



### **Samenvatting**

Op basis van de evaluatie van IRONMAN 2015 moet het fietsparcours worden aangepast. Voorstel is een Euregionaal crossing border parcours. Hiermee is de veiligheid bij aanzienlijk grotere deelnemersaantallen geborgd door bredere wegen en minder kruisingen met ander verkeer, en worden nieuwe kansen gegrepen voor de breedtesport en de Euregionale samenwerking.

Deze keuze betekent dat het hart van de binnenstad van Maastricht deels (Markt, Boschstraat, Mosae Forum) niet bereikbaar is met de bus tijdens het fietsonderdeel. VEOLIA werkt mee aan deze route, zij ontwikkelt een alternatieve routing via de Kennedybrug. De Provincie als concessieverlener Openbaar Vervoer Limburg is eveneens akkoord. Ook heeft de route impact op de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto. De parkeerroute West (O.L.V. Parking en Markt) is alleen bereikbaar vanaf de zuidkant (Kennedybrug). Stad uit richting noorden kan wel via de Noorderburg. Q-park heeft hiermee ingestemd. De aangepaste routes worden goed gecommuniceerd naar inwoners en bezoekers.

### **Beslispunten**

In te stemmen met het voorgestelde grensoverschrijdende fietsparcours.



## 1. Aanleiding

Maastricht is contractpartner van IRONMAN. In 2016 vindt de 2de editie plaats (31 juli).

De evaluatie van editie 2015 (veiligheid, beleving) en de kansen die Euregionale samenwerking bieden, vereisen aanpassing van het fietsparcours.

Een Euregionale route heeft de grote voorkeur van IRONMAN en wordt gedragen vanuit beleid, imago, breedtesport en veiligheid door de gemeentelijke partners. Die aanpassing heeft consequenties voor de bereikbaarheid door VEOLIA van het centrum van de stad. Ook zal de route bepaalde buurten tijdelijk minder goed toegankelijk maken. Parkeerroute West (Q park garages OLV, Mosae Forum, Bassin) kan alleen via de zuidelijke route bereikt worden. Bereikbaarheid P Spfinx is alleen mogelijk vanuit het westen (Statensingel/Cabergerweg). Aandachtspunt is de wisselwerking met de geplande c.q. in te plannen werkzaamheden van het Noorderbrugtracé (2016-2018).

Op 16 december is een bestuurlijke kick off gepland ten behoeve van de editie 2016. Hier presenteren Maastricht, Provincie Limburg en de (nieuwe) (eu)regiogemeentelijke partners de doorontwikkeling van het evenement. Tijdige besluitvorming over het parcours is daarom noodzakelijk.

## 2. Context

De keuze voor het driejarig contract met IRONMAN vloeit voort uit de nota's Made in Maastricht, het evenementenbeleid, citybranding en (breedte)sport. Het voorliggende voorstel wordt ingegeven vanwege de relatie met het beleid voor mobiliteit en bereikbaarheid van Maastricht.

## 3. Gewenste situatie

### 3.1 Voorstel

Op basis van de evaluatie en het grijpen van de kansen van Euregionale samenwerking (Bilzen wordt formeel partner) wordt een cross border fietsparcours voorgesteld. Als [bijlage 1](#) treft u aan het Euregionale parcours. Als [bijlage 2](#) treft u aan de route door Maastricht.

Een deel van het fietsparcours blijft gelijk (in Zuid Limburg). Het nieuwe Belgische deel van het parcours is afgestemd met de betrokken gemeenten, de openbaar vervoer aanbieder De Lijn en politiediensten. Het parcours is akkoord voor deze partijen. Men accepteert lokale hinder, met de



afpraak dat op specifieke locaties maatwerkoplossingen ontwikkeld worden om die hinder te minimaliseren (zoals bij voorbeeld het inplannen van oversteekplaatsen voor een woonbuurt).

### **3.2 Vraagstelling**

De haalbaarheid van een cross border Euregionaal fietsparcours is nu afhankelijk van de besluitvorming over de routing door Maastricht. De Maas moet worden overgestoken in de stad; dat heeft impact voor de bereikbaarheid.

Deze vraagstelling is afgestemd tussen IRONMAN en Economie, V&L (Beleid & Advies) en Ruimte (Milieu en Mobiliteit). Ook is door IRONMAN overleg gevoerd met de overige wegbeheerders in Nederlands en Belgisch Limburg.

IRONMAN stelt vanuit veiligheid en beleving de volgende eisen aan het parcours:

- Voldoende brede wegen,
- Voorkomen van kruisend verkeer – meervoudig gebruik van wegen,
- Het nu te kiezen parcours is toekomstvast.

Zeker gelet op de al gerealiseerde en verder te verwachte groei van het aantal deelnemers zijn dit vanuit veiligheid belangrijke voorwaarden.

IRONMAN heeft daarbij als organiserende partij de nadrukkelijke wens uitgesproken te komen tot een internationaal onderscheidende grensoverschrijdende wedstrijd.

### **3.3 Analyse/afweging**

Op basis hiervan zijn diverse routes door team mobiliteit en milieu naar en door de stad geanalyseerd op effecten voor de bereikbaarheid van het centrum met OV en de toegankelijkheid van wijken en bedrijven(terreinen).

#### **3.3.1 Eén parcours resteert voor een Euregionaal parcours**

Uit deze analyse komt naar voren dat er slechts één mogelijke routing is die een Euregionaal parcours mogelijk maakt. Hierbij is een afweging gemaakt op basis van de uitgangspunten niet kruisen fietsparcours met hoofdwegennet en bediening binnenstad met openbaar vervoer. Andere



invalswegen vallen vanuit die analyse af door vergaande negatieve effecten voor de bereikbaarheid van de stad.

Bijlage 2 is de fietsroute die resulteert als best haalbare alternatief vanuit automobilititeit.

Voorstel is uit te gaan van dit Euregionaal parcours en samen met de diverse belangen nader invulling te geven aan maatwerkoplossingen om de (ervaren) hinder zo klein mogelijk te maken.

### **3.3.2 Gevolgen voor bereikbaarheid OV**

Deze route heeft als consequentie dat het centrum niet bereikbaar is met de bus/VEOLIA (Markt, Boschstraat, Mosae Forum). In stand houden van de bediening met het openbaar vervoer conform de zgn. 'carnavalsdienstregeling' betekent het 2 keer kruisen van het fietsparcours door de bus. Dit is gelet op het hogere aantal deelnemers en dus drukte op het parcours uit oogpunt van veiligheid fietsers en in stand houden dienstregeling zonder grote vertragingen niet mogelijk. Zou dat wel mogelijk zijn, dan nog zou het anderzijds betekenen dat de Wilhelminabrug slechts via één weghelft beschikbaar is voor OV. In de wetenschap dat per uur 60 bussen deze brug passeren, is die regeling ook vanuit die optiek geen optie.

Uit de analyses van team Milieu en mobiliteit is een alternatieve routing voorgesteld voor het bedienen van het centrum door het OV. Deze heeft wel als gevolg dat de Markt/ Mosae Forum niet bereikbaar is voor het OV. Er wordt in dit second best alternatief gebruik makend van de Kennedybrug ingezet op alternatieve routes en haltes op grotere afstand van het centrum. Bijlage 3 geeft dit weer.

Deze optie is ook verder onderzocht door VEOLIA en besproken op 1 december. VEOLIA geeft aan die dag te willen werken met deze alternatieve route op basis van de Kennedybrug. VEOLIA geeft aan dat de uitvoering van de dienstregeling via deze alternatieve route mogelijk is. Wel maakt VEOLIA het voorbehoud dat in geval van inkomstendering door lagere reizigersaantallen het uitgangspunt de veroorzaker betaald is. Dit alternatief is daarna ook afgestemd met de provincie Limburg als opdrachtgever voor het OV. Hieruit komt naar voren dat de Provincie instemt met het uitvoeren van de dienstregeling conform deze alternatieve route. In hoeverre vanaf de singel insteken naar het centrum mogelijk zijn – die de loopafstand tot de Markt weer verkleinen - wordt



samen met VEOLIA bezien. De verbinding van P&R Noord met de binnenstad kan wel in tact blijven. IRONMANM zal de P&R aankleden om al 'in de stemming te komen'.

Vanwege de hoeveelheid bussen op de Kennedybrug zal ter plekke professionele verkeersgeleiding aanwezig zijn.

De beperkingen zijn op de wedstrijddag van toepassing tijdens het fietsonderdeel, in totaal tussen 8.00 – maximaal 17.00 uur. Op onderdelen is het parcours eerder weer beschikbaar.

### **3.3.3 Gevolgen voor de bereikbaarheid per auto**

#### Parkeerroute west

De parkeerroute West (Q park garages OLV, Mosae Forum, Bassin) kan alleen via de zuidelijke route bereikt worden. Bereikbaarheid van P Sphinx is alleen mogelijk vanuit het westen (Statensingel - Cabergerweg). Dit is afgestemd met Q-park op woensdag 2 december. Q-park stemt in met de routing en accepteert de gevolgen. Zij worden deel van het bereikbaarheidsplan, communiceren zelf ook naar abonneerders over routing, waar nodig worden toegangen verlegd (wegnemen paaltjes e.a.) of wordt gewerkt met professionele verkeersregelaars bij doorsteken, zoals bij de P-garage in de Helmstraat.

De route maakt bepaalde buurten tijdelijk minder goed toegankelijk. Hiervoor wordt waar mogelijk gewerkt met oversteekplaatsen. Gelet op de hoge(re) deelnemersaantallen kan hier enige wachttijd aan de orde zijn. Dat (en waar de in- en uitgangen van een buurt zijn) wordt tijdig gecommuniceerd. De Bosscherweg naar Smeermaas is niet toegankelijk per auto voor de daar aanwezige bewoning. Zij zullen tijdig geïnformeerd worden hierover, met aangeven van waar wel een parkeerplaats is voor de auto mocht men weg willen.

#### Relatie met de werkzaamheden Noorderbrug

In de voorbereiding voor deze nota is de nadrukkelijke wens (eis) van een toekomstvast parcours mee in de analyse betrokken. Daarbij is gekeken naar beoogde werkzaamheden daar waar het voorgestelde parcours loopt. Inzet van allen is om het parcours vast te laten zijn. Dat betekent dat dit parcours proactief mee wordt betrokken in de verdere voorbereidingen van de werkzaamheden voor het Noorderbrugtracé en als zodanig gecommuniceerd wordt met de aannemer.



Alleen in het onverhoopte geval dat de planning het evenement moet doorkruisen en er ter plekke geen maatwerk oplossing mogelijk is, kan dus afgeweken moeten worden van het parcours. Omdat dat ook consequenties heeft voor het parcours buiten Maastricht en belangen van andere partner gemeenten raakt, is maximale inzet dit te voorkomen.

### 3.3.4 Advies team Milieu en Mobiliteit

Voor het team Milieu en Mobiliteit is het voldoen aan deze voorwaarden, tw. oplossing voor de bediening met de bus, overeenstemming hieromtrent met de Provincie Limburg als opdrachtgever, overeenstemming met QPark over de bereikbaarheid van de parkeergarages en het maken van afspraken incl. aanbieden van alternatieven voor bewoners langs het parcours voldoende om een positief advies voor de voorgestelde variant af te geven.

### 3.3.5 Ter verdere afweging

Een Euregionaal parcours vereist het oversteken van de Maas via de Wilhelminabrug. Hier is slechts 1 routing mogelijk om de stad binnen te komen en weer te verlaten.

Dat heeft als nadelige consequenties:

- De bereikbaarheid van het centrum die wedstriiddag minder is voor OV en per auto,
- De wijk Boschpoort is minder toegankelijk, maar wel bereikbaar per auto via begeleide oversteken),
- De woningen aan de Bosscherweg naar Smeermaas zijn die wedstriiddag niet per auto bereikbaar,
- De OLV parking, Mosae Forum en Bassin is alleen vanuit het zuiden bereikbaar.

De voordelen voor een Euregionaal parcours voor IRONMAN zijn:

- Alle partners zien een Euregionale crossing border editie vanuit beleid/spin off, veiligheid, sportief en imago als zeer wenselijk (IRONMAN, provincie, gemeente). Dit voorstel biedt de beste kansen de IRONMAN Maastricht - Limburg te laten doorgroeien in deelnemersaantallen, voor het versterken van het internationaal imago van de stad/regio, voor de breedtesport en voor het maximaliseren van de economische spin off,
- Door de fietsroute voor 2/3<sup>de</sup> over het aanzienlijk minder dicht bevolkte Belgisch grondgebied te laten lopen,



- worden knelpunten in de regio Zuid Limburg/Heuvelland fors verminderd (betere autobereikbaarheid toeristisch Heuvelland en wijken, doorkruisingen en veel minder afsluitingen van OV routes in de regio),
- worden in 2015 geconstateerde veiligheidsknelpunten rond het oude parcours opgelost (bredere wegen, minder samenloop van diverse verkeersstromen),
- In Maastricht betekent dit dat de Beatrixhaven nu veel beter bereikbaar is,
- Samen met Maastricht Bereikbaar en team mobiliteit kan tijdig gezorgd worden voor goede communicatie en maatwerkoplossingen waar mogelijk naar inwoners, werkenden en bezoekers en bewegwijzering.
- Voor de wijk Boschpoort zijn maatwerk oplossingen goed mogelijk, in de vorm van professioneel begeleide doorsteken,
- Q Park was in 2015 preferred partner van IRONMAN. Het is actief in de communicatie van IRONMAN naar de deelnemers en hun begeleiders meegenomen. Die samenwerking is positief geëvalueerd. Inzet is om die samenwerking te versterken, mede gelet op de verwachte verdubbeling van het aantal deelnemers en begeleiders (en bezoekersgroei),
- Bilzen vormt een schakel in de keten die kan worden ontwikkeld om de breedtesport te versterken. Er is een triatlonvereniging van 1000 leden, en hun 111 km wedstrijd kan deel zijn van een triatlon 'carrière ladder', toewerkend naar deelname aan de IRONMAN Maastricht Limburg,

Met ook de wetenschap dat haast ieder groot evenement leidt tot een vorm van hinder.

### **3.3.6 Inzet te plegen door IRONMAN**

Uitgaan van het voorgestelde Euregionale parcours betekent verder dat IRONMAN:

- Zorgt voor het opstellen – met relevante bereikbaarheid partners – van een bereikbaarheidsplan.
- Op basis van dit plan worden vervolgens samen de effectieve maatwerkoplossingen bepaald; soms een oversteek, op een andere plaats juist kiezen voor een omleidingsroute,
- Zorg draagt voor de afgesproken oplossingen (voor eigen rekening) incl. het maken van afspraken op gebied van eventuele (tijdelijke) voorzieningen in de infrastructuur, organisatie verkeersregeling en/of communicatie,



- De communicatie naar omwonenden omwerkenden en bezoekers vindt plaats in afstemming met de werkgroep communicatie en in samenwerking met partijen Maastricht Bereikbaar, Maastricht Marketing en VVV Zuid Limburg.

#### **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Het feit dat binnen het voorstel het centrum niet direct te bereiken is met het OV kan in theorie betekenen dat er die dag de auto meer wordt gebruikt. Daarbij is het geval dat een auto ook lastiger in het centrum kan komen. Positief is dat de fiets als vervoermiddel gestimuleerd wordt, bij voorbeeld via de nieuwe fietsstraten.

#### **5. Effect op de openbare ruimte**

Niet van toepassing.

#### **6. Personeel en organisatie**

Niet van toepassing

#### **7. Informatiemanagement en automatisering**

Niet van toepassing

#### **8. Financiën**

Financiële informatie is niet relevant voor de besluitvorming in deze nota.

Zowel VEOLIA als de provincie Limburg als concessiehouder gaan akkoord met de opzet ten aanzien van openbaar vervoer. De provincie heeft aangegeven VEOLIA in principe niet korten vanwege het niet volgen van de dienstregeling.

VEOLIA geeft aan mogelijk geleden omzetsderving voor die dag te verhalen op de veroorzaker.

VEOLIA gaat dit meten. Het gaat om een geschat bedrag van maximaal € 5.000.

Mocht dit aan de orde zijn, dan zal deze rekening door VEOLIA cf. de Intentieverklaring 'Openbaar vervoer en wegafsluitingen' bij de veroorzaker ingediend worden. Mocht dat de gemeente Maastricht als vergunningverlener zijn, uit ruggespraak met Paulussen Advocaten blijkt dat de kans op een rechtmatige claim zeer gering is, gelet op het feit dat de duur kort is (een dagdeel), tijdig is gecommuniceerd waardoor VEOLIA maatregelen kan treffen de schade te verminderen, ook





gekeken moet worden naar een hogere omzet juist door het evenement, er met de nieuwe route knelpunten in het Heuvelland worden vermeden zoals in editie 2015, en eventuele kosten niet onevenredig hoog zijn. Ingeschat wordt dat dit daarmee een maatschappelijk ondernemingsrisico is en van nadeelcompensatie geen sprake kan zijn.

Uit verdere navraag bij Concessiehouder Provincie Limburg blijkt dat – indien er sprake is van een claim door VEOLIA - deze ingediend wordt bij de organisator (zijnde IRONMAN). Mocht IRONMAN deze claim vervolgens neerleggen bij de gemeente Maastricht, waar in het contract met IRONMAN geen grondslag voor is - en dat wordt geaccepteerd - dan zal deze gezien worden als value in kind. De value in kind is gedekt binnen de gemeentelijke bijdrage van € 100.000 aan het evenement.

#### **9. Aanbestedingen**

Niet van toepassing

#### **10. Participatie tot heden**

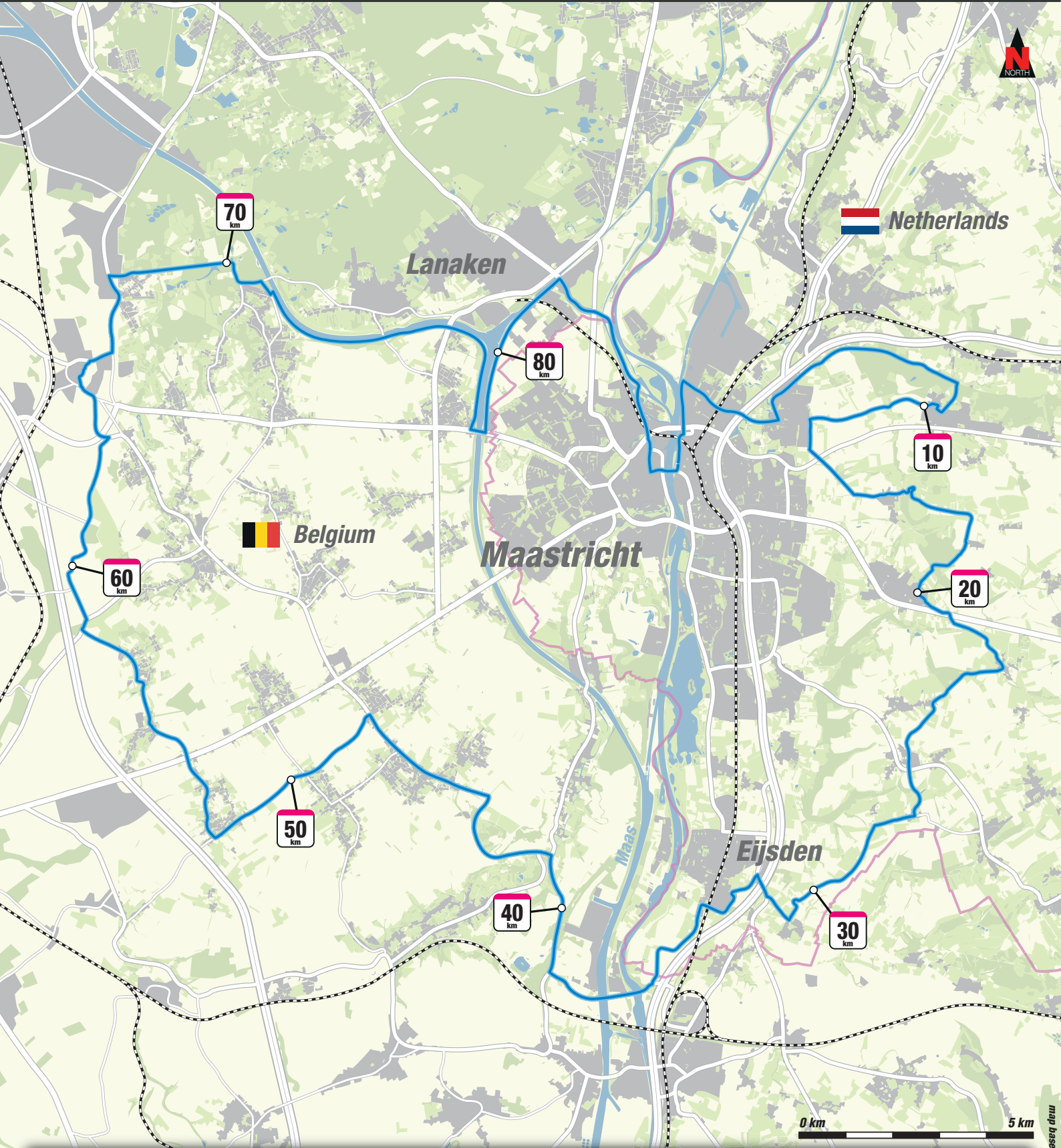
Tot op heden zijn de raad en belanghebbenden (extern) niet betrokken geweest bij dit voorstel. In de paragraaf “Communicatie” wordt aangegeven hoe dit traject wordt gestart.

#### **11. Voorstel**

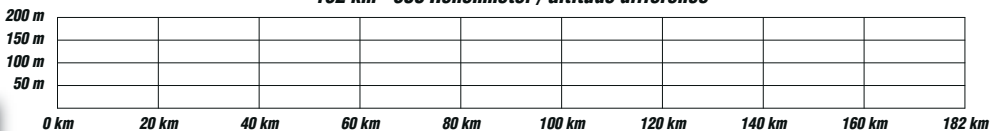
In te stemmen met het voorgestelde grensoverschrijdende fietsparcours.

#### **12. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Op basis van uw besluit zal de route door IRONMAN verder uitgewerkt worden met de wegbeheerders in Nederlands en Belgisch Limburg en wordt gezorgd voor maatwerkoplossingen waar mogelijk.



182 km - 800 Höhenmeter / altitude difference



-  Schwimmstrecke / Swim course
-  Radstrecke / Bike course
-  Laufstrecke / Run course
-  Kilometer
-  Verpflegung Aid station
-  Bike Service
-  Hotspot

map base - © OpenStreetMap contributors, cartography & layout - © Marmes Witter



