



PvdA  
Maastricht



## MOTIE

<b>Indiener</b>	<b>Alexander Lurvink (M:OED)</b>
<b>Raadsvergadering</b>	<b>13 november 2018</b>
<b>Agendapunt</b>	<b>4 Programmabegroting 2019</b>
<b>Onderwerp</b>	<b>Motie Realisatie liftersplaats</b>
<b>Besluit gemeenteraad</b>	

De gemeenteraad van Maastricht, in vergadering bijeen op 13 november 2018

Behandelende het raadsvoorstel Programmabegroting 2019 (110-2018)

### Constateerende dat:

- Maastricht zich onder andere met het coalitie akkoord “Maastricht Onbegrensd en ontspannen” nadrukkelijk internationaal profileert.
- Liften nog steeds een populaire vorm van reizen is.
- Maastricht een ideale ligging heeft voor liftbewegingen over de grens.
- Maastricht sinds de bouw van de Koning Willem-Alexander tunnel in 2012 geen liftersplaats meer heeft.
- Dit kan leiden tot illegaal liften op verkeersonveilige locaties.
- Het openbaar vervoer richting België en Duitsland (nog) niet toereikend is.
- De gemeente Groningen – die als internationale studentenstad met een perifere ligging vergelijkbaar is met Maastricht – in 2017, na de behoefte hiernaar onderzocht te hebben, een tweede liftersplek heeft ingericht die dagelijks wordt gebruikt.

### Overwegende dat:

- Een dergelijke liftersplek in Maastricht makkelijk en relatief goedkoop te realiseren is (op sommige plekken zou het plaatsen van een bord al volstaan).
- De plannen hiervoor al klaarliggen bij Stichting NederlandLift.
- Het inrichten van een officiële liftersplaats verkeersonveilige situaties i.v.m. lifters zou tegengaan.
- Een liftersplaats tevens kan fungeren als opstapplaats voor veel gebruikte car sharing apps zoals BlaBlaCar.
- De gemeente in haar mobiliteitsbeleid het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagens) aanhoudt en daarom car sharing zou moeten aanmoedigen.
- Het aanmoedigen van car sharing het milieu ten goede komt.
- Het ook voor Maastrichtenaren met een kleine portemonnee mogelijk moet zijn om over de grens op vakantie te gaan.

**Besluit:**

- Het college te verzoeken het advies van Stichting NederlandLift te bestuderen en te onderzoeken welke van de door hen voorgestelde locaties geschikt zijn voor de realisatie van een liftersplaats.
- Bij afkeuring van de voorgestelde locaties zelf geschikte locaties aan te dragen.
- Aan beide kanten van de Maas een liftersplaats te realiseren.

En gaat over tot de orde van de dag.

Alexander Lurvink  
M:OED

Manon Fokke  
PvdA

Jo Smeets  
PVM

## **Bijlage bij motie M:OED: Realisering liftersplaats.**

**Stichting NederlandLift**  
**Marjan Knippenberg**  
**Frank Verhart**

**Advies liftplaatsen gemeente Maastricht t.b.v. M:OED (contactpersoon Lars Adams)**  
**11 oktober 2018**

### Kenmerken liftershalte volgens NederlandLift

Een goede, strategisch en veilige liftershalte moet volgens Stichting NederlandLift aan de volgende kenmerken voldoen:

- de liftershalte moet zo strategisch mogelijk gelokaliseerd zijn; de verkeersstroom moet het maximaal aantal auto's bevatten die de kant op gaan die een lifter op wilt. Dit betekent in de praktijk dat een liftershalte idealiter net na een groot kruispunt ligt, zodat het verkeer uit alle windrichtingen van het kruispunt wordt meegenomen.
- als lifter moet je de liftershalte lopend kunnen benaderen zonder verkeersregels te overtreden
- de liftershalte moet voor de liftgever voldoende ruimte hebben om veilig te kunnen stoppen; de liftershalte moet een kom hebben zoals veel bushaltes dat ook hebben, zodat het andere verkeer niet belemmerd wordt. Veel bushaltes kunnen dienst doen als lifterhalte, omdat je daar officieel een passagier in- of uit mag laten stappen, tenzij de strook voor de bushalte een officieel Buslijn-strook is.
- De verkeersstroom waar de liftershalte aan ligt mag niet harder dan 50 km/uur rijden. Dit wil niet zeggen dat 80km-wegen per definitief zijn uitgesloten; als de liftershalte net na een bocht ligt, ligt de snelheid van het verkeer daar lager dan 80 km/uur. Voorwaarde is dan dat de lifter voor de bocht al goed zichtbaar is voor de liftgever. Men zou ook op een 80km-weg kunnen kijken naar mogelijkheden na een stoplicht, optrekkend verkeer heeft daar ook nog niet de snelheid van 80 km/uur. Voor opritten van snelwegen geldt dat men die lopend moet kunnen bereiken zonder verkeersregels te overtreden. Indien dat mogelijk is mag een lifter zich tot het verkeersbord "Snelweg" op de oprit begeven, indien deze ruimte (vaak vluchtstrook) heeft.
- de lifter moet van een ruime afstand goed zichtbaar zijn, een liftgever heeft over het algemeen +/- 5 seconden nodig om te beslissen of hij de lifter mee wilt nemen. Denk bijvoorbeeld aan bossage of verkeersborden die het zicht op de lifter zouden kunnen beperken.

### Locaties gemeente Maastricht

1. De oude liftplaats (richting noorden en Heerlen) is na de bouw A2-tunnel vervallen. Goede locatie voor een nieuwe liftplaats is oprit N2/A2 vanaf de Terblijterweg. Hier is een vluchtstrook naast de rijstrook. De oprit had bij openstelling twee rijstroken, maar die zijn samengevoegd, waardoor er nu een vluchtstrook ligt, waar gemakkelijk gelift kan worden. Om dat juridisch te faciliteren moet

dan wel het bord autoweg ca 75 meter noordelijker komen te staan, zodat er vooraan de oprit een formele liftplaats kan worden gemarkeerd met bord en evt. belijning (lifthaltekom). De nieuwe liftplaats ligt dan vrijwel op de oude, alleen niet meer langs de hoofdas - die is snelweg geworden en was N-weg met stoplichten en max 50 kmh.

Als je nu het kaartje bekijkt:

<https://www.google.nl/maps/dir/50.8568986,5.7148273/50.857974,5.714158/@50.8578733,5.714662,243a,35y,53.36h/data=!3m1!1e3!4m2!4m1!3e0>

Bij het witte bolletje rechts op de Terblijerweg staat momenteel een verbodsbod voor voetgangers. Als lifter kun je daarom nu om het parkeerterrein en de bouwput heen lopen naar de oprit met vluchtstrook (rode marker). Rechts van de oprit is een fiets-voetgangertunnel in aanbouw vanuit het parkgebied dat boven de A2-tunnel wordt ingericht. Hiermee kan je in 15 minuten te voet van het station naar de oprit. Vanuit de fiets-voetgangertunnel aan de noordkant van de Terblijerweg kan een voetpad worden aangelegd naar de oprit, speciaal voor lifters. Zoiets bestond in de oude situatie, toen met een tweede bordje "wacht- en opstapplaats voor lifters, die kant op".

2. Naar het noorden zijn er vanuit het noordelijk-centrale deel van Maastricht meer plaatsen mogelijk. Het is me niet duidelijk of die gunstiger liggen dan de genoemde oprit of niet. Te denken valt aan de omgeving van het tankstation aan de Cabergerweg of het begin van de weg Noorderbrug met de kruising Cabergerweg, maar daar had dan in de aanlegfase van deze nieuwe weg dan al rekening gehouden kunnen worden met een bus/lift/korte stophaltekom bij. Dat was qua aanlegkosten efficiënter geweest.

3. Een ander alternatief zijn twee bushaltes langs de zuidelijke randweg (Prins Bisschopsingel), die er in huidige vorm nu een paar jaar zijn en gemakkelijk in te richten zijn als liftplaats. Voordelen zijn dicht bij het centrum, langzamer verkeer, als nadeel kan genoemd worden minder verkeer. Met bolletje en marker aangegeven:

<https://www.google.nl/maps/dir/50.8441706,5.681752/50.8417193,5.6881406/@50.8429733,5.6833377,535m/data=!3m1!1e3!4m2!4m1!3e0>

4. Er liggen mogelijkheden in de buurt van de oprit Maastricht-Randwyck en langs de Oeslingerbaan die daarheen voert vanuit MUMC+. Dit bedient alle richtingen behalve zuiden/Luik. Voorbeeld: onbenutte strook asfalt Oeslingerbaan op het viaduct over de A2 (nadeel voetgangers (lifters) formeel niet toegestaan en hoe je daar te voet veilig komt is niet duidelijk te zien), bushalte hoek Oeslingerbaan / De Beyelaan (nadeel: ligt rechts van de tweestrooks weg, het meeste verkeer dat de snelweg op gaat rijdt daar links). Veel (inter-) regionaal verkeer vanuit het MUMC+. De oostelijker gelegen bushalte oostelijk van BP-tankstation Oeslingerbaan heeft voornamelijk wijkverkeer, dus te weinig afstandsverkeer.

<https://www.google.nl/maps/dir/50.8311977,5.7128262/50.8308888,5.7182185/@50.8310382,5.7146933,450m/data=!3m1!1e3!4m2!4m1!3e0>

5. Ook voor de richting Luik (zuiden) is het zinvol om te bekijken "waar dan". De oude oprit is vorig jaar aangepast. Het zou kunnen bij het witte bolletje op de kaart hieronder (te bereiken vanaf het fietspad langs de N278) of bij de rode marker, wat vroeger de uitgelezen plek was richting het zuiden (hier is, ten opzichte van de luchtfoto, de toerit Sint Gerardusweg recent vervallen). De weg heeft evenwel de N-status, dus wettelijk geen lifters want dat zijn voetgangers. Wel de ideale plek om d.m.v. een bord en graag belijning een lifthaltekom aan te wijzen. Op plek 1 zal dit sommigen kunnen verleiden om op het opritdeel richting het noorden te gaan staan. Bij plek 2 kan gedacht worden aan een voetpadje ("wacht- en opstapplaats voor lifters, daar heen") vanaf het viaduct 278.

<https://www.google.nl/maps/dir/50.8422246,5.7185884/50.8407709,5.7161227/@50.841982,5.715651,294m/data=!3m1!1e3!4m2!4m1!3e0>

6. Overigens is de richting Hasselt/Antwerpen/Brussel voor lifters verslechterd na aanpassingen aan de westkant van het Via Regia-plein, omstreeks 2010. Voorheen kon je hier liften op het verdrijvingsvlak, dat vanwege de wegaanpassing is afgebroken.