



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Motie hellingbaan Centre Céramique

BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) Groot, de

E-MAILADRES
viviane.de.groot@maastricht.nl

DATUM
4 november 2019
VERZONDEN 06 NOV. 2019

TELEFOONNUMMER
043 350 4677

FAXNUMMER
043 - 350 4141

BIJLAGEN
1

ONZE REFERENTIE
2019.30937

UW REFERENTIE
—

Geachte raadsleden,

Op 28 mei 2019 heeft uw raad een motie ingediend waarin het college gevraagd wordt te onderzoeken of de hellingbaan aan de oostzijde van het Centre Céramique gelijktijdig met de verbouwing van het Centre Céramique verbreed en verbeterd kan worden en de resultaten van het onderzoek inclusief de financiële consequenties voor 1 oktober 2019 aan uw raad voor te leggen. Op 2 oktober heb ik u op de hoogte gesteld van de stand van zaken. Met deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de invulling van uw motie.

Conclusie

Op basis van verkeerskundig advies (zie bijlage) wordt afgeraden de hellingbaan te verbreden in verband met de veiligheidsrisico's voor fietsers, voetgangers en mensen met een beperking (bijvoorbeeld mensen in een rolstoel, scootmobiel of met rollator). Immers: de extra breedte die behaald kan worden is beperkt. Daarmee suggereert een beperkt verbrede hellingbaan dat er ongehinderd naar beneden gefietst kan worden, maar daarvoor is de ruimte te beperkt en dat leidt tot irritaties en een grotere kans op gevaarlijke toestanden. Voor een daadwerkelijke verbetering van de situatie zou de hellingbaan nog meer verbreed moeten worden, maar daarvoor ontbreekt de ruimte. De breedte van het trottoir langs de Avenue Céramique is hierin bepalend. De verbreding van de hellingbaan leidt tot een versmalling van het trottoir. Verdere versmallingen van het trottoir leiden tot een verschuiving van irritaties en ongemak van de hellingbaan naar het trottoir. Wij moeten veiligheidsrisico's zwaar laten wegen en gaan daarom op basis van deze bevindingen niet over tot een verbreding van de hellingbaan.

Wat kunnen we wel doen?

Om de situatie te verbeteren adviseren wij de route via de Hoge Barakken te optimaliseren. Deze optimalisatie bestaat uit het aanpassen van borden en het beperken van laden en lossen tot alleen de aangewezen voorzieningen en niet daarbuiten. Zo kan deze route aantrekkelijker worden als alternatief voor de fietsers. Dit zorgt voor iets minder fietsverkeer op de hellingbaan en kan tegen beperkte kosten worden gerealiseerd. Daarnaast plaatsen we in overleg met stichting Samen Onbeperkt ter hoogte van de hellingbaan een bord waarmee we extra aandacht vragen voor de minder mobiele gebruikers.

Raadsinformatiebrief



DATUM
4 november 2019

In de bijlage vindt u de situatieschetsen, verkeersstromen en de uitgebreide onderbouwing inclusief financiële consequenties.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabberdam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.

Raadsinformatiebrieven

Bijlage: Hellingbaan Centre Céramique

Inleiding

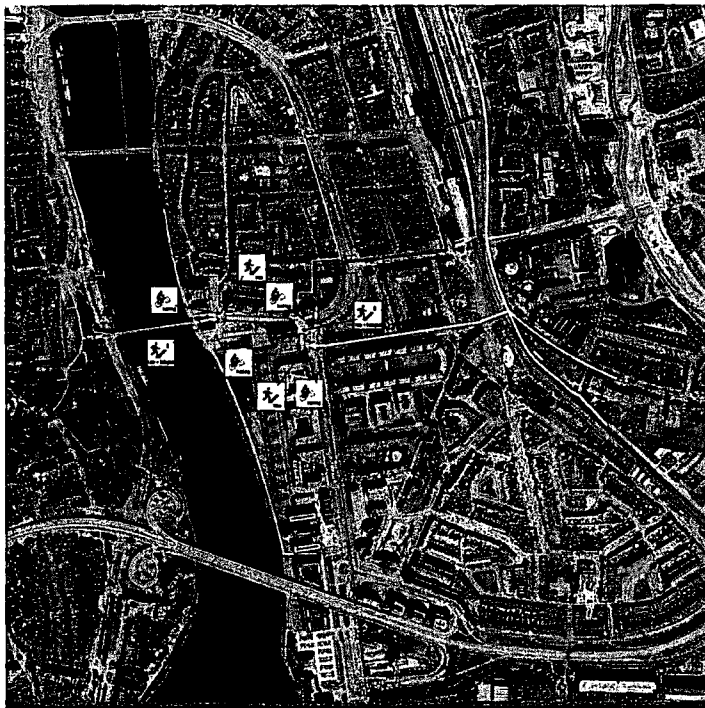
Aan Plein 1992 liggen verschillende publieksaantrekkende functies, zoals winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Het plein ligt aan de voet van een van de Maaskruisende bruggen in Maastricht. Deze brug heeft een belangrijke doorgaande functie voor voetgangers en fietsers. Op het plein komen hierdoor veel voetgangers en fietsers samen. Een deel van de personen heeft een herkomst of bestemming op het plein, maar een groot deel gebruikt het plein alleen als een schakel in een route door de stad. Voetgangers die minder goed ter been zijn en zij die zich met een hulpmiddel zoals een rollator, rolstoel of scootmobiel verplaatsen, zijn aangewezen op deze hellingbanen die toegang geven tot het hoge plein. De hellingbaan aan de Avenue Céramique is een logische en makkelijk onderdeel van de toegang tot het plein en wordt daardoor zeer frequent gebruikt. De hellingbaan is smal, in combinatie met de drukte, leidt dit in de praktijk tot minder gewenste situaties. In deze bijlage wordt gekeken naar de plek van hellingbaan in routes van verkeersdeelnemers. En naar mogelijkheden voor optimalisatie van de situatie.

Waar in deze bijlage wordt gesproken over voetgangers, worden ook voetgangers met een hulpmiddel zoals een rollator of een in een rolstoel of scootmobiel bedoeld. Uitgangspunten voor voetgangers zijn gebaseerd op mensen met een rolstoel, daarom worden deze onder een term gevat.

Situatieschets Centre Céramique en Plein 1992

Fietsers en voetgangers kunnen het Centre Céramique en het Plein 1992 op vijf verschillende locaties betreden via zes verschillende routes (zie afbeelding 1):

1. Avenue Céramique: hellingbaan, twee trappen waarvan een trap voorzien is van een fietsgoot (rode, groene en gele route)
2. Hoge Barakken: hellingbaan (blauwe en groene route)
3. Ruitertij: hellingbaan en trap (roze route)
4. Stenenwal: twee hellingbanen en trap (licht oranje routes)
5. Hoge Brug: trap met fietsgoot (donker oranje route)



Afbeelding 1. Aanrijdroutes richting Centre Céramique

Met deze 5 locaties worden fietsers en voetgangers uit de verschillende windrichtingen van en naar Plein 1992 geleid. De route naar deze locaties is echter niet altijd logisch, waardoor veel voetgangers en fietsers kiezen voor de hellingbaan aan de Avenue Céramique. Dit heeft verschillende oorzaken:

1. Route via de Hoge Barakken is een kruipdoor-sluipdoor-route, die je moet kennen voor je hem gebruikt. De route loopt langs de loadingdocks van de winkels van Plein 1992. Deze combinatie met vrachtverkeer is niet prettig. Meest voor de hand liggend alternatief is de route via Avenue Céramique, waardoor het bij de hellingbaan aan de Avenue drukker is dan nodig.
2. Aan de zijde van de Ruitersijde is een hellingbaan aanwezig, deze hellingbaan ligt niet in de logische aanrijdroute van fietsers, hierdoor is deze pas laat zichtbaar voor fietsers en is daardoor relatief onbekend.
3. Fietsers vanuit Maastricht oost kunnen via de Scharnertunnel rijden. Dit is echter onlogisch vanwege de bocht richting station bij het uitrijden van de tunnel. Hierdoor kiezen veel fietsers vanuit Maastricht oost veelal voor de Duitse Poort richting Avenue Céramique, waardoor het bij de hellingbaan aan de Avenue drukker is dan nodig.
4. Fietsers uit zuidoostelijke richting kunnen kiezen voor de route via de Maaspuntweg naar de Stenenwal. Dit is een aantrekkelijke route langs de Maas, maar is niet direct naar Centre Céramique/Plein 1992. Hierdoor zal de meerderheid van deze fietsers uit het zuidoosten en de Kennedybrug kiezen voor de route via Avenue Céramique, waardoor het bij de hellingbaan aan de Avenue drukker is dan nodig.
5. Plein 1992 is onderdeel van een van de Maaskruisende fietsroutes binnen Maastricht. De hellingbaan aan de Avenue en de Hoge Brug maken beide onderdeel uit van deze route en vormen een logische lijn van en naar het met verkeerslichten geregelde kruispunt Avenue Céramique – Sphinxlunet – Sonnevillielunet. Dit zorgt voor een constante stroom fietsers die al dan niet een relatie hebben met de voorzieningen op het Plein 1992.
6. De hellingbaan aan de Avenue Céramique ligt dicht bij de entree van het Centre Céramique. Hierdoor is en blijft het interessant deze te gebruiken om het plein te verlaten. Met name richting Scharnertunnel en Wilhelminasingel ligt het voor de hand om illegaal tegen de richting in te rijden op de Avenue Céramique. Dit leidt tot onveilige situaties op trottoir en fietspad.
7. Voor brommers worden stallingsplekken nu alleen aan de Avenue Céramique aan de voet van de hellingbaan aangeboden. Dit zorgt voor extra drukte op de hellingbaan.

Probleemanalyse

Veel fietsers en voetgangers kiezen voor de hellingbaan aan de Avenue Céramique, in plaats van andere routes, zoals blijkt uit voorgaande. Deze hellingbaan is smal, waardoor dit in de praktijk leidt tot opstoppen en irritaties bij de gebruikers. Door de intrek van Kumulus in Centre Céramique neemt het aantal bezoekers van het plein toe. Ook de stroom Maaskruisend fietsverkeer zal naar verwachting niet afnemen. Hierdoor zal de druk op de hellingbaan eerder toenemen.

De hellingbaan is ongeveer 1,20 meter breed tussen leuning en muur. Deze breedte is voor alleen voetgangers al smal, maar helemaal in combinatie met fietsers. Voor voetgangers is een minimale breedte van 1,50 meter gewenst op locaties waar voetgangers elkaar veel passeren of tassen bij zich hebben (winkelgebieden). De combinatie met fietsers vereist eigenlijk een minimale breedte van 2 meter, waarbij de fietser is afgestapt en loopt met de fiets aan de hand. Voor fietsers in twee richtingen in combinatie met voetgangers op een hellingbaan is 2,5 meter de minimale ondergrens. De huidige hellingbaan is voor het gebruik dus te smal.

De hellingbaan heeft een belangrijke functie in de toegankelijkheid van Plein 1992 en in het fietsnetwerk van Maastricht. De hellingbaan zal altijd door voetgangers en fietsers gebruikt blijven worden vanwege de logische lijn in bestaande routes. Het met verkeerslichten geregelde kruispunt

Avenue Céramique – Sphinxlunet – Sonnevillélunet is de logische plaats voor voetgangers en fietsers om de Avenue Céramique over te steken. Door de korte afstand tussen hellingbaan en kruispunt is het geen optie het gebruik van de hellingbaan uit te sluiten voor één van beide doelgroepen. Wordt dit wel gedaan, dan zal dit alleen standhouden met permanente handhaving 24/7.

Het trottoir onderaan de trappen aan de Avenue Céramique is tussen trap en fietspad op het smalste punt 1,80 meter. De breedte van het trottoir is bepalend voor de mogelijkheden voor verbetering van de situatie aan deze zijde. Voor een veilige doorloop is het trottoir op deze locatie minimaal 2,0 meter breed, op het smalste punt wordt dit reeds in de huidige situatie niet behaald.

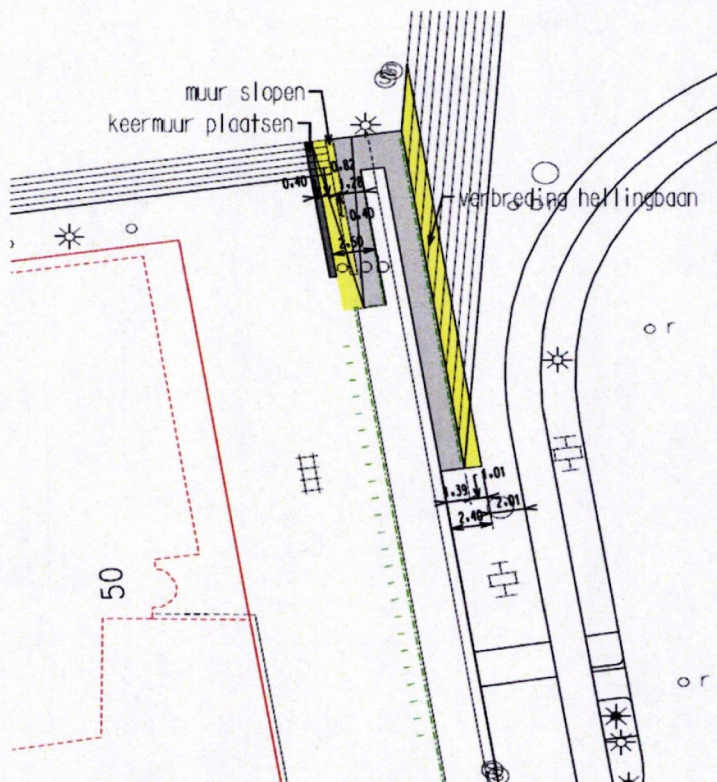
Verbreiden bestaande hellingbaan en risico's

Verbreiding van de bestaande hellingbaan kan met maximaal 1 meter, omdat het trottoir onderaan de trappen langs de Avenue Céramique breed genoeg moet blijven voor een veilige doorloop. Het smalste gedeelte van het trottoir blijft dan 1,80m en onder aan de hellingbaan is het trottoir dan 2,0 meter. De helling is dan 2,20 meter breed; dit is breder dan de minimale maat voor een helling met voetgangers. Voor een combinatie met fietsers is 2,50 meter de ondergrens, maar deze breedte is niet beschikbaar vanwege de benodigde breedte van het trottoir langs de Avenue Céramique. Een verbreiding van de hellingbaan zorgt ervoor dat voetgangers zich makkelijker langs elkaar kunnen verplaatsen op de hellingbaan. De maat van 2,20 meter leidt echter tot twijfelsituaties. Fietsers kunnen makkelijker op hun fiets de helling op en af, doordat de ruimte voldoende breed lijkt. Hij is echter niet voldoende breed, daardoor rijden fietsers dicht bij voetgangers dan gewenst. Dit zal in de praktijk leiden tot meer irritaties dan in de huidige situatie. Daarnaast is door de hogere snelheid van fietsers het gevolg van een aanrijding groter. Een verbreiding leidt dan ook tot risico's op het gebied van veiligheid.

Een bredere hellingbaan geeft aanleiding om harder te fietsen. Als er conflicten op en onderaan de hellingbaan ontstaan, is de kans op letsel door de hogere snelheid groter dan in de huidige situatie, waar fietsers nu op deze momenten gedwongen worden om af te stappen en te lopen. Daarnaast zal dit leiden tot grotere onderlinge irritaties doordat de verschillen in snelheid tussen voetgangers en fietsers groter worden. Als de hellingbaan zou worden verbreed is onderaan de trap meer ruimte nodig voor fietsers en voetgangers om hun routes verder te vervolgen. Hiertoe is inkorting van de aanwezige brommerstalling noodzakelijk.

Kortom, ook met verbreiding van een meter blijft de ruimte te beperkt om als fietsers en voetgangers soepel en veilig langs elkaar te kunnen bewegen en meer ruimte tot verbreiding is er niet.

Aanvullend op de verbreiding van het onderste gedeelte is het ook wenselijk de hellingbaan vanaf het plein naar het bordes te verbreiden. Op het bordes staan fietsenstallingen voor de ingang van Centre Céramique. Deze tweede hellingbaan is nu ca. 1 meter breed. Deze verbreiding is echter niet mogelijk door de onderliggende ruimtes in het gebouw.



Afbeelding 2. Impressie verbreding hellingbaan

Kosten van de verbreding worden nu geraamd op ruim € 200.000,- inclusief btw. Dit bedrag is inclusief mogelijke kosten voor de afvoer van vervuilde grond, mogelijke aanpassing van constructieve voorzieningen in de parkeerkelder ten behoeve van de keermuur en aanpassing van de buitenverlichting.

Alternatieve varianten

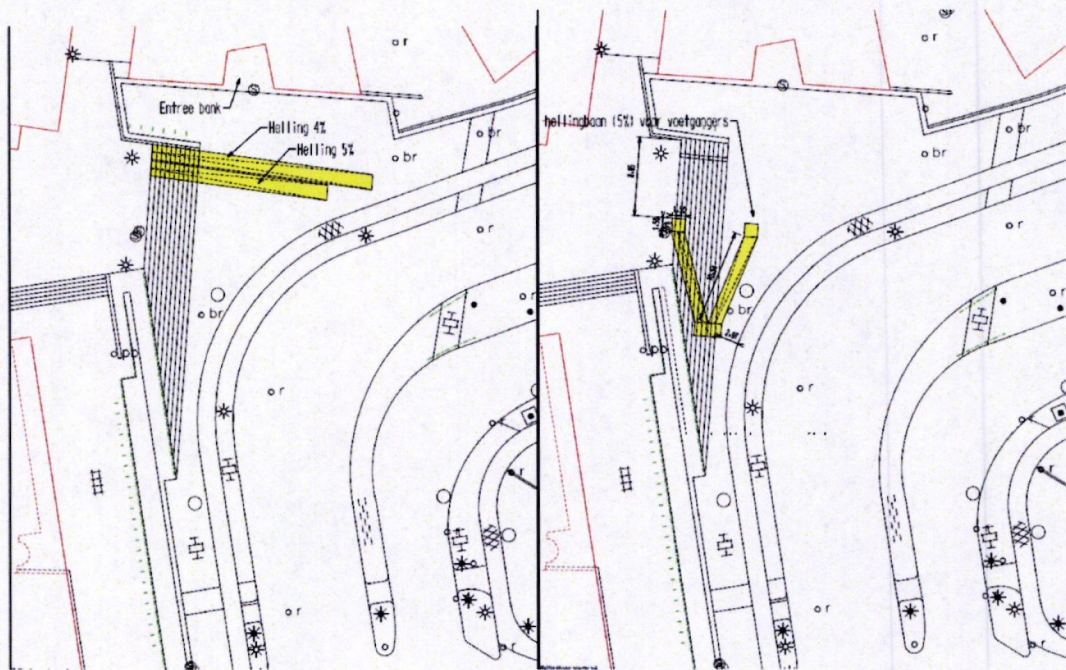
Verskillende varianten zijn onderzocht, allen blijken deze niet wenselijk, omdat zij niet tot een verbetering zullen leiden.

1. Voor het comfort en de doorstroming van voetgangers is de gewenste breedte van een voetpad langs de Avenue Céramique 2,0 meter. De huidige breedte van 1,80 meter (inclusief trottoirband) op het smalste punt is al minder. Versmallingen t.o.v. 2,0 meter leiden tot een inperking van het comfort en veiligheid van voetgangers langs de Avenue Céramique en een verschuiving van irritaties van de hellingbaan naar het trottoir. Dit maakt een verbreding van 1,0 meter het maximaal haalbare (zoals in voorgaande paragraaf is beschreven). De varianten waarbij de hellingbaan over de volledige lengte meer dan 1,0 meter verbreed wordt, zorgen voor een smaller voetpad en zijn daarmee ongewenst.
2. Er is een variant waarbij de bovenzijde van de hellingbaan wordt verbreed en de onderzijde niet. Deze variant heeft een trechtervorm en leidt daarmee mensen onderaan in een fuik. Dit leidt tot een inperking van het comfort en de veiligheid van fietsers.
3. Varianten met een nieuwe hellingbaan ter hoogte van de huidige trappen, zorgen ervoor dat mensen tegen de richting over het fietspad of trottoir gaan rijden. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties.

Door de goede ligging van de reeds aanwezige hellingbaan nabij het kruispunt zal het altijd aantrekkelijk blijven deze hellingbaan te blijven gebruiken. De voet van een nieuwe helling komt altijd op grotere afstand van het kruispunt uit. Daardoor is een nieuwe helling alleen

interessant voor een kleine doelgroep, die haar weg niet naar het kruispunt voortzet maar richting Hoogbrugplein. De druk zal misschien wat afnemen, maar niet dusdanig dat het tot een zeer duidelijke comfortverbetering leidt. Daarnaast is de kans zeer reëel dat fietsers via de nieuwe helling richting Hoogbrugplein zullen rijden, zij fietsen dan tegen de richting in over het trottoir of voetpad. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties.

Een nieuwe hellingbaan kan specifiek aan een bepaalde doelgroep, zoals voetgangers, worden toegewezen. Door de gunstige ligging aan de Avenue Céramique is het zonder permanente handhaving niet af te dwingen dat ook andere groepen gebruik maken van de toegewezen hellingbaan. Hierdoor leidt ook deze oplossing niet tot een duidelijke comfortverbetering.



Afbeelding 3. Varianten voor een nieuwe hellingbaan

Druk op de hellingbaan verminderen

Als extra maatregel is het mogelijk om te nemen om fietsers en voetgangers te verleiden andere routes te kiezen, zodat de druk op de hellingbaan afneemt. Dit kan door de route via de Hoge Barakken aantrekkelijker te maken.

Door deze entree aantrekkelijker te maken en de route naar deze entree actief te communiceren kan de verkeersdruk bij de hellingbaan mogelijk worden verminderd. Deze afname zal zorgen voor minder conflicten op de hellingbaan, maar zal het probleem zeker niet volledig wegnemen.

De route via de Hoge Barakken kan met vier relatief kleine en naar verwachting goedkope maatregelen worden geoptimaliseerd:

1. Ter hoogte van Hoogbrugplein – Hoge Barakken staat het verkeersbord doodlopende weg. Dit geldt op dit moment voor alle verkeer door het ontbreken van een onderbord. Hieraan wordt het onderbord toegevoegd dat dit alleen voor gemotoriseerd verkeer geldt. Dit moet voor fietsers duidelijk maken dat ze verder kunnen en dus het Plein 1992 op kunnen rijden
2. Ruimte voor laden en lossen beperken tot de laadperrons. Vrachtverkeer dat komt laden en lossen staat nu vaak niet alleen bij de laadperrons, maar ook langs de rijbaan. Dit leidt tot ongewenste/onprettige situaties voor voetgangers en fietsers. In overleg met de ondernemers

moeten afspraken gemaakt worden over het laden en lossen, zodat op de aanrijdroute niet geladen en gelost wordt.

3. De fietsroute via de Hoge Barakken naar Centre Céramique extra markeren in de beginperiode met bijvoorbeeld greengraffiti. Bij greengraffiti wordt een sjabloon op de rijbaan aangebracht, door binnen dit sjabloon de ondergrond schoon te spuiten.
4. Bij opening van de verbouwing uitgebreid communiceren over de fiets- en looproute via de Hoge Barakken.

Aanspreken op gedrag

Een eenvoudige en kleine maatregel is het plaatsen van een bord dat de gebruikers van de hellingbaan respect te tonen voor elkaar. Het bord zorgt voor bewustwording en een aanleiding om elkaar aan te spreken. Het zal het probleem van de smalle hellingbaan niet oplossen, maar wellicht wel de irritaties verminderen.