



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:
B. Er is wel overeenstemming
C. Er heeft overleg plaatsgevonden met Wethouder Aarts

A2 Projectbureau

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)
Fietsroutes A2 Europaplein

1. Aanleiding.

Met de realisatie van het A2 Project zal de positie van het fietsverkeer op de verbindingen die de A2 kruisen ingrijpend veranderen. Anders dan nu is de barrièrewerking van de A2 verdwenen en ontstaan er veel nieuwe, snellere en aantrekkelijke routes van oost naar west door Maastricht

Een van de belangrijkste oost-westroutes, tussen de Kennedybrug en de wijken en dorpen ten oosten van de Maas kruist de A2 echter ter hoogte van het Europaplein waar de toekomstige uitwisseling plaatsvindt tussen de boven- en benedenwereld van de A2 en de N278 (Kennedysingel/Akersteenweg). In de voorstellen van Avenue2 is daarom een fietsroute voorgesteld die ten noorden van de N278 Kennedysingel – Akersteenweg de A2 tunnel kruist.

Een aantal belanghebbendengroeperingen is van mening dat de geplande fietsroute cf. de plannen van Avenue2 niet optimaal is voor fietsers, met name vanwege noodzakelijke omrijbewegingen in oostelijke rijrichting. Dat heeft in het verleden reeds geleid tot variantenstudies, op verzoek van de fietsersbond, waarbij sprake was van een directe fietsroute door een fietstunnel, die uitkwam bij de rotonde op de Sibemaweg. Om redenen van verkeersveiligheid is deze variant toen niet gekozen.

Er is overeengekomen dat er een onderzoek zou plaatsvinden over de toekomstige fietsstructuur rondom het Europaplein. Dit onderzoek heeft de afgelopen maanden plaatsgevonden in overleg met diverse belanghebbenden die variantensuggesties hebben gedaan.

Deze nota en bijbehorende bijlagen beschrijven het proces van deze inhoudelijke beoordeling.

2. Relatie met bestaand beleid.

Bestaand beleid inzake dit onderwerp is vastgelegd in de volgende documenten:

- Structuurvisie (2012)
- Bestuursakkoord 2014-2018 (2014)
- Fietsplan (2009)
- A2-Project (2007)



3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

Belanghebbenden (Fietzersbond, D66 en Buurtplatform Heer (ondersteund door ROVL) hebben een tiental varianten aangedragen, welke in samenspraak met hen geclusterd zijn tot vijf hoofdvarianten, waarvan variant 1 het plan betreft zoals voorzien door Avenue2.

Variant 1:

Losgekoppelde fietsstructuur van de hoofdautoinfrastructuur in twee richtingen via de Alfons Ariënstraat, waarbij de spoorwegovergang gelijkvloers gekruist wordt.

Variant 2:

Gedeeltelijk losgekoppelde fietsstructuur van de hoofdautoinfrastructuur in twee richtingen waarbij de spoorwegovergang ongelijkvloers gekruist wordt.

Variant 3:

Aan weerszijde van de hoofdautoinfrastructuur gekoppelde fietsstructuur, waarbij de spoorwegovergang ongelijkvloers gekruist wordt en de op- en afritten naar de A2 en Groene Loper gekruist worden door middel van een tunnel, brug of verkeerslicht. Bij een tunnel is het noodzakelijk de aanlanding van de aanhaking op de Groene Loper op het Europaplein in oostelijke richting te verschuiven.

Variant 4:

Aan de zuidzijde van de hoofdautoinfrastructuur gekoppelde fietsstructuur in tweerichtingen, waarbij de spoorwegovergang ongelijkvloers gekruist wordt en de op- en afritten naar de A2 worden gekruist door middel van een tunnel, brug of verkeerslicht.

Variant 5:

Aan de noordzijde van de hoofdautoinfrastructuur gekoppelde fietsstructuur in tweerichtingen, waarbij de spoorwegovergang ongelijkvloers gekruist wordt en de op- en afritten naar de Groene Loper worden gekruist door middel van een tunnel, brug of verkeerslicht. Bij een tunnel is het noodzakelijk de aanlanding van de aanhaking op de Groene Loper op het Europaplein in oostelijke richting te verschuiven.

In de bijlagen een grafisch overzicht van de varianten.

Deze hoofdvarianten zijn vervolgens getoetst c.q. afgewogen op:

- Maakbaarheid
- De (ontwerp)eisen voor fietsinfrastructuur zoals die in de landelijke richtlijnen zijn opgenomen.

Bij de toetsing zijn voor elke variant de rijrichtingen afzonderlijk bekeken en getoetst. Bij de toetsing is eerst gekeken naar de initiële variant voor een befietsbare route en vervolgens is deze geoptimaliseerd om eventuele negatieve elementen te verbeteren.

De toetsing/afweging heeft in nauw overleg in meerdere sessies met de genoemde belanghebbenden plaatsgevonden.

In de toetsing is gekeken of er sprake is van een befietsbare verbinding (o.a. te steile hellingen die niet meer op te fietsen zijn), daarna is gekeken of de verbinding ook maakbaar is. Hieruit blijkt het volgende:



Variant	Richting	Oordeel
Variant 1	Oost naar west	Befietsbaar
	West naar oost	Befietsbaar
Variant 2	Oost naar west	Befietsbaar
	West naar oost	Befietsbaar
Variant 3	Oost naar west – tunnel	Niet befietsbaar
	Oost naar west – VRI	Niet maakbaar
	Oost naar west – brug	Niet befietsbaar
	West naar oost – tunnel	Befietsbaar
	West naar oost – VRI	Niet maakbaar
	West naar oost – brug	Niet befietsbaar
Variant 4	Oost naar west en west naar oost – tunnel	Befietsbaar
	Oost naar west en west naar oost – VRI	Niet maakbaar
	Oost naar west en west naar oost – brug	Niet befietsbaar
Variant 5	Oost naar west en west naar oost – tunnel	Niet befietsbaar
	Oost naar west en west naar oost – VRI	Niet befietsbaar
	Oost naar west en west naar oost – brug	Niet befietsbaar

Op basis van deze toetsing blijven de volgende varianten over:

- Variant 1 van oost naar west
- Variant 1 van west naar oost
- Variant 2 van oost naar west
- Variant 2 van west naar oost
- Variant 3 van west naar oost met een tunnel

Alle varianten, ook die die zijn afgefallen in kader van befietsbaarheid en maakbaarheid, zijn getoetst en gescoord aan de hand van de criteria uit de 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' van het CROW. Hierbij is rekening gehouden met de onderstaande criteria:

Hoofdeis / criterium	Toetswijze
Directheid	Omrijafstand
	Potentiële wachttijden
Veiligheid	Potentiële conflictpunten met kruisend verkeer
	Scheiden van voertuigsoorten
Comfort	Breedte
	Hellingen
	Begrijpelijkheid
	Ontvlechting
Aantrekkelijkheid	Sociale veiligheid



Onderstaand het eindresultaat van de scoring van de overgebleven varianten. De volledige tabel is te vinden in de bijlage.

Variant	Richting	Oordeel
Variant 1	Oost naar west	7,5
	West naar oost	5
Variant 2	Oost naar west	8,5
	West naar oost	5,5
Variant 3	Oost naar west – tunnel	9
Variant 4	Oost naar west – tunnel	8
	West naar oost – tunnel	9

Het eindoordeel van gecombineerde beoordeling is dat voor de route richting oost 'Variant 3 met tunnel' de meest ideale fietsroute is. Deze route kruist de spoorwegovergang en op- en afritten van de A2 ongelijkvloers en is de kortste en meest directe route van west naar oost. Het nadeel van deze route is wel dat deze gekoppeld is aan de hoofdinfrastructuur, waardoor de gewenste ontvlechting hier niet gehaald wordt. Deze route vergt wel een forse extra investering in infrastructuur.

De route richting het oosten van 'Variant 1' is goed befietsbaar maar heeft als nadeel dat deze route de spoorwegovergang gelijkvloers kruist en niet de meest directe en logische route is. Deze route is wel het meest losgekoppeld van de hoofdinfrastructuur van het autoverkeer. 'Variant 2' richting oost scoort hierin beter doordat de spoorwegovergang ongelijkvloers gekruist wordt en in het bijzonder ten oosten van de A2 de route directe, logischer en korter is dan bij 'Variant 1'.

Voor de routes richting het westen lopen de resultaten van de verschillende routes niet sterk uiteen. Voor 'Variant 4' richting het westen geldt dat twee keer de hoofdauto-infrastructuur gekruist moet worden (d.m.v. verkeerslicht en tunnel), er een aanzienlijke hoeveelheid parkeerplaatsen opgeheven moet worden op de parallelweg van de Akersteenweg en deze variant een behoorlijke investering in infrastructuur vergt. Voor 'Variant 1 en 2' richting het westen is dit niet noodzakelijk, waarbij 'Variant 2' de spoorwegovergang ongelijkvloers kruist. Deze variant heeft daarom ook - gezien vanuit het toetsingskader - de voorkeur als route richting west. In praktijk zal dit waarschijnlijk leiden dat de fietser richting west zelf gaat kiezen welke route voor hem persoonlijk het meest geschikt is; gelijkvloers over de spoorwegovergang (met een mogelijke wachttijd) of ongelijkvloers eroverheen, waarbij er een hoogteverschil overwonnen moet worden.

Deze inhoudelijke beoordeling leidt tot de onderstaande combinatie van varianten:

- Richting oost: Variant 3 met tunnel
- Richting west: Variant 2

In de bijlagen zijn deze routes grafisch weergegeven.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

De voorstellen beogen het fietsgebruik aantrekkelijker te maken en daarmee te verhogen, het geen past in een duurzame mobiliteit en stadsontwikkeling.



5. Personeel & Organisatie.

Niet van toepassing.

6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Niet van toepassing.

8. Beheersparagraaf IBOR.

Niet van toepassing.

9. Financiën

Voor de overgebleven varianten is gekeken welke extra investeringen noodzakelijk zijn om de route mogelijk te maken. Hierbij is onderscheid gemaakt in de initiële kosten die gemaakt moeten worden om de route befietsbaar te maken en additionele kosten gemaakt kunnen worden om de route verder te optimaliseren. De kostenraming is opgesteld door een externe partij. Het betreft een eerste globale inzicht in van de kosten van de varianten. Bij een definitieve keuze zal de variant nader uitgewerkt dienen te worden.

Variant	Initiële kosten	Additionele kosten	Totale kosten
<u>Variant 1</u> - west -> oost - oost -> west <i>Er is geen rekening gehouden met verbeteringen aan de spoorwegovergang.</i>	€ 0 € 0	€ 92.000 € 0	€ 92.000 € 0
<u>Variant 2</u> - west -> oost - oost -> west <i>De op en afgang over het spoor heen zitten in de oorspronkelijke bieding van Avenue2. Er is nu van uitgegaan dat hier geen extra kosten door de opdrachtgever gemaakt hoeven te worden.</i>	€ 112.000 € 0	€ 448.000 € 0	€ 560.000 € 0
<u>Variant 3</u> - west -> oost (tunnel)	€ 1.372.000	€ 0	€ 1.372.000
<u>Variant 4</u> - west -> oost & oost -> west (tunnel)	€ 2.226.000	€ 0	€ 2.226.000



Voor de inhoudelijk beste scorende combinatie van varianten, bestaande uit de combinatie van de route van west naar oost van variant 3 en de route van oost naar west uit variant 2, is een extra investering noodzakelijk van € 1.370.000 excl. BTW en VTO. Bij deze prijsstelling is niet gerekend met eventuele noodzakelijke grondaankoop en verleggen van kabels en leidingen.

Op basis van de afspraken in het A2 project is de partij die extra voorzieningen vraagt aanzet om hier ook financiële middelen voor aan te dragen. Vooralsnog zijn er, zolang er geen definitieve andere keuze is gemaakt, geen financiële middelen gereserveerd.

10. Voorstel.

Voorgesteld wordt dat het College van Burgemeester en Wethouders:

1. Neemt kennis van het proces van het variantenonderzoek naar de fietsroutes op het Europaplein;
2. Neemt kennis van de resultaten van het variantenonderzoek naar de fietsroutes op het Europaplein;
3. Agendeert het variantenonderzoek naar de fietsroutes op het Europaplein voor de commissievergadering Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit in september 2014 ten behoeve van een discussie over de inhoudelijke voorkeur;
4. Op basis van de uitkomst van deze discussie wordt een voorstel uitgewerkt t.b.v. een go - no go besluit in het college.

11. Vervolg / Planning.

Dit onderwerp te agenderen voor de commissievergadering Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit in september 2014 ten behoeve van een thematische behandeling van dit onderwerp.

Op basis van het resultaat van deze behandeling het gesprek aangaan met betrokken partijen in het A2 Project over hoe de gewenste ambitie te realiseren.

Op basis van de uitkomst van deze inhoudelijke discussies zal een collegevoorstel gemaakt worden met daarin een integrale afweging naar de meest gewenste fietsstructuur, inclusief mogelijk noodzakelijke financiële dekking. Indien aan de orde zal acquisitie gedaan worden bij derden. De mogelijk financiële opgave zal een plaats krijgen in de Kaderbrief 2015.