

Aan de gemeenteraad

<b>Behandeld door</b>	J.W. den Boer	<b>Datum</b>	14 maart 2018
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 28 63620	<b>Ons kenmerk</b>	4366804/03082018JWDB
<b>E-mail</b>	j.den.boer@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Stand van zaken herinrichting Maliebaan
<b>Bijlage(n)</b>	4; waarvan 1 geheim	<b>Beleidsveld</b>	Verkeer en Mobiliteit
<b>Uw kenmerk</b>			
<b>Uw brief van</b>			

Geachte leden van de raad,

Op 13 februari jl. hebben wij u geïnformeerd over een laatste consultatieronde voor de vier varianten Maliebaan, waarbij de resultaten van de netwerkanalyse zijn betrokken. In deze brief treft u de uitkomsten aan van het onderzoek en het participatietraject aangaande de vier varianten voor de herinrichting van de Maliebaan.

De vier varianten zijn:

1. de huidige situatie met VRI;
2. de ovonde;
3. in een samenwerking tussen gemeente en initiatiefgroep: de Maliebaan Promenade;
4. de Maliebaan Promenade light.

### **Geheimhouding**

Wij hebben tijdelijke geheimhouding opgelegd op de bijlage 'Financiële bijlage herinrichting Maliebaan' tot na de realisatie van de herinrichting, op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet. In de bijlage staan de financiële gegevens van de verschillende varianten.

Openbaarmaking van deze informatie kan de financiële onderhandelingspositie van de gemeente in de aanbestedingsfase schaden. Geheimhouding kan dan worden opgelegd op grond van artikel 10 lid 2 onder b en g Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

### **Maliebaan: het onderzoek**

In 2014 is gestart met een onderzoek naar de verbetering van de fietsvoorziening op de Maliebaan als onderdeel van de Herenroute, een alternatieve fietsroute waarmee de drukte op de route over Vredenburg vermeden kan worden. Dit is nodig om de te verwachten groei aan fietsers op te kunnen vangen. De Herenroute is belangrijk om groei van het fietsverkeer op de as Centraal Station en Utrecht Sciencepark beter te spreiden over de (binnen)stad. Deze route wordt de komende jaren steeds

## Burgemeester en Wethouders

Datum 14 maart 2018  
Ons kenmerk 4366804/03082018JWDB

belangrijker, door de aanleg van de 2de fase van de grote fietsparkeergarage (de Stationspleinstalling) aan de oostkant van het station, met een uitgang aan de zijde van de Moreelsepark en de recent in gebruik genomen Moreelse brug over het spoor. Het belang van deze route zal nog meer toenemen met de eventuele komst van een extra spooronderdoorgang ter hoogte van Hoogh Boulandt (Stationsgebied fase 2) en een fietsverbinding onder knooppunt Rijnsweerd (Rijkswaterstaat, planstudie Ring). Beide zijn in onderzoek.

Een belangrijk vraagstuk daarbij is de herinrichting van de kruising met de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. De huidige situatie met verkeerslichten functioneert niet goed. Als alle fietsers wachten voor het rode licht stagneert de doorstroming en ontstaan lange wachtrijen. Dit maakt het systeem afhankelijk van roodlichtnegatie. Dat is geen houdbare situatie. Er is uitgebreid onderzocht of verbeteren door vervanging of door een andere programmering van de verkeersregelinstallatie mogelijk is. Dit blijkt niet zo te zijn.

Op de huidige kruising Maliebaan – Burgemeester Reigerstraat/Nachtegalstraat is de afslagbeweging naar de Herenroute niet goed te gebruiken. Ook dit is niet te optimaliseren zonder ingrijpende veranderingen aan de kruising.

### **Maliebaan: het participatieproces**

De afgelopen drie jaar zijn 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. 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 droeg een initiatiefgroep een plan voor de Maliebaan Promenade aan: de middenbaan van de Maliebaan volledig afsluiten voor autoverkeer, inclusief de kruising met de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat en de parallelbanen afsluiten voor doorgaand verkeer om daarmee de kwaliteit van de oorspronkelijke Maliebaan te herstellen.

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 hierboven genoemde 4 varianten.

Op 29 maart 2017 bent u met een memo op de hoogte gebracht van de stand van zaken rondom de Maliebaan.

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, als uitwerking van variant 4 (de Maliebaan Promenade light). 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. Dit is de variant Maliebaan Promenade light.

Een ander deel van de initiatiefgroep heeft vervolgens in november 2017 opnieuw een voorstel ingediend voor een complete Maliebaan promenade. In deze variant wordt zowel de zuidelijke als de

## Burgemeester en Wethouders

Datum 14 maart 2018  
Ons kenmerk 4366804/03082018JWDB

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. De varianten 3 en 4 zijn elk uitgewerkt in een subvariant/optie A en B. Op 13 februari 2018 zijn de vier varianten op de gemeentelijke website gepubliceerd, waarbij belangstellen in de gelegenheid werden gesteld binnen 2 weken een reactie in te dienen.

### **Maliebaan: kiezen uit vier varianten**

De vier varianten zijn uitgewerkt en beoordeeld in de notitie Herinrichting Maliebaan – kiezen uit vier varianten (zie bijlage). De varianten zijn beoordeeld op:

- 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
- Financiële haalbaarheid

De belangrijkste uitkomsten zijn hier samengevat.

### **Variante 1: Nulvariant**

Deze variant draagt aan geen van de inhoudelijke doelstellingen bij.

De roodlicht negatie door fietsers zal blijven. Als hierop gehandhaafd wordt, ontstaan er lange wachtrijen van fietsers, dat is aangetoond bij een handhavingsactie van de politie.

Verdere optimalisatie van de verkeerslichten is niet mogelijk, de afgelopen jaren is daar alles aan gedaan wat mogelijk is. Wel is op korte termijn vervanging van de gehele installatie nodig in verband met veroudering (de huidige VRI is technisch afgeschreven). Hiermee bestaat thans een verhoogd risico op storingen. Handhaven van de huidige situatie vraagt dus een behoorlijke investering in een nieuwe verkeerslichteninstallatie, dus 'niets doen' kost ook geld.

Het voorstel voor herinrichting van de Nachtegaalstraat/ Burgemeester Reigerstraat, dat nu in consultatie is, is bij deze variant niet mogelijk.

### **Variante 2: Ovonde**

De ovonde draagt bij aan de inhoudelijke doelstellingen voor de verbetering van de Maliebaan.

De ovonde is wel een dure oplossing omdat asfalt in de bestaande situatie gesloopt moet worden en nieuw aangelegd moet worden. Het projectbudget is voor deze variant niet toereikend.

Nadeel van deze variant: er zijn twijfels over de verkeersveiligheid van fietsers onder meer met betrekking tot de dode hoek van vrachtwagens. Dit vraagt nadere studie in de uitwerking. Datzelfde geldt ook voor de inpassing binnen de historische groen- en boomstructuur.

### **Variante 3: Maliebaan Promenade**

De Maliebaan Promenade draagt bij aan alle inhoudelijke doelstellingen voor verbetering van de Maliebaan.

Voor de Maliebaanpromenade is het projectbudget niet toereikend. Ook is er geen geld beschikbaar voor de gewenste snelheidsremmende maatregelen of voor het realiseren van langsparkeren langs de

## Burgemeester en Wethouders

Datum 14 maart 2018  
Ons kenmerk 4366804/03082018JWDB

parallelwegen.

Nadeel van deze variant: het autoverkeer op de parallelwegen zuid en noord neemt (sterk) toe. Aangezien het huidige absolute aantal auto's per dag echter beperkt is, zal ook na de toename in deze straten in absolute zin nog een voor een woonstraat acceptabel aantal auto's rijden.

### **Variante 4: T-splitsing met zuidelijke promenade/ Maliebaan Promenade light**

De T-splitsing met zuidelijke promenade draagt bij aan alle doelstellingen voor de verbetering van de Maliebaan. De T-splitsing met zuidelijke promenade is financieel haalbaar, inclusief de kwaliteitsverbetering op de parallelwegen met fietsvriendelijke klinkers.

Nadeel van deze variant: voor de Oosterstraat en de Oudwijkdwarsstraat is er een procentuele toename van verkeer. Aangezien het huidige absolute aantal auto's per dag echter 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 (voor een woonstraat acceptabel). Bij variant A is er een toename van verkeer op de Parkstraat en de Schoolstraat.

De bereikbaarheid van het Spoorwegmuseum verandert: 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. Het Spoorwegmuseum heeft aangegeven bezorgd te zijn dat dit tot een verslechtering van hun bereikbaarheid kan leiden.

### **Relatie met de herinrichting van de Nachtegaalstraat/ Burgemeester Reigerstraat**

Het project Maliebaan heeft een directe relatie met het project Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat. Een goede aansluiting is alleen te maken als de Maliebaankruising fundamenteel wordt heringericht, waarmee de verkeerslichten vervallen en een gemengd profiel (auto, bus en fiets op één rijbaan) mogelijk is. De 0-variant voldoet daarmee niet. Besluitvorming over de Maliebaan is wenselijk om de herinrichting van de Nachtegaalstraat/ Burgemeester Reigerstraat niet te vertragen. In de verdere planvorming wordt de aansluiting van de beide projecten op elkaar verder uitgewerkt. Dan wordt ook de precieze afwikkeling van het fiets-, auto- en busverkeer op die plek duidelijk.

### **Uitkomsten van het participatieproces.**

De meningen waren en zijn verdeeld zoals ook te lezen valt in de rapportage Herinrichting Maliebaan – kiezen uit vier varianten. De conclusie is dat het niet mogelijk is om een consensus te bereiken met alle betrokkenen over een voorkeursvariant. Deze conclusie wordt wel door de betrokkenen gedeeld, ook in de laatste klankbordgroep op 19 februari 2018.

#### *Digitale peiling september 2017.*

In september 2017 is een digitale peiling gehouden waarin gevraagd werd een voorkeur uit te spreken voor een van de varianten. De peiling is bekend gemaakt via Facebook, de projectenpagina en door betrokkenen te informeren over de peiling. Daarbij is duidelijk aangegeven dat het niet om een bindend resultaat gaat, maar om de raad te informeren over wat leeft in de stad. Voor de peiling waren er 390 geregistreerde gebruikers en 797 stemmen van bevestigde e-mailadressen. De voorkeur in deze peiling was voor de T-splitsing met zuidelijke promenade. Het handhaven van de bestaande situatie met VRI kwam op de tweede plek, de ovonde als derde en laatste.

In de peiling is de Maliebaan Promenade niet meegenomen, omdat deze op dat moment niet haalbaar

## Burgemeester en Wethouders

Datum 14 maart 2018  
Ons kenmerk 4366804/03082018JWDB

leek. Nieuwe voorstellen hiervoor zijn in november 2017 gepresenteerd. Deze zijn uitgewerkt en meegenomen in de rapportage.

### *Twee weken reactietermijn februari 2018.*

Op 13 februari 2018 zijn de vier varianten met een reactietermijn van twee weken voorgelegd aan de klankbordgroep en de initiatiefgroep, daarnaast werden de varianten gepubliceerd op de gemeentelijke website. De meeste reacties zijn afwijzend. De meest genoemde zorgen zijn een toename van autoverkeer in de eigen straat of een verminderde bereikbaarheid als gevolg van de Maliebaan Promenade varianten. De uitgevoerde netwerkanalyse toont aan dat die gevolgen vanuit verkeerskundig perspectief beperkt zijn. Daarnaast zal de ruimtelijke kwaliteit toenemen door de verbeterde kruising en doorstroming van de fietsers. De reacties zijn verwerkt in de bijgevoegde reactienota. Een samenvatting:

#### *- Vrees voor toename autoverkeer parallelwegen*

Een grote groep bewoners van de Maliebaan heeft aangegeven dat voor hen toename van het autoverkeer op de parallelwegen niet acceptabel is. Het plan voor de Maliebaan Promenade laat een toename van dit autoverkeer zien. 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, de aantallen zijn voor een woonstraat acceptabel: zowel in de ASVV (Aanbevelingen verkeersvoorzieningen binnen bebouwde kom, 2012, uitgegeven door CROW) als in de richtlijnen voor Duurzaam Veilig staat benoemd dat voor een woonstraat/erftoegangsweg maximaal 6000 mvt/etmaal wenselijk is. Dit wordt als leidend beschouwd binnen de verkeerskunde.

#### *- De initiatiefnemers van de Maliebaan Promenade zijn niet tevreden met de uitwerking van hun voorstel.*

De initiatiefnemers van de Maliebaan Promenade geven 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 snelheid-remmende 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. Verder betekent langsparkeren een verlies van parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen niet gemist worden in de huidige parkeerbalans. Het verwijderen van parkeerplekken kan in beperkte mate binnen de 2%-regeling. Wanneer deze ruimte overschreden wordt moet er per parkeerplek € 11.430 (prijspeil 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 meegenomen. Naar verwachting gaat het hier om een afname in verkeer van maar 3%, waarmee er niet een fundamenteel ander beeld op de parallelwegen ontstaat.

De reactie van de initiatiefnemers van de Maliebaan Promenade is dus geen aanleiding om de variant te wijzigen.

## Burgemeester en Wethouders

Datum 14 maart 2018  
Ons kenmerk 4366804/03082018JWDB

*– Het Spoorwegmuseum is geen voorstander van de varianten voor de Maliebaan Promenade, dit geldt voor zowel de gehele promenade als de T-splitsing met zuidelijke promenade.*

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

*– De reacties die in februari 2018 binnengekomen zijn gaan vooral in op de effecten voor het verkeer.* De meeste mensen die gereageerd hebben vinden toename van het verkeer in hun eigen straat of in de omgeving van de Maliebaan niet acceptabel. Daarbij is een relatief groot aantal dezelfde reacties uit de Oudwijkerdwarsstraat. Bij de variant T-splitsing met zuidelijke promenade is er op de Oosterstraat en de Oudwijkerdwarsstraat een procentuele toename van verkeer. Aangezien het huidige absoluut aantal auto's per dag echter laag is, zal ook na de toename in deze straten in absolute zin nog een beperkt aantal auto's rijden.

Er zijn weinig reacties die het huidige kruispunt, inclusief door rood rijden, als een groot probleem zien. Ook vinden veel mensen die gereageerd hebben de kwaliteit van de huidige Maliebaan goed en is er geen grote behoefte aan een promenade. Tegenstanders van de ovonde wijzen met name op de mogelijke verkeersonveiligheid.

*– Een groep bewoners kiest voor een van de varianten van de Maliebaan Promenade.*

Personen die kiezen voor de Maliebaan Promenade hebben een voorkeur voor meer groen. Een voorstander van de T-splitsing met zuidelijke promenade kiest hiervoor omdat het de enige variant is waarbij je na implementatie nog alle andere varianten kunt realiseren zonder veel herstelkosten te maken.

### *Alternatieve variant.*

Op 29 september 2017 heeft de heer Caspar Mol in een mail aan de 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 parallelbanen 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.

## **Conclusie**

Er is een uitgebreid onderzoek gedaan naar vele verschillende varianten voor de Maliebaan. Hierover is ook een uitgebreid participatie traject uitgevoerd. Dit heeft geleid tot de voorliggende vier varianten en de onderliggende verkeersstudies. Het is niet mogelijk gebleken om een voorkeursvariant te

**Burgemeester en Wethouders**

Datum 14 maart 2018  
Ons kenmerk 4366804/03082018JWDB

ontwikkelen die tot een brede consensus leidt. Op basis van de uitwerking van de vier varianten en de opgehaalde informatie uit de participatie kan na de gemeenteraadsverkiezingen een onderbouwde keuze gemaakt worden in het tweede kwartaal van 2018.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,