



*"Herinrichting Kennedybrug
Kennedy op de fiets"*

"Kennedy op de fiets"
Herinrichting zuidelijke Maaskruisende route
"Herinrichting Kennedybrug"

Kennedy op de fiets"
het wegdek van

Binnenkort gaat de Kennedybrug op de schop. Sinds de officiële opening in 1968 is de verkeersdruk almaar toegenomen, evenals de wens om de brug beter toegankelijker en veiliger te maken voor niet-gemotoriseerd verkeer.

De Fietsersbond pleit ervoor dat de renovatie niet beperkt blijft tot de brug, maar dat ook de ermee verbonden singels fietsvriendelijker worden. Dit zal het fietsen in Maastricht nog meer bevorderen. En het toegenomen aantal fietsers vraagt om fietsvoorzieningen die aangepast zijn aan de toegenomen schaal.

In het verlengde hiervan zou de hele N278 voorzien moeten worden van samenhangende en herkenbare fietsvoorzieningen. Dit zou volgens ons het uitgangspunt moeten zijn van Maastricht als 'STOP'-stad.

Het landelijk en plaatselijk beleid kiest (eindelijk) om niet het auto-gebruik maar het gebruik van benenwag en fiets op de eerste plaats te zetten.

Om dit traject fietsvriendelijk te maken, is een revolutie nodig. De Fietsersbond doet hiervoor voorstellen en geeft hieraan vorm, rekening houdend met de financieel precaire situatie van Maastricht. Gelukkig zijn er nu landelijke dekkingsprogramma's!

We moeten nu in beweging komen!



*Ook liggen er plannen om praktisch aan de Kennedysingel een campus te maken voor middelbare scholen. Bovendien vormt deze route de grens en toegang tot Randwyck, waar veel banen zijn geconcentreerd.

Introductie

Het Kennedytraject maakt deel uit van het stedelijk hoofdfietsroutenetwerk. Over dit traject lopen ook de regionale en provinciale fietsroutes. *

De brug – verbinder bij uitstek – en de flankerende Prins Bisschopsingel en Kennedysingel kennen een grote fietsdichtheid. Dat geldt ook voor het Tongerseplein. Omdat dit deel uitmaakt van fietsroute naar de Kennedybrug bieden wij in dit stuk ook daarvoor een fietsvriendelijke variant aan.

Het echte probleem van het traject is het karakter (sinds de aanleg) van autoprioriteit; een uitvoering die gericht is op een snelle doorstroming van autoverkeer, iets dat in 40 jaar tijd slechts marginaal gemoderniseerd is. Het traject heeft daardoor een (auto)verkeersaantrekkelijk karakter, met als consequentie dat het fietsen gevaarlijk wordt gevonden en hierdoor ontmoedigd wordt.

Er gebeuren weinig ongelukken. Dit heeft vooral te maken met het fietsonvriendelijke karakter (van met name de op- en afritten voor het autoverkeer). Het gevolg hiervan is dat veel fietsers deze hoofdroute mijden. Niettemin is het een zeer belangrijke schakel voor het Maaskruisende (fiets)verkeer. We noemen hier het schoolverkeer en het woon- werkverkeer naar en van Randwyck (met de verschillende bedrijven en instellingen).

Overigens was een van de redenen van de verlegging van de Noorderbrug dat deze extra autoverkeer kon opnemen om dergelijk verkeer over de Kennedybrug te verminderen. (Waarnemingen en Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit tonen trouwens aan dat het autoverkeer op de Kennedybrug de laatste jaren niet verminderd is.)

Maatregelen in het recente verleden, zoals zichtlijnen, hebben de situatie voor fietsers enigszins verbeterd. De snelheidsverlaging heeft effect, al nodigt het hele traject nog steeds uit tot snelheden boven de 50 km/u. De inrichting van de op- en afritten faciliteert nog steeds relatief hoge snelheden waardoor de fietser in een onprettige positie komt: de zichtlijnen naar achteren voor het langzame verkeer op het aanstormend verkeer met de huidige voorrangssituatie vergen acrobatische hoofdverdraaiingen, de bochten zijn schuin gelegd, de snelheden hoog, het langzaam verkeer langs deze voorrangsweg moet – om zijn veiligheid

voldoende te borgen - tot stilstand komen bij iedere op- en afrit. De situatie is zo dramatisch dat er daardoor weinig ongelukken gebeuren, maar met veiligheid en fietsbevordering heeft dit alles niets te maken.

Een uitzondering is de Sibemafietstunnel, een ongelijkvloerse kruising, een omissie bij aanleg van de A2-tunnel die dankzij een jarenlange strijd (2009 tot 2016) o.l.v. de Fietzersbond naderhand tot stand is gekomen.

Nu iedere verkeers- en stedenbouwkundige beseft dat de oplossing voor het dichtslibben van de stedelijke omgeving niet gezocht moet worden in het oplossen van flessenhalzen voor het autoverkeer maar in het verschuiven van autoverkeer naar fietsverkeer (modal shift) is het hoog tijd dat het karakter van het Kennedytraject in overeenstemming gebracht wordt met deze moderne inzichten.

Er zijn meer redenen voor deze verschuiving. Om gezond te blijven en het afweersysteem paraat te houden moeten mensen regelmatig bewegen. Buitenlucht is wenselijk. Dit legt extra beslag op de beperkte ruimte in de compacte stad. Ook daarom zijn de voetganger en fietser het alternatief voor particulier autoverkeer.

Wat willen we bereiken?

- Het zo vlot mogelijk, ongehinderd en zo veel mogelijk zonder stoppen afwikkelen van het snelverkeer wordt als uitgangspunt verlaten.

- Het Kennedytraject wordt een echte hoofdfietsroute die tevens een prettige doorfietsroute is. Dit betekent: "recht door gaat voor". Om deze wijziging veilig te realiseren moet het kruisen ongelijkvloers worden gemaakt of een omgekeerde voorrangssituatie worden gecreëerd. Het snelverkeer moet bij het kruisen met het langzaamverkeer door snelheidsbeperkende bebording maar ook door doelmatig rijbaanontwerp en/of drempels in een positie gebracht worden om fietsers voorrang te verlenen.

- Het snelheidsregime op het Kennedytraject is nu 50 km. De werkelijke snelheid ligt beduidend hoger, iets waar het wegontwerp toe uitnodigt. Dit is met name bij de op- en afritten een probleem. Om die reden wordt bij de conversie naar

hoofdfietsroute de rechterbaan ingezet als onderdeel van de op- of afrit en de snelheid beperkt tot 30 km/u. De bochten bij de op- en afritten worden scherper uitgevoerd. Met drempels wordt aanvullend geborgd dat het snelverkeer langzamer gaat rijden.

Nadere overwegingen

Per situatie wordt bekeken hoe de uitgangspunten ter plaatse het beste toegepast kunnen worden (maatwerk). Dit houdt bijvoorbeeld in dat bij de afrit noordwest van de Kennedybrug als enige een verkeerslicht wordt geplaatst. Bijna overal is het voor het verbeteren van de situatie voor het langzaam verkeer nodig om de snelheid van het autoverkeer te verlagen, op zich vrij normaal bij een afslag.

Nederland strompelt van stikstofcrisis naar stikstofcrisis. De klimaatverandering veroorzaakt hittestress in de stad. Om die reden én omdat groen een zekere milderende van luchtvervuiling brengt én om de autocentrische stad mensvriendelijker te maken moet waar mogelijk asfalt vervangen worden door groen.

De financiële middelen zijn altijd beperkt. Dat kan met zich brengen dat het lange Kennedytraject niet in een keer hervormd kan worden. Maar het is noodzakelijk op korte termijn de bovenstaande ambitie vast te stellen en de uitvoering van ieder deelproject in overeenstemming met de ambitie vorm te geven.

Tongerseplein

De bypass op het Tongerse plein is zo fietsonvriendelijk dat er weinig fietsers verongelukken door contact met auto's. Daarom nemen we ook dit plein mee in onze overwegingen.

In de tekeningen worden voor een aantal knelpunten alternatieven voorgesteld. In sommige gevallen geven we verschillende alternatieven.

Overzicht van de knelpunten



Tekening1

Tongerse plein



Tekening 2

De bypass is zo fietsonvriendelijk dat er weinig fietsers verongelukken door contact met auto's. Deze bypass is een typische ouderwetse auto-gebruik bevorderende vormgeving. Als het autoverkeer richting Kennedybrug dan buiten de rotonde gehouden zou moeten worden dan wel op de manier dat fietsers hun gebruikelijke voorrang met de rotonde mee krijgen zoals op het plaatje te zien is. Hier geeft het autoverkeer normaal voorrang aan de fiets ook als het de bypass neemt.

Prins Bisschopsingel



Tekening 3

Zuidzijde

De problemen hier doen zich voor waar de doorgaande fietsroute wordt gekruist door afslaanende stroken voor autoverkeer. De snelheid is hoog; het zicht slecht door parallelle beweging. Wie zijn leven lieft, stopt om uit te kijken. Aan de zuidzijde moet daarom de afslag een korte uitvoegstrook krijgen (waarvoor een aantal parkeerplaatsen op de parallelweg moet vervallen). Op deze strook gaat de snelheid naar 30 km. Vervolgens maakt de autorijstrook een bocht. Door deze bocht wordt het autoverkeer gedwongen langzaam te rijden. Ter plaatse van een plateau kruist dan het fietspad in die bocht de autostrook met voorrang voor de fietser.

Noordzijde

De snelheid is niet hoog (bestaande drempel); het zicht is slecht. Hier moeten de fietsstrook en de busstrook in de voorrang komen t.o.v. de rijbaan die parallel loopt met de brug. De bestaande drempel wordt aangepast voor een maximale snelheid van 30 km/u.

Met de aanleg van een groen eilandje wordt de snelheid van het doorgaand parallelverkeer verlaagd en de hoek van de onderlinge

kruising vergroot.

De afscheiding tussen fietspad en rijbaan worden vergroend (zuidzijde), evenals de middenberm en de afscheiding tussen autorijbaan en de busbaan (noordzijde). Ruimte hiervoor wordt gecreëerd door de hoofdrichting komend van de brug te beperken tot 1 rijstrook tot voorbij dit punt. Eea. in overeenstemming met het beleid van afwaardering van de Kennedybrug mbt. Maaskruisend autoverkeer en de behoefte de stad te vergroenen.

Kennedybrugkrullen

Noordzijde



Tekening 4

De afslag aan de noordzijde is de gevaarlijkste. Het zicht is moeilijk, de snelheden hoog, de bocht haaks en helling op. Iedere fietser beaamt dat het tijdelijke verkeerslicht een opluchting was. Er moet hier een permanent verkeerslicht komen dat standaard groen geeft voor fietsers. Het autoverkeer krijgt na aanmelding en wachttijd groen. Zoals dat nu overal voor fietsers het geval is. Dat is de STOP-prioriteit. De loop van het fietspad wordt gestroomlijnd.

Zuidzijde



Tekening 5

Momenteel zijn de fietspaden in slechte conditie en staan onder water als het flink regent. Het liefst zouden we gemotoriseerde tweewielers naar de hoofdrijbaan verwijzen. Zowel de paden noordzijde als zuidzijde moeten toegankelijk blijven voor Stappen en Trappen. Door de strook voor stappen en trappen op een hoogte te leggen (rode of grijze kleur), kan de ruimte optimaal gebruikt worden. Wel is een onderbroken scheidslijn aan te bevelen. Groene afscheidingen en (relatief) smalle stroken maken de brug leefbaarder en een sjiek en sjoen element.

Aansluiting Nafzgerstraat/Provinciehuis



Tekening 5

Zuidzijde

Een 'gemene' oversteek: hoge snelheden, moeilijk zicht op achteropkomend verkeer, scherpe bocht en oversteek tegen een helling. Vervolgens de oprit waar de snelheden ook hoog zijn. Hier moeten de bochten verkleind worden zodat deze met maximaal 30 km genomen kunnen worden. Deze bochten worden naar elkaar toe gebracht. De uit- en invoegstrook worden voornamelijk op de rechter hoofdrijbaan gevormd (zodanig dat er een groene afscheiding mogelijk is tussen in-/uitvoegstrook en de enkelvoudige hoofdrijbaan. Door deze maatregelen kan er een aanzienlijke hoeveelheid asfalt vergroend worden. Dit wordt ondersteund door drempels voorafgaand aan en plateaus bij de eigenlijke oversteek. De fietspaden worden gestroomlijnd bij de oversteek.

Noordzijde

Voor de noordzijde gelden dezelfde bezwaren, zij het gespiegeld om de diagonaal, waarbij het uitzicht op het verkeer dat in westelijke richting de brug op wil ook slecht is vanwege bocht, gebouwen en snelheid.

Toeleiding Nafzgerstraat



Tekening 6

Tussen de Avenue Céramique en Nafzgerstraat zoals die relatief autoluw langs de wijk loopt, ontbreekt een schakel. Deze schakel in de vorm van een tweerichtingenfietspad is hierboven ingetekend.

Kennedysingel ter hoogte van het MECC

Op dit stuk vinden we het tunneltje van het Duboisdomein dat onlangs verbeterd is. Het huidige knelpunt is de afrit naar het Endepolsdomein. Er is weinig verkeer op deze afrit en men zou daarom denken dat deze overbodig is. Dan is het knelpunt van de onprettige oversteek (slecht zicht, haakse bochten, helling op) eenvoudig op te lossen door deze afrit op te heffen en dan de omgeving te vergroenen.

Indien er toch een uitwisseling van autoverkeer tussen Kennedysingel en MECC/Randwyck nodig geacht wordt, kan deze op een fietsvriendelijke manier uitgevoerd worden zoals op de afbeelding hiernaast te zien is. De uitvoering op deze afbeelding toont een ongelijkvloerse op- én afrit aan de zuidzijde van de singel en biedt meer functionaliteit dan de oorspronkelijke afrit. De uitvoegstrook daalt t.o.v. de doorgaande rijbaan; de invoegstrook stijgt naar de rijbaan die over het treinviaduct loopt. Daarnaast is er natuurlijk de ontsluiting van dit gebied via de Randwijksingel en de Oeslingerbaan.



Tekening 7

Extra aantakking fietsforenzen uit oostelijke richting

Hoewel Randwyck natuurlijk ook op andere manieren te bereiken is vanuit het oosten zou een directe aansluiting van belang kunnen zijn om meer mensen op de fiets te krijgen. Aangezien het viaduct over het Endepolsdomein zeer breed is, kan de fietsafrit onder het viaduct geleid worden. Een impressie daarvan is te zien in de afbeeldingen.



Tekening 8

Europaplein fietspad noordzijde



Tekening 9

Akersteenweg

Ook hier wordt het autoverkeer tweebaans in plaats van vierbaans. Hiermee wordt rust geschapen en ruimte voor groen.



Afbeelding 10