

2024-04-29 Maliebaan, Oost, Verplicht Voetpad, Verkeersmaatregelen Gemeente Utrecht

Kenmerk: 12137156

Betreft: het intrekken c.q. vaststellen van diverse verkeersmaatregelen

Burgemeester en Wethouders van Utrecht;

overwegende,

dat

het gewenst is de hierna volgende verkeersmaatregelen in te trekken, c.q. vast te stellen;

dat

de hierna te noemen wegen zijn gelegen binnen de bebouwde kom van deze gemeente en bij de gemeente in beheer en onderhoud zijn;

dat

met deze verkeersmaatregel de veiligheid op de weg en/of beschermen van de weggebruikers en passagiers verzekerd wordt (art. 2 lid 1a en/of 1b Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de weg in stand gehouden wordt en de bruikbaarheid daarvan gewaarborgd wordt (art. 2 lid 1c Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de vrijheid van verkeer (doorstroming) zo veel mogelijk gewaarborgd wordt (art. 2 lid 1d Wegenverkeerswet);

dat

op grond van artikel 15, eerste lid, van de VVV 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

Anleiding: ruimte voor fiets en verblijf

Utrecht groeit. Het aantal inwoners neemt de komende jaren toe. De gemeente heeft ervoor gekozen de groei op te vangen binnen de huidige stadsgrenzen. Dat betekent dat de ruimte intensiever gebruikt gaat worden. De gemeente zet daarbij in op duurzame vormen van vervoer die weinig ruimte vragen. In de hele stad en dus ook voor de Maliebaan betekent dit dat de voetganger en fietser ruim baan zal krijgen voor hun routes, bewegingen en verblijf.

Deze ambitie (de 10-minuten-stad) is verwoord in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die in 2021 door de raad is vastgesteld. Deze algemene lijn is ook vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040. Voor de Maliebaan betekent dit dat de inrichting moet bijdragen aan het ontmoedigen van het doorgaand autoverkeer en het bieden van meer ruimte voor voetganger, verblijf en fietsers. De nadruk op de auto wordt in de openbare ruimte van de Maliebaan verminderd. In het Mobiliteitsplan staat als ambitie opgenomen om de Maliebaan om te vormen van nu 50 km per uur naar een 30 km per uur-straat. De nieuwe inrichting geeft dit vorm.

Eengroeiende stad vraagt om goede verblijfsruimten en verblijfskwaliteit. Daarvoor wordt de ruimte voor de voetgangers aantrekkelijk ingericht en worden fietsers gefaciliteerd met een goed en fijnmazig netwerk van fietsroutes. Intentie is om fietsers te spreiden en om daarmee de drukte op de (te) drukke binnenstadsroute te verminderen. Eén van de routes om de binnenstadsroute te ontlasten is de Herenroute. De Herenroute loopt vanaf de zuidelijke uitgang van de stationsfietsenstalling en de Moreelsebrug via de Haverstraat, Herenstraat en Herenbrug, via de Maliesingel naar de Maliebaan en sluit daar aan op de route via de Burgemeester Reigerstraat naar het Utrecht Science Park (USP). Deze Herenroute draagt bij aan het spreiden van fietsers over de stad en daarmee aan het minder druk maken van de (te) drukke fietsroute over het Vredenburg en Neude. Verbetering van de fietsroute over de Maliebaan is de laatste schakel in de Herenroute. In eerdere jaren zijn de Mariaplaats, Herenstraat en Maliesingel al geschikter en comfortabel gemaakt voor fietsers.

Raadsbesluit

Met als aanleiding de fietsroute en de verblijfsruimte, maar ook de ambitie om de cultuurhistorische Maliebaan te versterken, heeft de gemeenteraad in 2019 gesproken over de toekomst van de Maliebaan. In december 2019 heeft de gemeenteraad een principebesluit genomen om de middenbaan van de Maliebaan om te vormen tot een promenade voor voetgangers en fietsers. Uitgangspunten voor deze herinrichting zijn:

1. De hele middenbaan noord en zuid wordt een autovrije promenade voor wandelen en fietsen
2. De ventwegen blijven 30 km per uur en worden ingericht met snelheidsreducerende maatregelen
3. Op de kruising krijgt de fietser prioriteit en worden de groene zichtlijnen doorgetrokken. De kruising wordt zonder verkeersregelininstallatie uitgevoerd.

De herinrichting van de Maliebaan past in de ambities van gezond, stedelijk leven. In het raadsbesluit van 2019 zijn de volgende doelen benoemd:

1. Verbeteren van de Herenroute voor fietsers met accent op de aansluitingen:
 - de kruising van de Maliebaan op de Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat
 - het Malieblad
 - verbeteren/herstellen van de (historische) groen- en boomstructuur
2. Verbeteren van de openbare ruimte voor voetgangers
3. Verhogen van de verblijfskwaliteit
4. Verminderen van de nadruk op autoverkeer en verbeteren doorstroming voor fietsers
5. Verbeteren van de verkeersveiligheid

De Herenroute (Malieblad – Burgemeester Reigerstraat) wordt aantrekkelijker om te fietsen en fietsers kunnen na de herinrichting ook makkelijker en comfortabeler doorfietsen naar de Biltstraat en aansluitende (regionale) doorfietsroutes.

In het bijgevoegde Integraal Programma van Eisen staat een uitgebreide (beleidsmatige) toelichting op de achtergrond van het ontwerp. In de Plantoelichting bij het Voorlopig Ontwerp worden onderdelen van het ontwerp nader beschreven.

Groene en cultuurhistorische verbinding

De Maliebaan ligt in Utrecht-Oost en grenst aan de stadsbuitengracht. De laan vormt de verbinding tussen het Zocherplantsoen rond de singel en het Hogelandse park nabij de Berenkuil en de Biltstraat. De Maliebaan is zo een belangrijke schakel in het groene netwerk in de stad, voor ecologie en wandelaars. De Maliebaan is een cultuurhistorische schakel: één van de eerste groene uitbreidingen in de stad. Deze oorspronkelijke paille-maille-baan is de enige nog in Europa herkenbare (speel)-baan in de oorspronkelijke lengte van 750 m. Met de herinrichting wordt de eenheid van de baan en het geheel van lange rechte lijnen en twee keer drie bomenrijen versterkt. Op de kruising worden bomen bijgeplant zodat de noordelijke en zuidelijke helft beter worden verbonden en de historische structuur over de gehele lengte beter herkenbaar en zichtbaar wordt.

De herinrichting van de Maliebaan past in de brede kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, vergroten van de ruimte voor de voetganger, verbeteren van de fietsroutes en uitbreiden van de 30 km per uur gebieden. In Utrecht Oost is dat in de afgelopen jaren al gebeurd op de Tolsteegsingel, Maliesingel, Wittevrouwensingel en de Oudwijkerdwarsstraat. Recent zijn ook de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat heringericht met meer ruimte voor de fiets, voetganger en groen.

Met de herinrichting van de Maliebaan worden de tijdelijke aansluitingen van de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat op de Maliebaan omgevormd tot de definitieve aansluitingen.

Wegcapaciteit

De middenbaan als 50-km-schakel verdwijnt. De ventwegen blijven, als 30-km-wegen, onderdeel van het stedelijk netwerk. De ventwegen worden versmald om te accentueren dat hier een maximum snelheid van 30 km per uur geldt. Voor de wegcapaciteit in een 30-km-stad is de 50-km-middenbaan niet meer nodig. Dat geeft ruimte om de middenbaan te onttrekken aan het autoverkeer en om te vormen tot (autovrije) promenade voor de fietser en voetganger. Het resterende autoverkeer maakt gebruik van de ventwegen. De ventwegen worden daardoor drukker dan in de huidige situatie, maar passend binnen de wegcapaciteit. Er is een verkeerssimulatie doorgerekend om de toekomstige verkeersstromen in beeld te brengen en te beoordelen of de nieuwe wegcapaciteit voldoende is. Daaruit blijkt dat voor vrijwel alle stromen van fiets, bus en auto de afwikkeling verbetert. Het kan in de drukste momenten in de spits voorkomen dat er een wachtrij op de ventwegen ontstaat, wat we binnen een stedelijke omgeving nabij de binnenstad in de spits acceptabel vinden.

Zwaar verkeer

In het Mobiliteitsplan 2040 is de Maliebaan geen verbindingsroute meer voor zwaar (lang) goederenvervoer. De Maliebaan wordt afgewaardeerd en is na de herinrichting voor goederenvervoer minder aantrekkelijk (geen 50 km per uur meer). Om de kruising compact te houden en ruimte te maken voor groen, voeren we een afslagverbod in. Voertuigen die langer zijn dan twaalf meter mogen niet meer vanaf de ventweg afslaan naar de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat en andersom. Met deze ingreep wordt de hoeveelheid goederenvervoer over de Maliebaan verminderd en wordt het zwaar verkeer gespreid.

Parkeren

Bij het besluit tot herinrichting van de Maliebaan is niet het doel om het aantal parkeerplaatsen substantieel te verminderen. Als gevolg van het ontwerp wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd van circa 350 naar circa 325. Er vervallen parkeerplaatsen omdat de doorsteken tussen de ventwegen en de middenbaan in aantal worden vergroot en groen worden uitgevoerd. Het zichtbaar maken van deze doorsteken draagt bij aan het visueel en fysiek versmallen van de ventwegen om daarmee de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag te houden. Ook worden de inmiddels als (te) smal beoordeelde parkeervakken verbreed volgens de huidige richtlijnen.

Geluid en trillingen

In de toekomstige situatie zal na de reconstructie van de Maliebaan de hoeveelheid verkeer op de ventwegen toenemen. Er is onderzoek gedaan naar het huidige optreden van geluid en trillingen, een prognose van geluidbelasting in de nieuwe situatie en de mogelijkheden om het optreden van geluid en trillingen te verminderen. Vanwege het verlagen van de snelheid van 50 km per uur naar 30 km per uur neemt de geluidbelasting over het geheel af. De geluidbelasting wordt in hoge mate beïnvloed door de verharding; vervangen van de huidige, oude verharding door nieuwe verharding heeft een positief effect.

Monitoring

De plannen voor de herinrichting zijn tot stand gekomen met inbreng van bewoners, belanghebbenden en externe adviesbureaus. Met de CABU (= Commissie Advies bevoorrading Utrecht) is overleg gepleegd over alternatieve routes voor bevoorrading van de winkels in de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat.

Op verzoek van omwonenden wordt na de herinrichting een monitoring-onderzoek uitgevoerd. Als blijkt dat de wachtrijen, wachttijden of belasting van geluid of trillingen hoger is dan verwacht, dan wordt in overleg met onder andere de bewonersvereniging beoordeeld of en zo ja, welke maatregelen genomen kunnen worden.

dat

door deze herinrichting de kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid van omwonenden en de verkeersveiligheid voor de weggebruikers verbetert en draagt bij aan de doelen van het Mobiliteitsplan 2040;

dat

vanwege de herinrichting van de Maliebaan er diverse verkeersmaatregelen genomen moeten worden, waaronder deze;

dat

naast de aanpassingen van de infrastructuur ook de verkeersmaatregelen aangepast dienen te worden naar de nieuwe situatie;

dat

na de herinrichting de middenbaan (de huidige hoofdrijbaan) van de Maliebaan een promenade wordt voor voetgangers waarop fietsen is toegestaan;

dat

het algemeen belang in dit geval zwaarder weegt dan het specifieke belang van gemotoriseerd verkeer. Zij hebben immers een alternatieve route, te weten de parallelwegen (oostelijk en westelijk);

dat

om de functie van de weg als woonstraat te waarborgen de wegen ingericht worden als verblijfsgebied volgens de principes van Duurzaam Veilig;

dat

deze verkeersmaatregel bijdraagt aan de leefbaarheid van dit gebied;

dat

met deze verkeersmaatregel de toekomstige situatie in overeenstemming gebracht wordt met de vigerende wet- en regelgeving;

dat

er overeenkomstig artikel 24 BABW overleg heeft plaatsgevonden met de korpschef van de politie over de hierna te noemen verkeersmaatregelen;

gelet

op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990);

op de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);

op het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);

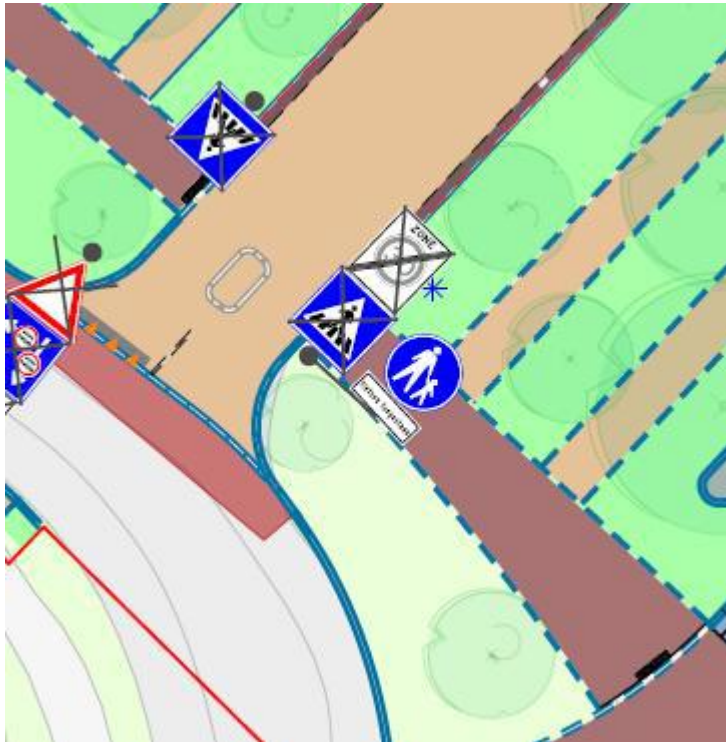
Besluiten:

met ingang van **3 mei 2024** voor onderstaande locatie de aangegeven verkeersmaatregelen in te trekken c.q. vast te stellen:

Oost

Maliebaan (ter hoogte van het midden van de nieuw aan te leggen promenade (de huidige hoofdrijbaan) tegenover het Malieblad nabij de Maliesingel en Maliebaan huisnummer 15 (oostelijke parallelweg);
wegvak: tussen de Maliesingel/Malieblad en Maliebaan huisnummer 29 (oostelijke parallelweg))

Vaststellen: Verplicht voetpad (G7) volgens bijlage 1 van het RVV 1990 met onderbord "Fietsen toegestaan"



G7 met onderbord "Fietsen toegestaan"

Utrecht, 29 april 2024

Burgemeester en wethouders van Utrecht,
namens dezen:

mw R.H. Kottenhagen-Spin

Adviseur Verkeersbesluiten, afdeling Mobiliteit

Ontwikkellorganisatie Ruimte

Deze beslissing is digitaal tot stand gekomen en is om die reden niet ondertekend. In een formele en beveiligde omgeving is vastgelegd dat de beslissingsbevoegde akkoord is met de inhoud van dit document en de bekendmaking daarvan.

Gepubliceerd op **2 mei 2024** in het Gemeentebblad.

Nadere informatie met betrekking tot de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen kan worden verkregen bij Ontwikkelorganisatie Ruimte, Gilde Stedenbouw en Mobiliteit, Team Verkeersmaatregelen, telefoon 06-42 239 579 of per mail: verkeersmaatregelen@utrecht.nl

Vindt u het besluit om bepaalde reden onjuist?

Als u vindt dat het besluit onjuist is, dan kunt u bezwaar maken. U kunt uw bezwaar digitaal indienen. Daarvoor kunt u alleen gebruik maken van het door de gemeente beschikbaar gestelde digitale formulier. Dit vindt u op www.utrecht.nl/bezwaar.

Maakt u liever per brief bezwaar, dan kunt u uw bezwaarschrift sturen aan het college van burgemeester en wethouders, Afdeling Juridische Zaken, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. In het bezwaarschrift dient u in ieder geval het volgende te vermelden: uw naam en adres, de datum, een telefoonnummer waarop u tijdens kantooruren te bereiken bent, een omschrijving van het betreffende besluit en de reden van het bezwaar. Wij adviseren u zo mogelijk een kopie van het besluit bij te voegen.

Vergeet niet het bezwaarschrift te ondertekenen.

Let op: u moet een bezwaarschrift binnen zes weken na de publicatie in het Gemeentebblad indienen.