

# Reactienota Voorlopig Ontwerp

## Malieblad

maart 2020

In de zomer van 2019 is het Voorlopig Ontwerp voor het Malieblad gepresenteerd. Dit is een uitwerking van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp, dat in februari 2019 door B&W is vastgesteld. Op het Voorlopig Ontwerp (VO) zijn reacties ontvangen, die ons helpen om van het VO een DO (Definitief Ontwerp) te maken. Rondom het opstellen van het DO zijn twee bewonersavonden gehouden (sept en dec 2019) en is aan Goudappel Coffeng aanvullend advies gevraagd over de toegang naar het Spoorwegmuseum.

In deze reactienota geven we een overzicht van de binnengekomen reacties. Omdat veel reacties dezelfde onderwerpen betreffen, hebben we de reacties gebundeld. De indieners krijgen allen persoonlijk bericht over wat we met hun reacties hebben gedaan.

In totaal hebben bijna 40 mensen gereageerd, per mail of via memo's op de informatieavond. Zij hebben in totaal 108 opmerkingen/reacties ingediend. De belangrijkste thema's die uit reacties naar voren komen zijn: halteplaatsen voor touringcars (42 reacties), verkeer (20) en inrichting park en buitenruimte (17 reacties).

## Algemeen

Veel mensen laten weten dat ze het ontwerp mooi vinden en blij zijn met de uitbreiding van groen. We krijgen complimenten op de basisgedachte van het ontwerp. Dat is fijn om te horen.

## Touringcars en halteplaatsen

De ingetekende halteplaatsen voor touringcars roepen veel reacties op. Met name het aantal halteplaatsen (13 reacties) en de locatie(s) (15 reacties). Vooral de locatie van de halteplaats voor Maliebaan nummer 3 kan rekenen op kritiek, omdat deze halte direct vóór een woning is gesitueerd. Dit vindt men te belastend voor de bewoners van dat pand.



Over het aantal halteplaatsen zijn de meeste reacties eenduidig: drie halteplaatsen vindt men te veel. Tendens is dat men wil beginnen met twee haltes en pas wanneer blijkt dat dit te weinig capaciteit biedt voor de touringcars, beoordelen of en waar een derde halte geplaatst kan worden. Slechts twee indieners denken hier anders over; een indiener ziet graag tenminste 4 maar liever nog 6 vaste halteplaatsen, een indiener wil het houden bij de huidige vaste plaatsen.

Zorgen zijn er over de mogelijkheid de maximale haltetijd van 15 minuten te handhaven. Er is weinig vertrouwen dat dit afdoende gehandhaafd zal worden. Ook is er de vraag naar kwantitatief onderzoek naar de behoefte en capaciteit van de halteplaatsen, afgezet tegenover de huidige invulling van vaste parkeerplaatsen. Enkele indieners stellen een alternatieve aan- en afvoerroute voor, met daarbij onder meer een voorstel voor een bufferlocatie van touringcars ter hoogte van het Oorsprongpark, te gebruiken bij dagen van grote drukte (bijvoorbeeld piekdagen van het Spoorwegmuseum). Overige opmerkingen met betrekking tot touringcars gaan over vrees voor overlast van de aanwezigheid van touringcars in dit gebied, zoals trillingen, geluidsoverlast en bijkomende verkeersonveiligheid doordat halterende touringcars zichtlijnen zouden blokkeren.

## Overweging

### Aantal halteplaatsen

Op het Malieblad gaat het aantal plekken voor touringcars van 3 tot 4 (lang)-parkeerplaatsen in de huidige situatie naar 3 halteplaatsen. Vlakbij het Malieblad is vorig jaar touringcarhalte Abstederbrug aangelegd, waardoor er per saldo 4 plekken beschikbaar blijven aan deze zijde van het Museumkwartier.

Met deze 3+1 halteplaatsen kunnen er in theorie meer touringcars bediend worden dan met 3 of 4 parkeerplaatsen. De huidige parkeerplaatsen blijken immers vaak voor langere tijd bezet waardoor er minder vrije plaatsen over blijven voor andere touringcars om mensen in- en uit te laten stappen. Voor de werking van het systeem is het van belang dat de halteplaatsen efficiënt gebruikt worden. Immers, juist vanwege de hogere verwerkingscapaciteit van halteplaatsen in vergelijking met parkeerplaatsen kunnen we het aantal halteplekken ten opzichte van de huidige situatie reduceren. Juist om de bereikbaarheid van het Museumkwartier in brede zin te borgen, heeft de gemeente ervoor gekozen om ook bij de Abstederbrug een touringcarhalte te creëren. Hiermee neemt de druk op de haltes bij het Malieblad af en kan, zo denken wij, worden volstaan met drie halteplaatsen. Voor een doelmatig en efficiënt gebruik zijn heldere regels, communicatie, handhaving en discipline nodig. Discipline van zowel de touringcarchauffeurs (uitzetten motoren en maximale halteertijd) als van het overige verkeer (niet parkeren). De praktijk zal moeten uitwijzen hoe de halteplekken gebruikt gaan worden en of het aantal voldoende is (of juist te veel). Na ingebruikname zullen wij dit met sensoren in het wegdek gaan monitoren.

Net als in de huidige situatie kan het voorkomen dat alle touringcarhaltes bezet zijn. Die kans is echter minder groot dan in de huidige situatie waar bussen de plekken urenlang kunnen bezetten. In principe is een plek na 15 minuten weer vrij. Stuit een chauffeur toch op volle plekken, dan zal hij/zij moeten doorrijden naar een van de andere haltes rondom het centrum, of het 15 minuten later nog eens moeten proberen. We hebben ervoor gekozen om niet te dimensioneren op de piekmomenten.

### **Ligging halteplaatsen**

In het VO waren twee halteplaatsen voor touringcars aan de gevelzijde ingetekend, en eentje aan de parkzijde. Gedachte hierachter was het open houden van het park en de zichtlijn naar de Maliebaan. Het feit dat er in het VO twee halteplaatsen aan de gevelzijde waren ontworpen, leidde tot negatieve reacties. Een halte op de stoep is voor de bewoners onwenselijk. Het beperkte gebruik doet daar niet aan af. Op basis van de reacties hebben we één halte verplaatst; van de gevelzijde naar de parkzijde. Er zijn in het DO twee halteplaatsen aan de parkzijde ontworpen, en één halte aan de gevelzijde, voor huisnummer 1. In combinatie met de halte Abstederbrug zijn er daarmee twee touringcarhaltes die vanuit het zuiden zijn te benaderen en twee haltes die vanuit noordelijke richting aan te rijden zijn, rekening houdend met de wens om passagiers aan de rechterkant te laten in- en uitstappen.

### **Parkeergelegenheid touringcars**

Momenteel kunnen touringcars nog aan de singels parkeren, op een van de 4 parkeerplaatsen bij het Moreelsepark of de 3 á 4 plekken bij het Malieblad. Dat gaat echter verdwijnen. Vanwege ruimtegebruik en het behoud/versterken van een aantrekkelijk stadsgezicht is het wenselijk als de touringcar elders, op afstand, parkeert. Deze beleidslijn is beschreven in de vastgestelde beleidsregels 'Bereikbaarheid binnenstad voor touringcars'.

De gemeente wijst touringcarparkeerplaatsen aan om te voorkomen dat de bussen gaan parkeren op plekken waar dat ongewenst is en om zoekverkeer door de stad te voorkomen. Deze touringcarparkeerplaatsen liggen op acceptabele reisafstand van de haltes. Aan de zuid-/westzijde van de stad zijn hiervoor al diverse mogelijkheden aangewezen (Lage Weide, Proostwetering en De Meern/A12), aan de oostzijde van de stad wordt nog een locatie gezocht.

### **Venstertijden**

De halteplaatsen rondom de Utrechtse binnenstad zijn bedoeld om de bereikbaarheid van het Museumkwartier voor touringcars in brede zin te faciliteren. De venstertijden zijn bepaald op basis van de openingstijden van de musea. Buiten de venstertijden krijgt de halteplaats weer zijn oorspronkelijke functie. Wat die functie is, verschilt per locatie. Bij de Abstederbrug is dat bijvoorbeeld

bewonersparkeren en bij het Malieblad zal dat de park- en trottoirfunctie zijn. De openbare touringcarhalte Malieblad voorziet niet in de commerciële avondactiviteiten van één gebruiker, te weten het Spoorwegmuseum. Hiervoor kan het parkeerterrein van het Spoorwegmuseum zelf dienst doen.

De gemeente erkent dat er ook buiten de reguliere openingstijden van de binnenstad musea behoefte is aan een halteplaats die ook na 18.00 uur te gebruiken is. Omdat deze behoefte er is vanuit veel meer functies dan alleen het Spoorwegmuseum, bijvoorbeeld de 'discobus', is het niet vanzelfsprekend dat deze halte op het Malieblad komt te liggen. Rekening houdend met de hinder voor de omgeving en de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten leent de halteplaats bij de Bartolomeibrug zich het beste om ook na 18.00 uur als halteplaats voor touringcars te fungeren. Vanuit deze halte zijn het Museumkwartier en de horeca in de binnenstad eenvoudig te belopen. Wij kiezen er daarom voor om deze halteplaats als zodanig aan te wijzen.

### **Wat hebben we met de reacties gedaan?**

1. Om beter zicht te krijgen op het gebruik van de halteplaatsen gaan we het gebruik monitoren. Er worden sensoren in de haltes aangebracht, zodat we gebruik en gebruiksduur kunnen meten.
2. We verschuiven de halte aan de gevelzijde nabij huisnummer 3 naar de overkant, naar de parkzijde. Aan de parkzijde komen twee halteplaatsen direct achter elkaar. Daarvoor wordt het groene druppel-plantsoen ongeveer een meter korter dan in het VO.
3. Ter hoogte van huisnummer 3 komt een groenvak, zodat touringcars niet kunnen halteren voor dit pand.

## **Verkeer**

Veel opmerkingen bij het ontwerp voor auto- en fietsverkeer gaan over verkeersveiligheid. Vooral de momenten waarop fietsers en auto's elkaar moeten kruisen bij afslagbewegingen wordt genoemd als reden van zorg. In combinatie met de bocht is men bang voor onvoldoende overzicht en onveilige verkeerssituaties, vooral voor fietsers. Ook is men bang voor verslechterd overzicht als gevolg van halterende touringcars.

Als mogelijke optie om afslaan voor fietsers prettiger te maken wordt de aanleg van een middeneiland, het fysiek scheiden van de fietsstrook van de rijloper of aanleg van een oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van de kruispunten geopperd.

Verslechterde doorstroom van het (auto)verkeer wordt genoemd als aandachtspunt; vooral op drukke dagen van het Spoorwegmuseum wordt een opstopping van verkeer gevreesd. In het huidige ontwerp kunnen auto's de wachtrij voor de

parkeerplaats van het museum nog passeren. Daar zal straks geen mogelijkheid meer voor zijn. Bovendien meent men dat het wegvallen van een mogelijkheid om te een rondje te rijden rond het Malieblad, leidt tot extra verkeer, over de singel dan wel de Maliebaan, op dagen dat de parkeerplaats van het museum vol is en mensen gaan rondrijden op zoek naar een parkeerplaats.

De overgang vanaf Maliebaan (middenbaan) met een snelheidsregime van 50 km/u naar Malieblad met 30 km/u wordt als aandachtspunt genoemd. Auto's rijden hier in de huidige inrichting vaak hard door, de nieuwe situatie zal de verkeersveiligheid van met name fietsers moeten garanderen.

## Overweging

Het Malieblad wordt van een 50-km-gebied een 30-km-zone, waardoor er langs de singel een lange, aansluitende 30-km-zone ontstaat. De inrichting van het nieuwe Malieblad past daarbij. Dat betekent: 30-km-zijstraten sluiten aan met een inritconstructie, en vanaf de 50-km-weg is de aansluiting in de vorm van een voorrangskruising (met haaiantanden), waar de singel voorrang heeft. De aansluitingen zijn ontworpen met zichtlijnen die paasen bij een 30km-inrichting. Daarbij is rekening gehouden met een touringcar op de halte, waar 'omheen gekeken' moet kunnen worden.

Het Spoorwegmuseum geeft aan problemen met doorstroming en opstopping te verwachten, zeker bij drukke dagen. Waar in de huidige situatie opstelruimte is voor afslaand verkeer vanaf de Maliebaan naar het Spoorwegmuseum, vervalt dat straks. We gaan immers de asfaltoppervlakte fors verminderen ten gunste van een lagere snelheid, meer ruimte voor fiets en groen. Dat betekent dat een afslaande auto naar het Spoorwegmuseum, als er een tegenligger vanuit de richting Tolsteegsingel aan komt, moet wachten, en daarbij op de fietsstrook zal staan. Als het eigen parkeerterrein vol is, gaan auto's keren en een andere weg zoeken.

We hebben aan Goudappel Coffeng gevraagd om een analyse van deze situatie. Goudappel meent dat de kruispuntvorm voldoende capaciteit heeft, ook als het parkeerterrein van het Spoorwegmuseum in een uur tijd zou leeglopen. En Goudappel ziet voldoende ruimte voor auto's om, op het moment dat het parkeerterrein leeg is, nabij de inrit van de Johan van Oldenbarneveldtlaan te keren. Om zoekend parkeerverkeer zo veel mogelijk te beperken, hebben we het Spoorwegmuseum de suggestie gedaan om op twee locaties langs aanrijroutes een digitaal parkeermeldingsbord te plaatsen. Deze mogelijkheid werken we momenteel samen met het Spoorwegmuseum uit.

De aansluiting met de Maliebaan wordt een voorrangskruising waar verkeer vanaf de Maliebaan voorrang moet verlenen aan alle verkeer op de singel. Dit is een uniforme inrichting met andere aansluitingen van 50km op 30km-singel. Om te accentueren dat verkeer vanaf de Maliebaan voorrang moet verlenen wordt naast de haaiantanden een zebrapad voor de voetgangersoversteek aangelegd. Deze aansluiting van de middenbaan Maliebaan (50km) op de singel (30km) is tijdelijk;

over een aantal jaar zal de middenbaan Maliebaan worden ingericht als 30-km-zone met de middenbaan voor fiets en voet. Op dat moment zal gekeken worden welke vorm van aansluiting het beste past.

Om de afslagbeweging van fietsers op de Herenroute vanaf de singel naar de oostelijke ventweg te verbeteren, is gevraagd om een middeneiland. Dat vinden we niet passen in een 30km-zone, bovendien is een opstaande rand als obstakel in de bocht niet wenselijk. Om de fietsers meer ruimte te geven om de afslagbeweging te maken, en om bij tegemoetkomend verkeer voldoende ruimte te hebben om op te stellen, maken we de fietsstrook in de bocht ruimer, ten koste van de klinkerstrook.

### **Wat hebben we met de reacties gedaan?**

1. In het DO plaatsen we bij de haaietanden op de overgang van de middenbaan van de Maliebaan (50 km/uur) naar het Malieblad (singel, 30 km/uur) ook een zebrapad in de oversteek van het trottoir.
2. In de bocht van de Herenroute op het Malieblad (komend vanaf de Herenbrug, linksaf de oostelijke ventweg op) maken we meer ruimte voor de fiets, zodat er meer overzicht is voor de afslagbeweging en er gelegenheid is om, op drukke momenten, op te stellen op de fietsstrook voordat linksaf geslagen kan worden.

## **Inrichting park en buitenruimte**

De reactietermijn heeft veel en uiteenlopende ideeën en suggesties voor de inrichting van het park opgeleverd. Verzocht wordt om de bankjes te verschuiven. Gevraagd wordt onder meer om een inrichting die de doorgang van fietsers en brommers tegengaat, zonder toegang van rolstoelen en kinderwagens dwars te zitten. Ook is gevraagd om, daar waar mogelijk, groen in het trottoir op te nemen. Meerdere tips zijn ook ontvangen over de ondergrond, drainage en riolering. Verder lopen de reacties uiteen.

### **Wat hebben we met deze reacties gedaan?**

1. De in het VO ingetekende nieuwe bankjes zijn in het DO enkele meters naar het noorden verschoven; naar een plek die verder van de huizen afligt, en waar doorzicht is tussen de bomen over het water.
2. De toegang tot het wandelpad is iets kleiner gemaakt (met behoud van ruimte voor rolstoelen en kinderwagens) en de toegang vanaf de rijbaan is haaks vormgegeven (in plaats van een glooiende lijn), zodat het afsnijden van de bocht via het park door fietsers en brommers wordt tegengegaan.
3. Er komt een groenvak in het trottoir ter hoogte van Maliebaan nr 3 en ter hoogte van nr 13. Deze groenvakken worden gevuld met beplanting overeenkomend

met het groen 'aan de overkant'. Het groenvak bij nr 3 begrenst de touringcarhalte voor nr 1. Het groenvak bij nr 13 heeft een remmende werking op afslaand verkeer vanuit de Maliesingel richting de oostelijke ventweg Maliebaan.

## Overlast parkfunctie

Een aantal mensen vreest dat de inrichting tot een park overlast met zich meebrengt, zoals geluidsoverlast, rotzooi, overlast (rook) van barbecues. Men wijst de gemeente op ervaringen hiermee in naastgelegen park Lepelenburg. Indieners vragen om hiermee rekening te houden, bijvoorbeeld door de inzet van handhaving en uitbreiding van gebiedsontzegging.

### **Wat hebben we met deze reacties gedaan?**

Deze reacties leiden niet tot wijzigingen in het ontwerp, maar wel tot een verzoek aan het wijkbureau en de handhavers om het Malieblad mee te nemen in de surveillance-rondes.