

Inleiding: Vaart maken

Het rapport van Fietsbalans-2 uit 2006 constateert dat in het centrum en bij station Randwyck een tekort aan fietsparkeervoorzieningen is. Dit is in 2025 nog steeds het geval. Dit is een van de indicaties voor structureel niet effectief uitgevoerd fietsbeleid.



De Omgevingsvisie die vastgesteld is in 2020 schets een mooi beeld voor het toekomstig Maastricht. De concretisering moet gebeuren via plannen. De uitvoering van veel plannen wordt niet voltooid binnen hun looptijd. Het is vooral daar dat de schoen knelt. Dat ligt niet aan de beleidsuitgangspunten, aan de visie. Als plannen vertragingen oplopen, moet er bijgestuurd worden door extra inspanning.

De volgende link verwijst naar voorwaarden voor een meer effectieve uitvoering <https://maastricht.fietsersbond.nl/actuele-dossiers/fietsbeleidsplan/>

De huidige actualisatie van de Omgevingsvisie lijdt een beetje aan dezelfde ziekte: "Om te voldoen aan de eisen van de Omgevingswet" "streeft de Gemeente Maastricht naar vaststelling van de Omgevingsvisie voor 31 december 2024." zoals het geformuleerd is in de Notitie Reikwijdte en detailniveau van mei 2023. We zijn nu twee jaar verder.

De analyse in de oorspronkelijke Omgevingsvisie is een goede leidraad qua trends, ontwikkelingen in en opgaven voor Maastricht:

1. Het versterken van de agglomeratiekracht van de (Eu)regio;
2. Werken aan een inclusieve samenleving, waarin iedereen mee kan doen;
3. Anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering;
4. Vormgeven van de transitie naar een CO2-neutrale samenleving; en
5. Verbeteren van de relatie tussen de overheid en samenleving.

De verkeersruimte toenemend inrichten volgens STOP-prioriteit die door de gemeenteraad is vastgesteld komt tegemoet aan de opgaven 2, 3 en 4 van Omgevingsvisie. Voor het bevorderen van fietsgebruik geldt hetzelfde.

De Fietsersbond zegt niet dat er niets gebeurt, maar stelt vast dat de uitwerking van de STOP-prioriteit te weinig vaart en focus heeft. Ook wordt voor deze prioritering een actuele analyse van het fiets- en wandelroutenetwerk gemist, inclusief bijbehorende netwerkkaarten..

Voorbeeld 1: als het fietsgebruik bevorderd wil worden, is aandacht voor de schoolomgeving en schoolroutes een logische en effectieve focus. De vorderingen sinds de vaststelling van de Omgevingsvisie zijn minimaal en niet zeer gestructureerd. Het overleg hierover tussen gemeente, VVN, VVGM en Fietsersbond ligt lange tijd stil en daarmee de mogelijkheden van synergie.

Voorbeeld 2: vanuit de 5 opgaven en de STOP-prioriteit zou het een doelstelling voor de verkeersregeling (het systeem wat de verkeerslichten aanstuurt) moeten zijn om de actieve mobiliteit (stappen en trappen) kortere wachttijden te geven. De gemeente Maastricht beschikt over een netwerk van zeer geavanceerde Verkeersregelinstallaties (VRI's). Maar de gemeente(raad) moet die gewijzigde prioritering via omgevingsbeleid wel in gang zetten.

Wanneer dit soort - reeds vastgesteld - beleid echt wordt uitgevoerd, wordt Maastricht inclusiever, wordt de klimaataantasting minder, wordt minder CO2 uitgestoten en steunt de overheid de zwakkeren in de samenleving.

Van klein naar groot beleid

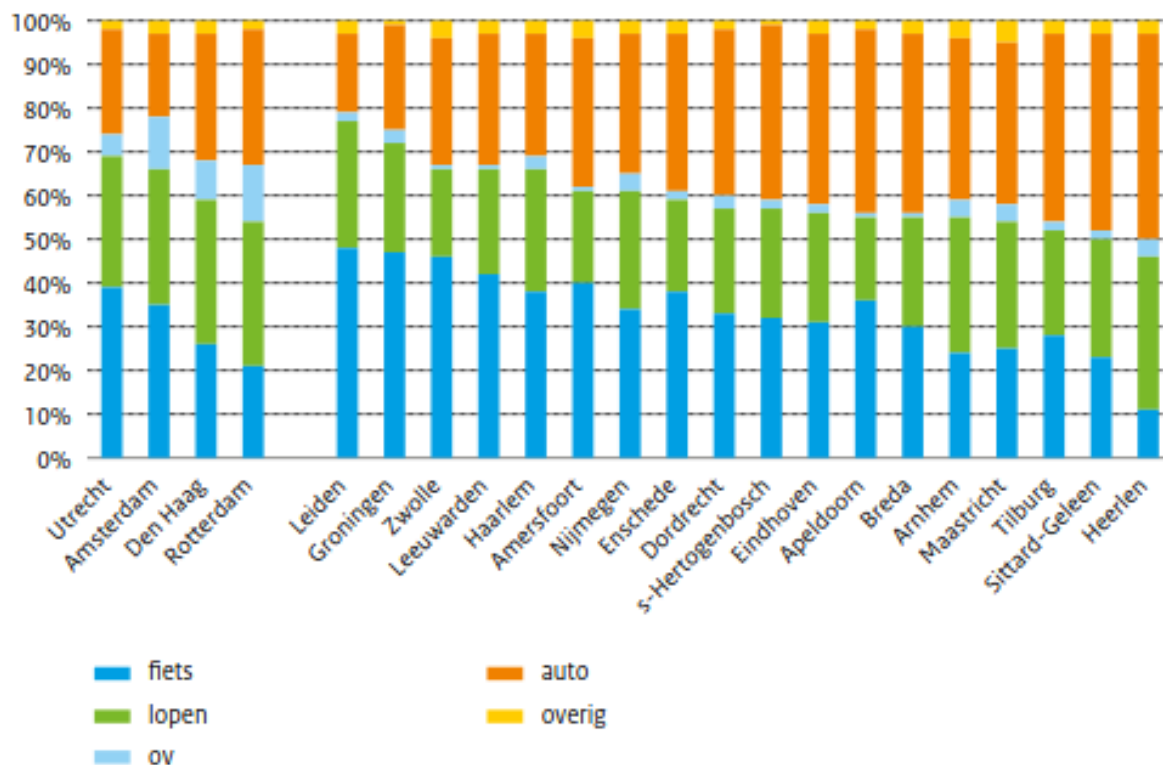
Wat we in de uitvoering zien is het klein houden van het fietsbeleid, soms maatregelen die het fietsklimaat schaden, zeer frequent niet/te laat meenemen van fietsmaatregelen bij integrale plannen en een lage prioriteit voor fietsvoorzieningen bij stedenbouw en stadsbeheer. Het in 2020 vastgestelde STOP-principe had daar verandering in moeten brengen.

In de Ontwerp Omgevingsvisie 2025 zien we veel kwalitatieve verwijzingen naar het bevorderen van de actieve mobiliteit. Wij zijn daar blij mee. Maar zonder kwantificering, zonder het beleid SMART te maken, dreigt het resultaat vrijblijvend te worden.

Wandel(loop)- en fietsroutes (koele en groen) worden herhaaldelijk in een adem genoemd. Dit gaat voorbij aan de achtergestelde positie van de fietsinfrastructuur, met name in en rond het kernwinkelgebied.

Het onderstaande plaatje laat zien dat met name een effectiever fietsbeleid nodig is; qua voetgangersaandeel in de Modal Split doet Maastricht het al goed.

Modal split van verplaatsingen binnen 22 stedelijke gebieden. Bron: CBS OViN (2010-2014); bewerking KiM



De mooie stad Maastricht moet waken voor **overtoerisme**. De toeristische economie heeft het centrum in zijn greep. Fietsroutes door het centrum worden bedreigd door de daarmee samenhangende voetgangersstromen, terrasuitbreidingen en horecalogistiek. Bewoners dreigen zich niet meer welkom te voelen in hun eigen stad. Van Venetië, Amsterdam en Zandvoort valt iets te leren.

Regelmatig wordt er geklaagd over fietsparkeren. Het gebruik van de fiets kan bevorderd en het geklaag over fietsparkeren verminderd worden door vaart te maken de ruimte voor het straatparkeren van auto's in te richten voor fietsparkeren. Dit wordt in het Ontwerp benoemd, maar zou gekwantificeerd moeten worden. Maastricht heeft immers naar verhouding heel veel autoparkeerplaatsen en er zijn parkeergarages die capaciteit over hebben.

Grotere fietsambities

Een paar algemene maatregelen die de Omgevingsvisie moeten helpen werkelijkheid te worden zijn verwoord in de Grotere Fietsambities die de Fietsersbond al enige tijd geleden heeft geformuleerd, zoals:

30 is het nieuwe 50 in de hele stad een maximum snelheid van 30 km. Voor de uitzondering - met bebording aangegeven - moet de reden gemotiveerd worden.

Fietsen naar school maatregelen om (basis)scholieren te voet of per fiets naar school te laten komen zijn primordiaal. Zo kan bewegingsarmoede, obesitas voorkomen worden en worden afgeleide ziekten vermeden.

8en88-netwerk bewegende mensen leven gezonder en hebben minder ziektekosten; het stedelijke fietsroutenetwerk moet geschikt zijn voor basisscholieren en gevorderde senioren.

Fietsstratenplan het spreekt vanzelf dat duurzame mobiliteit gebaat is bij meer fietsstraten en dat meer fietsstraten gebaat zijn bij een plan. Het is nodig vaart te maken, de visie is beschikbaar.

VRI-herprogrammering de actief mobiele inwoner van Maastricht staat te vaak en te lang wortel te schieten terwijl het autoverkeer voortraast.

Voortuitgang

Wij constateren met dank dat een aantal van deze ambities in het Ontwerp zijn opgenomen. Wel missen wij concretisering: 30 is het nieuw 50 wordt beschreven, maar zoals die beschrijving geformuleerd is, verplicht die weinig. Een concretere doelstelling is alle wegen zonder vrijliggend fietspad naar 30 km per uur.

Daar missen wij ook kwantificering.

Analyse van het Ontwerp Omgevingsvisie 2025

De hierna volgende 'uitdagingen' die geformuleerd zijn in het Ontwerp willen wij van commentaar voorzien.

p.20

"Maastricht moet, net als de rest van Nederland, doorpakken op de grote maatschappelijke transities zoals het verduurzamen van mobiliteit en transport, omgaan met klimaatverandering, de warmte- en energietransitie inclusief beschikbaarheid en betaalbaarheid van energie tijdens de transitie, herstel van natuur en biodiversiteit en de transitie naar een circulaire economie in het belang van het klimaat en het leefmilieu. Ook hier speelt dat de kosten van die transities niet door iedereen kunnen worden gedragen (denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van hoge energiekosten voor huurders in een verouderde woning), waardoor verschillen tussen groepen mensen zonder aanvullende maatregelen groter kunnen worden."

De klimaatcrisis is nu. Met name de landelijke overheid laat het afweten. Maar ook in Maastricht is er een grote kloof tussen de rijker wordende rijken en armen die per slot die rijkdom moeten opbrengen (en weinig vrijwillig doorsluizen). In actuele projecten zie je weinig vergroening waar mogelijkheden dus gemist worden. Doorpakken op klimaatverandering, warmte- en energietransitie gaat niet lukken als de terrassen 's winters verwarmd worden voor de rijke toeristen die naar parkeergarages in de binnenstad worden gelokt en fietsers geen goede stalling vinden.

p.28

"We verdichten de stad gebiedsgericht, rekening houdend met bestaand karakter en erfgoed, met helder onderscheid naar de gewenste woningdichtheden, mate van functiemenging en een prettige leefomgeving met een goede balans tussen groen en parkeren."

Maastricht heeft een opgave tav. Omgevingslawaaai. Dit thema wordt gemist in het Ontwerp. Dat is te meer jammer omdat op dit vlak synergie mogelijk is met verkeersveiligheid en emissies via de ambitie **30 is het nieuwe 50**

p.112 ev **5.8 Mobiliteit**

Ruimte voor gezonde, veilige en duurzame mobiliteit

"Maastricht is in 2040 een compacte stad, waar voorzieningen goed en op korte afstand bereikbaar zijn. We investeren in aantrekkelijk, veilig en comfortabel lopen en fietsen. Nu al reist 58% van de Maastrichtenaren te voet of per fiets naar werk of onderwijs. In 2040 is dit aandeel verder gegroeid omdat de meerderheid van onze inwoners werken en studeren in eigen stad, vaker te voet of te fiets gaan en vaker thuis of in nabijgelegen werk- en meetingsruimtes studeren en werken."

Wij hopen dat dit aandeel in 2040 gegroeid zal zijn, maar zien in de formulering geen aanknopingspunten voor deze groei. Ook missen wij een kwantitatieve groeidoelstelling.

p.113

"Een soortgelijke aanpak geldt voor fietsen. Een belangrijk thema daarbij is het verminderen van barrières, bijvoorbeeld door te werken aan de veiligheid en aantrekkelijkheid van het Kennedytracé voor zowel voetgangers en fietsers en het

realiseren van een nieuwe loop- en fietsbrug over de Maas en veiligere oversteken over de oude singelstructuur en bijvoorbeeld ook de assen Terblijerweg en Akersteenweg. Ook realiseren we een aantrekkelijke fietssingelring om het centrum en een fietsparkeerring met fietsstallingen (met toezicht) rond het kernwinkelgebied.

Deze investeringen dragen bij aan het fietscomfort en zorgen tegelijkertijd ervoor dat er meer ruimte is voor voetgangers in de binnenstad. In de regio zijn comfortabele doorfietsroutes die fietsen over langere afstanden in de regio aantrekkelijk maken.”

Wij zien niet hoe voetgangers meer ruimte zouden moeten vinden in de binnenstad, waar de voetganger al overal kan komen. Omdat in tegenstelling van de voetgangers de fietser in Maastricht bevordering behoeft (zie figuur Modal Split) maken wij ernstig bezwaar tegen het juist beperken van de fietsruimte waar die gedeeld wordt met de voetganger.

p.114

De bij behorende plaatjes geven een vertekend beeld. De suggestie wordt gewekt als zou hier een geschikte maaswijdte voor het fietsverkeer getoond worden. Dit is niet zo gelukkig in de huidige realiteit.



Figuur 35: Groene fietssingel, uit Visie Kennedybrugtracé door B+B landschapsarchitecten

"Knooppuntontwikkeling en goede verbindingen

In het afgelopen decennium is fors geïnvesteerd in goede autoverbindingen van en naar Maastricht. Met de combinatie van goede ruimtelijke ordening en aantrekkelijke alternatieven (OV en fiets) zetten we in op het beperken van de groei van het autoverkeer, ondanks een groeiend aantal inwoners. Om zo ook zonder nieuwe grote infrastructurele ingrepen te kunnen blijven profiteren van een goede autobereikbaarheid."

Hier missen wij realiteitszin. Als we de actieve mobiliteit willen bevorderen en autoluwe gebieden willen realiseren en niet gaan slopen in Maastricht, dan zal de autobereikbaarheid minder worden. Iets wat inherent is aan diverse geformuleerde ambities.

p.116

"Een voorwaarde van succesvol parkeren op afstand is dat het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers en forenzen in het centrum afneemt. Daarvoor worden verschillende instrumenten ingezet, zoals het hanteren van lage parkeernormen, de aanpak 'De straat van de toekomst' en ook de aanpak sfeergebieden waarbij wordt ingezet op toevoegen van groen en ontmoetingsruimte in plaats van parkeren op straat en binnenterreinen (zie thema

Ontmoeten). Dit betekent ook dat de Vrijthofparkeergarage voor bezoekers (deels) omgezet kan worden naar een parkeergelegenheid voor bewoners en specifieke doelgroepen als mindervaliden en of ambulante verzorgers (allen op vergunning of reservering)."

Centrum-west heeft grote behoefte aan (bewaakte) stallingsplaatsen voor fietsen. Ook daarvoor zal een deel van de Vrijthofgarage bestemd moeten worden. Dit laat onverlet dat ook vóór die tijd liefst in pandige maar anders op het maaiveld te realiseren bewaakte stalling voor fietsen gerealiseerd moet worden. Die behoefte culmineert wanneer het Vrijthof bezet is door evenementen.

p.136

"We zetten stappen om de EU-grenswaarden en de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2021 te halen. Deze waarden geven aan hoeveel fijnstof en stikstofdioxide maximaal in de lucht mogen zitten. We zijn verplicht om de EU-grenswaarden in 2030 te halen. De advieswaarden van de WHO zitten daar nog onder."

Stappen zetten is goed, maar wat is het tempo. Met andere woorden: wanneer worden de WHO waarden gehaald en waar in Maastricht.

p.198

“Bij het thema Klimaat, energie en grondstoffen is sprake van meerdere knelpunten:

De Warmtetransitie in Maastricht verloopt minder snel dan in vergelijkbare regio's en is daarom beoordeeld als knelpunt. Omdat Maastricht concreet beleid heeft om een deel van de woningen te verduurzamen tot 2030 is de toekomstige situatie beoordeeld als aandachtspunt.”

Concreet beleid is een goede zaak. Maar een knelpunt kan geen aandachtspunt worden op grond van beleid, wel op grond van vastgestelde verbetering/uitgevoerd beleid.

“Het aspect Broeikasgassen vormt een knelpunt, omdat de uitstoot van broeikasgassen niet hard genoeg daalt om de doelen uit de Klimaatwet te halen. Maastricht heeft te weinig concreet beleid om de uitstoot van broeikasgassen conform eigen ambities te reduceren. Daardoor is het onduidelijk of de gestelde klimaatdoelen gehaald worden en blijft de indicator een knelpunt.”

Het aandeel autoverkeer tov. fietsverkeer daalt ook niet hard genoeg. Dat is geen probleem van te weinig concreet beleid, maar een probleem van onvoldoende uitvoering van beleid. Het is onduidelijk of gestelde doelen gehaald worden, maar trage uitvoering brengt de doelen duidelijk verder uit beeld.

p.198

“Het aspect Hittestress vormt een aandachtspunt omdat bijna overal een hiterisico is. In de toekomst blijft sprake van een aandachtspunt met een verslechtering omdat de kans op hitte in stedelijk gebied verder zal toenemen en het onduidelijk is welk beleid wordt gecreëerd op basis van de onderzoeken die worden gedaan.”

Voorbeeld 3: onlangs is het wegdek vernieuwd op de Pieterstraat en Hondstraat. De snelheden die gereden kunnen worden zijn nu hoger. Plaatselijk is de rijbaan versmald. Een prachtige mogelijkheid voor een stukje groen. De ontwerpers hebben kennelijk de Omgevingsvisie nog niet tot zich genomen.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid wordt in de analyse van de actualisatie niet als knelpunt gezien. Landelijk is de helft van de verkeersdoden fietser (geweest, helaas). Maastricht kent relatief weinig ongelukken. Registratie is beperkt en verspreid. Veiligheidsgevoel is belangrijk voor de actieve mobiliteit. De fietsdeelname in Maastricht is laag en we kennen situaties (zoals het Kennedytraject) waar de voetganger en de fietser zich meer kwetsbaar dan veilig voelt en voor de eigen veiligheid moet stoppen en van zijn voorrang is beroofd.

Onderzoekers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gaan er in een toekomstverkenning (tot 2040) vanuit dat het aantal eenzijdige fietsongevallen (dus een ongeluk zonder een auto) alleen maar zal toenemen. De onderzoekers verwachten dat het aantal ernstig verkeersgewonden zal stijgen – afhankelijk van de ernst van de verwondingen – met 80 tot 100 procent. Lees meer hierover op de [swov.nl](https://www.swov.nl).

Kamminga van de Fietsersbond: 'Dit is een wat negatieve analyse op basis van beperkte data. Maar zeker is dat het aantal ongevallen nog wel zal stijgen doordat Nederland vergrijst en meer gaat fietsen. Interessanter is het om te kijken of het ons gaat lukken om het risico voor de oudere groep fietsers omlaag te krijgen. Zodat zij naast meer ook veiliger kunnen fietsen.

Stijgend aantal ongelukken vraagt ook om extra beleidsmaatregelen:

<https://www.fietsersbond.nl/veilig-fietsen/het-aantal-fietsongelukken-blijft-stijgen-wat-is-er-aan-de-hand/>

<https://www.fietsersbond.nl/veilig-fietsen/top-10-maatregelen-verkeersveiligheid/>

p.200

“Bij het thema Mobiliteit is sprake van enkele aandachtspunten:

Het aspect Verkeersveiligheid vormt geen aandachts- of knelpunt omdat het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners lager is dan het gemiddelde bij gemeenten van gelijke stedelijkheid (zeer sterk stedelijk), de provincie Limburg en Nederland.”

Het is naar verkeersslachtoffers en inwoners van Maastricht een cynische opstelling om je te beroepen op het slechter presteren van andere steden. En we weten dat de ongevallenregistratie verre van volledig is. Maastricht is deelnemer in het provinciale programma ‘Maak van de nul een punt’. Het is ‘knellend’ dat we nog ver verwijderd zijn van het doel van dat programma.

Om het langzaam verkeer te bevorderen moet ook de subjectieve veiligheid (veiligheidsgevoel) verbeterd worden (denk aan het Kennedytraject; de verbetering/herinrichting sleept al jaren). Het autoverkeer is intimiderend op veel meer plaatsen in Maastricht en vooral op hoogtijdagen. Op die dagen is de te goede bereikbaarheid van de (parkeerplaatsen/-garages in de) binnenstad juist het overduidelijke probleem.

p.200

“De Bereikbaarheid vormt een aandachtspunt waarbij sprake is van een wisselend beeld voor het openbaar vervoer, de auto, lopen en fietsen. Omdat de gemeente Maastricht actief inzet op het verbeteren van de bereikbaarheid voor auto’s, de (internationale) treinverbindingen en het fiets- en wandelnetwerk zal de bereikbaarheid verbeteren.”

Dit is een zeer vrijblijvend en daarmee overbodig stuk text. Ook gaat de formulering voorbij aan de ambitie om juist de actieve en minder belastende mobiliteit/bereikbaarheid te bevorderen ten opzichte van de bereikbaarheid voor autoverkeer.

p.200

“Duurzame en slimme mobiliteit vormt een aandachtspunt met name omdat het aantal elektrische auto’s per 1.000 inwoners lager is dan in de benchmark met steden van gelijke stedelijkheid (zeer sterk stedelijk), de provincie Limburg en Nederland. De autonome situatie zal verbeteren door beleid waarin emissieloos vervoer wordt gestimuleerd.”

Duurzame en slimme mobiliteit is meer dan het aantal particuliere elektrische auto’s. De ruimte in Maastricht is beperkt. Er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden.

Slim en duurzaam is autoluw, meer mensen op de fiets of te voet of in het OV. Een concreet aandachtspunt zou moeten zijn te stimuleren om brandstoftweewielers in te ruilen voor elektrische exemplaren. Dit is ook van belang voor de inclusiviteit en voor de luchtkwaliteit.

Uitleiding

De Omgevingsvisie spreekt over het bevorderen van de actieve mobiliteit. Dit moet betekenen dat fiets- en wandelroutes als structurerend element worden gekozen, in kaart worden gebracht. Wat kan daar beter? Herkenbaarheid, veiligheid, aantrekkelijkheid, verknopingen van fiets- en wandelroutes. De auto met zijn navigatiesysteem vindt - beter dan soms gewenst is - wel zijn weg. De focus moet verschuiven van autoroutes naar waar auto's niet welkom zijn of slechts te gast (denk aan 'knippen' van routes die auto's nemen, aan verkeersremmende maatregelen of denk aan veel meer fietsstraten).

Sinds 1978 doet Maastricht iets voor de fiets, mede onder voortdurende druk van de Fietsersbond. Maar een werkelijke omslag, waarin de Trapper net als de Stapper leidend is voor de stadsontwikkeling, is anno 2025 nog ver te zoeken. Een methodiek van **omgekeerd ontwerpen** is wenselijk. Bij nieuwe ontwikkelingen eerst denken aan structuren voor het langzaam verkeer, dwz. niet alleen voor de voetgangers, maar ook voor de fietsers. Zodat de fietsroutes aan voetgangersroutes worden gekoppeld en niet aan de autoroutes.

Iedere nieuwe fietser in Maastricht rijdt er tegenaan: het gebrek aan een **herkenbaar systeem van fietsroutes** in Maastricht. De routes moeten logischerwijs aansluiten op elkaar en op de daadwerkelijk belangrijke bestemmingen.

Maastricht heeft de ambitie het fietsgebruik te bevorderen. Dat gaat alleen lukken door de fietsruimten **veiliger** te maken om de toenemende veiligheidsrisico's van **vergrijzing, meer drukte en meer snelheidsverschillen** op te vangen. Maastricht heeft nog steeds weinig vrijliggende fietspaden en uitbreiding daarvan is gewenst. Waar wij spreken over fietsers moet ook gedacht worden aan andere rollende vervoermiddelen, aan met name aan kwetsbare ouderen op scootmobielen maar ook aan jonge ouders met kinderen in bakfietsen of kinderen die hun eerste fietskilometers afleggen.

Het betekent ook dat er structureel geld wordt begroot voor de actieve mobiliteit: doorlopende meerjarenprogramma's. Structureel geld betekent ook structurele

sturing/bewaking van processen en projecten door een portefeuille ambtenaar te benoemen (fietsambtenaar of ambtenaar actieve mobiliteit).

Vaart maken

Er is nog veel werk aan de winkel en er is veel verbeteringspotentieel. Daarom moet in de herziene Omgevingsvisie, maar mn. in de daar van afgeleide (actie)plannen, niet alleen ambitieuze doelstellingen geformuleerd (of herhaald) worden, maar moet STOP echt handen en voeten krijgen en moet de gemeenteraad de uitvoering van de plannen beter monitoren. Ook daarvoor is kwantificering nodig.

Fietsersbond afdeling Maastricht en Heuvelland,

Leo Maathuis,

voorzitter

