

Maliebaan: (pr)achtbaan.

Een (concept)voorstel voor aanpassing (kruispunt) Maliebaan als verbindingsweg goederenvervoer 2025 door middel van de *Ronda⁺-variant*.



Een deel van de huidige promenade...

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
2.	Bezwaren en wensen.....	5
3.	Overzicht varianten.....	6
4.	Basisoplossing: de Aorta-variant.....	7
4.1.	Omkeeropties.....	8
4.2.	De rol van transferbanen en lusvormige routes.....	10
4.3.	Consequenties.....	11
4.4.	Het kruispunt met afslagen.....	12
5.	Een mogelijke VRI-realiseratie in maximaal drie fasen.....	14
5.1.	Tijdwinst fietsverkeer.....	16
5.2.	Afstelling stoplichten.....	16
6.	Ronda-variant kruispunt Maliebaan-winkelstraten: de ultieme oplossing.....	16
6.1.	Meer ruimte voor fietsers.....	18
6.2.	Een lange lijst: alleen maar voordelen	19
6.3.	Conclusie.....	20
7.	Promenade-perikelen.....	21
7.1.	Toelichting schets Prom-variant.....	21
7.2.	De rol van een promenade	22
7.3.	Mogelijke oplossing bussen spoorwegmuseum.....	24
8.	De Herenroute en 'Wat dies meer zij'.....	25
8.1.	Twee markante oplossingen voor de Herenroute	25
9.	Evaluatie	27
9.1.	Criteria en uitgangspunten beleid.....	27
9.2.	Knelpunten (kruispunt) Maliebaan.....	27
9.3.	Oplossingen.....	28
9.3.1.	Variante 3+	28
9.4.	Kruispuntperikelen en een nuttig bijproduct.....	29
9.5.	De rol van de Maliebaan.....	30
9.6.	Tot slot: over besluitvorming.....	31
10.	Epiloog (met Beslissingsboom)	32
11.	Verantwoording.....	33
12.	Bijlagen: de afbeeldingen bij elkaar.....	34

1. Inleiding.

In dit document wordt de **Ronda⁺**-variant geïntroduceerd: de ultieme oplossing om uit de huidige impasse te komen. Deze voorziet in de inpassing van de Maliebaan (inclusief kruispunt) in de totale verkeersstructuur van de betreffende wijk (de aansluiting op Malieblad en winkelstraten). Als verrassend bijproduct ontstaat een zeer kansrijke nominatie voor het afslagpunt van de **Herenroute-splitsing**. In een vooruitblik wordt nog een tweede variant (**Prom**) bekeken, een potentiële kandidaat voor een eventueel toekomstige promenade-variant.

Met Ronda⁺ wordt een oplossing geboden, die alle voordelen verenigt en alle serieuze bezwaren, ingebracht door diverse instanties, wegwuift dan wel tot een minimum beperkt. *De clou zit in een **ten onrechte ‘vergeten’** en nog nooit uitgewerkte constructie in de tot nog toe naar voren gebrachte varianten.* Cruciaal is namelijk de toepassing van **transferbanen**, waardoor -geheel conform gemeentelijk beleid- het accent op veiligheid, groen, alléén bestemmingsverkeer, autoluwheid en fietsprioriteit optimaal tot zijn recht komt.

Voor het maken van de juiste beslissing is goed inzicht onontbeerlijk. Daartoe is deze nota geconcipeerd om de problematiek beter te kunnen doorgronden en de consequenties van bepaalde (politieke) keuzes scherper te kunnen overzien.

Na een inventarisatie van de heersende bezwaren en wensen wordt het begrip transferbaan nader toegelicht en geïllustreerd met afbeeldingen van mogelijke realisaties.

Vervolgens volgt de kern van de oplossing in de vorm van een basisvariant: de **Aorta**. Dit is de aanduiding voor de middenbaan van de Maliebaan als *hoofdader* voor distributie, terwijl het bestemmingsverkeer lokaal wordt geregeld met *transfers*: via een doorsteek gaat het verkeer over van ventweg naar middenbaan vice versa. Het directe gevolg daarvan is **minder** verkeer op resp. de middenbaan, het kruispunt Maliebaan-winkelstraten en op het Malieblad.

Met de Aorta als fundament volgt een bespiegeling van de problematiek inzake de verkeersafhandeling op het kruispunt en bij het Malieblad. Voor het Malieblad wordt een optie aangereikt, die met een geringe mutatie in het ontwerp gerealiseerd zou kunnen worden (zie Afb. 4. Alternatief voor transfers zuidzijde bij Malieblad).

De wirwar van ‘bedradingen’ op het kruispunt Maliebaan kan tot rust komen door het opnemen van een rotonde: de **Ronda**-variant (ROtoNDde op kruispunt, middenbaan als Aorta; ook te zien als RONDrijdend Autoverkeer, of -zo men wil- RONDachtig: ROND, met suffix a).

Een verfijning van deze variant met een kleine rotonde voor de regeling van de doorsteken, net ten noorden van het kruispunt, leidt tot de introductie van het hier aangeboden concept: **Ronda⁺**.

Overigens laat de (VRI-vrije) rotonde-oplossing voor het kruispunt hier onverlet, dat er een VRI-realiserende oplossing zonder rotonde mogelijk is (VRI staat voor Verkeers Regel Installatie). Doordat de ventwegen niet meer meedoen is zo'n stoplichtvariant eenvoudig met maximaal drie fasen te construeren. In hoofdstuk 5 wordt dit (als **Ronda-light**) nader uitgewerkt.

Tegenover het kernidee van de Aorta staat de gedachte van een auto-vrije middenbaan in de vorm van een promenade, met de 3⁺-variant als representant. Het gevolg van een verbanning van zwaar verkeer op de ventwegen –met behoud van middenbaan als promenade- is de zwaardere belasting van de overige aan- en afvoerwegen.

In het hoofdstuk “7. Promenade-perikelen” wordt de **Prom**-variant opgevoerd als optie voor een potentiële promenade-kandidaat.

Intussen wordt geconcludeerd dat de Ronda⁺-variant (**voor nu**) de meest geschikte optie is, met een knipoog naar een mogelijke, toekomstige voorziening van een promenade. Ronda-plus heeft een uniek oplossend vermogen en is toekomstbestendig.

Behalve de Prom-uitwerking (Afb.9) worden drie opties aangeleverd voor een mogelijke structuur van het kruispunt Maliebaan:

- Ronda-light met VRI en zonder rotonde (Hoofdstuk 5).
- Ronda met ‘rode lopers’ op rotonde voor de Herenroute (Afb. 10).
- Ronda met aparte fiets-ovonde voor de Herenroute (Afb. 11).

Tot slot wordt in het hoofdstuk “9. Evaluatie” alles nog eens kort gerecapituleerd en is te vinden waarom variant 3⁺ niet deugt, terwijl in de Epiloog een **beslissingsboom** wordt aangereikt.

Wie erg veel **haast** heeft, kan meteen naar

- de **lijst met voordelen** (par. 6.2) en naar
- de **afbeeldingen** 1a, 1b, 3, 8,10,11 en 12.

Maar het zou ook jammer zijn als u

- de **argumenten** mist, zoals onder meer verwoord in
- de **paragrafen** 4.2, 6.1, 7.2, 9.3.1 en 9.5.

2. Bezwaren en wensen.

De directe aanleiding tot Ronda⁺ is, dat de tot nog toe ontwikkelde varianten gedeeltelijk tegenstrijdig, onvolledig en verre van optimaal zijn. Voor het Spoorwegmuseum is bereikbaarheid met bussen van zowel zuidzijde als noordzijde van 'levensbelang'. Hetzelfde geldt voor de fietsersbond, die inzet op een vrije en vlotte doortocht van fietsers, met name via de hoofdstroom over de kruising. De keuze wordt onder meer bemoeilijkt door de tegenstelling 'zorg-onbezorgdheid' ten aanzien mogelijk onveilige situaties die kunnen ontstaan bij enkele uitvoeringsvormen (zoals in het geval van de verkeerslichtvrije opties van 3⁺ en plan B).

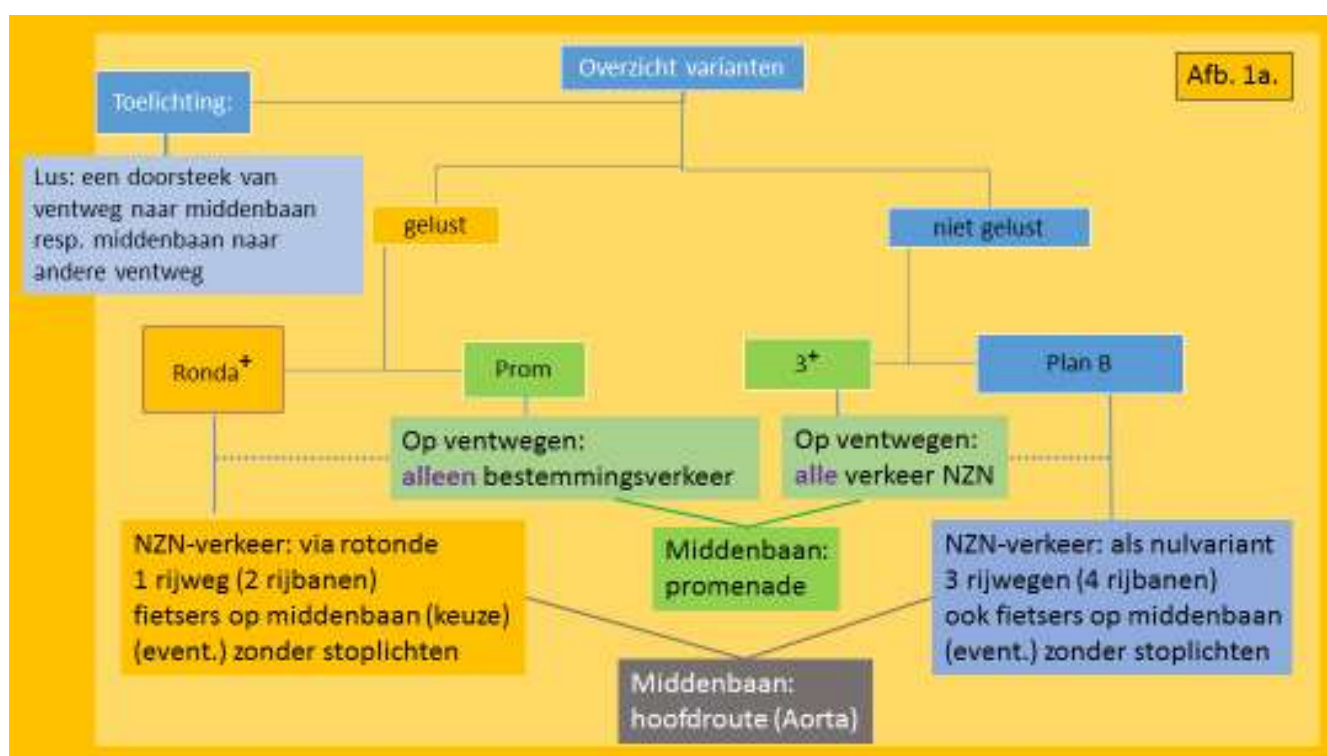
Varianten, waarbij de ventwegen niet alleen het bestemmingsverkeer faciliteren, maar mede dienen voor het opvangen van de hoofdstroom voor distributie en voor doorvoer van (toer)bussen stuiten op ernstige bezwaren van aanwonenden, -werkenden en bezoekers. Verantwoordelijke personen (zoals directeurs van scholen en kinderdagverblijven) zien hun dienstverlening aan kinderen in gevaar komen door het langs denderende verkeer. Monumentale panden worden blootgesteld aan zware trillingen. Er zijn immers geen voortuinen, die voor een aangename afstand zorgen. Bewoners en werknemers zullen in toenemende mate geluidsoverlast en schade door fijnstof ondervinden.

Maar liefst 150 parkeerplaatsen zouden er verdwijnen. Voor veel aanwezigen is dit althans mondeling zo verwoord. Naderhand is de wethouder er schriftelijk op teruggekomen, hoewel de huidige breedte van de ventwegen ernstige vragen oproept qua veiligheid bij de verontrustende toename van (vooral) het zware verkeer op de ventwegen, mede onder handhaving van de huidige parkeervoorzieningen.

3. Overzicht varianten.

Om de opgevoerde bezwaren tegen het gebruik van ventwegen ten behoeve van het hoofdverkeer op te heffen, is er een volwaardig, concurrerend en groen alternatief ontworpen onder de naam **Ronda⁺**, dat uitgaat van een basisvariant: de Maliebaan-Aorta, hierna aangeduid met Aorta, ofwel variant 5.

Ter wille van het overzicht en van de positie van de Ronda⁺-variant ten opzichte van de vigerende varianten (3⁺ en plan B), volgt nu eerst een schema waarin de varianten in beeld gebracht zijn.

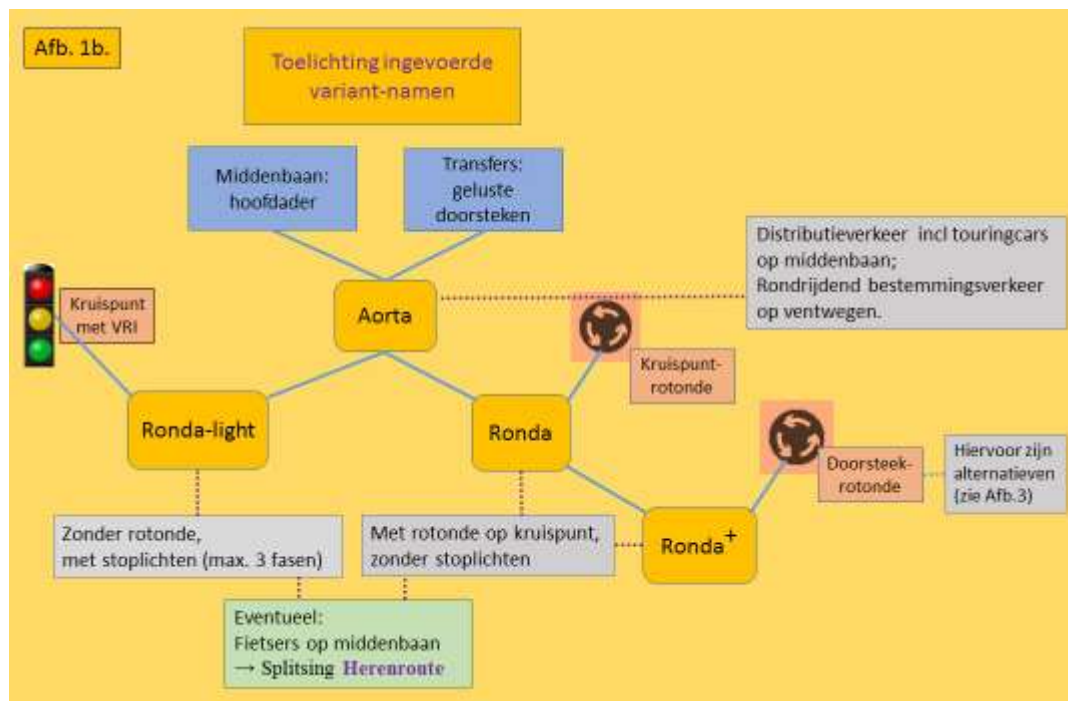


Afbeelding 1a. De varianten: verschil en samenhang.

Het schema werkt als volgt:

Primair wordt onderscheid gemaakt tussen ‘gelust’ en ‘niet gelust’. Dit is het verschil in de aan- of afwezigheid van transfers (doorsteekbanen), waarover bijvoorbeeld vanaf de ventweg via de middenbaan kan worden teruggekeerd naar de herkomstplek. Die optie is een essentieel onderdeel van de hier voorliggende varianten (Ronda⁺ en Prom). De Prom-variant is een ‘gelust’ alternatief voor 3⁺. Beide gebruiken de middenbaan als promenade. Daarentegen gebruiken Ronda⁺ en Plan B de middenbaan als hoofdroute.

In een tweede schema (Afb. 1b) wordt de betekenis en de herkomst van de werknaam **Ronda⁺** nader uitgebeeld. De hoofdlijn van de hier favoriete variant loopt vanaf Aorta via Ronda naar het eindproduct Ronda⁺. Een alternatief voor een rotonde is Ronda-light met VRI. Dit is in Afb. 1b verduidelijkt.



Afb.1b. Toelichting ingevoerde variantnamen.

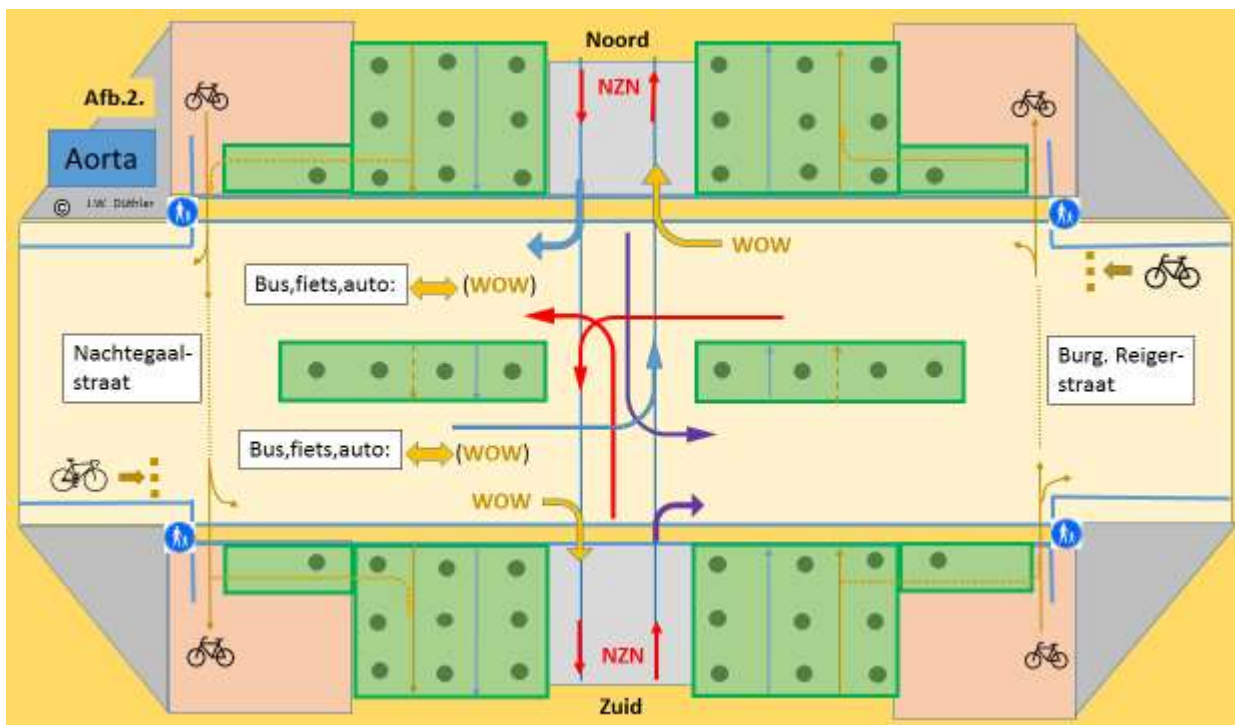
4. Basisoplossing: de Aorta-variant.

Voordat we naar de volledige Ronda⁺-variant gaan, bekijken we eerst het fundament: de Aorta. De naam symboliseert hier de keuze voor een hoofdstroom via de middenbaan als hoofdlader, de verbindingsweg NZN. Vanwege de afgesloten ventwegen (behalve voor fietsers) verloopt alle bestemmingsverkeer Maliebaan via de ventwegen door middel van lussen, die teruglopen naar de plaats tegenover de positie van instroom. De enige twee dóórlopende autorijstroken van N naar Z vice versa liggen op de middenbaan. Daardoor wordt de hoofdstroom van het fietsverkeer (de Herenroute) door de winkelstraten hoofdzakelijk gekruist door museumbussen en bestemmingsverkeer Zuid. Bovendien wordt de fietskaravaan geconfronteerd met afslaand verkeer: distributie en bestemming van en naar de winkelstraten.

De reductie ten opzichte van andere varianten is tweeledig:

- Het bestemmingsverkeer Maliebaan Noord gaat niet over de kruising;
- Er is maar één obstakel (doorsnijdingsplaats van gemotoriseerd verkeer) in plaats van twee bij variant 3+ en drie hindernissen bij plan B.

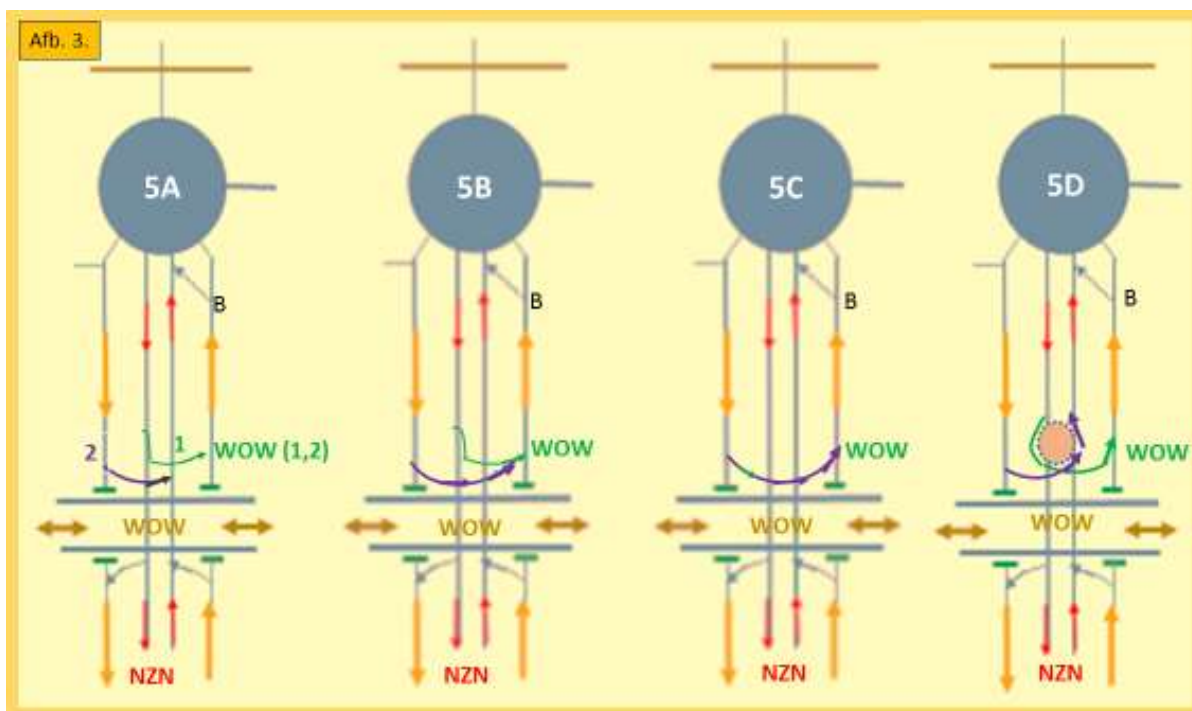
Nadat hierna de doorsteken zijn toegelicht, volgt een beschouwing over een mogelijke inrichting van het kruispunt. Ter verbeelding al vast een schets van het kruispunt in Afbeelding 2. Nadrukkelijk is hier sprake van schetsen, omdat de afbeeldingen niet op schaal zijn weergegeven. Het primaire oogmerk is hier het bevorderen van inzicht.



Afbeelding 2. Aorta-optie kruispunt Maliebaan-winkelstraten.

4.1. Omkeeropties.

Voor de omkeerpunten in de transferlussen van het bestemmingsverkeer zijn vier opties uitgewerkt. In onderstaande afbeelding zijn deze opties weergegeven voor een mogelijke realisatie mét (5D) of zonder rotonde (5A t/m 5C). We staan even stil bij de overwegingen.



Afbeelding 3. Opties voor transferbanen (B=bestaande doorsteek).

Het verschil tussen de opties zit in de manier waarop de transfer plaatsvindt. Bij 5A en 5B is er een voorsorteervak opgenomen voor het bereiken van de parallelweg aan NO-zijde vanaf de Aorta. Bij 5C is er feitelijk maar één lus, die via beide ventwegen loopt. Deze oplossing maakt het mogelijk het voorsorteervak volledig in te zetten voor het linksaf slaand verkeer naar de Burg.Reigerstraat. Het betekent niet dat 5A en 5B deze mogelijkheid uitsluiten, want ook bij een gedeeld voorsorteervak zal het bestemmingsverkeer vanaf de middenbaan direct kunnen afslaan naar de parallelbaan. Dat kan zelfs ongehinderd in de WOW-fase als er een VRI voor het kruispunt zou worden ingezet (zie hoofdstuk 5). Voorsorteren voor het kruispunt vervalt zelfs helemaal wanneer het als rotonde wordt ingericht.

Overigens worden de ventwegen bij de opties 5B en 5C geheel of gedeeltelijk dubbel belast met het bestemmingsverkeer. Daarom heeft optie 5A de voorkeur, die als optie 5D (via een minirotone) kan worden uitgevoerd.

De toevoeging van het ⁺-teken aan Ronda slaat op de doorsteekrotonde, zodat **Ronda⁺** staat voor de combinatie van Aorta, kruispuntrotonde en doorsteekrotonde. Het doorsteken kan uiteraard onder een haaiantandenregiem plaatsvinden (ook zonder doorsteekrotonde), waarbij de voorrangregeling nog nader kan worden gezien.

4.2. De rol van transferbanen en lusvormige routes.

De transferbanen bedienen éénrichtingsverkeer. Het **belangrijkste** is, wat je ermee kunt bereiken: alle serieuze nadelen opheffen, en alleen maar voordelen creëren. Geen doorgaand verkeer op ventwegen, alleen lokaal bestemmingsverkeer en minder belasting van het kruispunt resp. Malieblad. Immers, bij alle transferroutes worden de ventwegen afgesloten voor doorgaand autoverkeer, terwijl fietsers daar vrije doorgang naar het kruispunt hebben. Het bestemmingsverkeer doorloopt vrijwel een lus van begin tot eind.

In antwoord 9 van Bijlage 1 van nota kenmerk 5257051/190920MF inzake raadvragen stelt de wethouder dat –conform het Mobiliteitsplan- **bovenal** het doorgaand verkeer in woonstraten ontmoedigd dient te worden. Hoe is dit te rijmen met het **verhogen** van de intensiteit van de ventwegen langs de Maliebaan volgens plan 3+? Immers, de woningen komen toch niet uit op de middenbaan?

In dit verband is het wellicht saillant om te zien hoe de “Dikke Van Dale” het woord “woonstraat” omschrijft: “straat met ten gerieve van de **bewoners** sterk beperkt verkeer”. Welnu, in de **Ronda-variant** wordt vanwege de transfers deze doelstelling optimaal bereikt: alléén voor bestemmingsverkeer!

Voor de volledigheid leggen we het hier nog eens uit: de ventwegen fungeren als woonstraat; de middenbaan heeft een andere **functie**. Tegenwoordig fungeert het als verkeersader. De wethouder pleit voor een functie in de vorm van een promenade.

En wat betreft het streven naar verkeerskundige afwaardering treft u elders in dit document diverse handreikingen (met name in par. 6.1).

Er is wel eens bezwaar aangetekend tegen het verschijnsel ‘doorsteken’ omdat deze afbreuk zouden doen aan de zichtlijnen en aan de beleving van de Maliebaan als lange eenheid. Welnu, *tegen de forse doorbraak van de winkelstraten valt feitelijk al het andere in het niet*. De reeds aanwezige doorsteek aan de noordoostzijde (zie B in Afb.3) getuigt ervan hoe *onopvallend* zo’n passage kan zijn. Overigens veranderen de zichtlijnen daardoor niet. Het hoofdeffect zit in het perspectief van het grote geheel, gedomineerd door de bomenrijen.

Voorvechters voor groen zullen aanvoeren dat er één of meer bomen zouden moeten wijken, of dat de boomwortels zwaarder worden belast. Ten eerste is deze belasting slechts plaatselijk, terwijl de afstand tussen bomen en doorsteekbanen veel groter is dan de bestaande afstand bij de middenbaan. De doorsteekbanen zijn immers smaller vanwege het éénrichtingsverkeer. Ze kunnen zo gekozen worden dat er geen boom hoeft te sneuvelen. Bovendien biedt de onderhavige variant extra bomen in het midden van het kruispunt.

Kortom, het zijn zwakke verweren. Er is geen serieus, steekhoudend argument aan te voeren, dat tegen de transferoptie een gewicht inbrengt dat opweegt tegen alle voordelen.

Het specifieke groepje tegenstemmers van weleer zal er met de kennis van nu heel anders over denken. Overigens, **hoe representatief** waren betreffende personen in de betreffende workshop eertijds? Derhalve: hoeveel waren dat er en hoe waren ze geselecteerd? Welke groepering werd er door hen vertegenwoordigd? Welke achtergrond hadden zij? Hoe is de peiling verricht?

Het is opvallend hoe vaak er heel subtiel iets van tafel wordt geveegd op grond van bedenkelijke en ongefundeerde peilingen. Te lichtzinnig wordt er over de uitkomst van dit soort stemmingen heen gestapt, ontbloot van elke kritiek.

Buitendien: als men indertijd beter was voorgelicht over de talloze voordelen van de onderhavige variant, en als men kennis had kunnen nemen van de verwerpelijke alternatieven van nu, dan zou de stemming ongetwijfeld anders uitgevallen zijn, met voortschrijdend inzicht.

Even terzijde: bomen of mensen?

Op dit niveau komen we varianten tegen, die de afweging weergeven tussen de zorg over de aantasting van bomen en de onheilspellende vooruitzichten van belanghebbende mensen. Het mag best wel eens harder geformuleerd worden: "Wat is erger, een aantasting van de levensduur van bomen of een aantasting van het leefklimaat en het welzijn van mensen?"

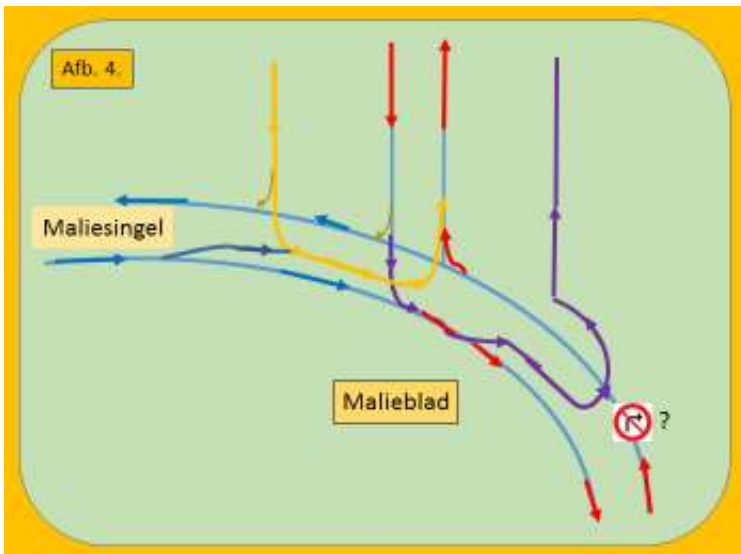
4.3. Consequenties.

Vrijwel alle bekende, serieuze bezwaren worden door Ronda⁺ getackeld.

Indien en voor zover dit nodig (en veilig) wordt geacht kan de (snel)fiets, behalve op de ventwegen, ook op de Aorta worden toegelaten. Over de beoogde functie van de tussen de Aorta en ventwegen liggende vier paden is nergens een uitgezette lijn te vinden. Ze worden nu veel gebruikt als promenade en om te joggen. Gebruikers van de wandelpaden hebben geen haast om de doorsteken over te steken, terwijl ze onderling simpel verbonden kunnen worden voor een vrije rondgang.

Het aantal parkeerplaatsen zal nauwelijks minder worden vanwege de geringe ruimte die de 'doorsteken' innemen. Deze (eventueel geknikte) dwarsverbindingen, nabij het kruispunt, voorzien erin, dat er rondgereden kan worden zonder dat van het kruispunt gebruik wordt gemaakt. Daardoor wordt de

hoofdstroom door de winkelstraten niet doorsneden, wat het winkelstraatverkeer ten goede komt, en waardoor het kruispunt aanzienlijk vereenvoudigd wordt.



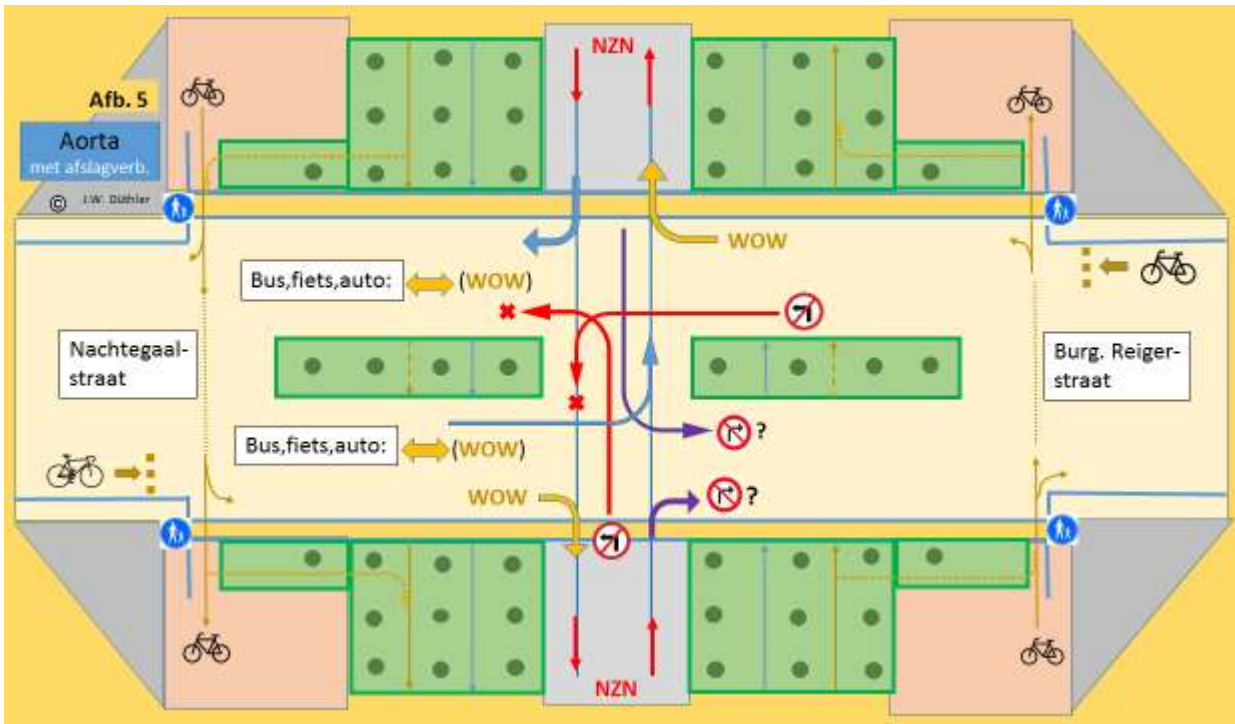
Afb. 4. Alternatief voor transfers zuidzijde.

Overigens zijn de doorsteken aan noordzijde al aanwezig, terwijl aan de zuidkant eenzelfde 'oversteek' kan worden gemaakt via één van de opties 5A t/m 5D. Echter, het kan bij het Malieblad ook anders. Daartoe is in afbeelding 4 een voorbeeld weergegeven. Toepassing van deze optie betekent overigens dat ter plekke in het ontwerp van het Malieblad nog twee stukjes

voorsorteerbaan moeten worden opgenomen. Een typisch voorbeeld, dat illustreert hoe prematuur het is als je een groter geheel opbouwt met vaste onderdelen, zonder rekening te houden met de onderlinge randvoorwaarden. Het ontwerp van de Maliebaan is daarmee een sluitpost geworden. Soms lijken zaken à priori voorbestemd.

4.4. Het kruispunt met afslagen.

Het is een leerzame exercitie om eens na te gaan hoe het kruispunt eruit zou kunnen zien in de Aorta-variant. Afbeelding 5 geeft een schets van een mogelijk ontwerp van het kruispunt (met eventuele afslagverboden).



Afbeelding 5. Kruispunt in Aorta-situatie (met afslagverboden).

Er zijn een aantal manieren om de verkeersstromen op de kruising te kanaliseren. We zien even af van de fietsstromen over de ventwegen (deze leiden min of meer een eigen leven). Dan gaat het over twee wegen, met elk twee rijbanen, die elkaar kruisen. Alles op z'n beloop laten lijkt geen veilige optie. We kijken hieronder naar de volgende drie situaties:

- Een kruising met voorangsregeling.
- Een regeling per VRI (Ronda-light).
- Een rotonde, zonder VRI (Ronda).

N.B. Ter herinnering: naast Ronda en Ronda-light onderscheiden we nog Ronda⁺, waarbij de + aangeeft dat de doorsteek Noord óók via een rotonde wordt geregeld.

We stellen deze drie situaties hier even kort aan de orde, maar gaan in het volgende hoofdstuk (5) nader in op VRI-constructie b, terwijl in hoofdstuk 6 de rotonde-variant (c) in twee mogelijke versies wordt gepresenteerd.

Ad a. Voorangskruising.

Een simpele regeling is een voorangskruising, waarbij alle WOW-verkeer voorrang krijgt op alle NZN-verkeer. Hoewel het verleidelijk klinkt vanwege de

ongekende luxe voor de fietskaravanen, is er in spijts van voor de NZN-stromen bijna geen doorkomen meer aan.

Het wordt al gauw complex als we niet aannemen dat het verkeer uit zuidelijke richting zo snel mogelijk moet worden afgevoerd en dat het zuidwaartse verkeer moet worden ontmoedigd. Dit leidt weer tot afslagverboden en die zijn verkeerstechisch ongewenst. We raken verstrikt in de problematiek. Het ligt niet aan de Aorta, maar aan de variëteit in de verkeersstructuur op het kruispunt. Gelukkig bestaan er betere regelingen: met stoplichten (VRI) of via een rotonde.

Ad b. Regeling per VRI (Ronda-light).

Naast deze stoplichtvrije situatie, kunnen we een regeling per VRI onderzoeken. In principe zijn er twee hoofdfasen: NZN en WOW. In hoofdstuk 5 zullen we laten zien dat er hoogstens drie fasen nodig zijn om het kruispunt veilig met stoplichten te regelen.

Ad c. Regeling via rotonde, zonder stoplichten (Ronda).

Duidelijkheidshalve: deze variant is in wezen gelijk aan de Aorta-variant, maar dan met een rotonde (o.i.d.) in het midden van het kruispunt. Het is de combinatie van deze kruispuntrotonde (of: -ovonde) met het rondrijdend ventwegverkeer en de middenbaan als hoofdader voor de distributiestroom (zie afbeelding 6).

In hoofdstuk 6 volgt de volledige uitwerking van deze variant, die feitelijk ziet in een *totaaloplossing*, waarin alle bezwaren worden opgeheven en met een lange lijst van voordelen ten opzichte van alle vigerende varianten.

5. Een mogelijke VRI-realiserende in maximaal drie fasen.

Mede dankzij de doorsteken en de afsluiting van de ventwegen is in principe een gewoon kruispunt ontstaan van twee haaks op elkaar staande wegen, met elk twee rijbanen (één baan heen en één baan terug). Er is echter ongelijkwaardigheid omdat aan de hoofdroute van het fietsverkeer in de richting WOW prioriteit wordt verleend. Dat maakt de regeling specifiek.

Het fietsverkeer, dat in- en uit de ventwegen komt, gaat feitelijk via zijwegen. Maar hun 'beweging' kan wel meegenomen worden bij de VRI. Hieronder een mogelijke uitwerking, die we hier **Ronda-light** hebben gedoopt: de combinatie van Aorta, rondrijdend autoverkeer en stoplichten.

Fase 1: NZN staat op rood

- 1a. WOW gaat op groen (zowel boven kruising als op de hoeken):
 - Fietsers, stadsbus en auto's gaan rechtdoor naar de andere winkelstraat.
 - Voetgangers steken middenbaan over (bij groen licht zebra's).
 - Ook doorsteekverkeer noordzijde van en naar ventwegen kan **simultaan** meeliften met deze fase (middenbaanverkeer stopt vóór de doorsteek).
 - Voorgesorteerd winkelstraatverkeer kan afslaan naar de MB, rekening houdend met tegemoetkomend verkeer (zoals gebruikelijk). Rechts afslaand verkeer let daarbij op voetgangers en fietsen (zoals gebruikelijk).
- 1b. WOW op oranje (alleen boven kruising)
 - Verkeer uit de winkelstraten stopt voor de strepen op de kruising (ruimte- en tijdwinst)
 - Deel rechtsaf-slaand verkeer uit winkelstraten naar MB sorteert intussen voor op de kruising (ruimte- en tijdwinst)
- 1c. WOW op rood (alleen boven kruising)

Eventueel tussenfase (alleen op verzoek voetgangers en/of fietsers; tijdwinst):

- WOW op de hoeken op oranje resp. rood;
- Lichten ventwegen en zebra's winkelstraten op groen.
 - Verkeer uit de winkelstraten stopt voor de strepen op de hoeken
 - Voetgangers steken winkelstraten over (na **groen** licht zebra's).
 - Fietsers uit de twee ventwegen steken over of slaan linksaf (na **groen** voor ventwegen), en stoppen voor de stopstrepen op kruising
 - Fietsers rechtsaf: **altijd** toegestaan (zoals nu), maar opgelet voor overstekende voetgangers.

Fase 2: WOW nog op rood

- NZN krijgt groen
 - Verkeer NZN gaat rechtsaf, rechtdoor of linksaf.
- NZN op oranje, rood → naar Fase 1.

Er bestaat derhalve een veilig en goed beheersbaar stoplichtensysteem. In slechts drie fasen te regelen, met of zonder verzoekknop. Of zelfs in twee fasen indien de overstekende voetgangers en fietsers zichzelf moeten redden.

5.1. Tijdwinst fietsverkeer.

Minder dwarsverkeer (geconcentreerd via één hoofdader) levert tijdwinst op ten gunste van de hoofdfietsroutes. Daardoor krijgt het fietsverkeer een optimale verblijftijd op het kruispunt, zodat een eventueel gewenste verkeersregeling in slechts twee hoofdfasen kan plaatsvinden. Telkens twee fasen waarin alle verkeer NZN rechtdoor gaat resp. afslaat, afgewisseld met één fase waarin alle verkeer WOW rechtdoor gaat en afslaat. De ventwegen bedienen puur het bestemmingsverkeer, dat via een lus -zonder het kruispunt te belasten- wordt afgewikkeld. De afhandeling van dit 'lusverkeer' geschiedt synchroon met de WOW-fase. Pure tijdwinst.

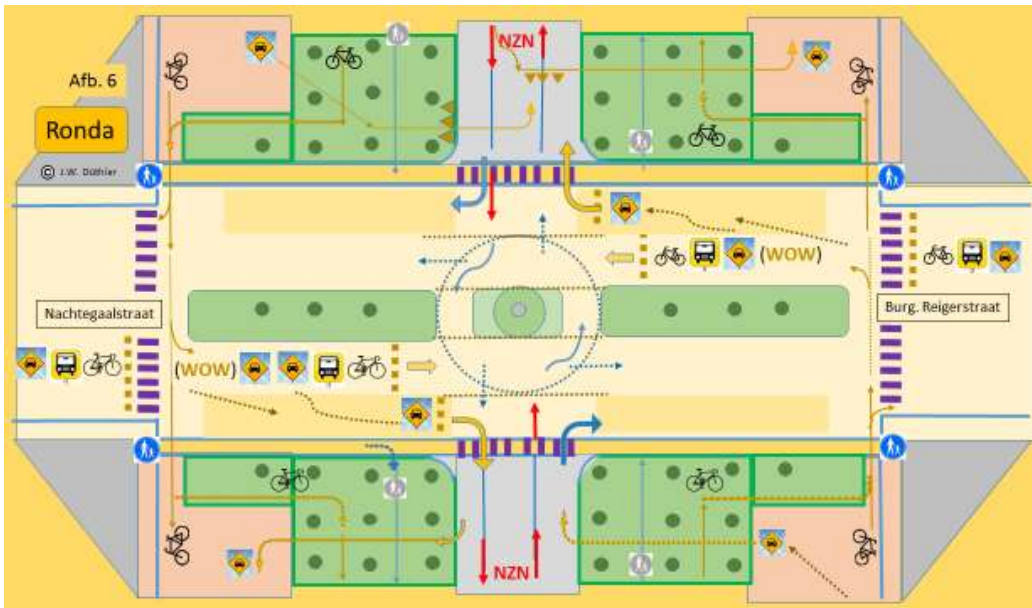
5.2. Afstelling stoplichten.

Vanzelfsprekend zal de praktijk leren hoe de shiftduur per stroom moet zijn. De inschatting is dat de WOW-doorlaattijd tot de helft wordt gereduceerd. Denkbaar is tijdens de ochtendspits (van 7 tot 9 uur) en de avondspits (van 16 tot 19 uur) de duur van de fietsstroom (WOW) extra te verlengen. Tot heil van de fietsers en ter ontmoediging van het NZN-verkeer. De duur van NZN-stroom kan desgewenst gerelateerd worden aan het aantal door te laten auto's (bijvoorbeeld 10 per keer). Alles kan t.z.t. met vindingrijke software geregeld worden. Maar, in principe kan het ook zonder verkeersregelingsinstallatie. De vraag is dan echter wie draagt de verantwoordelijkheid en wie legt verantwoording af als er aantoonbare schade ontstaat.

6. Ronda-variant kruispunt Maliebaan-winkelstraten: de ultieme oplossing.

We gaan nu naar een stoplichtloze doorgang en voorzien het kruispunt van een rotonde (zie Afb. 6). Vanwege de rotonde is er geen voorsorteervak meer nodig voor het links-afslaand verkeer vanuit de Maliebaan naar de Burg. Reigerstraat. Evenmin voor het van de zuidzijde links-afslaand verkeer. Daardoor is er op de middenbaan meer ruimte voor de doorsteekroutes.

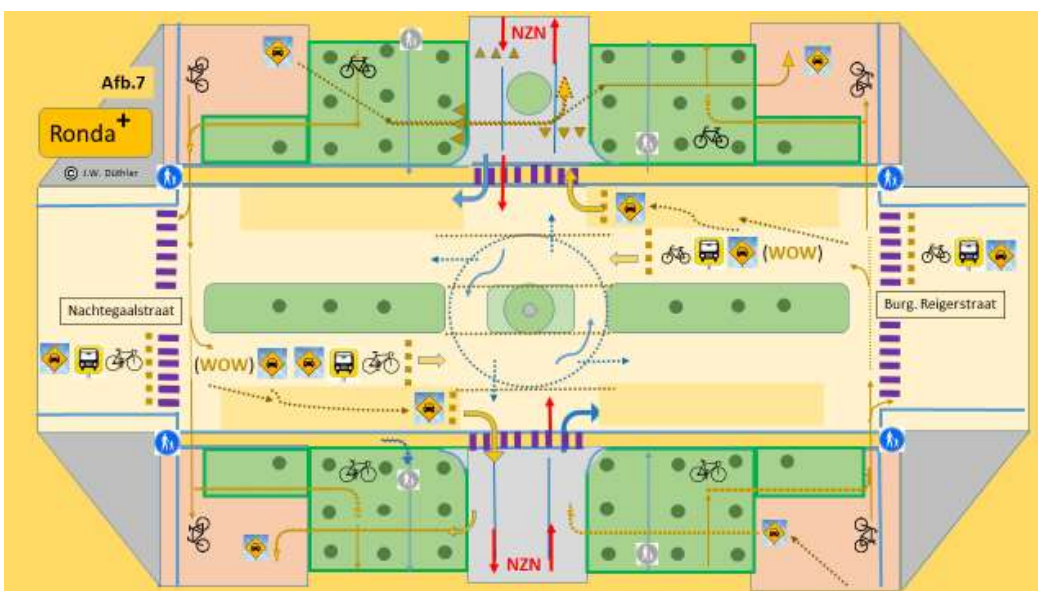
Ook ter plekke van de beoogde voorsorteerstroken in WOW-richting is er in principe voldoende ruimte om deze extra afslagstroken te realiseren. Dit is een groot voordeel ten opzichte van de Ovonde-variant. Het trottoir kan iets smaller. In het ultieme geval zou een deel van het trottoir achter de eerste bomenrij langs kunnen (ondanks obesitas behoren voetgangers tot de categorie 'licht verkeer'). En mocht het verkeerstechnisch vereist zijn, dan moeten helaas de middenbermen smaller. *Waar een wil is, is een 'weg'*. Een belangrijk punt is, dat het WOW-verkeer vrijwel gewoon rechtdoor kan gaan.



Afbeelding 6. Ronda-variant kruispunt Maliebaan-winkelstraten.

In de schets van Afb. 6 zijn tevens nog doorsteekjes opgenomen, waarbij fietsers vanaf een pad tussen ventweg en middenbaan bij de kruising kunnen meeliften met de fietsers op de ventweg.

Overigens blijft afslag van het fietsverkeer ongewijzigd. Fietsers kunnen gewoon bij de hoofdstroom WOW invoegen (net als nu, zonder VRI). Op het kruispunt worden de groene zichtlijnen doorgetrokken. En met deze middeneilandjes wordt linksaf slaan nog veiliger (ook het oversteken).



Afbeelding 7. Ronda+-variant kruispunt Maliebaan-winkelstraten.

Als de doorsteek ook met een rotonde wordt geregeld, spreken we hier van **Ronda-plus**, ofwel **Ronda+** (zie Afb.7). De voorrangsregeling op deze 'doorsteekrotonde' kan nader worden bezien.

6.1. Meer ruimte voor fietsers.

Om fietsers richting NZN meer ruimte te geven, ligt het voor de hand om één der wandelpaden daartoe beschikbaar te stellen. Het is niet in te zien waarom dat niet zou kunnen. Zolang maar duidelijk is welk pad voor wandelaars en welk pad voor de fietsers is. Hoe zwaar is een fietser vergeleken met een vrachtauto met betrekking tot de impact van het wortelgestel? **Wat let men?** Om bepaalde, vage, bijna sinistere redenen wordt hier nergens gewag van gemaakt. Ook navraag kreeg nul op het rekest.

Deze mysterieuze houding drijft onderzoekers richting middenbaan. Kennelijk wil of kan men zelf geen oplossing bedenken. Net als in plan B kunnen we eens spelen met de gedachte dat fietsers samen met het zware verkeer de middenbaan zouden delen. In elk geval zou er dan een 30km-regiem moeten heersen. Dit strookt dus goed met het streven naar autoluwheid. Welke snelheidsremmende maatregelen staan ons ten dienste?

Voorbeelden zijn wegversmallingen, obstakels, asverspringingen, plateaus, drempels. Gezien de aard en het karakter van de baan zijn de eerste drie minder aantrekkelijk. Maar plateaus en drempels zijn zeker de overweging waard.

Zo zijn er *rubberen drempels*, die een verkeersreducerend effect hebben, terwijl het rubber geluid- en trillingverlagend werkt. Noodzakelijke voorwaarde is uiteraard een nauwkeurig onderzoek naar het werkelijke effect ter plaatse.

Ook het aanbrengen van *plateaus* kan nader worden onderzocht. Deze fysieke middelen kunnen eventueel gecombineerd worden met fysieke en psychologische 'instrumenten'. De zogenoemde 'lange rechtstand' kan verkort worden door op enkele plaatsen een *geel knipperlicht* te positioneren nabij een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van een omgevingafschermdende kap, die puur op de verkeersdeelnemer is gericht. Men kan weggebruikers *positief 'framen'* via interactieve communicatie, bijvoorbeeld met dynamische snelheidsdisplays, die –periodiek- tijdelijk worden geplaatst.

En mogelijk kan er al vast begonnen worden met *dubbele doorgetrokken strepen* in het midden. Twee vliegen in één klap: ze impliceren een inhaalverbod en maken de rijbanen optisch smaller.

Na alle overwegingen is het tijd voor een puntsgewijze opsomming.

6.2. Een lange lijst: **alleen maar voordelen.**

In dit kader is het wellicht nuttig eens terug te kijken naar de beschouwingen en overwegingen betreffende variant 2: de Ovonde. In het verslag van 15 mei 2017 inzake de “Buurtavond Maliebaan” kreeg deze variant bij monde van Werner de Feyter, adviseur stedelijke ontwikkeling, het predikaat: “voldoet”. Als voordelen worden o.a. genoemd (zie ook reactie GU in bovengenoemd verslag):

- Betere doorstroming door voorrangssituatie op het kruispunt, zonder VRI.
- Herstel/compensatie bomenstructuur.
- Verkeersdrukke vergelijkbaar met huidige situatie (de nulvariant).
- Vooronderzoek wekt de verwachting dat de verkeersveiligheid verbetert.

Uitgaande van een vergelijkbare voorrangssituatie, zonder VRI, heeft de onderhavige variant Ronda zelfs méér voordelen dan de ovonde resp. 3⁺:

1. De doorstroming WOW (waaronder de Herenroute) kan ongehinderd continu plaatsvinden, en in een *gemengd profiel* conform het beoogde regiem voor de winkelstraten.
2. De afhandeling van het dwarsverkeer NZN gaat **sneller vergeleken met andere varianten**. Er is slechts één dwarsweg, één (beperkte) hoofdader in plaats van twee volle aders bij de 3⁺-variant, en zelfs drie aders bij plan B.
3. Vergeleken met de ovonde is er meer ruimte en duidelijkheid voor het afslaand verkeer naar de Maliebaan: dit komt de doorstroming WOW ten goede.
4. De variant Ronda⁺ -H2, met fiets-Ovonde (zie Afb. 11) zorgt voor een aanzienlijke ontmoediging van het autoverkeer in zuidelijke richting vanwege de uitvoering als voorrangskruispunt zonder VRI (de gemeentelijke voorkeurvariant).
5. De verkeersdrukke op het kruispunt is **minder**, want het Noordelijk bestemmingsverkeer keert vóór het kruispunt om.
6. Ook op de Maliebaan zelf is **minder** automobiliteit: bestemmingsverkeer gaat via de parallelwegen.
7. Het bezwaar tegen de Ovonde i.v.m. de dode hoek van vrachtwagens wordt met de (wat uitgerekte) rotonde opgeheven. Het rechtdoor gaande verkeer gaat schuin naar voren en niet eerst 90 graden draaien.
8. De verkeersveiligheid (met name voor de hoofdstroom fietsers WOW) wordt nóg beter, mede door betere begeleiding van het -vanuit de middenbaan-(rechts)afslaand verkeer.

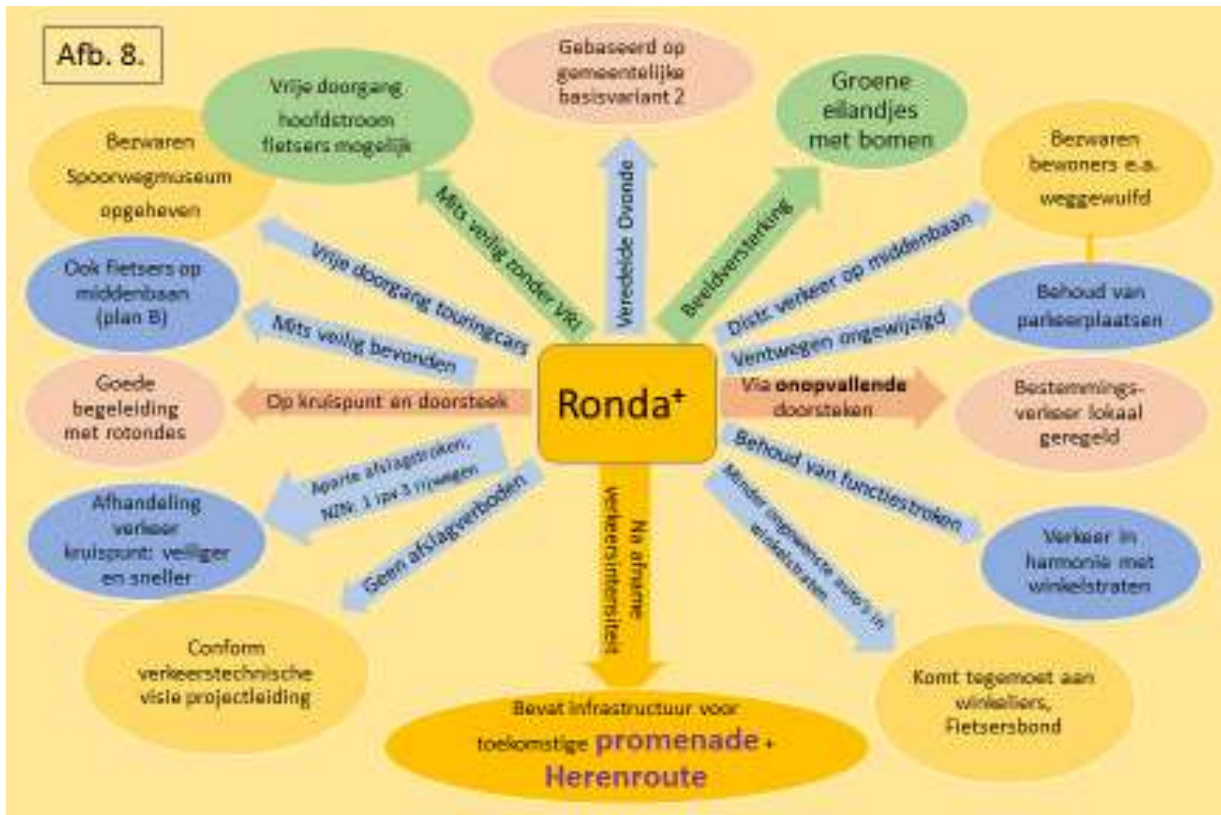
9. Inkleuring van rijbanen met functiestroken (zoals rode lopers) vergroot de duidelijkheid en verhoogt de veiligheid. Behoud van functiestroken zorgt voor geruisloze overgang in harmonie met winkelstraten.
10. Het model werkt zonder afslagverboden.
11. Voor wie rechtstreeks de kruising oversteeft richting NZN bieden de (groene) eilandjes enige bescherming.
12. De extra bomen in de eilandjes accentueren de zichtlijnen en versterken het beeld –ook vanuit de winkelstraten gezien.
13. De oversteek/insteek kan niet als complex en onveilig worden afgedaan. Feitelijk is het een kruising van een éénrichtingsweg met een tweebaansweg. Dat komen we wel vaker tegen...
14. De transfers dragen (net als het kruispunt) bij aan de ontmoediging van het autoverkeer op de middenbaan.
15. De transferbanen kunnen als klinkerwegen worden uitgevoerd. De ventwegen behoeven vooralsnog geen mutatie te ondergaan.
16. Het fietsverkeer op de ventwegen merkt niets van de doorsteken.
17. Zelfs fietsen op de middenbaan is in wezen niet uitgesloten. Zeker als de auto er te gast is. Onderzoek daartoe is de moeite waard. De noordelijke middenbaan biedt al een betere optie dan in plan B, omdat het daar minder vol is vanwege het “geluste” bestemmingsverkeer. Sterker nog: de zuidelijke middenbaan is potentieel geschikt als onderdeel van de **Herenroute!** (daar is ook het zuidelijke bestemmingsverkeer ‘afgehaakt’).
18. Richting en aantal parkeerplaatsen blijft vrijwel gehandhaafd.
19. De variant voldoet aan de beperkingseis voor verkeer op woonstraten.
20. In principe faciliteert deze variant potentieel reeds de infrastructuur voor een (toekomstig) **promenademodel** (afsluiting middenbaan). (zie ook Prom-variant).

6.3. Conclusie.

De Ronda-variant, de combinatie van Aorta en rotonde, biedt **ultieme voordelen vergeleken met alle** naar voren gebrachte varianten, en komt tegemoet aan vrijwel alle eisen en bezwaren (zie afbeelding 8, een boom met louter gezonde takken).

Er is harmonische aansluiting van de beoogde verkeersstromen in de winkelstraten. Ook het groene element is voorzien. Het is echter een illusie te pogen de pijnlijke knip tussen de twee Maliebaandelen volledig te compenseren. Ook een promenade zal die pijn niet stillen. Maar er is een schrale troost: in het centrum van de kruispuntrotonde is plaats voor een alles-verbindend kunstwerk.

Vooruitlopend op een mogelijke uitwerking van het kruispunt met rotonde kan hier al vast geconcludeerd worden dat dit de gezochte plek is voor de afslag van de Herenroute-splitsing. (zie hoofdstuk 8).



Afbeelding 8. De Ronda⁺-boom: een globale impressie van de ultieme oplossing.

7. Promenade-perikelen.

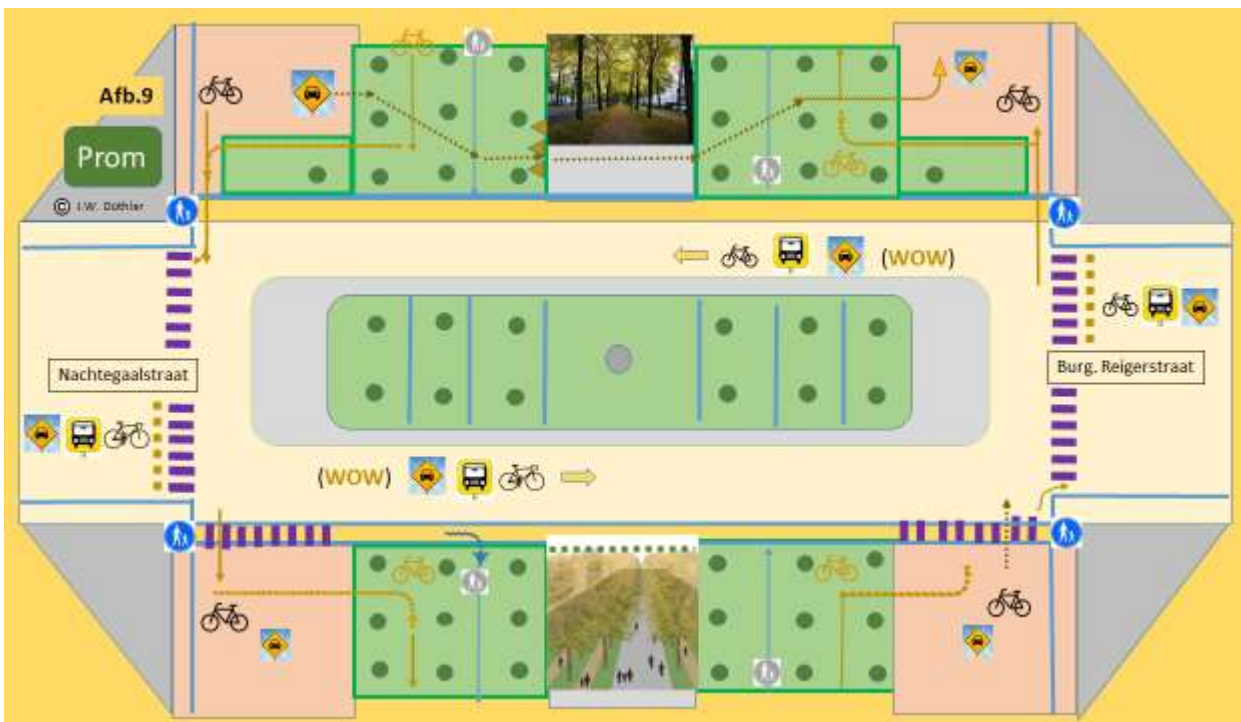
Prom staat hier voor promenade. Realisatie van een promenade betekent feitelijk: geen doorgaand verkeer op de middenbaan. Wil men serieus en respectvol rekening houden met wensen van direct belanghebbenden dan is afsluiting van ventwegen noodzakelijk ter voorkoming van sluipverkeer. Daartoe kunnen weer de transferopties ingezet worden voor het bestemmingsverkeer. Het gevolg is dat alle verkeer van en naar het kruispunt via de winkelstraten zal moeten gaan. Met het bekende ‘waterbedeffect’, waarbij het verkeer haar weg zoekt via allerlei ongewenste routes in de wijk. Een extra belasting daarbij vormen de bussen naar het spoorwegmuseum. Maar, wellicht is daarvoor een oplossing (zie 7.3. “Mogelijke oplossing bussen spoorwegmuseum”).

7.1. Toelichting schets Prom-variant.

Als gevolg van de afsluitingen kan het binnengebied van de kruising breder worden. Hierdoor kan de bekende “Ovonde-variant” weer uit de kast worden

gehaald. Ten koste van de bredere groenstrook in het midden is de verkeersruimte smaller. De WOW-stroom kan vrijwel ongehinderd rechtdoor. In elk deel van de Maliebaan is het bestemmingsverkeer “gelust”: het verkeer stroomt aan de noordzijde in, gaat vóór de kruising naar de andere ventweg (zie subvariant 5C in Afbeelding 3: Opties voor transferbanen) en verlaat deze weer aan de noordkant via de Museumlaan. Eén kanttekening is hier wel op z'n plaats: de geluste ventwegen bedienen het bestemmingsverkeer van beide zijde samen.

Aan de zuidkant kan op analoge wijze een lus worden gemaakt. Instroom vanaf het kruispunt. Vervolgens een soortgelijke lus vóór het Malieblad langs naar de ventweg aan de oostzijde, en weer terug naar het kruispunt Maliebaan/winkelstraten. Overigens kan dit ook via een deel van de Maliesingel, conform Afbeelding 4: Alternatief voor transfers zuidzijde.



Afbeelding 9: Prom-oplossing met lussen.

7.2. De rol van een promenade.

Van oudsher verwijst het woord naar een brede wandelweg. Dat past goed bij het oorspronkelijk gebruik voor het maliespel. Op zich een geweldig idee. Men zou zich er kunnen wanen in een -relatief- ver verleden. En de sfeer kunnen opsnuiven van weleer. Maar we leven nu in een andere tijd, waarin snuiven een andere betekenis heeft gekregen. Zo heeft de geur van paarden plaats gemaakt voor de geuren van wiet, benzine en diesel.

Als argument wordt echter vaak aangevoerd dat er behoefte is aan meer. Bijvoorbeeld: joggen, skeeleren, fietsen, flaneren; ruimte voor spelletjes, speeltoestellen, kunst, bankjes etc. Welnu, het meeste kan al.

Rondjes groen, flaneren en joggen kan men naar hartenlust beleven door de beide reeds bestaande paden per zijde met elkaar te verbinden, net binnen de doorsteken. Een mooie kans om hun functie te versterken en te verfraaien. Dat levert nog meer ruimte voor verblijf en recreatie. Skeeleren en fietsen wordt minder als het asfalt zou verdwijnen. Overigens gaan die twee slecht samen met een relaxte wandeling. Zeker niet als je even een naar links en rechts zwenkende hond wilt uitlaten. Ook spelende kinderen en fietsverkeer is een gevaarlijke combinatie. Kunst is reeds vertegenwoordigd. Voor nóg meer kunst en spel is ook thans al ruimte genoeg aanwezig. Maar het is trouwens ook heel leerzaam om eens te kijken naar wat er zoal rondom die fraaie bankjes ligt. Daar ligt ook nog wel een verbeterpunt. Overigens is het een farce zich te verbeelden dat men zich in de pure natuur bevindt. Zeker niet als er langs de ventwegen fijnstof verspreidende monsters passeren.

De bezwaren van bewoners zijn bekend. Wat hen betreft blijft alles bij het oude, dat wil zeggen: bij het huidige. De vrees voor ongewenste situaties komt niet uit de hoge hoed: zie Park Lepelenburg en Wilhelminapark. De fervente voorstanders komen van elders.

De stad is er ook voor bewoners. Die hebben er hun directe leefruimte. Hun thuis, hun burens, hun straat, hun wijk, kortom hun vertrouwde omgeving. Elke ingreep daarin treft hen rechtstreeks. Dat ligt anders voor een willekeurige straat in dezelfde stad, elders.

Wie heeft het meeste recht van spreken over zaken die zich 'dicht bij huis' afspelen? Zoals bijvoorbeeld het 'verblijfsklimaat'. Natuurlijk is het zo dat behalve persoonlijk belang, straatbelang, wijkbelang ook stedelijk belang geldt. Maar in casu bevat het stadsbelang ook tegenstrijdige elementen, zoals mobiliteitsbeleid versus vergroening. Daarin wordt evenwicht gezocht. Doch die balans mag niet eenzijdig en abrupt worden verstoord.

Helaas is een realisatie als promenade **thans** nog uitermate **prematuur**. De tijd is er verkeerstechnisch gezien (nog) niet rijp voor. Zo is er nog geen geschikte oplossing voor de aanrijroute voor touringcars vanaf noordelijke richting. Hoewel beweerdelijk het (zware) verkeer zal verminderen, blijft de behoefte aan distributie nog groeien. Dat ligt wellicht anders in de toekomst. Naast deelmobiliteit, zoals de e-deelbakfiets, zal er een transitie plaats vinden, een overgang naar kleine distributie-eenheden en "robotkarren". Het is nog niet te overzien vanwaar en hoe die in de stedelijke gebieden komen. Desondanks zullen overheden zich er nu al over moeten buigen om te inventariseren waar

eventueel ‘overslagstations’ e.d. gelokaliseerd kunnen worden, zodat met het aankoop-/reserveringsbeleid van grond en gebouwen daarop kan worden geanticipeerd. Nog meer onvoorspelbaar is de invloed van drones. De behoefte van het vervoer per weg zal daardoor naar verwachting afnemen.

Echter, we zijn nog niet zover. Daarom is het verstandig om eerst die ontwikkeling af te wachten en nauwlettend te blijven volgen, alvorens met rigoureuze plannen een Aorta als de Maliebaan te elimineren. *Niet overhaast forceren*. Immers, een blokkade van de Aorta werkt **contraproductief** en is **in strijd met het uitgestippelde mobiliteitsbeleid**. Het is tegengesteld aan het streefdoel om het autoverkeer zo snel mogelijk uit de wijk te sluizen. Bovendien zal het distributieverkeer (incl. touringcars) een andere (ongewenste) route moeten kiezen. De slogan: "Houd de Maliebaan open" is **geheel conform het beleid**.

Het is al als pluspunt genoemd: vanuit de Ronda⁺-variant is alsdan een eventuele overgang naar een promenade (zie Prom-variant) eenvoudig te realiseren. Een goede voorbereiding daartoe is bijvoorbeeld het dirigeren van touringcars naar opstappunten voor de museumtrein. Echter, de mobiliteitsstructuur is thans nog niet rijp voor een **genadeloze afsluiting** van de middenbaan.

7.3. Mogelijke oplossing bussen spoorwegmuseum.

Een gevolg van een volledige afsluiting NZN is, dat het toeristenvervoer per bus via de Maliesingel en gedeeltelijk als sluipverkeer via de winkelstraten zal plaats vinden. Dit, omdat de museumdirectie aan- en afvoer van bussen van zowel zuid- als noordzijde noodzakelijk acht. Geklaagd wordt echter over de geringe bezetting van de museumtrein. Wie moeite doet ziet vaak één of twee reizigers zitten.

Het doet denken aan de uitdrukking "Als de berg niet naar Mohammed komt, moet Mohammed maar naar de berg gaan". Waarom de trein niet even buiten de wijk gestationeerd op een plek met goede in- en uitstapmogelijkheden? Er is immers een dubbelspoor, waarvan er maar één noodzakelijk is voor aan- en afvoer in het laatste stukje naar het Spoorwegmuseum. Daarvan kan er één gebruikt worden als parkeerspoor. Dat kan veilig geregeld worden. Bijvoorbeeld nabij de Huizingalaan. In de Smeijerslaan is (op loopafstand) in de buurt van de schoolgebouwen van Nimeto ruimte voor het parkeren van touringcars. Mogelijk kan het elders veel beter. Uiteraard zal nader onderzoek een specifiek resultaat opleveren.

8. De Herenroute en 'Wat dies meer zij'.

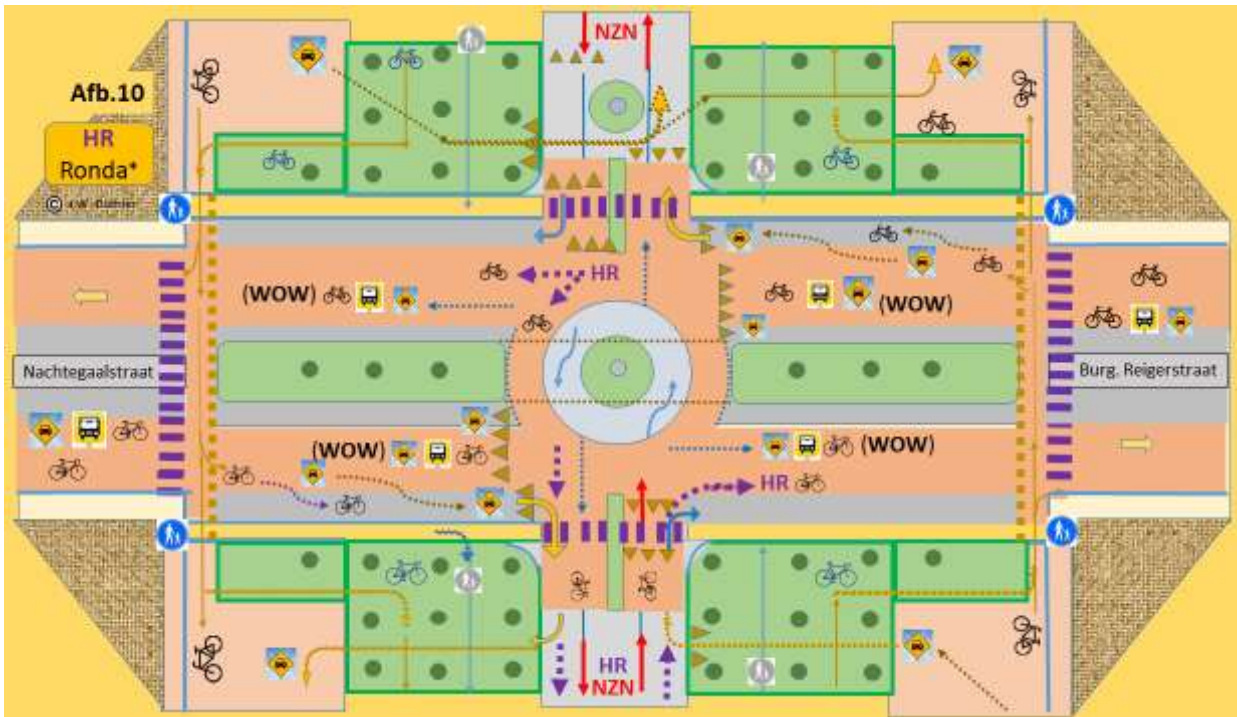
Eerst een opmerking vooraf. Met inachtneming van de problematiek rondom de snelfiets is een integraal plan van aanpak als onderdeel van de totale verkeersstroom een 'hot item'. Het is nog volstrekt onduidelijk wat het beleid ter zake is. Ook is de vraag 'wie van de fietsers WOW waarheen wil en hoe?' nog in onvoldoende mate beantwoord.

8.1. Twee markante oplossingen voor de Herenroute.

Het gaat dus om de gigantische stroom fietsers van Uithof naar Utrecht *cs vice versa*. Het idee is om de stroom ergens in de buurt van het kruispunt te splitsen, zodat vanaf dat punt een deel niet via de Nobelstraat gaat maar via de Herenstraat. Een optie voor de fietsstroom via de Herenroute is gebruikmaking van de Parkstraat als doorvoerroute. Een nadere beschouwing van een doortocht via de paden op de Maliebaan kan mogelijk een betere optie zijn. Maar wat te denken van *de middenbaan van het zuidelijk traject?*

Nu de Ronda⁺-variant is geconcipeerd biedt deze een wezenlijk perspectief voor een aantrekkelijk afslagpunt. Immers, het bestemmingsverkeer aldaar gaat naar de ventwegen en de zuidelijke middenbaan bedient dan alleen nog een geringe, resterende autostroom en de touringcars. Deze laatste categorie verdwijnt als er elders een transfer van toeristenbus naar museumtrein is gerealiseerd, terwijl de vraag overblijft welke functie het daar resterende distributieverkeer (m.u.v. Maliesingel Noord) voor de wijk zelf nog heeft. Te overwegen valt om de prioriteit over te dragen aan de fietsers, met name zodra er een transferiumoplossing voor de touringcars is gecreëerd. Ziedaar, een verrassende bijkomstigheid: een unieke afslag-optie voor de Herenroute!

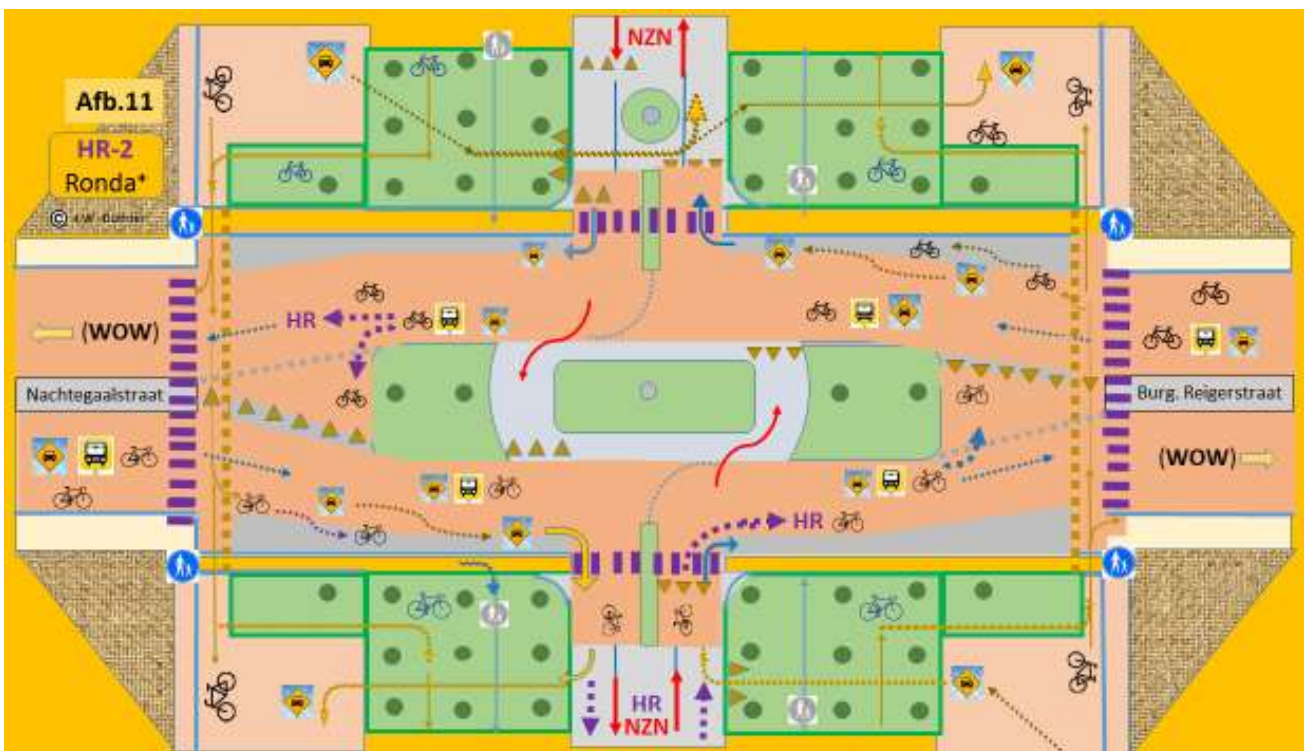
In afbeelding 10 is een mogelijke realisatie weergegeven, waarbij de Herenroute met rode lopers op de rotonde is gemarkeerd.



Afbeelding 10: Ronda+ met rode lopers en Herenroute-splitsing (H1).

Een tweede oplossing voor de afslag van de Herenroute is via een ovonde (Afb. 11).

Uiteraard zijn diverse constructies mogelijk. *Verfijning* kan bijvoorbeeld gebeuren met *kanalisatiestrepen*. Zoals eerder opgemerkt gaat het hier om een indicatie ten behoeve van het inzicht teneinde tot een verantwoorde beslissing te komen.



Afb. 11. Ronda+ met fiets-Ovonde (H2).

9. Evaluatie.

Tot slot nog een recapitulatie. Inherent aan een samenvatting is het ontbreken van sommige belangrijke details. Derhalve is het onontbeerlijk voor een goed inzicht ook het voorafgaande door te nemen.

9.1. Criteria en uitgangspunten beleid.

Utrecht inventariseert een visie voor 2040. In het licht van de stadsgroei naar circa 400.000 inwoners (en een toenemend aantal gasten) in 2030, zijn in de nota "Ruimtelijke Strategie" o.m. de lijnen uitgezet voor de aanpak van verbindingen. Zo wordt er ingezet op een optimaal gebruik van ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de nota "Slimme Route, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)" zijn via een zogenoemde ABC-zonering de mobiliteitskeuzes per gebied aangewezen. De Maliebaan en omgeving valt in zones A en B: geen ruimte voor autoverkeer dat omliggende wijken niet als vertrek- of eindpunt heeft. Dus liefst alleen autoverkeer en distributieverkeer met eindbestemming in deze zone. Feitelijk is de auto er te gast.

De gemeentelijke ambitie is het herstellen van de historische structuur en de parkfunctie van de Maliebaan in het besef dat (auto)mobiliteit daarin een *remmende factor* is. Het impliceert een zoektocht naar verhoging van de verblijfskwaliteit, het verbeteren van de openbare ruimte voor de voetganger en het verbeteren van de (alternatieve) Herenroute voor fietsers. Daarbij is de primaire randvoorwaarde veiligheid. Belangrijke streefdoelen zijn o.a.: (meer) groen, alléén lokaal bestemmings- en distributieverkeer, autoluwheid en fietsprioriteit.

9.2. Knelpunten (kruispunt) Maliebaan.

Een probleem in de huidige situatie is, dat de min of meer verouderde, complexe VRI beweerdelijk aan vervanging toe is -publicatie hierover met onderbouwde argumentatie zou overigens verhelderend kunnen werken. Handhaving van deze optie (de 'nuloptie') zou de nodige kosten met zich meebrengen. Met een andere kruispuntindeling kunnen meteen ook streefdoelen meegenomen worden, zoals: meer groen, betere doorstroming voor fietsers en maatregelen ter ontmoediging van het autoverkeer.

In casu zijn er twee verkeersstromen die elkaar kruisen: het autoverkeer dat vanaf de Berekuil via Museumlaan of Snellenlaan over de Maliebaan richting Malieblad gaat (en omgekeerd), de NZN-stroom, en het substantiële fietsverkeer van Wilhelminapark naar de Stadsschouwburg -vice versa- (de

WOW-stroom). De uitdaging is om de juiste balans te vinden om het geheel van deze haaks op elkaar staande verkeersbewegingen te optimaliseren. Inzet daarbij is de hoofdfietsstroom WOW zo goed mogelijk te faciliteren, en de distributiestroom NZN, alsmede het bestemmingsverkeer uit/naar andere wijken, zo sterk mogelijk te ontmoedigen.

9.3. Oplossingen.

Diverse varianten zijn de afgelopen vijf jaar de revue gepasseerd. Geen dezer kreeg de handen van een ieder op elkaar. Aan elke variant kleefte minimaal een serieus en te respecteren bezwaar. Niets doen zou geen optie zijn vanwege de te verwachten problemen met de vigerende VRI. Een ovonde heeft onveilige aspecten vanwege de vele toegangswegen en de dode hoek bij vrachtverkeer.

Het gevolg is dat er geen variant werd aangedragen die aan alle bezwaren tegemoet komt. ***Maar zo'n variant bestaat wel degelijk.***

Voordat we daar op ingaan, eerst het volgende: de gemeentelijke projectafdeling kwam –zonder vooroverleg- zelf met een plan. Variant 3⁺.

Het is alleszins nuttig om deze variant bij onze beschouwingen te betrekken.

9.3.1. Variant 3⁺.

Begrijpelijk, dat er nog een eigen variant uit de hoge hoed kwam (de kritische vraag is hoe lang die er al in zat). Je moet op een gegeven moment iets forceren. Maar dan moet je het ook goed onderbouwen. Als je voor een plan moet kiezen, moet je weten wat de consequenties zijn. ***De variant is nog helemaal niet verder uitgewerkt!*** Althans bewust of onbewust nog niet in uitgewerkte vorm gepresenteerd.

Een promenade (geheel of gedeeltelijk) haalt de hoofdverkeersader weg, zodat deze elders moet worden opgevangen. Alles naar de ventwegen bezorgt bewoners cum suis onoorbare overlast. Het langsparkeren werd snel teruggedraaid omdat daardoor het aantal parkeerplaatsen drastisch zou verminderen, waarmee tevens een belang van winkeliers in het geding zou zijn.

Een ander probleem betreft de ***breedte van de weg***. De rijbanen zijn problematisch smal. Niet ingericht voor het brengen en halen van kinderen uit school of crèche. Niet voor laden en lossen. Moeizaam berijdbaar voor vrachtverkeer en bussen. Dat laatste kan trouwens wel bijdragen in de ontmoediging. Het alternatief van beperkende maatregelen voor doorgaand

verkeer –afgezien van hoe je dat gericht voor een specifieke deelverzameling zou kunnen doen- is het ontstaan van diverse sluiproutes met overlast elders in de wijk. Kortom, het is alleen een verplaatsing van het probleem.

Veel tegenargumenten zijn al *à priori* aan te voeren. Omdat er nog geen uitwerking van 3⁺ bestaat, kan het helaas *inhoudelijk* nog niet getoetst worden aan andere varianten. Maar vooruitlopend op zo'n uitwerking is al wel in te schatten dat er problemen kunnen ontstaan op de plaatsen waar de ventwegen en de winkelstraten elkaar kruisen. Er doemen daar dezelfde bezwaren op, die de voorvechters van 3⁺ de bedenkers van andere varianten, zoals plan B, juist verwijten: te weinig ruimte voor de opstelling van het verkeer uit de winkelstraten.

Bovendien kan het 'dode-hoek-probleem' van de fietsersbond weer optreden bij het linksaf slaan van het vrachtverkeer uit de winkelstraten naar de ventwegen.

In par.7.2 is al uitgebreid ingegaan op vraag of je nu wel zo nodig een promenade moet willen. Het is een kwestie van afnemende meeropbrengst. Immers, de huidige situatie biedt al zo veel. En de bestaande twee paden aan elke zijde bieden nog veel meer dan er nu van wordt geprofiteerd.

Zoals reeds is gesteld in par. 4.2 moeten woonstraten, zoals de ventwegen, beperkt worden in verkeer. Dat wordt door **Ronda** geëffectueerd. Het tegenovergestelde gebeurt bij 3⁺.

En in par.7.2 is al opgemerkt dat de afsluiting strijdig is met de mobiliteitsopdracht. Het werkt *contraproductief*: het verkeer moet uit de wijk worden afgevoerd. Daartoe biedt de middenbaan vooralsnog de aangewezen gelegenheid, terwijl de aantrekkelijkheid van het gebruik, met name in zuidelijke richting, al vast ontmoedigd kan worden met middelen die in par. 6.1 zijn aangereikt.

De enige *conclusie* die men kan trekken is: **vergeet 3⁺** (er is toch al nauwelijks in geïnvesteerd) en wacht tot de tijd rijp is dat van de Ronda-variant eenvoudig kan worden overgestapt naar de Prom-variant (zie par. 7.1).

9.4. Kruispuntperikelen en een nuttig bijproduct.

Kenmerkend is, dat de winkelstraten op het kruispunt nu door vier rijbanen worden doorsneden. Bij zowel de Ronda⁺-variant als bij een (volledige) promenade worden er twee afgesloten. Echter bij 3⁺ ontstaan feitelijk twee

kruispunten, met elk één doorsnijding, terwijl bij de Ronda⁺-variant een normaal kruispunt ontstaat. Dat opent de weg voor een rotonde.

De meest voorkomende rotonde in Nederland is de voorrangsrtonde. De verkeersstroom WOW kan feitelijk ongehinderd doorgaan over het kruispunt, van de ene winkelstraat naar de andere. Het lijkt erop dat kan worden volstaan met één rijstrook (een zogenoemde minirotonde). Zodra er een alternatieve route voor de touringcars is gevonden is de zuidelijke middenbaan vrijwel geheel beschikbaar voor de **Herenroute**. Een aangenaam en nuttig bijproduct!

9.5. De rol van de Maliebaan.

De Maliebaan kent een markante historie, met name als locatie voor het aloude maliespel op de middenbaan, met zelfs ooit een trambaan langs de ventwegen. Vervolgens werd er het eerste en daarmee het oudste fietspad van Nederland aan één zijde van de middenbaan aangebracht. Maar de tijd heeft de onvolprezen rust ingehaald. In de loop der tijden heeft het snelverkeer haar tol geëist. De Maliebaan werd een doorgangsrtonde. Niet alleen voor de distributie met omgeving als eindbestemming.

De Maliebaan is een verkeersader geworden in een veranderende tijd. Ze is thans echter een integraal onderdeel van het verkeersnetwerk in de omgeving. Zij voorziet in een behoefte om met de omgevende straten verkeer uit te wisselen in de vorm van aan- en afvoer van mensen (bestemming) en goederen (distributie).

Zolang er nog zoveel fijnstof e.d. in de directe nabijheid wordt uitgestoten verliest elk pleidooi voor een aangenaam promenade-gevoel dermate aan kracht dat de vigerende mobiliteitseisen thans nog doorslaggevend zijn. Het gebruik als Aorta is vooralsnog noodzakelijk omdat de 3⁺-variant een heftige aanslag op de humanitaire leefbaarheid pleegt. Met Ronda⁺ wordt alles opgelost.

Het is weliswaar een uitdaging te trachten het maliespel te laten terugkeren op de Maliebaan. De vraag kan echter worden gesteld of, en in hoeverre, er aan enig historisch erfgoed maatregelen kunnen worden ontleend die de noodzaak van de eisen van deze tijd overstijgen. Welk gewicht moet er toegekend worden aan het streven naar herstel van het historisch karakter ten faveure van een promenade in de afweging van nu, met wat er nu speelt met het oog gericht op de toekomstige ontwikkelingen? Hoe kunnen we anticiperen op verschijnselen als snelfietsen en 'robotkarren'? Hoe verandert het verkeer op de weg in een wereld vol met drones?

Alsdan moet het geheel weer op de schop. Wie weet is **dán** de tijd rijp voor een promenade. Het is **nu** nog te vroeg. We verkeren de komende jaren nog in een **overgangsfase**. Soms moet je het lef hebben om ogenschijnlijk goede plannen nog even op te schorten.

9.6. Tot slot: over besluitvorming.

De huidige ontwerpen zijn uitermate prematuur zolang er geen geschikte Maliebaanoplossing is gecreëerd die optimaal aansluit bij de aangrenzende kruispunten.

Voor een juiste besluitvorming is het nodig om alle consequenties à priori te kunnen overzien. Men had dus niet eerst moeten kiezen tussen Maliebaan met of zonder promenade, maar er had eerst vastgesteld moeten worden welke toe- en afvoerwegen, en in welke mate, acceptabel zijn. Uitsluiting van een bepaald toe- of afvoerkanaal kan uitsluiting van een eventueel geschikte oplossing voor het kruispunt impliceren. Daar komt bij de afwikkeling op het kruispunt zelf. Feitelijk is het een samenspel tussen object en daaraan gekoppelde aan- en afvoer. Het gebruik van logica kan helpen de argumenten te versterken. Gelukkig is de onderhavige totaaloplossing zo flexibel aansluitbaar, dat de hoofdstroom WOW volkomen harmonisch van het kruispunt kan overgaan naar de verkeersstructuur in de winkelstraten.

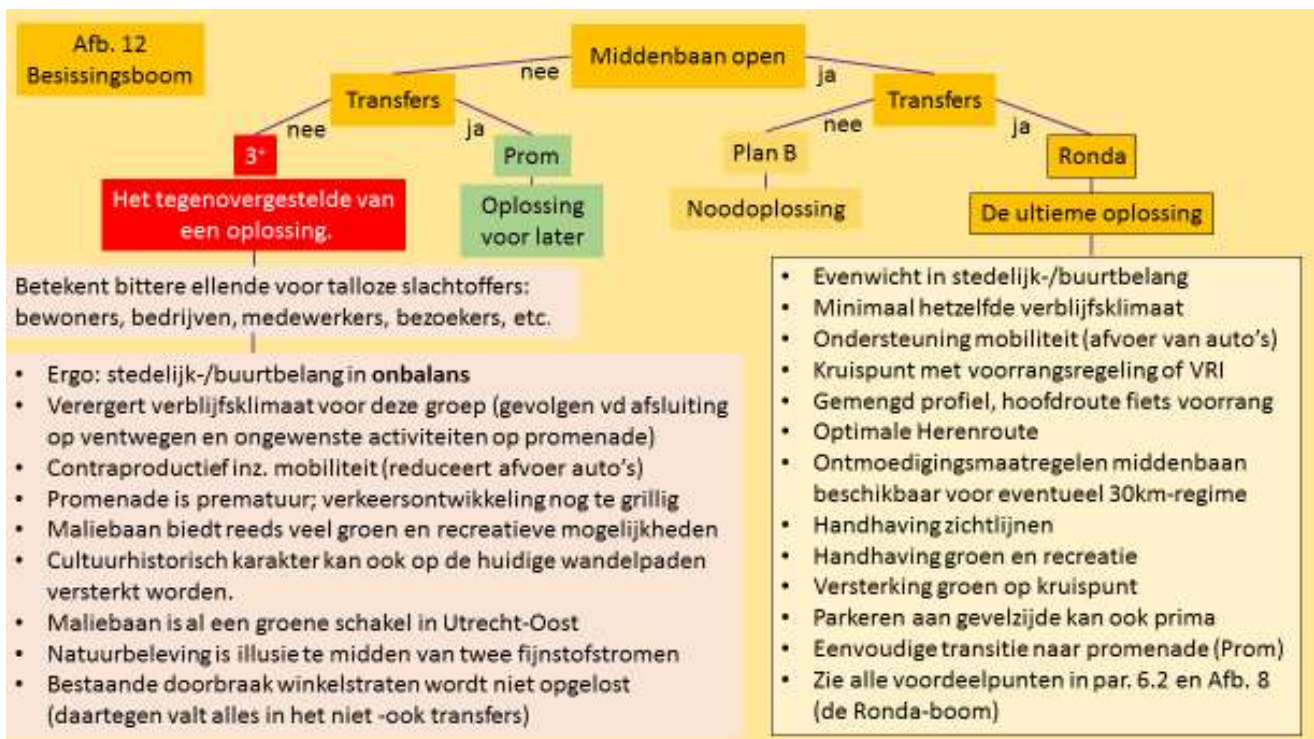
Gezien de lange lijst van voordelen van de onderhavige totaaloplossing met Ronda⁺ is het noodzakelijk eventuele tegenargumenten nadrukkelijk op hun merites te beoordelen. *Want elk alternatief levert voor één of meer betrokken belanghebbenden één of meer nadelen op.*

Het kostenaspect is een veel gebruikt middel om een alles overtreffend project met oneigenlijke argumenten te torpederen. Mocht het nodig zijn, dan kunnen begrotingen -ter wille van de kwaliteit- ook iets hoger worden bijgesteld en over meer jaren worden uitgesmeerd. Beter een iets duurdere klok, die voor alle belanghebbenden het meest acceptabel is, dan één die de tijd voor hen 'verziekt'.

Ook in casu is het 'geven en nemen'. Met de aantekening dat bij een integrale aanpak zaken als gevestigde tradities, stilzwijgende aannames, elitaire verworvenheden en persoonlijke voorkeuren soms moeten inboeten aan het algemeen belang.

10. Epiloog (met Beslissingsboom).

Auteur heeft geen enkele pretentie ter zake deskundig te zijn. De opstelling van dit document is puur ingegeven door bezorgdheid over de huidige situatie, waarbij er twee varianten zijn overgebleven, die geen van beide voldoen aan de vigerende bezwaren en die mede daardoor niet tot een adequate oplossing leiden. Er is evenwel een variant voorhanden, die als een laatste puzzelstuk precies past bij de reeds gereed liggende ontwerpen van Malieblad en winkelstraten, en alle bezwaren opheft die tegen de thans ingediende twee varianten worden ingebracht.



Afb. 12. Beslissingsboom.

Mede ter ondersteuning van de besluitvorming is bijgaande beslissingsboom toegevoegd. Feitelijk is het heel simpel: **kies voor twee keer "ja"**.

Het is de weg die leidt naar een probleemvrije variant. Een situatie, waarbij de Maliebaan open blijft, zonder ernstig gedupeerden. Het enige middel daartoe is toepassing van transfers, waartegen slechts relatief zwakke weerstand bestaat (bomen versus mensen), maar die daarentegen talloze voordelen bieden. Met oplossingen, waar geen enkel andere variant tegenop kan.

Ik doe bij deze dan ook een oproep aan alle politieke partijen om -ondersteund door logica en gevoel voor menselijk welzijn- zich te verenigen door compromis en zich achter de Ronda(+)-variant te scharen, en door het onderhavige model alsnog mee te nemen bij de doorrekening en vergelijking door een verkeersbureau.

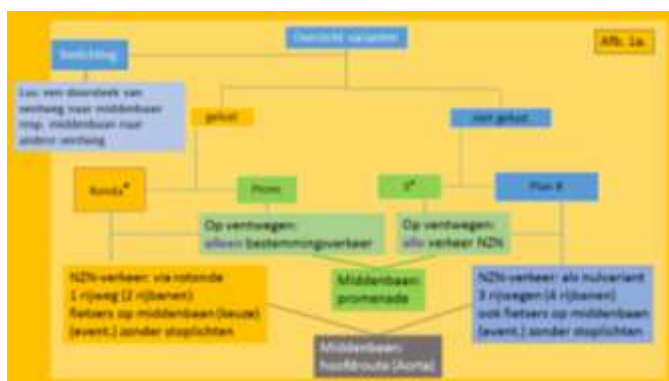
11. Verantwoording.

Omdat auteur in een laat stadium in de materie is gedoken (circa 4 september 2019), is deze nota in ijlt tempo samengesteld en bevat uiteraard nog een aantal nader te beschouwen details en wellicht ook onvolkomenheden. Constructieve kritiek met gegronde argumenten is van harte welkom.

Auteur: Jan Willem D thler (  titre personnel,  , met voorbehoud van alle rechten)

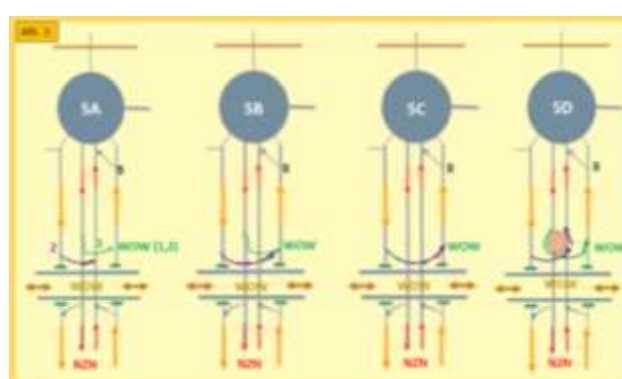
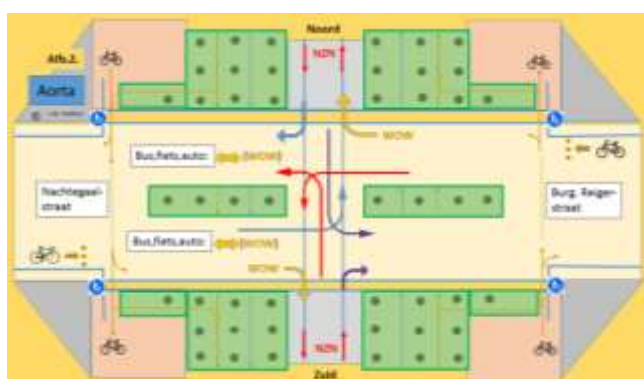
Kenmerk: MB-Ronda+-JWD-V231019.

12. Bijlagen: de afbeeldingen bij elkaar.



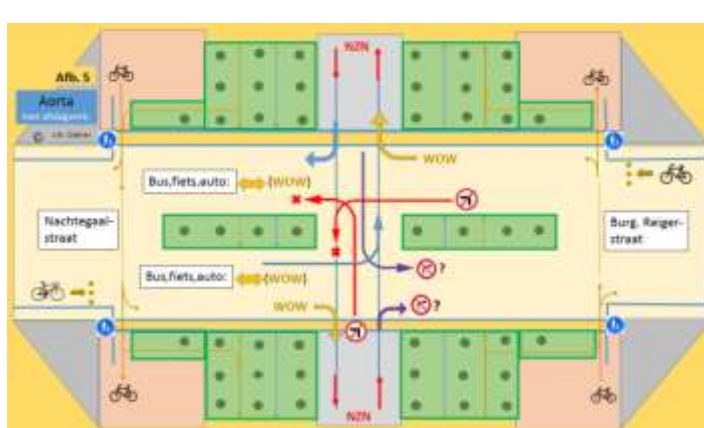
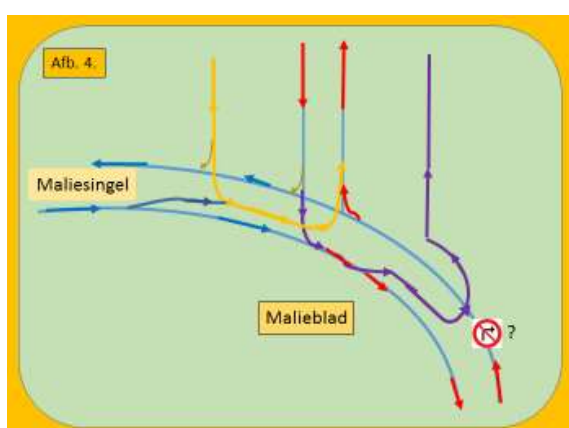
Afb.1a. De varianten: verschil en samenhang.

Afb.1b. Toelichting ingevoerde variantnamen.



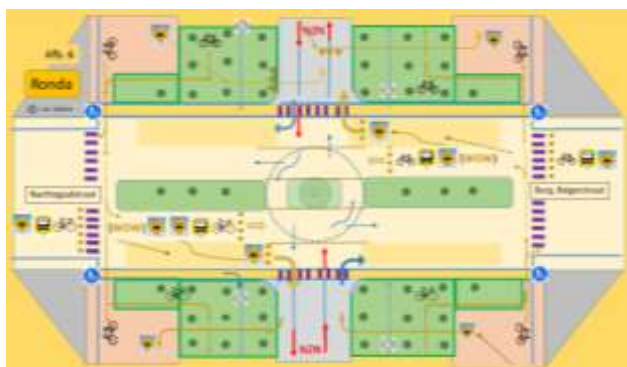
Afb.2. Aorta-optie kruispunt Maliebaan-winkelstraten.

Afb.3. Opties voor transferbanen.

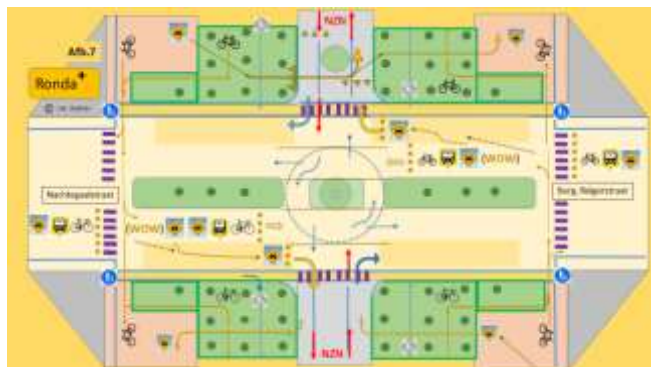


Afb.4. Alternatief voor transfers zuidzijde bij Malieblad.

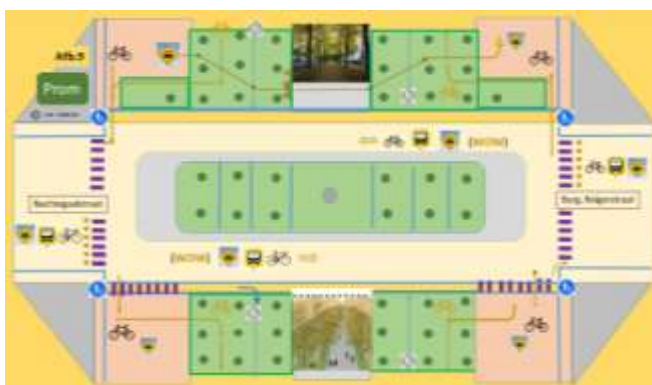
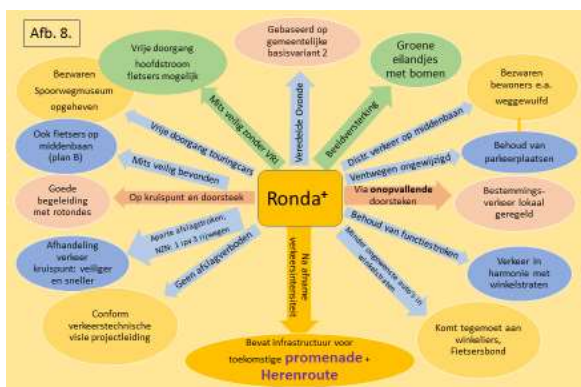
Afb.5. Kruispunt in Aorta-situatie (met afslagverboden).



Afb.6. Ronda-variant kruispunt Maliebaan-winkelstraten.

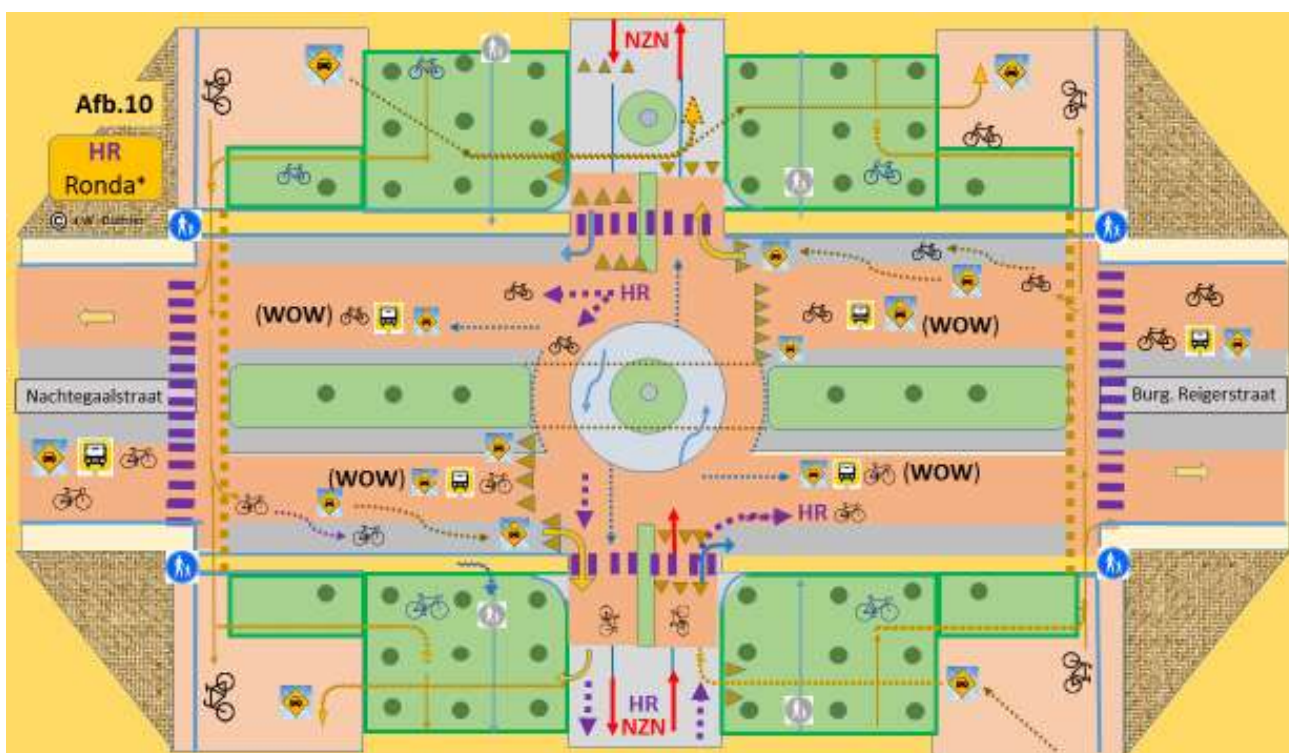


Afb.7. Ronda+-variant kruispunt Maliebaan-winkelstraten.

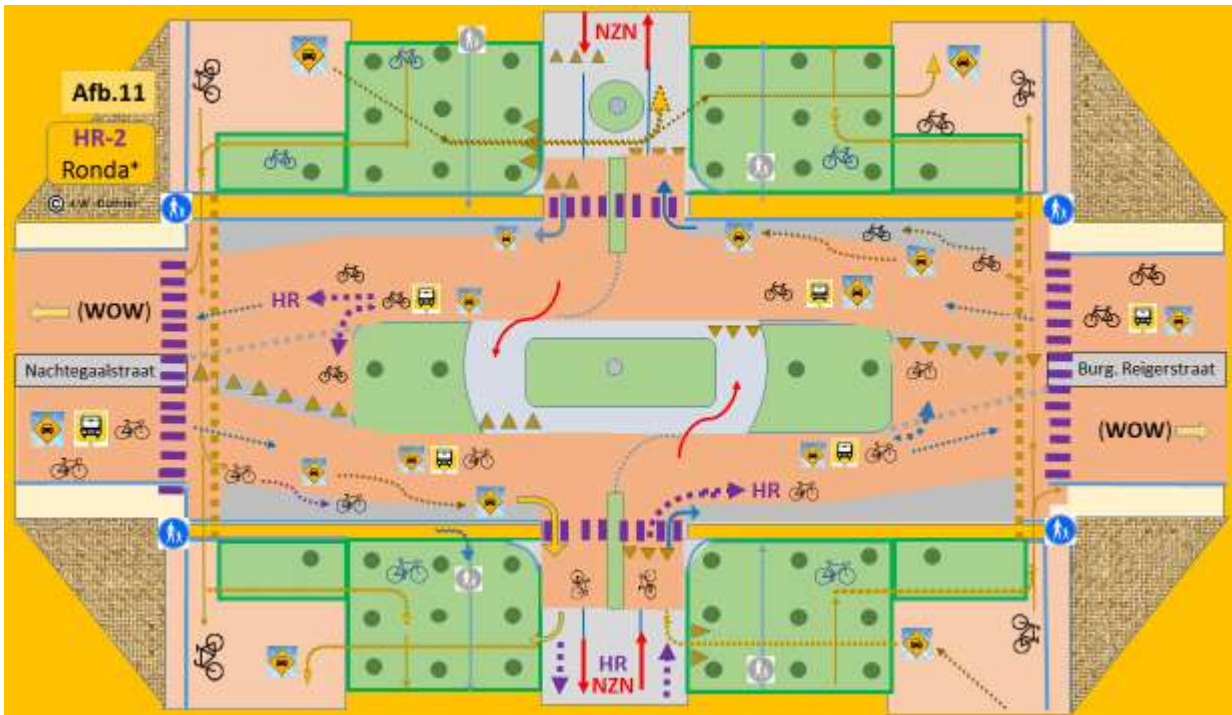


Afb.8. De Ronda+-boom: een globale impressie van de ultieme oplossing.

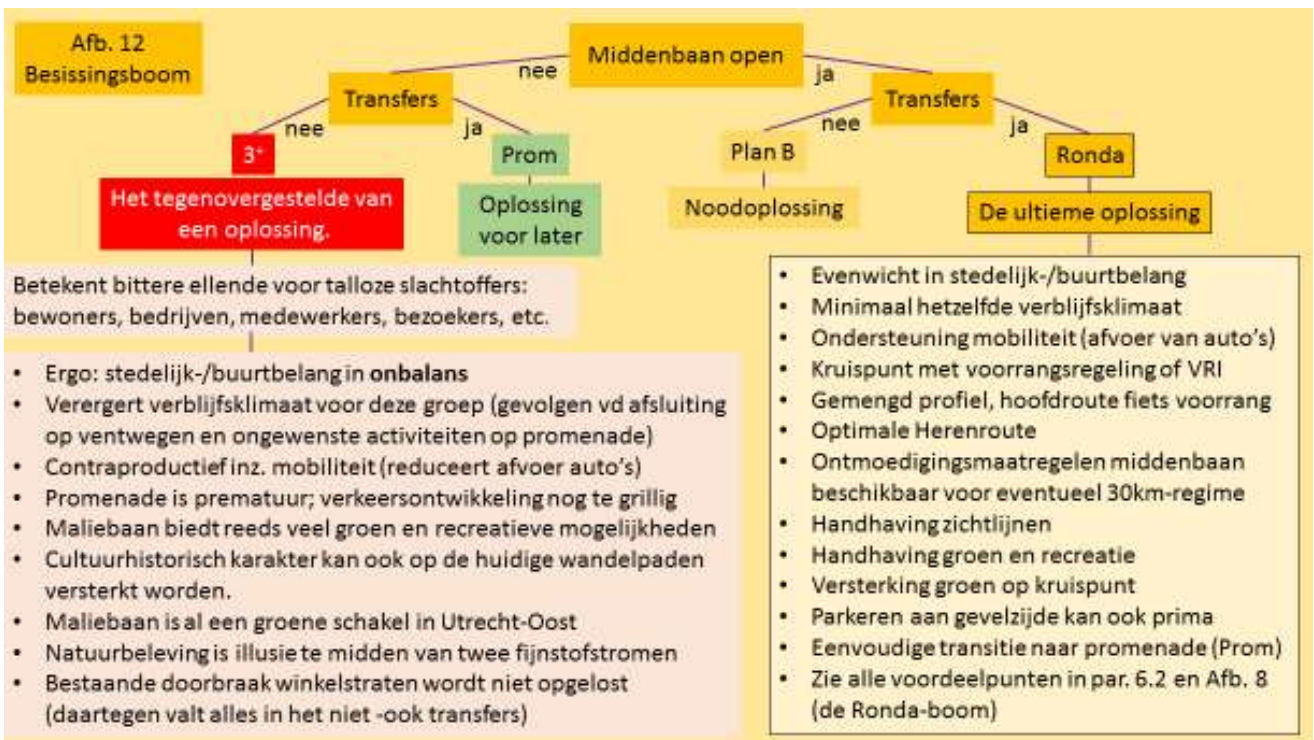
Afb.9. Prom-oplossing met lussen.



Afb.10. Ronda+ met rode lopers en Herenroute-splitsing (H1).



Afb. 11. Ronda+ met fiets-Ovonde (H2).



Afb. 12. Beslissingsboom.