



> RETOURADRES POSTBUS 1992, 6201 BZ MAASTRICHT

Leden van de gemeenteraad Maastricht

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP

Aanleg lijnbusbaan Kennedybrug

DATUM

14 oktober 2015
Verzonden: 15-10-2015

BIJLAGEN

BEHANDELD DOOR

G. Satijn

DOORKIESNUMMER

043 350 52 94

ONZE REFERENTIE

2015-35210

E-MAILADRES

verkeer@maastricht.nl

FAXNUMMER

043 350 46 50

UW REFERENTIE

Geachte leden van de gemeenteraad,

30 september jl. hebben mij ex. art. 48 vragen bereikt van de Seniorenpartij over de aanleg van de busbaan op de Kennedybrug. Eveneens zijn er in de pers diverse artikelen verschenen over deze nieuwe verkeerssituatie.

Ik hecht er daarom aan u middels deze brief meer uitgebreid te informeren.

Nieuwe OV Concessie 2016

Na aanvang van de nieuwe OV (Openbaar Vervoer)-concessie 2016 t/m 2031 zullen twee streeklijnen uit respectievelijk de richting Meerssen en Gulpen niet alleen het centraal station aan doen, maar ook een rechtstreekse verbinding bieden naar het Centrum en Randwyck. Om deze verbinding goed te laten functioneren is het noodzakelijk om aanvullende haltes aan te leggen en op een aantal plaatsen de infrastructuur aan te passen. Specifiek gaat het over de uitvoering van één lijnbusbaan op de Kennedybrug, diverse bushaltes op de Prins Bisschopsingel, rondom het Tongerseplein en op het Koningin Emmapplein.

Onderhavige werkzaamheden zijn derhalve ingegeven door de noodzaak om een lijnbusbaan aan te leggen ten behoeve van een adequate busverbinding richting Koningin Emmapplein.

Lijnbusbaan Kennedybrug

Op dit moment heeft de Kennedybrug een beperkte functie in het openbaar vervoer netwerk van Maastricht. Nagenoeg alle Maaskruisende busverbindingen lopen via de Wilhelminabrug. Dit heeft als nadeel dat er geen rechtstreekse openbaar vervoerverbinding is tussen Maastricht West en Randwyck. In het contract ten behoeve van de nieuwe OV-concessie 2016 t/m 2031 zijn twee streeklijnen uit de richting Meerssen en Gulpen opgenomen die niet alleen het station aan doen, maar ook via het Centrum en Randwyck rijden. Bussen rijden in beide richtingen van het station via de Wilhelminabrug, Bassin, Maagdendries, de singels naar de Kennedybrug om te eindigen in Randwyck. Deze route heeft als nadeel dat de bus met het overige verkeer mee rijdt en zonder aanvullende maatregelen regelmatig vertraging oplopen. Dit doet afbreuk aan de betrouwbaarheid van de geboden verbinding. Belangrijkste bron van mogelijke vertraging vormt de wachtrij in westelijke richting op de Prins Bisschopsingel. Deze wachtrij loopt regelmatig op tot op de Kennedybrug.



DATUM
14 oktober 2015

Vrije lijnbusbaan

Om deze hinder tot een minimum te beperken wordt voorzien in een bypass voor lijnbussen door middel van een vrije lijnbusbaan op de Kennedybrug in westelijke richting. De vrije lijnbusbaan wordt aangelegd vanaf de afrit (krul) tot aan de huidige aansluiting van het fietspad op de ventweg Prins Bisschopsingel. De bus kan vervolgens via de ventweg tot het verkeerslicht nabij de Sint Hubertuslaan en voegt vervolgens in op de hoofdrijbaan. Om te voorkomen dat grootschalige civieltechnisch aanpassingen noodzakelijk zijn aan de Kennedybrug komt de lijnbusbaan te liggen op de huidige plek van het fietspad.

Deze lijnbusstrook mag overigens alleen gebruikt worden door lijnbussen en hulpdiensten (met licht en geluidsignalen), professionele weggebruikers, waarvan extra alertheid mag worden verwacht. Overig verkeer is hier niet toegestaan.

Fietsstrook

Het fietspad wordt verschoven naar de huidige locatie van het voetpad en wordt ingericht als fietsstrook. Voetgangers kunnen zowel via de krul alsook via de reeds aanwezige trap naar beneden lopen en hun route voortzetten. Omdat voetgangers daarnaast ook de mogelijkheid hebben om aan de zuidzijde van de Kennedybrug te lopen, is het acceptabel om het voetpad aan de noordzijde niet volledig tot Sint Hubertuslaan door te laten lopen. Bovendien is het aantal voetgangers op de brug zeer beperkt.

De fietsstrook ligt naast de lijnbusbaan. Dat is geen ongebruikelijke situatie. Er zijn meerdere plekken in Maastricht en geheel Nederland waar dit voorkomt. Het wegdeel waarover deze situatie zich hier voordoet is ongeveer 210 meter lang.

Met een frequentie van 4 bussen per uur en met een maximale lengte van 210 meter waar deze situatie van "directe confrontatie" zich daadwerkelijk kan voordoen, zijn wij van mening dat hier sprake is van een acceptabele oplossing.

Het is een gegeven dat de (brom)fietsers de zwakkere partij is. Daar dient deze partij zich ook van bewust te zijn en daarbij passend verkeersgedrag te vertonen.

Ook zwakkere verkeerdeelnemers hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van veiligheid in het verkeer. Vandaar ook dat wij de keuze hebben durven maken om de minst gebruikte rijbaan (= de lijnbusbaan) aan de zijde van de fietsstrook aan te leggen.

Volledigheidshalve wijzen wij er op dat ook de reeds eerder ingevoerde snelheidslimiet van 50 km/u bijdraagt aan het totale verkeersbeeld op dit stuk weg.

Totstandkoming besluit

Op 27 januari van dit jaar heeft het college een positief besluit genomen over de aanpassingen ten behoeve van de OV-as West. Voorafgaand aan het besluit is uitvoerig overleg gevoerd met de Fietsersbond en Veolia.

Veolia

Veolia heeft de lijnbusbaan Kennedybrug als een aandachtspunt benoemd, maar oordeelt dat dit binnen de randvoorwaarden de best passende oplossing is.

Fietsersbond

De Fietsersbond was tegen het voorstel. Zij vinden dat de kwaliteit voor fietsers te ver achteruit gaat. Hun eerste alternatief is het volledig opheffen van één rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer of eventueel het verder inkorten van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer, waardoor de lijnbusbaan niet ten kosten gaat van de geleiderconstructie en het huidige fietspad. In verband met de



DATUM
14 oktober 2015

doorstroming van het verkeer op de Kennedybrug is dit een ongewenste maatregel. Het opheffen van deze rijstrook zorgt ervoor dat de wachtrij voor het verkeerslicht van de Prins Bisschopsingel tot op de brug komt, waardoor ook verkeer richting afrit(krul) wordt beperkt.

Hun tweede alternatief is fietsers via de afrit(krul) naar beneden te leiden richting de parallelweg langs de Prins Bisschopsingel. Hiertoe dienen fietsers hoge prioriteit te krijgen bij de verkeerslichten op het kruispunt Maasboulevard/Prins Bisschopsingel met een maximale wachttijd van 30 seconden, waardoor de fietsers geen tijdshinder ondervinden.

Ons inziens betreft is dit geen volwaardig alternatief maar enkel een aanvullende maatregel, die wij in de nabije toekomst nader bekijken.

Overigens zijn op basis van de overleggen met de Fietzersbond diverse suggesties en verbetervoorstellen overgenomen. Zo is onder meer op verzoek van de Fietzersbond de fietsstrook verbreed van 2 meter naar 2.25 meter.

Recentelijk heeft de Fietzersbond een brief gestuurd aan de gemeenteraadsleden om de OV-as West (opnieuw) op de agenda te zetten. Uw presidium heeft dat verzoek niet gehonoreerd, omdat er in hun ogen sprake is geweest van een zorgvuldig traject rondom de plannen, waarbij alle betrokkenen, inclusief de Fietzersbond, hun inbreng hebben kunnen leveren.

Los van bovenstaande heeft de Fietzersbond bezwaar ingediend in het kader van de voor deze verkeersaanpassing noodzakelijke verkeersbesluiten. Dit wordt via de daartoe geëigende procedure verder afgehandeld.

Tot slot

Alles samenvattend zijn wij van mening dat het samenspel van de maximaal toegestane rijsnelheid, de lage gebruiksfrequentie van de nieuwe lijnbusbaan en het juiste verkeersgedrag van alle (groepen) verkeersdeelnemers ook in de nieuwe situatie tot een acceptabel verkeersbeeld kan en zal leiden.

Helaas is het inzake verkeer nimmer mogelijk om garanties af te geven. Verkeer is en blijft mensenwerk. Natuurlijk zullen wij de situatie volgen en waar zich problemen voordoen acteren.

Ik ga er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

John Aarts,
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën.