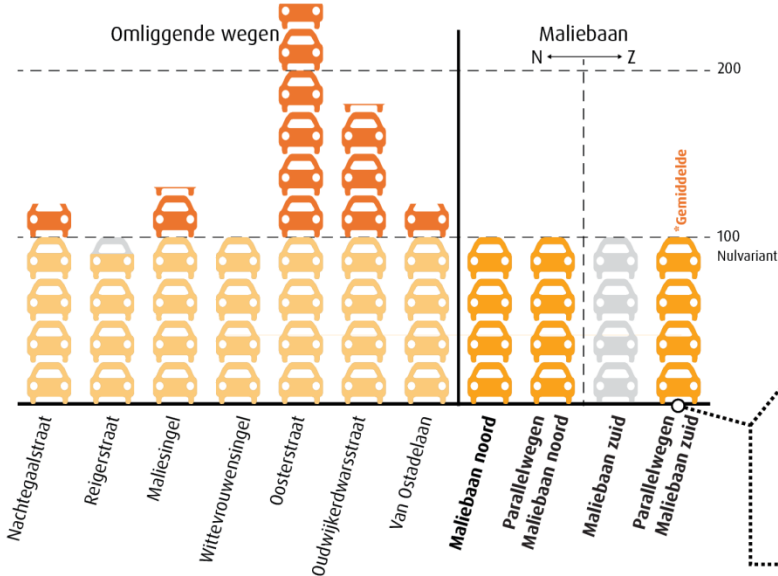
Maliebaan Utrecht

T-splitsing met zuidelijke Maliebaan Promenade | A

Situatie Maliebaan - Burg. Reigerstraat



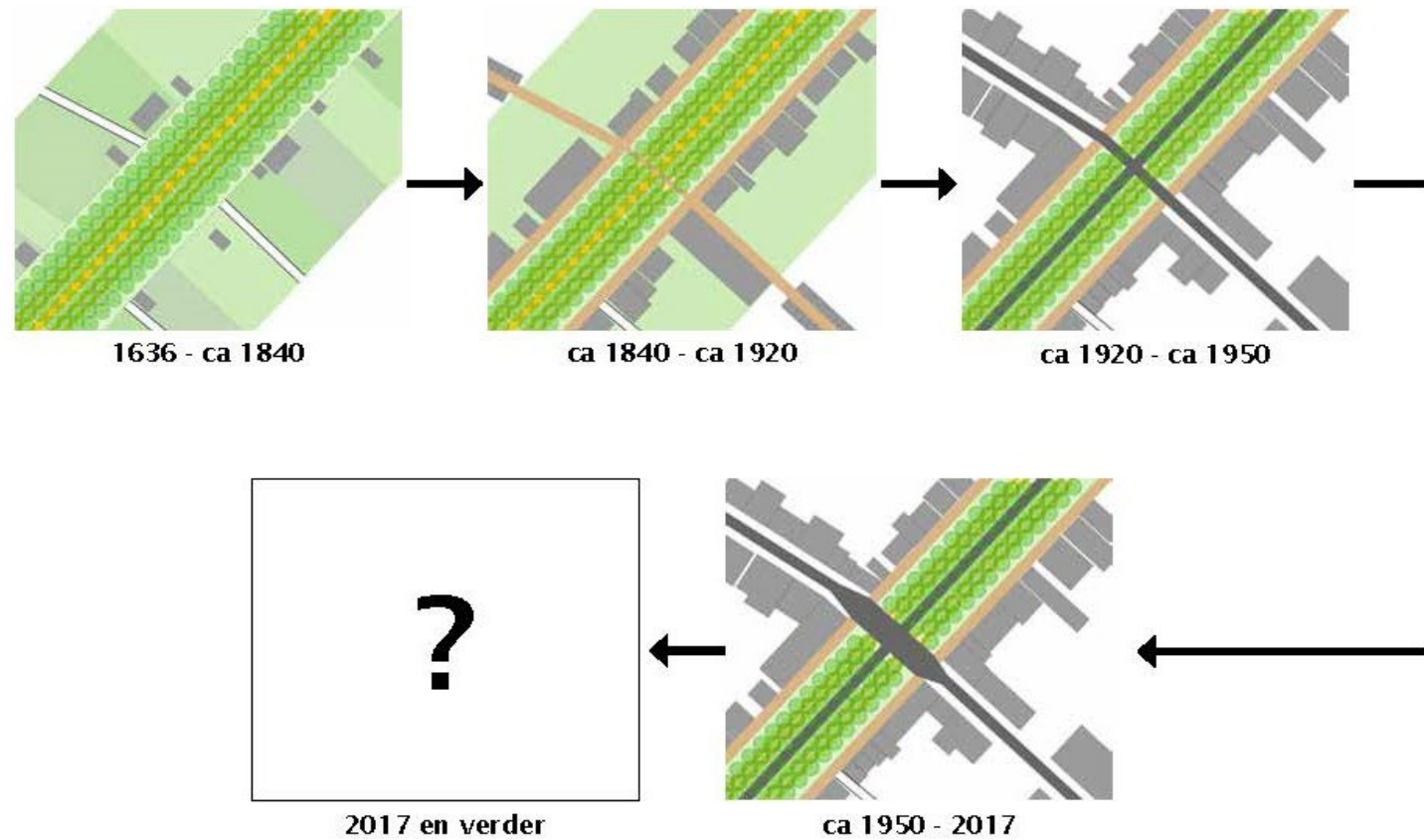
Verskil in % t.o.v. van de nulvariant 2025





SLOT

De Maliebaan kent een lange geschiedenis en heeft een belangrijke functie voor de stad.
Welke keuze wordt gemaakt voor de toekomst van de Maliebaan?



Bijlage 1: Participatieproces

De planvorming rond de Maliebaan is gedaan door middel van een uitgebreid participatieproces. Hieronder een overzicht:

- 2^e helft 2014: 3x 'Functional Ambiance' workshop t.b.v. ideeënvorming
 - 2015 en 2016: 4x klankbordgroep over ontwerp oplossingen.
 - 23 sept 2015: informatieavond over inrichtingsvoorstel Malieblad, kruispunt en parallelwegen. Tweekolommenstuk is te vinden op: www.utrecht.nl/maliebaan
 - 12 jan 2016: klankbordgroep om uitkomsten simulaties te bespreken. Conclusie: KBG stemt in met voorstel 'ovonde'
 - 15 feb 2016: informatieavond over simulaties kruispunt en conclusie. Ovonde roept veel discussie op.
 - April/juni 2016: Raadsinformatiebijeenkomst en Raadscommissie, opdracht: werk vier varianten uit, werk de Maliebaanpromenade uit in overleg met de initiatiefgroep.
- 1) De nulvariant: dit is de huidige situatie met stoplichten
 - 2) De ovonde
 - 3) Bewonersinitiatief Park Maliebaan/Maliebaanpromenade
 - 4) Park Maliebaan 'light' – dit is een aangepaste versie van het bewonersinitiatief Park Maliebaan.

- Najaar 2016/winter 2017: uitwerken Maliebaanpromenade in overleg met initiatiefgroep. Inhuur externe deskundigen.
- 10 mei 2017: overleg klankbordgroep
- 15 mei 2017: bewoners/belanghebbenden avond, arena conferentie. Verslag is te vinden op: www.utrecht.nl/maliebaan
- September 2017: akkoord met gedeelte van de initiatiefgroep over T-splitsing met zuidelijke promenade, ander deel van de initiatiefgroep wil toch alleen de complete oorspronkelijke promenade.
- September 2017: digitale peiling stadsbreed
- 7 november 2017: overleg klankbordgroep
- November 2017: indiening door deel van de initiatiefgroep twee voorstellen voor volledige Promenade
- 13 februari–26 februari 2018: reactie termijn vier varianten op gemeentelijke internetsite
- 19 februari 2018: klankbordgroep overleg

Deelnemers van de bijeenkomsten:

Functional Ambiance:

Professionals en vertegenwoordigers van belangengroepen als de fietsersbond en bewonersgroeperingen.

Klankbordgroep:

Initiatief Groep Maliebaan Promenade; BBMO; FHV bestuur; Fietzersbond;
Fluwelen Handvat Ondernemersvereniging; Wijkraad Oost;
Spoorwegmuseum; Sport Utrecht; St. Singelgebied;
Ondernemersvereniging Maliekwartier.

Informatie-avonden:

Met behulp van wijkberichten in de omgeving (ook de Nachtegaalstraat en
Burgemeester Reigerstraat) zijn omwonenden en ondernemers
uitgenodigd. Er is ook een lijst van belangstellenden gemaakt, deze worden
persoonlijk uitgenodigd.