



Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststellen Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp Maliebaan

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Marieke Fleer
Kenmerk	5257051
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Maliebaan vast te stellen als basis voor de uitwerking tot Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp, met als uitgangspunten:
 - a. de middenbaan van de Maliebaan wordt omgevormd tot promenade voor wandelen en fietsen;
 - b. de ventwegen worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen;
 - c. op de kruising krijgt de fietser prioriteit en vervalt de verkeersregelinstantie.
2. Het krediet voor de herinrichting van de Maliebaan te verhogen met 1 miljoen euro en dit te dekken uit het investeringsbudget bereikbaarheid, vooruitlopend op de integrale afweging binnen het Meerjaren programma Bereikbaarheid (MPB).

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Met de reacties van belanghebbenden is het concept-Integraal Programma van Eisen (IPvE) aangepast naar een definitieve versie. In dit definitieve IPvE wordt omschreven hoe de herinrichting van de Maliebaan eruit komt te zien. Dit IPvE geeft invulling aan het raadsbesluit uit december 2019 waarin u de uitgangspunten voor de herinrichting heeft meegegeven.

Context

Aanleiding

In 2020 en 2021 is, als uitwerking van het raadsbesluit, een concept-IPvE opgesteld en gaandeweg met belanghebbenden besproken. In juni 2021 heeft het college het concept-IPvE vrijgegeven voor reacties. Met de reacties is een definitieve versie van het IPvE gemaakt.

Juridische context

Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk.

Het ontwerp voldoet aan regelgeving voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit.

De bevoegdheid tot vaststelling van een IPvE is niet in de Gemeentewet geregeld. Het college heeft op verzoek van de raad vanwege de voorgeschiedenis van dit project de bevoegdheid voor het vaststellen van dit IPvE aan de raad gelaten, in afwijking van (de interne werkinstructie) UPP3/4.

Met het besluit om parkeerplaatsen die in het concept-IPvE waren vervallen alsnog in het ontwerp in te passen wordt tegemoetgekomen aan de belangen van bewoners en aan de Maliebaan gevestigde bedrijven.

Voor de uitvoering van het plan zullen nog verkeersbesluiten moeten worden genomen waartegen bezwaar en beroep open staat.

Beoogd effect

Het IPvE geeft invulling aan Gezond Stedelijk Leven voor iedereen: meer ruimte voor fietsers en fietsroutes, meer verblijfskwaliteit, versterken van groen en de cultuurhistorische waarde van de Maliebaan, minder nadruk op auto en doorgaand autoverkeer. Door de combinatie met rioleringswerkzaamheden maken we de inrichting klimaatbestendig (grotere capaciteit voor opvang van zware buien, regenwater in de bodem vasthouden).

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

In december 2019 heeft de gemeenteraad een principebesluit ([iBabs Online](#)) genomen dat uitgangspunten meegaf als basis voor het uit te werken IPvE. Ook in december 2019 is een motie ([iBabs Online](#)) aangenomen die vroeg om een meting uit te voeren naar het optreden van geluid en trillingen. Die resultaten van die meting zijn verwerkt in het IPvE. In juni 2021 heeft het college het concept-IPvE vrijgegeven voor reacties en de raad daarover geïnformeerd ([iBabs Online](#)).

Sinds 2014 wordt getekend en ontworpen aan de Maliebaan. Met dit IPvE ligt er een voorstel voor een inrichting die past bij onze ambities voor een stad met een prettig en groen verblijfsklimaat, met voorrang voor duurzame manieren van vervoer, met een klimaatbestendige inrichting en een beter beleefbare historische groenstructuur. Voor het opstellen van dit IPvE hebben we gebruik gemaakt van de visie op de Maliebaan die West 8 in onze opdracht heeft opgesteld.

Met deze inrichting zetten we een mooie stap voor de toekomst van onze stad.

Dit IPvE is tot stand gekomen na veel gesprekken en contacten met bewoners en belanghebbenden. In de loop van het proces hebben we reacties en suggesties verwerkt. Na de reactietermijn op het concept van dit IPvE hebben we ca 160 reacties ontvangen. Op basis van die reacties hebben we het concept-IPvE op enkele kleinere en twee grotere punten aangepast. De kleinere aanpassingen betreffen vooral tekstuele verduidelijkingen en toelichting. De twee grotere aanpassingen betreffen een voorstel om de inrit naar de Wolter Heukelslaan te versmallen en het aanpassen van het aantal parkeerplaatsen. Waar we in het concept-IPvE uitkwamen op ca 311 parkeerplaatsen (ten opzichte van ca 350 nu), hebben we na de reacties naar parkeerruimte gezocht. In het voorliggende IPvE zitten ca 332 parkeerplaatsen.

In 2019 heeft de wethouder in de commissie toegezegd dat het IPvE niet tot doel heeft om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, maar dat het denkbaar was dat in het IPvE het aantal parkeerplaatsen met 'een handvol' zou worden teruggebracht. Dat is in dit IPvE uitgewerkt.

Op de ventwegen passen we vanuit 30-km- en veiligheidsoverwegingen snelheidsremmende maatregelen toe, wat als gevolg heeft dat langs de ventwegen minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. We compenseren dat op een andere plek; langs het schuine deel aan het uiteinde van de ventweg noord, langs het spoor. Hier realiseren we twee parkeerstroken, de oostelijke ten koste van bestaand groen langs het spoor en de westelijke ten koste van nieuw groen ter versterking van de groenstructuur rondom de middenbaan. We willen deze stroken zodanig inrichten dat het eenvoudig is om, bij verminderde parkeerdruk, deze ruimte groen te maken.

In het definitieve IPvE wordt voorgesteld het aantal parkeerplaatsen te verminderen tot 332 parkeerplaatsen. Dat past binnen de (nu nog geldende) zogenaamde 2% regeling in dit rayon.

Met dit IPvE wordt de middenbaan een promenade voor wandelen en fietsen, worden de ventwegen zodanig ingericht dat automobilisten zich aan de snelheid van 30km/uur houden en wordt de kruising zonder verkeersregeling ingericht. Op de kruising ontstaat een middeneiland waarin bomen kunnen worden geplant waarmee de zichtlijnen over de lengte van de Maliebaan worden aangeheeld.

Rondom de kruising en langs de ventwegen wordt ongeveer 3.000 m² verharding weggehaald en vervangen door groen.

Met dit plan kan de Maliebaan na herinrichting in de jaren daarna doorgroeien tot een geliefde plek voor de stad. Een eerste wens voor doorgroei is het voorstel dat West 8 heeft gedaan voor de aansluiting met de Snellenlaan. Zodra er zicht is op financiering zullen we dat als eerste vervolgstap oppakken.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	<p>Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp vast te stellen als basis voor de uitwerking tot Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp, met als uitgangspunten:</p> <ol style="list-style-type: none"> de middenbaan van de Maliebaan wordt omgevormd tot promenade voor wandelen en fietsen; de ventwegen worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen; op de kruising krijgt de fietser prioriteit en vervalt de verkeersregelinstallatie.
Argumenten	
1.1	<p><u>Het integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp geeft uitwerking aan het eerdere raadsbesluit</u></p> <p>In het raadsbesluit uit 2019 heeft de raad de volgende uitgangspunten vastgelegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hele middenbaan noord en zuid wordt een autovrije promenade voor wandelen en fietsen. Ventwegen blijven 30-km/uur en worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen. Op de kruising krijgt de fietser prioriteit en worden de groene zichtlijnen doorgetrokken; de kruising wordt zonder verkeersregelinstallatie uitgevoerd. <p>In het IPvE wordt aangegeven hoe de middenbaan eruit komt te zien en welke maatregelen zorgen voor snelheidsremming van autoverkeer op de ventwegen. Het IPvE bevat een onderbouwing dat de kruising zonder verkeersregelinstallatie goed functioneert. Het IPvE geeft daarmee we uitwerking aan de door de raad vastgelegde uitgangspunten.</p> <p>De Maliebaan is de laatste schakel in de Herenroute als alternatieve fietsroute door de binnenstad om de route via Vredenburg en Nachtegaalstraat te ontlasten.</p>
1.2	<p><u>Het concept-IPvE/FO is voorgelegd aan belanghebbenden voor reacties en aangepast op basis van de ontvangen reacties</u></p> <p>Op meerdere momenten sinds het raadsbesluit is met belanghebbenden, plenair of in klein verband, gesproken over de vulling van het IPvE, de onderzoeken en de variantenstudies. De opmerkingen zijn meegenomen in het denkproces. Het concept van dit IPvE is op 15 juni opengesteld voor reacties. Circa 160 mensen en organisaties hebben gereageerd. In bijgevoegde reactienota is (een samenvatting van) de reacties en een antwoord daarop te vinden. In het zgn 'tweekolommenstuk' is per persoon een antwoord aangegeven. In de reactienota is aangegeven welke aanpassingen zijn doorgevoerd op basis van de reacties.</p>
1.3	<p><u>Met dit IPvE/FO wordt werk-met-werk met de geplande rioleringswerkzaamheden mogelijk</u></p> <p>Voor de periode 2021 – 2022 stond oorspronkelijk vervanging van de riolering en aanleg hemelwaterafvoer Maliebaan gepland. We vinden het verstandig om de werkzaamheden riolering en herinrichting te combineren, om overlast voor de omgeving te verkleinen en om efficiënt met budgetten om te gaan. Daarom bundelen we het werk tot één opdracht, uit te voeren in 2023/2024. Dat vraagt wel om voortgang in het ontwerpproces voor de herinrichting aangezien verdere uitstel van de rioleringswerkzaamheden niet wenselijk is.</p>
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<p><u>Niet alle zorgen van omwonenden kunnen worden weggenomen</u></p> <p>Uit de reacties blijken zorgen over de verkeersprognoses, het functioneren van de kruising, de veiligheid, geluid en trillingen. In dit IPvE ligt een goed en uitgebalanceerd ontwerp voor. Analyses van externe experts geven aan dat de verkeersprognoses een</p>

	<p>goede inschatting te zien geven, dat de nieuwe kruising beter zal functioneren dan de huidige en bovendien veiliger zal zijn, en dat we met nieuwe, vlakke verharding kunnen zorgen voor minder geluid en trillingen. Recente berekeningen van geluid en luchtkwaliteit laten een positief beeld zien. We betreuren het dat deze cijfers niet voldoende zijn om de zorgen weg te nemen. In de uitwerking houden we de vinger aan de pols en contact met de buurt. We zullen een jaar na herinrichting een drietal criteria beoordelen (par 7.2) en maatregelen overwegen als er aanleiding voor is.</p>
1.2	<p><u>Aanpassing van het IPvE/FO voor meer parkeerplaatsen betekent minder groen</u> In het concept-IPvE is ingezet op fysieke en visuele versmalling van de ventwegen. Met het toevoegen van groene toegangen naar de doorsteek-paden kunnen op die plekken minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dat zou, samen met andere onderdelen, tot ca 35 parkeerplaatsen minder leiden. Op verzoek van de omgeving is gezocht naar toevoegen van parkeerplaatsen. Vanuit verkeersveiligheid is het van belang de versmalling van de ventwegen te behouden. Uitbreiding van parkeerplaatsen is gevonden langs de ventweg-noord, langs het spoor. Dat gaat ten koste van een strook huidig groen, en een strook die in het concept-IPvE ontworpen was als uitbreiding van groen.</p>
	Beslispunt
2	<p>Het krediet voor de herinrichting van de Maliebaan te verhogen met 1 miljoen euro en dit te dekken uit het investeringsbudget bereikbaarheid, vooruitlopend op de integrale afweging binnen het Meerjaren programma Bereikbaarheid (MPB).</p>
	Argumenten
2.1	<p><u>De recente kostenraming ligt op het niveau van vergelijkbare projecten.</u> De herinrichtingen Voorstraat en Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat kenden, overigens zonder rioleringswerkzaamheden, een budget van zo'n 5 miljoen euro voor dezelfde lengte van het werk (ca 800m). De kostenraming Maliebaan ligt in dezelfde orde van grootte, voor én rioleringswerkzaamheden én twee ventwegen en een middenbaan. De scope van het project betreft inmiddels de hele Maliebaan zuid en noord van gevel tot gevel. De herinrichting Maliebaan is daarmee niet veel duurder dan andere projecten. De benodigde extra middelen voor de uitvoering van de herinrichting ten opzichte van het tot nu toe beschikbare budget is tevens te verklaren door gestegen prijzen. Het proces is tot nu toe uitgebreid geweest: vanaf 2015 participatie, variantenstudies, verkenningen, bewonersavonden etc.</p>
2.2	<p><u>Het combineren van de herinrichting met de rioleringswerkzaamheden is kostenefficiënt</u> Gecombineerde uitvoering maakt de herinrichting per saldo goedkoper dan zonder combinatie met het rioleringswerk. Het rioleringswerk kan opgeschoven worden van (gepland) start 2021 naar start 2023. Nog verder uitstel van de herinrichting betekent een kans dat de rioleringswerkzaamheden losgeknipt worden waardoor de kans voor werk-met-werk verloopt. Dat zou tot kostenverhoging op beide projecten leiden.</p>
2.3	<p><u>Dit is een lopend project; knelpunten binnen lopende projecten worden met voorrang binnen het MPB geprogrammeerd.</u> Herinrichting van de Maliebaan is een al lang lopende ambitie. Om de voortgang van dit project na alle gesprekken met de omgeving vast te houden, wordt voorgesteld om vooruitlopend op de integrale afweging bij het MPB (als onderdeel van de Voorjaarsnota 2022) dit knelpunt met voorrang te programmeren. Bij de integrale afweging worden knelpunten op lopende projecten eerst opgelost binnen de beschikbare financiële ruimte voordat er naar nieuwe projecten wordt gekeken.</p>

2.4	<u>Het is wenselijk voortgang vast te houden en verdere vertraging en kostenverhoging te voorkomen</u>
	Door dit knelpunt nu met voorrang te programmeren wordt verdere vertraging en daardoor hogere kosten voorkomen. Ook kan dan voortgang worden gemaakt met een goede aansluiting en overgang op de recent ingerichte Nachtegaalstraat en binnenkort in te richten Burgemeester Reigerstraat. De huidige VRI is kwetsbaar; bij verdere uitstel wordt de kans op storingen aan de oude apparatuur groter. Tot slot is de kans groot dat bij verder uitstel de rioleringswerkzaamheden worden losgeknipt van de herinrichting en vooruitlopend hierop worden uitgevoerd, waardoor we de kans voor werk-met-werk laten schieten.
2.5	<u>Binnen het Meerjaren Programma Bereikbaarheid kunnen de aanvullend benodigde middelen worden gedekt.</u>
	De gevraagde middelen kunnen binnen het MPB worden gedekt uit de extra middelen voor loon- en prijscompensatie die vanaf 2022 aan het investeringsbudget bereikbaarheid worden toegevoegd, zie paragraaf Financiën. Deze middelen zijn onder andere bedoeld voor dekking van kostenverhogingen op (lang-)lopende projecten.
Kanttekening	
2.1	<u>Er is nu geen budget om de aanpassing van de rotonde en aansluiting Snellenlaan op te pakken</u>
	Enkele reacties vragen om een bundeling van werkzaamheden, met name met de nieuwe aansluiting op de Snellenlaan. Gevraagd wordt om meteen de eindinrichting mee te nemen, en niet het risico te lopen dat de tijdelijke inrichting permanent blijkt te worden. De aanpassing van de rotonde en aansluiting op de Snellenlaan zijn zeker wenselijk en betekenen een mooie en markante kop aan de noordkant, minder verharding en extra vergroening. Dat zou echter nogmaals een budgetuitbreiding van ca 1 miljoen euro betekenen; daarvoor is geen zicht op dekking.
2.2	<u>De vrijgave van dit krediet loopt vooruit op de integrale afweging binnen het MPB</u>
	Knelpunten binnen lopende projecten worden over het algemeen met voorrang geprogrammeerd binnen het MPB, om de voortgang mogelijk te maken. Voor het project Maliebaan is het vanwege de relatie met de omgeving en de samenhang met het rioleringswerk van belang om zekerheid te verkrijgen over dekking en om de voortgang te kunnen behouden.

Financiën

Kostenraming

De kostenraming voor uitvoering van de herinrichting (SSK-raming, vanaf VO-fase, inclusief rioleringswerkzaamheden, zonder nieuw ontwerp Snellenlaan) bedraagt € 4.961.000.

Beschikbaar budget

Het startbudget dat vanaf 2015 aan dit project was toegekend (€ 650.000) is in een eerder stadium (MPB 2018) met € 800.000 verhoogd, tot een projectbudget van € 1.450.000. Daar zijn vervolgens de volgende budgetten als aanvulling aan toegezegd:

- . bijdrage Groen (MPG): € 200.000
- . bijdrage voor ontharding (BOR): € 100.000
- . bijdrage voor nieuwe verharding (BOR): € 750.000
- . bijdrage voor vervangen riolering en aanleggen HWA (BOR): € 2.200.000

Daarmee was het beschikbare budget € 4,70 miljoen euro.

In de afgelopen jaren is zo'n 0,75 miljoen euro besteed aan proceskosten: externe onderzoeken, opstellen IPvE, participatie, begeleiden besluitvorming, projectmanagement etc. (t/m vaststelling IPvE). Er resteert voor de fase vanaf VO een budget van 3.95 miljoen euro. Dat betekent dat er ten opzichte van de SSK-raming nog een aanvullend budget nodig is van (afgerond) 1 miljoen euro.

De combinatie van de uitvoering van de herinrichting én riolering is van belang voor de kostenraming en het efficiënt werken buiten; werk-met-werk is uitgangspunt.

Het geraamde resterend benodigd budget van 1 miljoen euro wordt gedekt uit de middelen voor loon- en prijscompensatie die jaarlijks worden toegevoegd aan het investeringsbudget bereikbaarheid. De gemeentelijke structurele bijdrage voor loon- en prijscompensatie wordt jaarlijks toegevoegd aan het programma om te voorkomen dat we steeds minder kunnen doen voor hetzelfde budget. Primair worden deze middelen gebruikt om knelpunten op bestaande projecten, in verband met gestegen prijzen, op te lossen. Het niet-bestede deel wordt toegevoegd aan het 'investeringsbudget Mobiliteitsplan t/m 2040' en is daarmee beschikbaar voor toekomstige investeringen.

Het project Maliebaan is in 2014 gestart (variantenstudie, voorbereiding participatie) en zal rond 2024 afgerond zijn, gestegen prijzen is daarmee een deel van de verklaring voor de hogere kosten. Realisatie zal naar verwachting in 2023 en 2024 plaatsvinden; in 2022/2023 wordt VO, DO en bestek opgesteld en aanbesteding doorlopen.

Zoals in de programmabegroting verwerkt (op basis van besluitvorming voorjaarsnota), wordt vanaf 2022 structureel 0,5 miljoen euro aan het investeringsbudget bereikbaarheid toegevoegd vanuit de loon- en prijscompensatie, waaruit de extra uitgaven voor de Maliebaan kunnen worden gedekt. Binnen het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid is een reserve ingesteld waardoor de fasering van de uitgaven (kasritme) niet gelijk hoeven te lopen met de beschikbare budgetten in een bepaald jaar. De verschillen worden verrekend met de reserve.

De 18 parkeerplaatsen die komen te vervallen kunnen worden weggehaald op basis van de (nu nog geldende) zogeheten 2%-regeling per rayon, en zijn daarmee gedekt.

Vervolg

Na vaststellen van het IPvE wordt het ontwerp verder uitgewerkt (Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp). Het VO wordt in 2022 aan het college voorgelegd ter vaststelling. De gemeenteraad zal daarover geïnformeerd worden. Na afronden van het DO wordt een bestek opgesteld en een aannemer gezocht.

Participatie

Tijdens de gedachtenvorming op weg naar het concept-IPvE is een aantal keer met belanghebbenden overlegd over varianten en voortgang. Op basis van die bijeenkomsten hebben we bv de locaties voor de geluids- en trillingsmetingen bepaald en de indeling/structuur van de ventwegen bepaald.

We hebben de reacties op het concept-IPvE verwerkt; dat leidt tot aanpassing van het IPvE op een aantal onderdelen (ontwerp, aantal parkeerplaatsen, inrit Wolter Heukelslaan, tekstuele verduidelijkingen).

In de volgende fase zullen we belanghebbenden wederom betrekken bij het detailleren van het ontwerp.

Communicatie

Zie hierboven

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- (aangepast) Integraal Programma van Eisen
- Functioneel Ontwerp

Bijlagen informatief

- Reactienota
- Tweekolommenstuk
- M+P: Rapportage meting geluid en trillingen Maliebaan, 2020
- West 8: Visie Maliebaan M+P, 2021
- RHDHV: Rapportage Verkeerssimulatie kruising Maliebaan, 2021
- Bureau Steenhuis: Cultuurhistorische Verkenning Maliebaan, 2009
- Terra Nostra: Rapportage boomwortelonderzoek, 2021