

Bijlage 1 Project Maaskruisend verkeer

Bijlage 1, Project Maaskruisend verkeer

De gemeente Maastricht heeft het project Maaskruisend verkeer aangemeld in het kader van het MIT. De verkenningenstudie is afgerond. Recent heeft de minister van Verkeer en Waterstaat dit project doorgeleid naar de planstudie fase¹.

In het kader van de verkenningenstudie Maaskruisend verkeer zijn 4 bouwstenen ontwikkeld:

- Bouwsteen openbaar vervoer;
- Bouwsteen fiets;
- Bouwsteen benutting;
- Bouwsteen infrastructuur.

Deze bouwstenen vormen pakketten van maatregelen die van invloed zijn op de Maaskruisende verkeersbewegingen en de problemen die daarbij optreden.

Bouwsteen openbaar vervoer

Deze bouwsteen betreft enerzijds de uitbouw van het huidige openbaar vervoerstelsel tot een hoogwaardig stedelijk openbaar vervoerstelsel via busbanen in het oostelijk stadsdeel. Daarnaast betreft het de doortrekking van het systeem van light-rail, dat geïntroduceerd wordt op de lijn Maastricht – Heerlen – Kerkrade, als regionaal systeem naar de westelijke Maasoever in Maastricht.

Bouwsteen fiets

Deze bouwsteen betreft een pakket van maatregelen voor de fiets gericht op verbetering van de bestaande routes en voorzieningen en het realiseren van een aantal nieuwe verbindingen die het fietsgebruik verder moeten stimuleren.

Bouwsteen benutting

Deze bouwsteen betreft de verbetering van de capaciteit van het huidige Noorderbrug tracé. In principe beperkt de bouwsteen benutting zich tot de Noorderbrug omdat deze in de regionale bereikbaarheid de belangrijkste is. Voorkomen moet worden dat de toegevoegde capaciteit met name gaat worden gebruikt door het interne Maastrichtse verkeer, dat beleidsmatig via de bouwstenen “openbaar vervoer” en “fiets” gestimuleerd wordt. Verder speelt hierbij een rol dat op de westelijke Maasoever de route via de J. F. Kennedy brug reeds tot het maximum belast is.

Bouwsteen Infrastructuur

Deze bouwsteen betreft de realisatie van een geheel nieuwe brug over de Maas aan de noordzijde van de stad.

Maatregelen Maaskruisend verkeer

De conclusie uit de verkenningen studie Maaskruisend verkeer is dat de bouwstenen “Openbaar vervoer” en “Fiets” moeten worden uitgewerkt maar dat de maatregelen op dat gebied onvoldoende zullen zijn om de problemen op het gebied van het Maaskruisend verkeer op te lossen. Daarom wordt ook de bouwsteen “Benutting” uitgewerkt.

De bouwsteen “Infrastructuur” is slechts een optie op de langere termijn, maar dient niet te worden uitgesloten. Gelet op de waarschijnlijk hoge kosten en de zware ingreep in het landschap (tracé loopt door het gebied van de Grensmaas) is deze bouwsteen slechts als “Laatste oplossing” aan de orde.

¹ Directe Limburg van Rijkswaterstaat, SOG 99-48001, 6 juni 2001

De gemeente Maastricht verplicht zich om samen met andere overheden:

- a. Bouwstenen “Fiets” en “Openbaar vervoer”: nieuwe plannen maken op het gebied van fiets en openbaar vervoer. Dit inclusief de doortrekking van Light-rail naar de westelijke Maasoever.
- b. Bouwsteen “Benutting”: Plannen uitwerken voor een betere benutting van het gehele Noorderbrug tracé.
- c. Bouwsteen “Infrastructuur”: Het trace voor de 2^e Noorderbrug blijven reserveren conform het StructuurPlan Maastricht 2005.

Uitwerking van punt a. vindt plaats in het kader van de planstudie Maaskruisend verkeer. Hierbij worden ook de Provincie Limburg en directie Limburg van Rijkswaterstaat betrokken.

Uitwerking van punt b. vindt als volgt plaats:

voor het meest oostelijke deel van de Viaductweg in het kader van het A-2 project. De aanpak van de A-2 in het algemeen en het knooppunt de Geusselt in het bijzonder is zo nauw verbonden met het kruispunt Meerssenerweg – Viaductweg dat het geen zin heeft het ene knelpunt wel aan te pakken en het andere niet. In feite gaat het om één project.

Voor het meest westelijk deel -de aanlanding van de Noorderbrug op de westelijke Maasoever- in het kader van het project Belvédère.

Voor het centrale deel –de brug zelf en het kruispunt Viaductweg – Willem Alexanderweg- in het kader van het project Maaskruisend verkeer.

Uitwerking van punt c. is vooralsnog niet aan de orde. Uit de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat² blijkt dat er voor het project Maaskruisend verkeer wordt uitgegaan van een investeringsplafond waarbinnen geen extra 2^e Noorderbrug gerealiseerd kan worden. Dit betekent dat slechts op lange termijn en dan nog in internationaal verband (Hasselt) een 2^e Noorderbrug gerealiseerd zal worden.

² Directie Limburg van Rijkswaterstaat, SOG 99-48001, 6 juni 2001