

Maliebaan: een keuze met toekomst

bijlage bij raadsvoorstel, toelichting op proces en inhoud
mei 2019



Herinrichting Maliebaan: waar staan we ook al weer?

Aanleiding: de Maliebaan is onderdeel van Fietsproject Herenroute

Doel:

Verbeteren fiets: Herenroute en hoofdfietsroute Nachtegaalstraat

Verbeteren openbare ruimte, verblijfskwaliteit en groen

Verminderen nadruk op autoverkeer

2014 – 2016: participatie, onderzoeken, simulaties, voorstellen

Juni 2016: Raad vraagt om uitwerking van 4 varianten te beoordelen op: verbetering voor fiets, groen, openbare ruimte, verblijfskwaliteit, minder nadruk op auto

Voorjaar 2018:

- . Uitwerking 4 varianten gepresenteerd,
- . Uit participatie geen consensus welke variant voorkeur heeft
- . Raadsbrief: voorstel voor onderbouwde keuze volgt.

Najaar 2018: analyse, uitwerking, gesprekken met omgeving

Voorjaar 2019: voorstel voor keuze

Na keuze: opstellen Integraal Programma van Eisen, participatie, uitwerking ontwerp.



Opbouw van deze (sheets-) notitie

Deel A: **Achtergrond**, geschiedenis, beleid

Deel B: **Varianten**: toelichting en uitkomst participatie

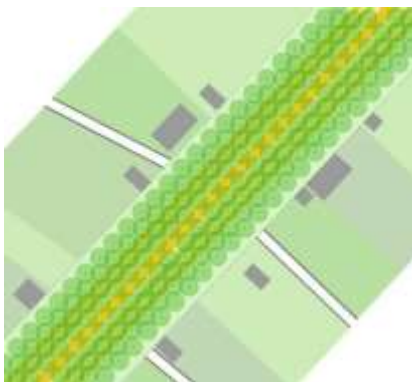
Deel C: **Voorstel** voor keuze

Deel D: **Hoe verder?**



Historische ontwikkeling Maliebaan en kruising

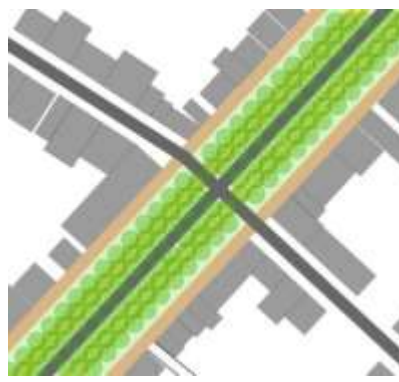
ca 1636 – 1840
Paille-Maille-spel,
langgerekt stadspark



ca 1840 – 1920
parallelbanen voor
ontsluiting woningen



ca 1920 – 1950
midden- en parallel-
banen voor auto

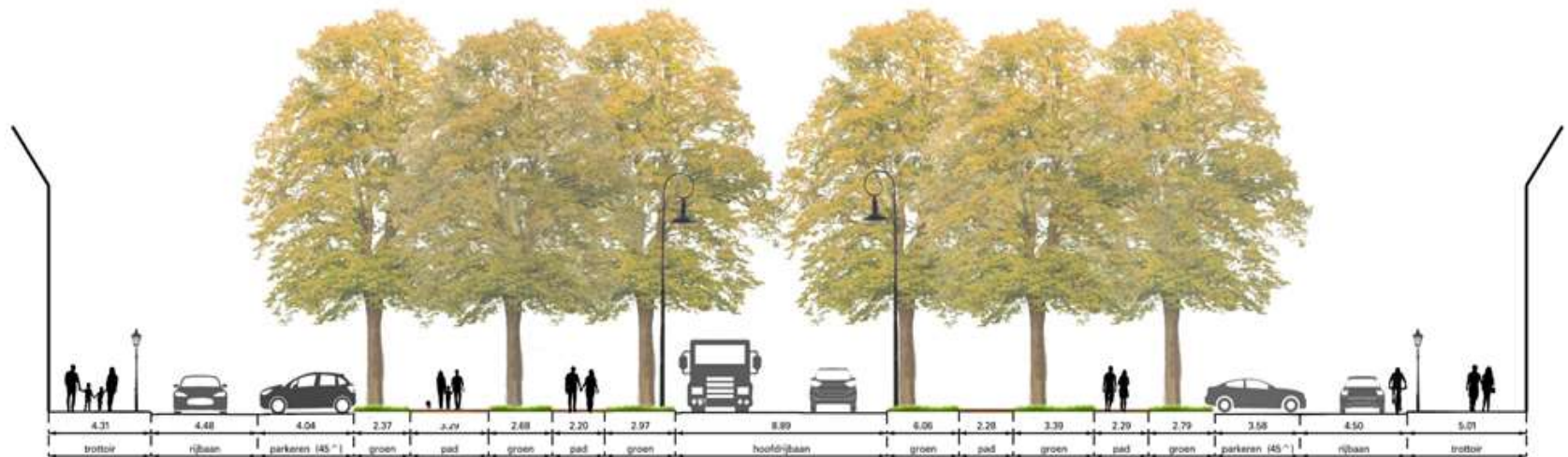


ca 1950 – nu
Extra verbreding
kruising



- Maliebaan Utrecht enige in Europa die 'in volle lengte' (750m) beleefbaar is
- Oudste fietspad van Nederland (uit 1885, ANWB)

A Huidig profiel Maliebaan, nadruk op autoruimte



Ventweg

- Breed trottoir en schuinparkeren
- Gebakken klinkers
- Eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting
- Verlichting op het trottoir
- Rioolleidingen onder rijbaan



Pad

- Oudste fietspad van Nederland
- Beeldenroute
- Geflankeerd door Hollandse Lindes in grasberm
- Asfalt



Pad

- Geflankeerd door Hollandse Lindes in grasberm
- Bankjes met afvalbakken
- Halfverharding
- Hondentoilet



Rijbaan

- Geflankeerd door Hollandse Lindes in grasberm
- Aan beide zijden lichtmasten
- Asfalt
- Regenwater-infiltratiesysteem
- Geen fietsers toegestaan



Pad

- Geflankeerd door Hollandse Lindes in grasberm
- Bankjes met afvalbakken
- Halfverharding



Pad

- Geflankeerd door Hollandse Lindes in grasberm
- Halfverharding
- Hondentoilet



Ventweg

- Breed trottoir en schuinparkeren
- Gebakken klinkers
- Eenrichtingsverkeer in noordelijke richting
- Verlichting op het trottoir
- Rioolleidingen onder rijbaan

A

Gebrek aan ruimte voor fiets, groen en verblijf



- Fietsverkeer neemt komende jaren fors toe, hoofdroute Vredenburg – Nachtegaalstraat is al drukste route van Nederland.
- Gebruik groene ruimte neemt toe; parken in Oost goed gebruikt
- Maliebaan kan belangrijke rol spelen in fietsnetwerk (spreiden drukte) en doorstroming hoofd fietsroute
- Maliebaan als schakel in groene netwerk kan beter

A

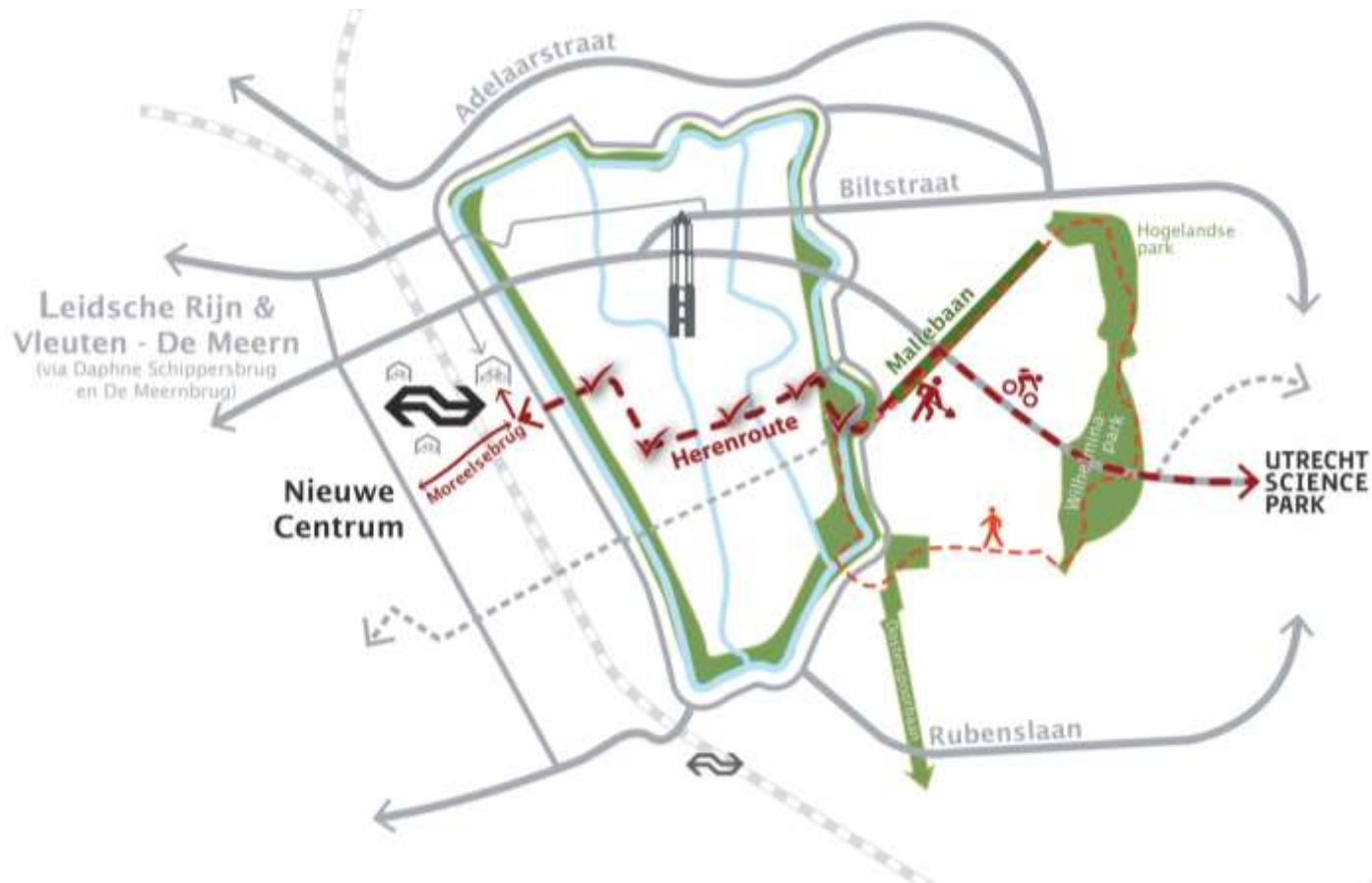
Samenhang met projecten; verbetering openbare ruimte in volle gang



Beelden van (met de klok mee): toekomstige Catharijnesingel, inrichting Oosterspoorbaan, ontwerp Nachtegaalstraat, artist impression Malieblad (zuidpunt Maliebaan), huidige promenade Wilhelminapark, Mariaplaats



Doel project Maliebaan: meer ruimte voor fiets en groen



Fietsnetwerk: hoofdroute en alternatieve fietsroutes voor spreading van drukte

Herenroute: Maliebaan is laatste schakel. Herenroute sluit aan op Stationsstalling-zuid, Moreelsebrug en gewenste oversteek spoor bij Nic Beetsstraat

Groenstructuur: Maliebaan deel van rondje Oost

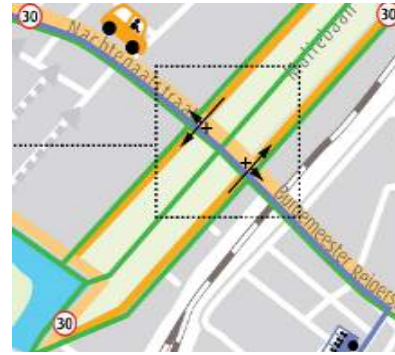
Opdracht van de raad (juni 2016): werk 4 varianten uit



1. Nulvariant



2. Ovonde



3. Maliebaan-
Promenade



4. T-splitsing met
promenade-zuid

Herenroute concentreert zich op zuidelijke Maliebaan

Wens: kruising zonder VRI, betekent: 1) betere doorstroming fiets en auto, 2) minder ruimtebeslag (geen opstelstroken op zijwegen nodig) en 3) scheelt vervangingsinvestering.

Ontstaan van de varianten:

- Huidige situatie (variant 1) als referentie, huidige indeling is niet toekomstvast gezien groei fiets en ambitie fiets, faciliteert Herenroute onvoldoende: wens voor verbetering
- Eerste gedachte was variant 2: ovonde als oplossing voor kruising
- In de participatie is dat verbreed naar de baan en de historische betekenis (variant 3)
- Hele Promenade (variant 3) was vergaand, daarnaast is 'light'-variant ontwikkeld: alleen Promenade daar waar Herenroute loopt, dat werd variant 4. Daarbij 'knip' noodzakelijk om doorgaand verkeer tegen te gaan.

Variant 1: Nulvariant

Referentievariant; behoud huidige structuur

- Alle takken blijven open
- VRI blijft
- Middenbaan wordt 30-km-zone

Effecten:

- Fietsverkeer loopt over paar jaar vast
- VRI belemmert doorstroming
- VRI moet vervangen worden, want huidige is 'op', kost ca €250.000.
- 30-km-zone middenbaan vraagt herinrichting met snelheidsremmende maatregelen
- Sluit niet aan bij planvorming Nachtegaalstraat
- Brengt geen verbetering in hoofdfietsroute en Herenroute
- Brengt geen verbetering in groene verblijfsruimte en monumentale structuur



Dit zou kunnen gebeuren als fietsgebruik groeit en VRI blijft (foto uit 2014, incident met handhaving op moment dat VRI storing had)

Variant 2: Ovonde

Was eerste voorstel: oplossing voor kruising

- Alle takken blijven open
- VRI vervalt
- Middenbaan wordt 30-km-zone
- Middeneiland kan groen (zie artist impression)
- Fietsvriendelijke klinkers op ventwegen-zuid (Herenroute)

Effecten:

- Betere doorstroming voor alle verkeer
- Groenstructuur kan doorgetrokken over kruising; groene uitstraling
- Vraagt veel ruimte
- 30-km-zone vraagt herinrichting met snelheidsremmende maatregelen (past niet in beeld, niet te handhaven)

Inrichting tot 30-km-zone vraagt om andere inrichting, bv fietsstroken, versmalling, drempels etc. 30km-zone verdraagt zich niet goed met lange rechtstand



Variant 3: Promenade

Na presentatie van de ovonde stelde Initiatiefgroep (betrokkenen uit de buurt) een promenade voor.

Dit is in opdracht van Initiatiefgroep extern uitgewerkt (Landlab, Stramien) en door Initiatiefgroep en gemeente als volgt in deze variant vertaald:

- Middenbaan wordt promenade voor voetgangers
- Ventwegen 30-km-zone voor auto en fiets
- VRI vervalt
- Afslagverboden om doorgaand verkeer te ontmoedigen

Effecten:

- Grote verbetering in groene verblijfsruimte en cultuurhistorie
- Verbetering voor fiets minimaal, blijft op ventwegen
- Afslagverboden niet realistisch
- Ventwegen worden drukker (binnen capaciteit)



Variant 4: T-splitsing met zuidelijke Promenade

Als variant op de Promenade uitgewerkt omdat gehele promenade niet mogelijk leek en Herenroute zich beperkt tot Maliebaan-zuid

- Zuid: Promenade voor voetganger
- Zuid: Auto en fiets op ventweg
- Noord: Middenbaan wordt 30-km-zone, fiets op ventweg
- Om doorgaand verkeer te weren: ventwegen-zuid doodlopend ('knip')
- VRI vervalt

Effecten:

- Doorstroming fiets-hoofdroute Nachtegaalstr verbetert
- Verbetering in groene verblijfsruimte (en deels cultuurhistorie)
- Ventwegen-zuid 2-richting voor auto en fiets (met 'keerlus')
- Knip leidt tot herverdeling van verkeer naar omliggende straten
- 30-km-zone vraagt herinrichting met snelheidsremmende maatregelen
- Eerste stap in tegengaan doorgaand autoverkeer



Participatie en belangen

- Veel groepen, onderzoek, simulaties, gesprekken, voorstellen, introductie Promenade-gedachte, externe uitwerking
- Februari: 4 varianten gepresenteerd, digitale peiling
- Reacties: zeer verdeeld, uitkomst februari 2018: geen consensus
- In loop van 2018: consensus bij partijen in directe omgeving voor behoud huidige situatie
- Fietzersbond deelt consensus niet
- Wijkraad: zet in op 30km/u, geen knip vanwege verdeling verkeer in omgeving

Reacties Participatie	
Variant 1, Nulsituatie	Prima, alle bewegingen mogelijk, Niet iedereen deelt noodzaak voor verandering Directe omgeving heeft voorkeur voor deze variant
Variant 2, Ovonde	Groot (veel ruimtebeslag), Doorbreekt de baan nog meer dan nu Sommigen vinden ovonde onveilig Sommigen vrezen dat je in spits niet meer kan afslaan
variant 3, Promenade	Ventwegen worden drukker, voor bewoners onacceptabel Vrees dat park net zo druk wordt als Lepelenburg
Variant 4, T-splitsing	Afsluiten ventwegen-zuid (knip) zorgt voor spreading verkeer naar andere straten en maakt bestemmingen moeilijk bereikbaar; weerstand bij oa Spoorwegmuseum en kinderdagverblijven Ventwegen-zuid worden doodlopend en 2-richtingsverkeer: onveilig en onoverzichtelijk

Beoordeling Varianten

Variant 1 Huidige situatie

- Geen verbetering fiets en groen, past niet in groei fiets, past niet bij beleid en ambitie
- Heeft voorkeur van directe omgeving

Variant 2 Ovonde

- Oplossing voor kruising
- Participatie: groot, past niet in beeld, onveilig

Variant 3 Promenade

- Gedachte past in beleid en ambities Fietsstad, groen en verblijfskwaliteit
- Uitwerking in deze vorm niet haalbaar, is andere vorm mogelijk?
- Participatie: zorg over toename autoverkeer op ventwegen

Variant 4 T-splitsing met zuidelijke Promenade

- Weinig verbetering voor fiets, wel voor groen.
- Participatie: knip en ventwegen 2-richtingen onwenselijk.

Analyse en reflectie

Variant 1: geen optie (verbetert fietsroute niet, verbetert verblijfsruimte niet, loopt vast)

Variant 2: Ovonde geen voorkeur (vraagt veel ruimte, zorg voor 30km op middenbaan)

Variant 3: Promenade is in basis een goed, toekomstbestendig concept, maar:

- Fiets op ventwegen nauwelijks verbetering, kan dat anders?
- Toename autoverkeer ventwegen, vinden we dat acceptabel?
- Zijn afslagverboden nodig en realiseerbaar?

Variant 4: T-splitsing vanwege knip en 2-ri-ventwegen niet wenselijk

Analyse:

- Losse elementen van varianten beoordeeld (knip en promenade-zuid): geen verbetering
- Fasering overwogen (eerst park-zuid, daarna park-noord, daarna als nodig knip): afgefallen vanwege complexiteit kruising, positie fiets en onduidelijkheid tweede fase
- Kunnen we pijnpunten (toename verkeer ventwegen, afslagverboden) verzachten?
- Welke variant past het beste bij: Fietsstad, schaarse ruimte goed benutten, groenstructuur beleefbaar maken, groene long, openbare ruimte verbeteren, ontharding, auto minder dominante rol?

Concept Promenade meest kansrijk.

Wat is nodig om de Promenade wel haalbaar te maken?

Na analyse: nieuw voorstel (variant op Promenade: variant 3+)

Promenade voor fiets en voetganger:

- Fiets op middenbaan is forse verbetering Herenroute en fietsnetwerk
- Promenade zuid én noord is forse verbetering groenstructuur, verblijf en cultuurhistorie
- Past in stadsbrede verbetering van de openbare ruimte
- Middenbaan autovrij geeft veilige ruimte voor fiets en voetganger
- Zelfde inrichting zuid en noord biedt eenheid, herkenbaarheid en helderheid
- Ventwegen worden weliswaar drukker, maar drukte blijft binnen capaciteit
- Kans voor ontharding, ruimte voor bomen, regenwateropvang
- Toekomstvast: sluit aan op toekomstige verkeersstructuur (Oostpoortstudie)
- Sluit aan op ontwerp voor Nachtegaalstraat/Burg.Reigerstraat
- Goede oplossing voor de kruising is mogelijk

Verschil met Promenade-variant 3 zoals eerder gepresenteerd:

- Fiets op middenbaan (ipv alleen op ventweg)
- Geen afslagverboden (maar andere middelen om doorgaand verkeer te ontmoedigen)



Variant op Promenade: variant 3+

Nadere verkenning leert:

- Ventwegen worden drukker dan nu
Nu vanwege structuur met middenbaan heel rustig, ca 700-800 auto's per etmaal per ventweg
Toename naar 1200 per ventweg zuid en 2600 per ventweg noord (*modelraming*)
dat is (*vuistregel*) in drukste uur 120 resp 260 auto's: 2 resp 4,5 auto's per minuut
In perspectief: intensiteit éénrichtingsstraten per etmaal: Weerdsingel (1100), Voorstraat (2200), Koekoekstraat (2600), Wittevrouwenstraat (3800).
Deze intensiteit vinden we acceptabel. In de ontwerpfase besteden we aandacht aan de inrichting tot 30km-zone, de maatregelen om doorgaand verkeer te ontmoedigen etc.
- Geluid: toename verkeer op ventwegen zorgt (*op ventweg NO*) voor toename geluidbelasting; te verlagen door betere verharding en aanpassen wegindeling.
- Trillingen: idem: toename mogelijk, daartegenover ingrepen mogelijk ter demping
- Bewoners beducht voor toename verkeer; we zien mogelijkheden om overlast (geluid en trillingen) te beperken: andere klinkerverharding en aanpassing wegindeling (parkeerstrook en rijbaan omruilen). Verdient in volgende fase nadere uitwerking.

Geen beletsel voor keuze voor variant 3+;

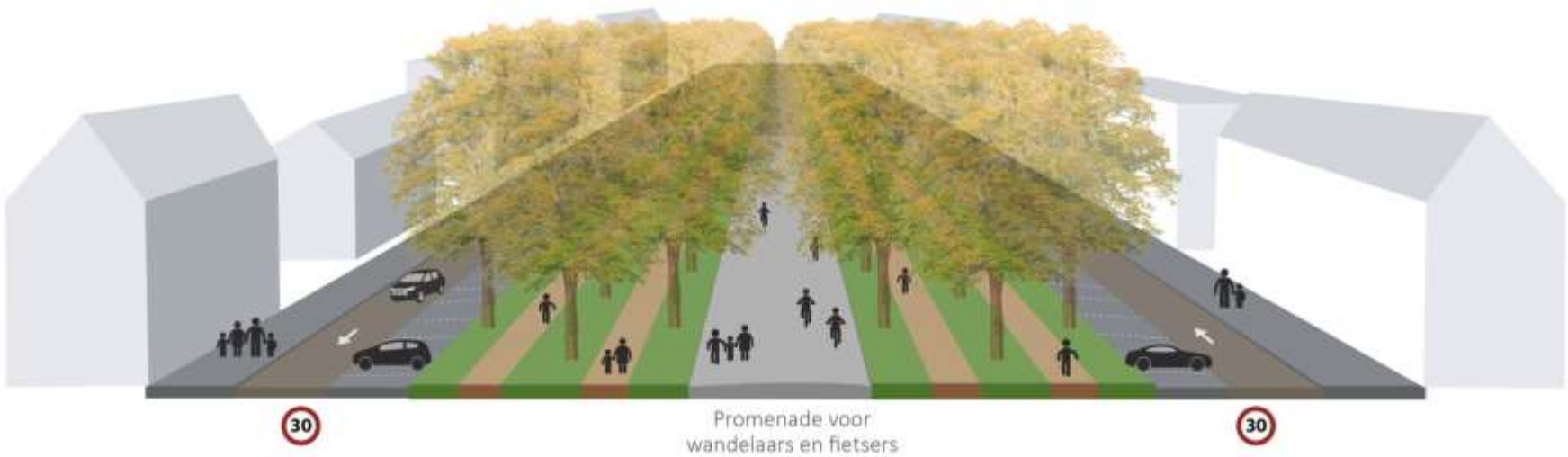
Meenemen in uitwerking van Integraal Programma van Eisen

C

Voorstel voor raadsbesluit: Promenade (variant 3+)

Promenade voor fiets en voetganger:

- Middenbaan noord en zuid voor fiets en voet, autovrij
- Ventwegen nadrukkelijk ingericht als 30-km-zone
- Kruising prioriteit voor fiets en groen, zorgvuldig ingepast



Vervolgstappen

Na keuze door raad kan uitwerking van start:

- Integraal Programma van Eisen (IPvE), Functioneel Ontwerp, kostenraming
- Nadere verkenning Geluid, Trillingen, Riolering en Water, Groen, Verharding, ..
- Uitwerking verharding en ontharding , parkinrichting (bomen, beelden)
- Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp

Indicatieve planning:

- Najaar 2019 start opstellen IPvE en participatie daarbij
- Voorjaar 2020 vaststellen IPvE, daarna voorlopig ontwerp
- Najaar 2020 Definitief ontwerp
- Voorjaar 2021 start realisatie

Afstemming met uitvoering Nachtegaalstraat/Burg.Reigerstraat essentieel.

