

Doorstromingsanalyse Maastricht 2015-2018

samen
houden we



maastricht
bereikbaar.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Aanleiding en doel

Hoofdstuk 2: Analyse en afweging

- 2.1. De projecten
- 2.2. Ombouw Noorderbrug
- 2.3. Verkeerskundige gevolgen
- 2.4. Afweging en conclusies

Hoofdstuk 3: Bereikbaarheidsconcept en fasering

- 3.1. Fase 1
- 3.2. Fase 2
- 3.3. Fase 3

Hoofdstuk 4: Eisen aan programma's en projecten

- 4.1. Rol programma Maastricht Bereikbaar
- 4.2. Eisen project Noorderbrugtracé
- 4.3. Eisen project Tram Vlaanderen - Maastricht
- 4.4. Eisen OV-concessie
- 4.5. Eisen project busbaan J.F. Kennedybrug
- 4.6. Eisen project A2 Maastricht
- 4.7. Eisen aan wegbeheerder Maastricht

Afbeeldingen Reen van Beek, De Lijn, John Dummer (Airvision), Onno de Jong, Palmbout Urban Landscapes, Herman Peeters, Peter Wijnands

Tekst Rene Hogerheijde en Onno de Jong

Vormgeving Laura Gorissen, Programmabureau Maastricht Bereikbaar

Uitgave/oplage Programmabureau Maastricht Bereikbaar, 100 exemplaren

Copyright Programmabureau Maastricht Bereikbaar, juni 2014



Hoofdstuk 1: Aanleiding en doel

In de periode 2015-2018 zijn in Maastricht meerdere grote infrastructurele projecten in uitvoering:

- het project A2 Maastricht, waarvan de infrastructuur eind 2016 gereed zal zijn,
- het project Noorderbrugtracé, waarvoor de voorbereidende werkzaamheden in 2015 starten en dat wordt uitgevoerd in de periode 2016-2017,
- een fietsenstalling Station Maastricht, die – naar verwachting – in de periode 2015-2017 wordt uitgevoerd,
- het Tramproject Vlaanderen – Maastricht, dat ook in 2016-2017 wordt uitgevoerd en
- de invoering van de nieuwe OV-concessie eind 2016, waarvoor een aantal fysieke maatregelen noodzakelijk is, onder meer op het tracé over de J.F. Kennedybrug.

De uitvoering van deze projecten heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad.

De opgave is de stad zo goed mogelijk bereikbaar te houden tijdens de uitvoering. Dit niet alleen door aan de projecten de nodige eisen te stellen op het gebied van planning en fasering, verkeersmanagement en onderlinge afstemming. Maar ook door mobiliteitsbeheersende maatregelen in te zetten om weggebruikers te stimuleren niet (in de spits) met de auto te reizen. Bij de uitvoering van de projecten is veelal sprake van fysieke beperkingen. Soms zijn er meerdere technische bouwvarianten, met name bij het project Noorderbrugtracé. Om hierin een keuze te kunnen maken, zijn de verkeerskundige gevolgen daarvan in beeld gebracht. Op basis daarvan zijn bereikbaarheidsconcepten ontwikkeld voor de auto, parkeren binnenstad, openbaar vervoer en langzaam verkeer voor de verschillende te onderscheiden fasen.

Vervolgens worden de eisen geformuleerd, die vanuit het belang van de stedelijke bereikbaarheid gesteld moeten worden aan de uitvoering van de verschillende projecten. Het gaat daarbij enerzijds om inhoudelijke eisen, die de mate van hinder zoveel mogelijk moeten beperken. Anderzijds om procesmatige eisen in relatie tot planning, afstemming en dergelijke. Hoewel de werkzaamheden in het kader van de verschillende projecten niet ongemerkt zullen blijven voor de weggebruiker, zal de stad met behulp van het totale pakket van eisen en maatregelen, verkeersmanagement, afstemming en communicatie ook in de periode 2015-2018 bereikbaar blijven. Dit mede met behulp van de flankerende maatregelen, zoals beschreven in het programma Beter Benutten 2.

In het Bosscherveld zijn reeds de eerste (voorbereidende) werkzaamheden zichtbaar voor de uitvoering van het project Noorderbrugtracé.





Hoofdstuk 2: Analyse en afweging

In dit hoofdstuk is een kernschets opgenomen van de verschillende majeure infrastructurele projecten, die in de periode 2015-2018 in Maastricht worden gerealiseerd. Vervolgens worden de diverse mogelijkheden voor de ombouw van de Noorderbrug onder de loep genomen, alsmede de verkeerskundige gevolgen toegelicht. Dit vanwege de impact hiervan op het functioneren van de regionale en stedelijke hoofdverkeerssysteem in Maastricht en omgeving. Afgesloten is met de conclusies en advies voor de ombouw van de Noorderbrug.

2.1. De projecten

Project A2 Maastricht

Sinds een aantal jaar is het project A2 Maastricht in uitvoering. De tijdelijke verkeersstructuur functioneert goed. Een belangrijke succesfactor hierin is de tijdelijke N2 naast het bouwterrein met twee rijstroken per richting. Dit in combinatie met het programma Maastricht Bereikbaar, dat er met gedragsbeïnvloeding in slaagt de groei van de automobiliteit op te vangen. Eind 2013 waren 700 van de beoogde 3.000 spitsmijdingen gerealiseerd. Er is hierdoor in structurele zin geen sprake van een zodanige overlast dat door de werkzaamheden de bereikbaarheid van de stad in het geding is.

Naar verwachting is de nieuwe infrastructuur rondom Kruisdonk in het najaar van 2014 gereed. De nieuwe verbindingen tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven worden stapsgewijs vanaf eind juli opengesteld. Dit is gunstig voor de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de Park + Ride-voorziening bij station Maastricht Noord en ontlast het onderliggend wegennet van het verkeer met herkomst of bestemming van het bedrijventerrein zelf.

De verbinding vanaf de A2 via de Viaductweg naar de Noorderbrug wordt naar verwachting eind 2015 of begin 2016 in gebruik genomen; de andere richting naar verwachting in het najaar van 2016. Eind 2016 is de nieuwe infrastructuur gereed en zullen de tunnels in gebruik worden genomen.

Het succes van de bereikbaarheid van de stad is de beschikbaarheid van de tijdelijke N2 met twee rijstroken per richting in combinatie met het programma van Maastricht Bereikbaar.



Project Noorderbrugtracé

In het kader van het project Noorderbrugtracé wordt er aan de noordzijde van de (binnen)stad een nieuwe verkeersinfrastructuur gerealiseerd. Het gaat niet alleen om de vergroting van de capaciteit van het Maaskruisende autoverkeer via de Noorderbrug, maar ook om een nieuwe regionale verbinding richting het Belgisch achterland via het bedrijventerrein Bosscherveld en een verbeterde aansluiting op het wegennet in Maastricht-West. De aanbesteding van het project is in maart 2014 gestart. De voorbereidende werkzaamheden starten in de loop van 2015. Voor de concrete uitvoering ligt het accent op de jaren 2016-2017.

Onderdeel van het plan is de omlegging van de westelijke aanlanding van het Noorderbrugtracé in het Bosscherveld in noordelijke richting. Om dit te realiseren, dient het bestaande bruglichaam te worden aangesloten op de nieuwe 'aanbrug'. Deze aansluiting van oud op nieuw is een cruciale fase, die grote gevolgen kan hebben voor de (tijdelijke) capaciteit van de

Noorderbrug en dus voor de bereikbaarheid van de stad. De uitvoering van dit onderdeel van het werk zal naar verwachting een jaar of zelfs langer in beslag nemen. Gedurende deze ombouw kan het langzaam verkeer geen gebruik maken van de Noorderbrug. In het kader van de voorbereiding van de aanbesteding van het project is specifiek onderzoek gedaan naar de technische mogelijkheden en beperkingen voor de uitvoering van deze ombouw van de Noorderbrug. In paragraaf 2.2 worden deze beschreven.

Voor de fasering van het project ligt het voor de hand om eerst zoveel mogelijk de werkzaamheden uit te voeren die buiten de huidige verkeersstructuur liggen. Daarna zal de hiervoor genoemde aansluiting worden gerealiseerd van het bestaande, te handhaven bruglichaam op de nieuwe aanbrug. Tot slot zullen de werkzaamheden zich richten op de herinrichting van een aantal bestaande wegen, die een andere verkeersfunctie krijgen.



Het zuidelijk deel van de Bosscherlaan is in uitvoering. Het betreft de eerste fase van het project Noorderbrugtracé.



Impressie van de tramlijn en haltevoorzieningen in de Boschstraat.

Project Tram Vlaanderen – Maastricht

In het project Tram Vlaanderen – Maastricht zijn op Nederlands grondgebied twee deelgebieden te onderscheiden. Het buitenstedelijk tracé, waarbij de tram (grotendeels) gebruik maakt van het bestaande spoor. En het binnenstedelijk tracé, waarvoor een nieuwe trambaan wordt aangelegd in het bestaande stratenpatroon. Met name de realisatie van het binnenstedelijk tracé heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad. De nieuwe trambaan wordt aangelegd in straten, die grotendeels ook gebruikt worden door het busverkeer (en zelfs onderdeel zijn van de stedelijke/regionale OV-assen), het autoverkeer en het langzaam verkeer.

Bij de uitvoering van de trambaan is het de bedoeling dat op grote delen van het tracé - naast de benodigde ruimte voor werkzaamheden aan de trambaan zelf - één rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer (auto en bussen) beschikbaar blijft en dat er ruimte blijft voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Het gemotoriseerde verkeer zal van deze enkele rijstrook altemnerend (om en om) gebruik moeten maken of er moet op dat wegvak tijdelijk eenrichtingsverkeer worden ingesteld. Dit laatste kan alleen als er (voor het busverkeer) een omleidingsroute te maken is.

In een aantal gevallen zal tijdens de uitvoering de gehele straat voor het gemotoriseerde verkeer moeten worden afgesloten. Bijvoorbeeld het noordelijk deel van de Boschstraat-Noord (wanneer daar de trambaan met bijbehorende haltevoorzieningen wordt aangelegd) en de Wilhelminabrug (wanneer daar gewerkt wordt op de noordelijke tak van de aanlanding op de westelijke Maasoever).

Met name de werkzaamheden aan de Wilhelminabrug zullen ingrijpende (tijdelijke) gevolgen hebben voor de uitvoeringskwaliteit van het stedelijk openbaar vervoer, die zonder mitigerende maatregelen zullen leiden tot circa 10 minuten extra reistijd voor OV-reizigers in de stad.

Een en ander houdt in dat de capaciteit van diverse straten en routes in de binnenstad aanzienlijk wordt beperkt tijdens de uitvoering van het project Tram Vlaanderen – Maastricht.

De opgave concentreert zich hier op het bereikbaar houden van de aanliggende panden en (openbare) parkeergelegenheden, alsmede op het

waarborgen van de doorstroming van het openbaar vervoer op een acceptabel niveau. Vanzelfsprekend is ook het blijven bieden van veilige routes voor het langzaam verkeer hierbij van groot belang. De planning en fasering inclusief de benodigde (tijdelijke) maatregelen en omleidingsroutes ten behoeve van het tramproject zullen in het kader van dat project nog worden uitgewerkt.

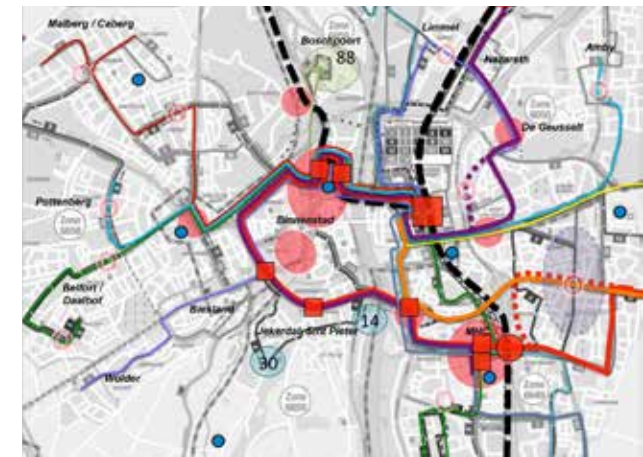
Ook het Stationsplein moet ingrijpend worden heringericht om de tramverbinding met bijbehorende haltevoorzieningen in te passen, het busstation te wijzigen, alsmede (naar verwachting) een ondergrondse fietsenstalling te realiseren. Dit is een complexe opgave, waarvan de uitvoering een langere tijd zal vergen en die de uitvoeringskwaliteit van het stedelijk openbaar vervoer onder druk kan zetten.

Impressie van de tram op het Stationsplein.



Invoering nieuwe OV-concessie

De aanbesteding van de nieuwe OV-concessie (2016-2026/2031) voor de provincie Limburg is in voorbereiding en zal binnenkort starten. Eind 2015 is het resultaat van de aanbesteding bekend. Dan is definitief duidelijkheid over het nieuwe buslijnnennet in Maastricht. Vanaf eind 2016 zullen de bussen volgens deze nieuwe lijnvoering gaan rijden. Het wenselijke net van buslijnen is echter nu reeds bekend. Op dit moment maken alle buslijnen gebruik van de Wilhelminabrug. In de toekomst zal een deel van die bussen gebruik gaan maken van het tracé over de J.F. Kennedybrug. Om dat te kunnen faciliteren moeten niet alleen op dit tracé verschillende halteplaatsen worden gerealiseerd. Er zijn ook de nodige fysieke maatregelen noodzakelijk om de doorstroming van de bussen op deze route te waarborgen. Dat wil zeggen dat in de periode 2015-2018 niet alleen werkzaamheden moeten worden verricht op de Noorderbrug (vanwege het project Noorderbrug-tracé) en de Wilhelminabrug (vanwege het project Tram Vlaanderen - Maastricht), maar ook op het tracé van de J.F. Kennedybrug. De maatregelen op het J.F. Kennedytracé, die uiterlijk eind 2016 gereed moeten zijn in relatie tot de nieuwe OV-concessie, hebben geen invloed op de capaciteit voor het autoverkeer.



Het wensnet voor het openbaar vervoer in Maastricht.

2.2. Ombouw Noorderbrug

In de periode 2015-2018 zijn verschillende infrastructurele projecten in uitvoering. Een cumulatieve van de verkeerhinderlijke werkzaamheden wordt verwacht in 2016-2017. Deze hinder heeft betrekking op alle vervoersmodaliteiten. De uitvoering van het project Noorderbrugtracé heeft met name gevolgen voor de autobereikbaarheid van de stad. Daarom zijn de technische mogelijkheden in beeld gebracht voor de ombouw van de Noorderbrug.

Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden. Het bestaande bruglichaam wordt in één fase gesloopt en weer aangebouwd. Dit is variant 1. In deze variant is er tijdens deze werkzaamheden geen autoverkeer mogelijk via de Noorderbrug.

Technisch blijkt het mogelijk de bestaande brug, die bestaat uit een voorgespannen betonnen kokerprofiel, in twee fasen te slopen en aan te bouwen. Dit is variant 2. In deze variant is er gedurende de werkzaamheden één rijstrook per richting voor het autoverkeer beschikbaar.

Een heel andere methode voor de ombouw van de Noorderbrug is het realiseren van een tijdelijk grondlichaam naast de brug, waarop een tijdelijke weg voor het autoverkeer wordt aangelegd. Afhankelijk van de breedte van dit grondlichaam is er ruimte voor:

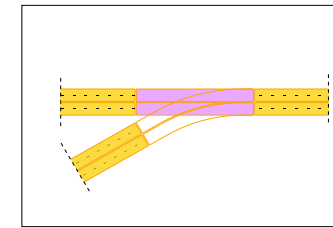
- één rijstrook per richting voor het autoverkeer; dit is variant 3;
- in totaal drie rijstroken voor het autoverkeer, waarbij er een keuze is om het gebruik van deze rijstroken te wisselen; dit is variant 4;
- twee rijstroken per richting voor het autoverkeer; dit is variant 5.

Er is ook nog een combinatie mogelijk van gefaseerd slopen en weer aanbouwen (conform variant 2) en het realiseren van een bypass (conform variant 3). Op die manier blijven tijdens de werkzaamheden twee rijstroken per richting beschikbaar voor het autoverkeer. Dit is variant 6.

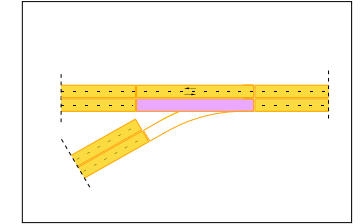
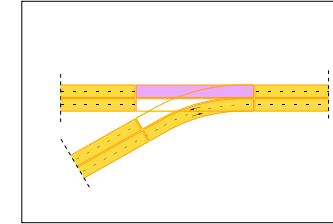
In al deze varianten is tijdens (een groot deel van) de werkzaamheden geen langzaam verkeer via de Noorderbrug mogelijk. Alle varianten zijn uitvoerbaar in relatie tot het functioneren en ontsluiting van de bestaande bedrijvigheid.

De verschillende technische varianten voor de ombouw van de Noorderbrug.

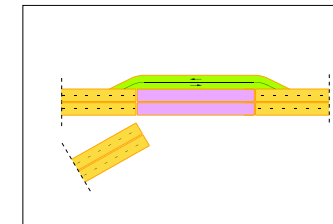
Variant 1



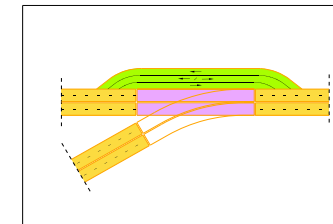
Variant 2 fase 1 en fase 2



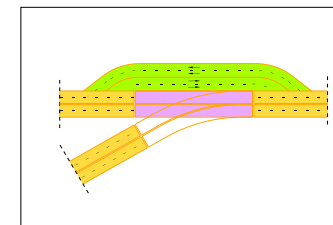
Variant 3



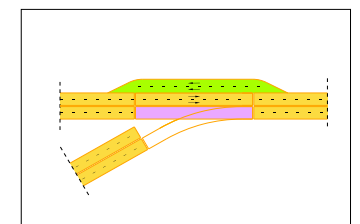
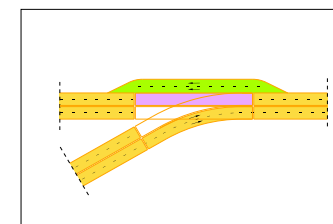
Variant 4



Variant 5



Variant 6 fase 1 en fase 2



2.3. Verkeerskundige gevolgen

In de periode 2015–2018 zijn of komen de beschreven projecten in uitvoering. De problematiek verschilt per fase van de projecten. Met name het tegelijkertijd uitvoeren van de projecten Noorderbrugtracé en Tram Vlaanderen – Maastricht (in een periode die begint in de loop van 2016 en daarnaast een groot deel van 2017 zal beslaan) is het meest kritisch voor de bereikbaarheid van de stad. Een belangrijk voordeel is dat de infrastructuur van het project A2 Maastricht in die periode beschikbaar komt, zodat er op de oostelijke Maasoever een goede regionale bereikbaarheid is van beide Maasbruggen vanuit elke richting.

De verkeerskundige gevolgen van deze combinatie van werkzaamheden zijn in beeld gebracht. Voor het project Noorderbrugtracé zijn de in paragraaf 2.2 beschreven varianten als uitgangspunt genomen. Daarbij is het in alle gevallen voor een langere periode niet mogelijk om vanaf de Noorderbrug direct af te slaan richting de Boschstraat (en vice versa).

Voor het project Tram Vlaanderen–Maastricht is de meest ongunstige situatie voor de bereikbaarheid van de binnenstad bekeken. Namelijk wanneer de Boschstraat voor alle verkeer is afgesloten en er op het noordelijk deel van de Maasboulevard sprake is van eenrichtingsverkeer vanwege de realisatie van de tram met bijbehorende haltevoorzieningen daar.

In variant 1 is gedurende een lange periode het tracé van de Noorderbrug niet beschikbaar voor het autoverkeer.

Dit heeft grote gevolgen voor de belasting van het overige wegennet. De bereikbaarheid van de stad zou hierdoor ernstig in gevaar komen. Deze variant is dan ook onwenselijk. De varianten 2 en 3 zijn bouwtechnisch verschillend, maar de verkeerskundige gevolgen zijn vergelijkbaar. Er is in deze varianten gedurende een lange periode één rijstrook per richting op de Noorderbrug beschikbaar.

Er ontstaat daardoor met name een overbelasting van het wegennet in de spitsuren en op drukke momenten in het weekend, alsmede is sprake van een kwetsbare situatie in geval van bijvoorbeeld calamiteiten. Het risico bestaat dat er filevorming optreedt tot op het rijkswegennet, in casu de A2. Gedurende de overige momenten van de dagen van de week is sprake van een acceptabele verwerking van het autoverkeer. Met name in de drukke uren is er een zeer grote opgave om de stad via maatregelen op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement bereikbaar te houden.

In variant 4 is via een (tijdelijke) bypass in totaal ruimte voor drie rijstroken op het tracé van de Noorderbrug. Het effect van deze variant is voor de richting waarin slechts één rijstrook beschikbaar is vergelijkbaar met variant 3, waarbij met name overlast optreedt in de spitsuren en op drukke momenten in het weekend. In de richting waar twee rijstroken beschikbaar zijn, is de opgave ook voor de drukkere momenten beter beheersbaar.

De varianten 5 en 6 zijn bouwtechnisch verschillend, maar de verkeerskundige gevolgen zijn voor een belangrijk deel vergelijkbaar. In variant 5 is via een (tijdelijke) bypass ruimte voor twee rijstroken per richting op het tracé van de Noorderbrug. Ook in variant 6 blijven twee rijstroken per richting tijdens de werkzaamheden beschikbaar door een tijdelijke bypass te combineren met een gefaseerde sloop en aanbouw.

In beide varianten is weliswaar sprake van een hoge belasting van het wegennet, maar deze lijkt ook in de drukke uren redelijk goed beheersbaar; er is sprake van een robuuste tijdelijke infrastructuur. Deze varianten verdienen duidelijk de voorkeur als het gaat om de bereikbaarheid van de stad gedurende de uitvoering van de verschillende infrastructurele projecten.



De figuur geeft de Intensiteit/Capaciteitsverhouding in de ochtendspits op de J.F. Kennedybrug voor de varianten 3 en 5. Duidelijk is zichtbaar dat de verkeerskundige gevolgen op het tracé over de J.F. Kennedybrug in variant 5 (met twee rijstroken per richting op de Noorderbrug) veel beter beheersbaar zijn dan in variant 3, waarbij er slechts één rijstrook per richting op de Noorderbrug tijdens de ombouw beschikbaar zou zijn.

2.4. Afweging en conclusies

Alle beschreven varianten zijn technisch/fysiek mogelijk. Het blijkt dat de bouwtijd voor alle varianten aanzienlijk is; dat wil zeggen dat er geen mogelijkheid is in een zeer korte tijd (bijvoorbeeld in enkele weken) de ombouw uit te voeren. Dit maakt de keuze voor een variant met een goede verkeersafwikkeling tijdens de ombouw essentieel.

Er is een verschil in de kosten van de ombouw, maar het belangrijkste verschil tussen de varianten betreft met name de capaciteit van de Noorderbrug voor het autoverkeer tijdens de uitvoering en als gevolg daarvan de verkeerskundige gevolgen voor de autobereikbaarheid van de stad. Variant 1 is vanwege de gevolgen voor de autobereikbaarheid van de stad ongewenst. De varianten 2 en 6 brengen vanwege de gefaseerde sloop relatief hoge kosten met zich mee zonder dat daar op andere vlakken voordelen tegenover staan.

	Capaciteit Noorderbrug	Technisch en fysiek	Verkeers - afwikkeling	Bouwtijd	Kosten
Variant 1	0 + 0				
Variant 2	1 + 1				
Variant 3	1 + 1				
Variant 4	2 + 1				
Variant 5	2 + 2				
Variant 6	2 + 2				

In variant 5 voor de ombouw van de Noorderbrug wordt een tijdelijke bypass aangelegd waarop per richting twee rijstroken beschikbaar zijn voor het autoverkeer. Deze variant verdient niet alleen de voorkeur vanuit de tijdelijke bereikbaarheid, maar is ook de meest kosteneffectieve variant. Daarom wordt voorgesteld in het project Noorderbrugtracé te kiezen voor variant 5. Dat wil zeggen dat de tijdelijke beschikbaarheid van 2x2 rijstroken - behorende bij deze variant - als eis wordt opgenomen in het programma van eisen voor het project Noorderbrugtracé.

De autobereikbaarheid van de stad lijkt met de keuze voor deze variant goed beheersbaar. Vanuit dit perspectief ligt de (vervolg)opgave met name bij:

- de doorstroming van het openbaar vervoer in relatie tot de realisatie van de Tram Vlaanderen – Maastricht,
- een zorgvuldige onderlinge afstemming qua planning, fasering van de verschillende projecten inclusief bijbehorende maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en
- een breed pakket van maatregelen op het gebied van vervoersmanagement.

De ombouw van de Noorderbrug en aansluiting op de nieuwe 'aanbrug' is een technisch hoogstandje.



De Wilhelminabrug vervult in de huidige situatie met name een functie voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers, maar ook scooters en brommers). Bekeken is of het wenselijk en/of noodzakelijk is deze brug tijdelijk open te stellen voor het autoverkeer. Dit om de verminderde capaciteit op het Noorderbrugtracé te compenseren.



Geconstateerd wordt dat de Wilhelminabrug:

- op de westelijke Maasoever niet goed is aangesloten op het wegennet dat de binnenstad ontsluit; de parkeergarages zijn niet via deze brug bereikbaar;
- van groot belang is voor het openbaar vervoer; het openstellen van deze brug voor het autoverkeer brengt een aanzienlijke kans op stagnatie met zich mee;
- mede gebruikt wordt voor het uitrukken van de hulpdiensten (waaronder de Brandweer); stagnatie op deze brug kan er toe leiden dat wettelijke tijden niet meer gehaald worden.

Daarnaast wordt in de periode van de ombouw van de Noorderbrug ook gewerkt aan de aanleg van de Tram Vlaanderen-Maastricht, onder andere op de Wilhelminabrug en een aantal

toeleidende wegen. Het is al een uitdaging om deze werkzaamheden uit te voeren met zo weinig mogelijk hinder voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Indien op deze route ook nog eens sprake is van extra autoverkeer, dan kan de bereikbaarheid van de stad niet worden gegarandeerd.

Openstelling van de Wilhelminabrug is om al deze redenen niet wenselijk. Door de keuze bij de ombouw van de Noorderbrug om via een bypass twee rijstroken per richting beschikbaar te houden, is openstelling van de Wilhelminabrug ook niet noodzakelijk. Daarom zal de Wilhelminabrug in de periode 2015-2018 niet tijdelijk worden opengesteld voor het autoverkeer.

Hoofdstuk 3: BEREIKBAARHEIDS- CONCEPT EN FASERING

In dit hoofdstuk wordt het bereikbaarheidsconcept per fase en per modaliteit (autoverkeer, parkeren binnenstad, openbaar vervoer, langzaam verkeer) beschreven, inclusief de functie van de routes over de bruggen. Dit bereikbaarheidsconcept en bijbehorende fasering, waarbij als uitgangspunt is gehanteerd dat er tijdens de ombouw van de Noorderbrug twee rijstroken per richting voor het autoverkeer beschikbaar blijven, biedt een toetsingskader tijdens de uitvoering van de diverse projecten in de periode 2015-2018.

3.1. Fase 1

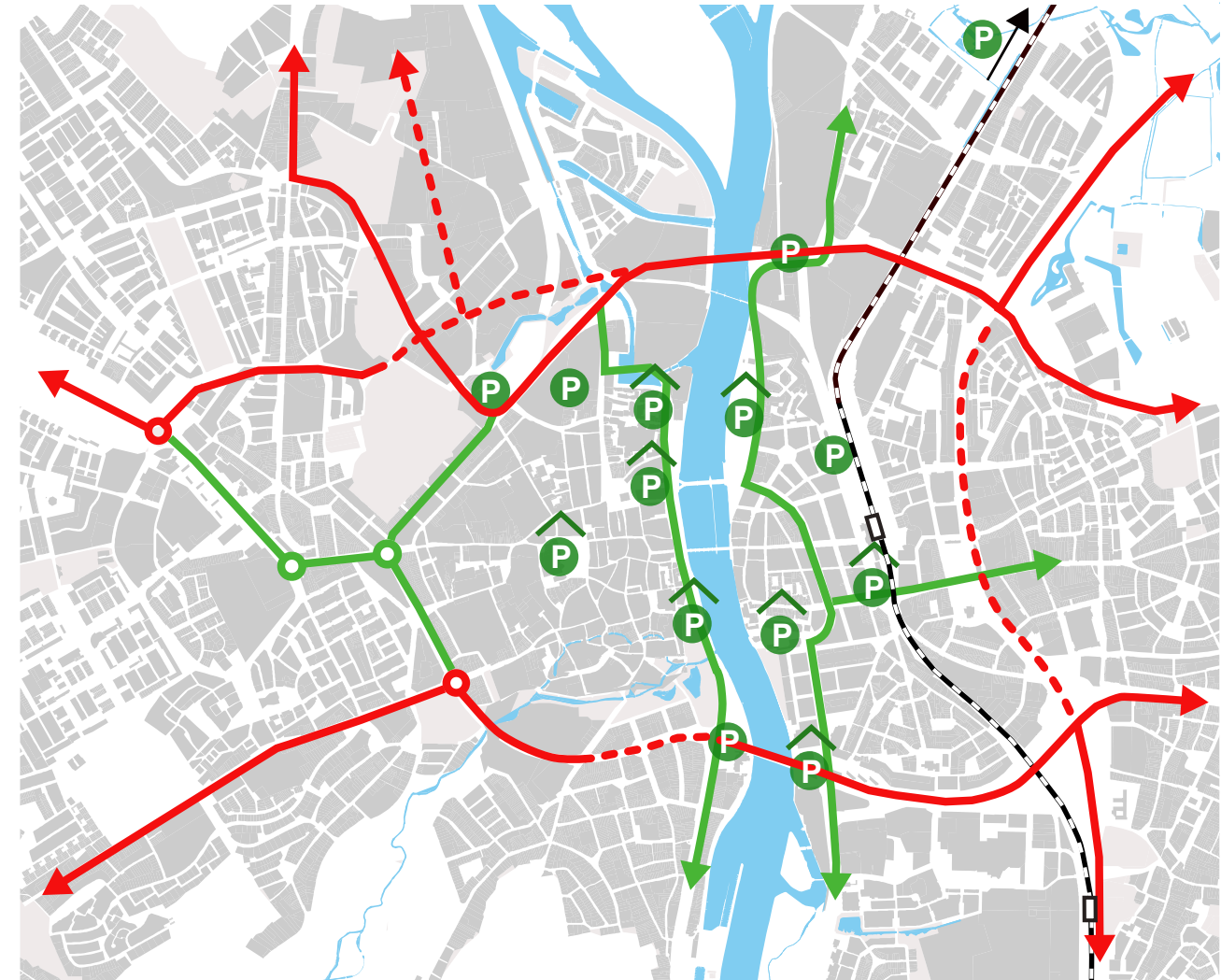
Deze fase betreft met name het jaar 2015 en het eerste deel van 2016. Op dat moment is het project A2 Maastricht nog in uitvoering. De werkzaamheden voor de projecten Noorderbrug zijn in voorbereiding. Er wordt gestart met de uitvoering van het project Noorderbrugtracé, maar de werkzaamheden vinden met name plaats buiten het huidige verkeerssysteem. Omdat het project Tram Vlaanderen-Maastricht nog niet in uitvoering is, zal de Maaskruisende bereikbaarheid op het huidige niveau liggen.

De opgave is de werkzaamheden op het tracé van J.F. Kennedybrug, als voorbereiding van de invoering van de nieuwe OV-concessie, in deze fase uit te voeren, voordat de werkzaamheden aan de projecten Noorderbrug en Tram Vlaanderen – Maastricht starten. De reden hiervoor is dat het vanuit de autobereikbaarheid van de stad niet verstandig is tegelijkertijd aan de beide Maasbruggen te werken. Dit impliceert dat de werkzaamheden aan het J.F. Kennedytracé uiterlijk begin 2016 gereed dienen te zijn.

Mogelijk zal in de loop van 2015 gestart worden met de werkzaamheden aan de fietsenstalling bij het Station Maastricht. Dit heeft met name gevolgen voor het halteren van het openbaar busvervoer.

Het bereikbaarheidsconcept is op hoofdlijnen als volgt:

- autoverkeer: routing via de Noorderbrug en de J.F. Kennedybrug, conform de huidige situatie. De verkeershinder tijdens uitvoering werkzaamheden op J.F. Kennedy brug zoveel mogelijk beperken;
- parkeren binnenstad: verwijzing parkeervoorzieningen conform de huidige situatie;
- openbaar vervoer: routing conform huidige situatie (met name via de Wilhelminabrug). Halteren busvervoer aanpassen in relatie tot fasering fietsenstalling;
- langzaam verkeer: routing conform huidige situatie;
- mobiliteitsmanagement: vasthouden bereikte effect van Beter Benutten 1; aanloop naar realisatie aanvullende doelstelling voor 2016-2017.



In rood en groen is de hoofdontsluitingsstructuur van de stad respectievelijk de binnenstad geschetst. De gestippelde lijnen geven aan waar in deze fase gewerkt wordt. In deze fase betreft dat op de A2-traverse, op een deel van het tracé van de J.F.Kennedybrug en voor het project Noorderbrugtracé buiten de huidige verkeersstructuur.

3.2. Fase 2

Deze fase betreft een lange periode, die begint in de loop van 2016 en doorloopt tot ver in 2017. In deze fase is de cumulatie van werkzaamheden maximaal; met name in relatie tot het Maaskruisend verkeer. Het project A2 Maastricht komt in deze fase gereed (voor wat betreft de infrastructuur). De nieuwe situatie zal een gewenningsperiode kennen voor de weggebruikers. De werkzaamheden aan het project Noorderbrugtracé grijpen in deze fase in op het functioneren van het huidige verkeerssysteem. Op de Noorderbrug blijven weliswaar twee rijstroken per richting beschikbaar, maar er is gedurende deze fase geen (auto) verkeer mogelijk tussen de Noorderbrug en de Boschstraat. Het gebruik van de Noorderbrug door het langzaam verkeer is niet mogelijk.

In deze fase komt ook het project Tram Vlaanderen–Maastricht in uitvoering. Dit heeft met name gevolgen voor het openbaar vervoer; niet alleen op de OV-as, maar ook bij het Station Maastricht wordt (nog volop) gewerkt aan de fietsenstalling. Gedurende langere tijd in deze fase is geen autoverkeer mogelijk in het noordelijk deel van de Boschstraat en zal er tijdelijk eenrichtingsverkeer zijn op het noordelijk deel van de Maasboulevard. Dit om de tram aan te leggen met bijbehorende haltevoorzieningen. Daarnaast zal het gedurende langere tijd niet mogelijk zijn de busrouting via de Wilhelminabrug te faciliteren.

De opgave in deze fase is om tijdens de werkzaamheden aldaar de capaciteit op de Noorderbrug zo goed mogelijk te benutten en tegelijkertijd de doorstroming van het openbaar vervoer te waarborgen op een acceptabel niveau in relatie tot de aanleg van het project Tram Vlaanderen–Maastricht. Bovendien is het de opgave om de bereikbaarheid van de binnenstedelijke parkeerfaciliteiten te blijven waarborgen.

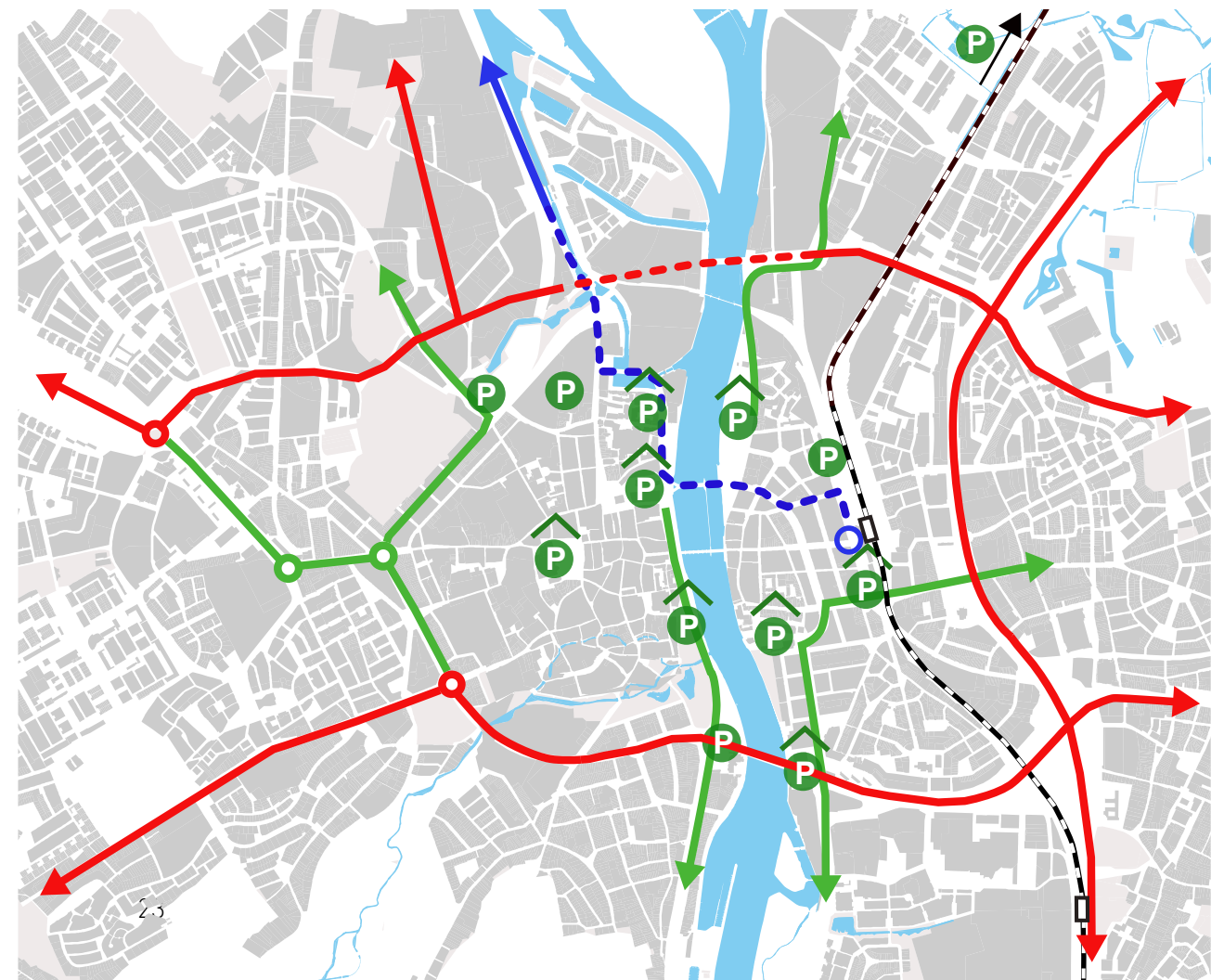
Het bereikbaarheidsconcept is op hoofdlijnen als volgt:

- autoverkeer: routing conform de huidige situatie, maar de Noorderbrug met name gebruiken voor de verkeersstromen tussen Maastricht-Oost en Maastricht-West, omdat op- en afritten ter hoogte van Bosscherweg buiten gebruik zijn.
- parkeren binnenstad: de parkeervoorzieningen die bereikbaar zijn via de Maasboulevard verwijzen via de J.F. Kennedybrug, die dan goed bereikbaar is doordat de A2-tunnels op dat moment reeds in gebruik zijn.
- openbaar vervoer: ophoud op de huidige OV-as in de binnenstad en op de Wilhelminabrug verlichten door gebruik te maken van in fase 1 gerealiseerde voorzieningen op J.F. Kennedybrug. De bussen kunnen in deze fase (groten)deels rijden volgens de nieuwe OV-concessie. Bij Station Maastricht is sprake van een complexe fasering.

- langzaam verkeer: er is geen langzaam verkeer via Noorderbrug mogelijk. Er moet gezorgd worden voor veilige routes in relatie tot de uitvoering van de tram; extra aandacht voor fietsers, brommers en scooters op de Wilhelminabrug, als alternatief voor de route via de Noorderbrug.

- vasthouden van bereikte effect van Beter Benutten 1. Realiseren van aanvullende doelstelling in het kader van hinderbeperking tijdens de werkzaamheden in deze fase, zijnde 2.000 extra spits mijdingen op het Maaskruisende verkeer.

In rood en groen is de hoofdontsluitingsstructuur van de stad respectievelijk de binnenstad geschetst. In blauw het tracé van de tram. De gestippelde lijnen geven aan waar in deze fase gewerkt wordt. In deze fase betreft dat het tracé van de Noorderbrug en de tram.



3.3. Fase 3

Deze fase komt naar verwachting richting het einde van 2017 aan de orde. Het project A2 Maastricht is reeds eerder opgeleverd. De voor de bereikbaarheid meest hinderlijke werkzaamheden aan de Noorderbrug zijn achter de rug; er wordt nog wel een aantal wegvakken en kruisingen aan de noordzijde van de (binnen) stad gereconstrueerd. Het project Tram Vlaanderen–Maastricht is - naar verwachting - nog wel in uitvoering, met de nodige consequenties voor het openbaar vervoer, met name ook in de stationsomgeving.

De opgave in deze fase is met name om de nieuwe infrastructuur aan de noordzijde van de stad af te ronden en optimaal te benutten. Anderzijds blijft het belangrijk ook in deze fase de doorstroming van het openbaar vervoer als gevolg van de aanleg van het project Tram Vlaanderen–Maastricht te blijven waarborgen. Naar verwachting is dan nog sprake van afrondende werkzaamheden bij het Station Maastricht.

Het bereikbaarheidsconcept is op hoofdlijnen als volgt:

- autoverkeer: de routing gaat grotendeels conform nieuwe situatie verlopen.

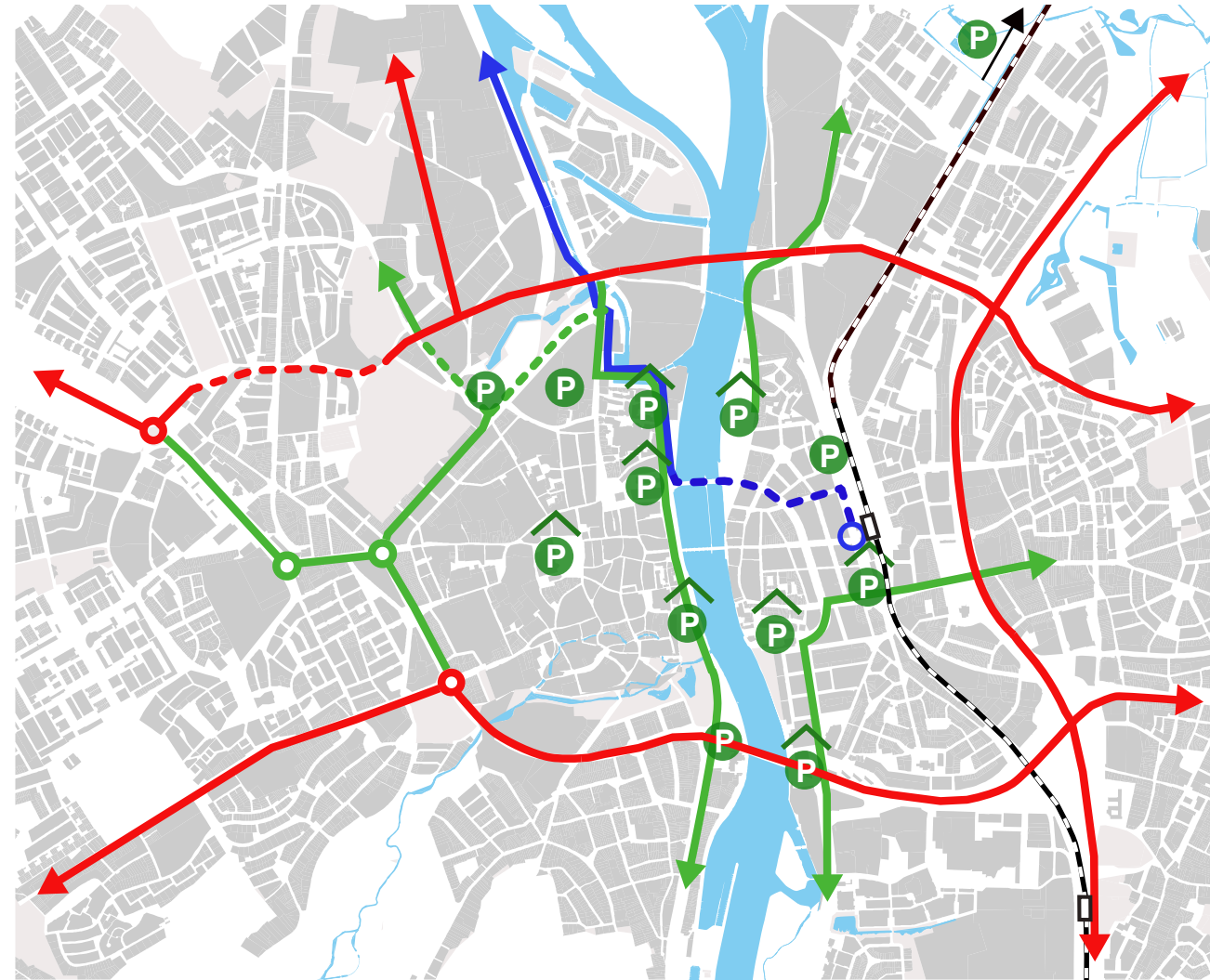
- parkeren binnenstad: de parkeervoorzieningen grotendeels verwijzen conform de huidige situatie, omdat in deze fase de werkzaamheden voor de uitvoering van de tram op de westelijke Maasoever naar verwachting reeds zijn afgerond.

- openbaar vervoer: oponthoud op de huidige OV-as in de binnenstad en op de Wilhelminabrug verlichten door gebruik te maken van in fase 1 gerealiseerde voorzieningen op J.F. Kennedybrug.

De bussen kunnen in deze fase (groten)deels rijden volgens de nieuwe OV-concessie. Bij Station Maastricht is nog steeds sprake van werkzaamheden.

- langzaam verkeer: routing conform de huidige situatie, met aandacht voor veiligheid en alternatieve routes bij aanleg tram, met name ook in de stationsomgeving.

- mobiliteitsmanagement: verduurzamen van de bereikte effecten, zodat alle netwerken optimaal worden benut en de mobiliteit voor alle weggebruikers in en om Maastricht zo efficiënt mogelijk wordt.



In rood en groen is de hoofdontsluitingsstructuur van de stad respectievelijk de binnenstad geschetst. In blauw het tracé van de tram. De gestippelde lijnen geven aan waar in deze fase gewerkt wordt. In deze fase betreft dat het tracé van de tram, met name op de oostelijke Maasoever. En een aantal resterende wegvakken binnen het project Noorderbrugtracé op de westelijke Maasoever.



Hoofdstuk 4: EISEN AAN PROGRAM- MA'S EN PROJECTEN

In hoofdstuk 3 is een beeld geschetst van het meest gewenste bereikbaarheidsconcept van de stad in een aantal fasen in relatie tot de uitvoering van de verschillende infrastructurele projecten. De belangrijkste opgave op het gebied van verkeers- en vervoersmanagement is aan de orde in de periode 2016–2017, waarin de projecten Noorderbrugtracé en Tram Vlaanderen–Maastricht in uitvoering zijn. In deze fase ligt ook het zwaartepunt van de opgave op het gebied van vervoersmanagement. Daarom wordt bij de probleemanalyse van Maastricht Bereikbaar deze situatie als uitgangspunt genomen.

In dit hoofdstuk wordt een en ander vertaald naar meer concrete uitgangspunten en een aantal specifieke toepisen, die vanuit het belang van de bereikbaarheid van de stad aan de projecten en programma's worden gesteld. De geformuleerde toepisen geven de intentie aan en zullen in het kader van elk project nog nader worden gespecificeerd.

4.1. Rol Programmabureau Maastricht Bereikbaar

Regie en communicatie

De werkzaamheden aan de infrastructuur zijn complex en overstijgen qua mogelijke effecten niet alleen de projecten zelf, maar ook de gemeentelijke schaal. Daarom is een gezamenlijk platform voor de betrokken overheden (gemeente, provincie, Rijk) noodzakelijk. Dit platform bestaat reeds in de vorm van het programmabureau Maastricht Bereikbaar. Daarom wordt voor deze opgave hiervan gebruik gemaakt. Maastricht Bereikbaar:

- dient de regie te voeren over de stedelijke bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de verschillende infrastructurele projecten in de stad. Initieert daartoe een regulier afstemmingsoverleg, toetst de gevraagde aanbestedingsproducten van de diverse projecten, staat in voortdurend contact met de projectorganisaties en reageert adequaat op verzoeken en signalen vanuit de verschillende projecten.
- dient voortvarend en actief centrale communicatie over stedelijke bereikbaarheid te organiseren, vorm te geven en uit te voeren.
- is gezaghebbend adviseur ('zwaarwegend advies') - na overleg met projectorganisaties en wegbeheerder(s) via de vastgestelde gremia - aan de wegbeheerder(s) om te laten ingrijpen op de voorgestelde planning en fasering indien het

belang van de stedelijke bereikbaarheid daartoe aanleiding geeft.

- dient - omwille van een adequate regie over de bereikbaarheid van de stad - een monitoringsysteem op te zetten. De aanwezige telpunten, die een belangrijk hulpmiddel zijn bij deze monitoring, moeten tijdens de uitvoering van de verschillende projecten operationeel blijven.
- dient een bijdrage te leveren aan de verduurzaming van de mobiliteit in en om Maastricht, met als gevolg een reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen (CO₂, stikstof en fijnstof).
- dient een bijdrage te leveren aan de regionale bereikbaarheid, met name op de corridors richting Parkstad/Heerlen en Sittard-Geleen.



Mobiliteitsmanagement

Doel van het mobiliteitsmanagement is om de stad zo goed mogelijk bereikbaar te houden via een breed pakket van flankerende maatregelen gericht op de verkeersdeelnemers.

Deze worden uitgevoerd door het programmabureau Maastricht Bereikbaar, een samenwerkingsverband van Rijk, regionale overheden en het bedrijfsleven in de regio.

De maatregelen zijn gericht op gedragsbeïnvloeding, om forenzen, bezoekers en vracht ertoe te bewegen om slimme mobiliteitskeuzes te maken. Dat kan zijn op andere tijden reizen of bijvoorbeeld een dag per week thuis werken, maar ook kiezen voor een andere vervoerwijze (o.a. fiets, e-bike of openbaar vervoer) of een parkeerplek op afstand. Maastricht Bereikbaar biedt forenzen een breed scala aan probeer- en kortingsproducten om een alternatief te proberen voor het reizen met de auto in de spits.

De grotere werkgevers in Maastricht hebben zich gecommitteerd aan de opgave en stimuleren hun medewerkers om de alternatieven te gebruiken. Ook verruimen zij op basis van advies van Maastricht Bereikbaar de werktijden en thuiswerkmogelijkheden.

In de periode 2012-2014 is de ambitie om hiermee 3.000 spits mijdingen te realiseren. In 2013 zijn reeds gemeten resultaten bereikt. In totaal worden er door de werknemers van de aangesloten bedrijven ruim 700 ochtendspitsritten per dag minder gemaakt in 2013 dan in 2012. In 2014 worden de producten verder opgeschaald, waarmee het doel van 3.000 spits mijdingen moet worden bereikt. Ondertussen is bekend dat Rijk en regio een vervolg willen geven aan Maastricht Bereikbaar, omdat de urgentie van mobiliteitsmanagement de komende jaren toeneemt in de regio.



De focus verschuift van problematiek op de A2 naar problematiek op de stadsontsluitingen en de Maaskruisende verbindingen in het bijzonder. Daarom is de doelstelling voor de periode 2015-2017 verhoogd met 2.000 extra spitsmijdingen per dag op de Maaskruisende autoverbindingen. Bij de bepaling van deze extra opgave is rekening gehouden met afgestemde fasering en optimale tijdelijke bereikbaarheid. Het concrete programma wordt in 2014 verder uitgewerkt, maar zal in ieder geval bevatten: Slim Reizen (stimuleren van fiets, OV, slim werken en op afstand parkeren), Hinderbeperking en Regioregie, Slim Vervoeren (vracht/logistiek) en kansen benutten van ITS innovaties (met name verbetering van actuele reisinformatie).

Met de aanpak van Maastricht Bereikbaar wordt ook een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van het gemeentelijke programma Duurzame Mobiliteit, zoals vastgelegd in het coalitieakkoord 2014-2018. Door de tijdelijke situatie te gebruiken als katalysator, wordt gestimuleerd dat forenzen, bezoekers en vracht structureel meer duurzame mobiliteitskeuzes gaan maken. Het vervoersmanagement zal worden ondersteund door het reguliere verkeersmanagement, zoals dat wordt uitgevoerd door de gemeente Maastricht en andere wegbeheerders.

4.2. Eisen project Noorderbrugtracé

Inhoudelijke toepisen over planning, fasering en bereikbaarheid

Het project Noorderbrugtracé:

- dient bij de uitvoering van het werk ervoor te zorgen dat de werkzaamheden zo weinig mogelijk hinder opleveren voor de bereikbaarheid van de stad en de verschillende stadsdelen.
- dient een bepaalde volgorde in de werkzaamheden aan te houden, omwille van de stedelijke bereikbaarheid. In de eerste fase van de uitvoering moeten de werkzaamheden worden uitgevoerd die (grotendeels) buiten de huidige verkeersstructuur/verkeerstromen vallen.

In de tweede fase van de uitvoering moet de nieuwe infrastructuur van de Noorderbrug worden gekoppeld aan de oude (inclusief het completeren van het verkeerssysteem bestaande uit de nieuwe aanlanding Noorderbrug-Bosscherlaan tot en met aansluiting Brusselseweg). Tijdens deze fase mogen elders op het wegennet slechts werkzaamheden worden uitgevoerd na overleg met en instemming van Maastricht Bereikbaar en de betrokken wegbeheerder(s). In de derde fase van de uitvoering moeten de overige projectwerkzaamheden worden uitgevoerd.

- in de tweede fase moeten op het tracé van de Noorderbrug twee rijstroken per richting ter beschikking zijn voor het autoverkeer met een (ontwerp) snelheid van (minimaal) 30 km/u.

Deze ruimte moet zodanig worden vormgegeven dat het verkeer zo goed mogelijk kan doorstromen en voldaan wordt aan verkeersveiligheidseisen.

- de werkzaamheden op de route Frans van der Laarplein – Fagotstraat – Nobellaan (deelgebied Inpassing-West) in de derde fase dienen plaats te vinden nadat de werkzaamheden aan de Cabergerweg en de kruising met de Frontensingel/Statensingel zijn afgerond.
- bij de uitvoering van het werk mogen de werkzaamheden zo weinig mogelijk hinder opleveren voor de bereikbaarheid en het leefklimaat van omwonenden en overige functies rondom het project.

Aanbestedings-, inschrijvings- en gunningsfase

- er dient in het kader van de aanbestedingsprocedure (dialog) een planning c.q. faseringsplan en een verkeersmanagement plan voor de uitvoering van het project te worden opgesteld, dat o.a. aan Maastricht Bereikbaar ter advisering wordt voorgelegd. Hieruit moet blijken op welke wijze voldaan wordt aan de (minimum) bereikbaarheidseisen en welke gevolgen een en ander heeft voor de stedelijke bereikbaarheid.

- het plannings- c.q. faseringsplan en verkeersmanagementplan moet onderdeel uitmaken van de inschrijving. De EMVI-criteria dienen zodanig te worden geformuleerd dat dit meeweegt bij de gunning van het project.

Vorbereidingsfase

- het plannings- c.q. faseringsplan en verkeersmanagementplan dient uitgewerkt te worden en dit dient erna ter advisering voorgelegd te worden aan o.a. Maastricht Bereikbaar. De opdrachtgever fiatteert vervolgens.

- indien er tijdelijke situaties optreden die (grotere) gevolgen hebben voor de dienstregeling van het openbaar vervoer, dan dienen deze tijdig – doch in geval van (grotere) gevolgen tenminste negen maanden van tevoren – aan de concessiehouder (en concessieverlener) te worden bekendgemaakt en dient hiermee overleg en afstemming plaats te vinden.

Via het project Noorderbrugtracé wordt de capaciteit van deze Maaskruisende verbinding vergroot.





Toekomstbeeld van het Bassin met de tramlijn. Op de achtergrond is te zien hoe het Frontenpark direct aan de binnenstad en het Sphinx-terrein komt te liggen doordat de westelijke aanlanding van de Noorderbrug naar het noorden toe is verplaatst.

Uitvoeringsfase

- elke activiteit die invloed heeft op de (stedelijke) bereikbaarheid dient vooraf en tijdig te worden gemeld aan de opdrachtgever en aan Maastricht Bereikbaar en actualiseert planning c.q. faseringsplan en het verkeersmanagementplan hierop. Maastricht Bereikbaar heeft ter zake een zwaarwegende adviesrol richting opdrachtgever en wegbeheerder.
- de uitvoerende partij dient deel te nemen aan en inbreng te leveren voor het afstemmings-overleg tussen projecten en wegbeheerders over de stedelijke en regionale bereikbaarheid.

- de uitvoerende partij is in het kader van omgevingsmanagement verplicht te communiceren over project gebonden werkzaamheden en bereikbaarheid met uitzondering van de communicatie naar de weggebruiker. Zulks na afstemming en goedkeuring door de opdrachtgever.
- de uitvoerende partij is, waar dat mogelijk is binnen hun plangebied en werkzaamheden, verplicht bij te dragen aan het realiseren van tijdelijke maatregelen. Dit kunnen bijvoorbeeld tijdelijke verkeersmaatregelen zijn, maar soms ook andere flankerende maatregelen.

4.3. Eisen project Tram Vlaanderen – Maastricht

De proceseisen aan het project TVM zijn vergelijkbaar met die aan het project Noorderbrugtracé. De formulering daarvan is echter mede afhankelijk van de aanbestedingsprocedure en de inkoopstrategie. Daarnaast gaat het in ieder geval om de volgende toepisen:

- de planning en fasering van de benodigde werkzaamheden dienen zodanig te worden ingericht dat de dienstuitvoering van het stedelijke en regionale OV-systeem wordt gewaarborgd. Dit in overleg met Maastricht Bereikbaar en de relevante vervoerbedrijven, zoals NS, Veolia en andere.
- de planning en fasering van de benodigde werkzaamheden dienen zodanig te worden ingericht dat het functioneren van aangrenzende functies blijft gewaarborgd.
- de planning en fasering rondom het Station Maastricht dienen zodanig te worden ingericht, dat het functioneren van het Station Maastricht voortdurend blijft gewaarborgd.
- de op de westoever te verrichten werkzaamheden op het binnenstedelijk tracé dienen - zo mogelijk - gedurende fase 2 te worden uitgevoerd, omdat hierdoor synergie ontstaat met de ombouw van de Noorderbrug. Hierop dient de planning te worden afgestemd.
- op de Wilhelminabrug dient gedurende de werkzaamheden het langzaam verkeer, inclusief scooters en brommers, in beide richtingen te allen tijde mogelijk te zijn. De voorzieningen voor het langzaam verkeer dienen daarbij te voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen.
- een eventuele afsluiting van de Wilhelminabrug voor het openbaar vervoer mag niet plaatsvinden in de maand december, vanwege de grote drukte in de binnenstad. De planning dient hierop te worden afgestemd.
- indien er tijdelijke situaties optreden, die (grotere) gevolgen hebben voor de dienstregeling van het openbaar vervoer, dan dienen deze tijdig – doch in geval van (grotere) gevolgen tenminste negen maanden van tevoren – aan de concessiehouder (en concessieverlener) te worden bekendgemaakt en dient hiermee overleg en afstemming plaats te vinden.

4.4. Eisen OV-concessie

- concessiehouder dient zich er rekenschap van te geven dat in de periode 2016-2018 sprake is van wegwerkzaamheden op het gedeelte van de OV-as tussen het Station Maastricht en de Statensingel, alsmede op een aantal andere OV-routes. Voorts zal ook sprake zijn van ingrijpende bouwwerkzaamheden rondom het Station Maastricht, die leiden tot wisselende situaties en faseringen voor het functioneren van het busstation en toe- en afleidende routes. Dit heeft waarschijnlijk gevolgen voor de dienstuitvoering van de vervoersonderneming, die diverse keren wijzigt in deze periode.
- concessiehouder dient gedurende periode 2016-2018 rekening te houden met het verleggen van OV-routes, waarbij niet kan worden gegarandeerd dat gedurende deze periode de routing via de Wilhelminabrug gedurende de gehele periode beschikbaar is; deze route is mogelijk tot circa een half jaar niet beschikbaar gedurende de periode. De gemeente Maastricht spant zich in om zorg te dragen voor een alternatieve (en separate) OV-route via de J.F. Kennedybrug. Het reistijdverlies wordt hiermee beperkt.
- concessiehouder dient gedurende de periode 2016-2018 periodiek OV-routes aan te passen naar aanleiding van wegwerkzaamheden op genoemde wegvakken.
- concessiehouder dient zich er rekenschap van te geven dat gedurende deze periode geen schadevergoedingen voor verminderde beschikbaarheid van OV-routes geclaimd kan worden bij de wegbeheerder c.q. projectorganisaties van de verschillende majeure projecten.



Om de doorstroming van het openbaar vervoer op het tracé van de J.F. Kennedybrug te garanderen, zullen voorzieningen voor de bus worden aangebracht.

4.5. Eisen project busbaan J.F. Kennedybrug

- het plan mag de afwikkelingscapaciteit van route over J.F. Kennedybrug en met name de afwikkelingscapaciteit op Prins Bisschopsingel niet verminderen.
- het plan dient zodanig te worden uitgevoerd dat het verkeer zo weinig mogelijk hinder heeft van de werkzaamheden.
- elke activiteit die invloed heeft op de (stedelijke) bereikbaarheid dient vooraf en tijdig te worden gemeld aan de opdrachtgever en Maastricht Bereikbaar.
- de uitvoering van het plan dient uiterlijk 01-01-2016 te zijn afgerond en opgeleverd. Bij vertraging van het project tot na deze datum dient er rekening mee te worden gehouden dat het werk tot nader orde kan worden stilgelegd - o.b.v. een zwaarwegend advies van Maastricht Bereikbaar - door de wegbeheerder.
- opdrachtgever - in casu de gemeente Maastricht - is zelf verantwoordelijk voor benodigde besluitvormings- en planologische processen, alsmede de communicatie over de werkzaamheden naar derden, stakeholders en media.

4.6. Eisen project A2 Maastricht

Het project A2 Maastricht is een lopend project, waarvoor reeds vele zaken vastliggen in contracten et cetera. In aanvulling c.q. aanscherping hierop zijn navolgende topeisen van toepassing:

- voortzetting deelname aan en inbreng leveren voor het afstemmingsoverleg tussen projecten en wegbeheerder – in het kader van Maastricht Bereikbaar - over de stedelijke bereikbaarheid.
- gelet op cumulatie van infraprojecten dient de communicatie over tijdelijke bereikbaarheid vanaf 01-01-2015 via Maastricht Bereikbaar te worden gevoerd.
- de calamiteitenroute voor de A2-tunnel(s) via de Noorderbrug – Maasboulevard – J.F. Kennedy-brug is gedurende de werkzaamheden in fase 2 – globaal vanaf vierde kwartaal van 2016 tot medio 2018 – niet beschikbaar.

4.7. Eisen aan wegbeheerder Maastricht

- gedurende de periode 2015-2018 dient de gemeente Maastricht in principe geen werkzaamheden in uitvoering te nemen, die leiden tot verkeershinder c.q. capaciteitsbeperking op het stedelijke hoofdwegennet; in casu alle wegen met gelijk of meer dan 50 km/u. Ter zake geldt dan 'Nee, tenzij ...'.
- voor het incidentmanagement rondom het project A2 Maastricht is een takelwagen ter plaatse gestationeerd. Dit voor de duur van het project; aldus tot eind 2016. Raadzaam is deze faciliteit te continueren tot en met fase 2 (uiterlijk medio 2018). Dit omwille van de hinderbeperking als gevolg van calamiteiten op de Maaskruisende oever verbindingen.

Heeft u vragen?

Neem dan contact op met het Programmabureau Maastricht Bereikbaar.

Telefonisch: (043) 351 63 59
Per mail: info@maastricht-bereikbaar.nl

Programmabureau Maastricht Bereikbaar

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht
www.maastrichtbereikbaar.nl
Twitter: @naarMaastricht



samen
houden we



maastricht
bereikbaar.nl