



Aan commissie Mobiliteit, Haven, Economie en
Klimaat

Geachte commissieleden,

In het coalitieakkoord "Één Stad" heeft het college afgesproken om op het traject 's-Gravendijkwal-Henegouwerlaan en Pleinweg aan beide kanten de bestaande parallelweg in te richten als fietsstraat voor fietsers in twee richtingen. Deze afspraak borduurt voort op de in februari 2022 aangenomen motie "Auto te gast op parallelwegen 's-Gravendijkwal!" (22bb1258) aangenomen. Aansluitend zijn op 23 februari 2023 de moties 'Fietsers First' (23bb001348) en 'Snel vrij fietsen door de wijk' (23bb001353) aangenomen, welke opdragen om bewoners te betrekken in het ontwerpproces en de raad te informeren over de stand van zaken van het project fietsstraten op de Maastunneltraverse. Graag informeer ik u in deze brief over de afgeronde verkenning naar de mogelijkheid tot het realiseren van fietsstraten in twee-richtingen op de Maastunneltraverse en het vervolg.

Stand van zaken

Gedurende de collegeperiode zijn verschillende trajecten afgerond die hebben geleid tot een beeld hoe uitvoering te geven aan de aangenomen moties en het coalitieakkoord:

- Enquêtes en interviews onder gebruikers en bewoners naar hun gebruik en wensen;
- Participatiebijeenkomsten met bewoners, waaronder de bewoners van de Henegouwerlaan;
- Verkenning door interne technische sessies met relevante disciplines;
- Fietstellingen om het aantal (spook)bewegingen van fietsers te meten.

Uit deze trajecten is naar voren gekomen dat op een aantal plaatsen op het tracé fietsen in twee richtingen logisch, mogelijk en gewenst is, zoals tussen de kruising 's-Gravendijkwal-Rochussenstraat en de Nieuwe Binnenweg, de oversteek op de Pleinweg Wolphaertsbocht en een deel op de Pleinweg. De ontwerpen voor deze trajecten worden momenteel uitgewerkt en verder afgestemd met de omgeving. De eerste werksessies hiervoor zijn inmiddels ingepland.

Op een aantal locaties, zowel op het noordelijk als op het zuidelijk tracé, blijkt de inrichting van een fietsstraat in twee richtingen echter niet logisch, financieel onhaalbaar en/of niet wenselijk. Het college wijkt daarmee af van hetgeen is opgenomen in het coalitieakkoord op basis van voortschrijdend inzicht. Echter, voor deze tracés wordt wel onderzocht, in samenspraak met de bewoners en andere partijen, welke maatregelen alsnog kunnen worden genomen om het fietsen op deze trajecten prettiger en veiliger te maken. Op die manier beoogt het college de fietsbeleving op dit traject in z'n geheel te verbeteren.

Hieronder neem ik u graag mee in de overwegingen om op de specifieke tracés geen fietsstraten in te richten en welke aanvullende maatregelen in onderzoek zijn. Bij een besluit hierover zal ik u te zijner tijd informeren.

Noord (Henegouwerlaan – 's Gravendijkwal)

Uit de fietstellingen blijkt dat het fietsen in tegengestelde richting op deze trajecten minimaal is (2-3% van totaal aantal fietsers). Daarbij geven ruim 1071 gebruikers van het tracé aan geen behoefte te hebben voor een fietspad in twee richtingen. Er is al gebrek aan ruimte voor fietsers en, mede gelet op de vele auto's die rijden op de ventwegen, zou daarmee de verkeersveiligheid in het geding komen. Ook hebben bewoners op beide trajecten aangegeven een hoge parkeerdruk op de ventwegen te ervaren (90-100% parkeerdruk).

Van groter belang zijn de functies van de Henegouwerlaan voor het autoverkeer en de HOV-bus. Autoverkeer dat bijvoorbeeld vanaf het Kruisplein komt en de stad in zuidelijke richting wil verlaten, kan dat doen via het Weena, Hofplein en via de Henegouwerlaan de 's Gravendijkwal op. Het inrichten van de Henegouwerlaan als fietsstraat zal daarom grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid en doorstroming in de stad. Ook de HOV-bus maakt gebruik van de Henegouwerlaan om van en naar het Centraal Station te rijden. Hier is geen alternatieve route voor mogelijk. De combinatie van deze functies maakt de Henegouwerlaan ongeschikt als fietsstraat, in de eerste plaats voor de veiligheid van de fietsers, maar ook voor de bereikbaarheid van de stad en de doorstroming van het OV.

In gezamenlijkheid met bewoners wordt op het noordelijk tracé mogelijkheden tot fietsverbeteringen onderzocht en uitgewerkt. Dit zijn, onder voorbehoud van financiële voorbehoud en inpassing:

- Omklappen van profiel: een gescheiden fietsstrook, wat betekent dat het fietspad direct naast het trottoir komt te liggen en niet meer op de reguliere rijbaan. Dit zou een goede oplossing kunnen zijn met de combinatie HOV, waarbij de bus geen hinder zal ondervinden en hiermee de veiligheid voor de fietser wordt gewaarborgd.
- Een continu profiel (rood asfalt voor de fietsstrook) over het tracé, zodat overal de minimale voorgeschreven breedtematen worden behaald en hiermee een rustiger weggebruik wordt gerealiseerd.
- Voor beide profielen op de kruisingen Opgeblazen FietsOpstelStroken (OFOS), zodat de fietser meer ruimte krijgt op het kruisingsvlak en voor de auto staat i.p.v. ernaast.

Zuid (Doklaan – Pleinweg)

De fietstellingen op het zuidelijk tracé laten zien dat het fietsen in de tegengestelde richting aan de lage kant is. Aan de noordzijde (Tarwewijk) van de Pleinweg is het aandeel spookfietsers 10%. Op het deel voor de winkels is het aandeel spookfietsers wel 25%, wat noopt tot verder onderzoek voor mogelijkheden om fietsen in twee richtingen mogelijk te maken. Ook op dit tracé blijkt de behoefte aan twee richtingen voor fietsers beperkt, en vooral een wens voor meer verkeersveiligheid.

Ook hier geven bewoners aan behoefte te hebben aan behoud parkeerplaatsen vanwege de hoge parkeerdruk (90-100%) en opteren ondernemers voor een veiligere laad- en losplaats voor het winkelcentrum.

Ten slotte blijken de kosten voor bepaalde delen van het tracé disproportioneel hoog, zoals op plaatsen waar ingrepen in het rijksmonument noodzakelijk zijn. Een voorbeeld hiervan zijn de fietstunnels op het Maastunnelplein. Andere kostengrijpende maatregelen bevinden zich op de kruisingen, waar de verkeerslichten installaties vervangen zouden moeten worden en de kruisvlakken verbreed.

Gelijk aan de tracés op Noord worden ook op dit tracé in gezamenlijkheid maatregelen onderzocht voor fietsverbeteringen, deze omvatten:

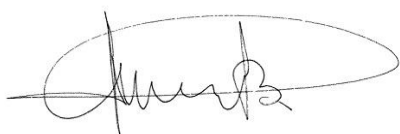
- Extra oversteken in beide richtingen;
- Het IP voor de Wolphaertsbocht wordt verder uitgewerkt, waar het fietspad op de kruising deels vrij komt te liggen en niet meer tussen twee rijbanen in;
- Op de Doklaan wordt ingezet op het verder onderzoeken naar de verbetering van de sociale veiligheid op het fietspad.

Financiën

Op dit moment is €1,3 mln. beschikbaar en nog eens perspectief op €2 mln. vanuit de MTIP. Daarnaast is er nog eventuele cofinanciering van de MRDH. In verband met schaarse investeringsmiddelen beschouw ik dit budget in beginsel als taakstellend, en selecteer binnen dit financieel kader wat de meest effectieve ingrepen zijn.

Tenslotte blijft de verwachting, zoals opgenomen in de brief met kenmerk 23bb001398, u in juni 2025 een afdoeningsvoorstel te doen toekomen voor de motie "snel vrij fietsen door de wijk", tegelijk met dat voor de motie 'Fietsers First'.

Met vriendelijke groet,



Pascal Lansink-Bastemeijer
Wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit