Gemeente Maastricht
T.a.v.de heer Ferry Wahls
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Fietsersbond afdeling Maastricht
p.a. J. Hollmanstraat 7
6217 KW Maastricht
www.fietsersbond.nl/maastricht

Maastricht, 11-9-09

Onderwerp: Inspraak op Ontwerp Fietsplan Maastricht

Geachte heer Wahls,

Na de fietsverkeersplannen van 1978 en 1996 en enkele fietsparkeernota' s is onlangs het ontwerp van een nieuw fietsplan gepresenteerd. Daarin is gelukkig zowel aandacht voor de rijdende fiets als voor de fietsparkeervoorzieningen, voor de organisatorische aspecten van de mobiliteit (zoals fietsverhuur) en voor de mens die de fiets gebruikt of zou kunnen gebruiken. Deze thema' s sluiten aan bij de inzet van de Fietsersbond, zowel landelijk als lokaal, om een actieve leefstijl met een daarin geï ntegreerd fietsgebruik te bevorderen. Ook het voornemen om het recreatieve aanbod te vergroten past daarbij.

Zowel de fietsgebruikcijfers als het straatbeeld maken duidelijk dat de fiets een onmisbare plaats heeft verworven in de Maastrichtse mobiliteit. De hoofddoelstelling van het Fietsplan[1] geeft aan dat de fiets bij nog meer inwoners een plek in hoofd, hart en/of berging moet krijgen. Het fietsgebruik moet in 2010 10% hoger zijn dan in 2006.[2] Deze doelstellingen zijn bescheiden: In 2006 was het fietsaandeel 30%. Bij een stijging tot 33% ligt het fietsgebruik nog steeds onder het gemiddelde van de grote steden in Nederland (34%).

Wat betreft het streefbeeld voor de rijdende fiets is het belangrijk om te constateren dat de ambitie om een duidelijk herkenbaar netwerk van doorlopende hoofdroutes van consistente kwaliteit te realiseren in Maastricht ontbreekt: de gemeente zal niet alle kwaliteitsrichtlijnen van bijlage 4 toepassen op de hoofdroutes door de binnenstad van bijlage 3, noch op singelring om de binnenstad. Ook laat het kaartje van het fietsnetwerk slechts een beperkte ontvlechting zien: belangrijke fietsroutes vallen nog vaak samen met autoroutes.[3] En de eisen aan de hoofdroutes zijn nogal vrijblijvend, wat naar onze verwachting zal betekenen dat de scheiding tussen autoverkeer en fietsers op een aantal hoofdroutes beperkt zal blijven. Wel geeft het streefbeeld verbeteringsmogelijkheden aan voor de routes, ook voor die in en om de binnenstad. Maar omdat het fietsklimaat niet alleen afhangt van de kwaliteit van de openbare ruimte maar ook van het verkeer dat daarin plaatsvindt, dient het beperken van de negatieve invloed van met name gemotoriseerd verkeer een grote aanvullende rol te spelen bij het voeren van een fietsvriendelijk beleid.

De inhoud en komst van de fietsprojecten juichen wij als Fietsersbond in zijn algemeenheid beslist toe, want de uitvoering daarvan zal zeker flink bijdragen aan de verbetering van het fietsklimaat van Maastricht. Een zeer positief punt is bijvoorbeeld de verbetering van de verkeersveiligheid op het J. F. Kennedytracé die op korte termijn zou gaan plaatsvinden. De gelijkvloerse oversteken op deze 70 km/uur-weg worden door de fietsers immers vaak als grootste knelpunt van Maastricht genoemd. We hopen dat deze en andere projecten vanaf nu voortvarend worden gerealiseerd. Dat is niet vanzelfsprekend, zo leert ons het uitstellen of afstellen van ongeveer een kwart van de projecten uit het Fietsplan van 1996.

Zoals van een fietsbeleidsplan mag worden verwacht zijn de projecten vooral gericht op de belangrijkste fietsroutes en –voorzieningen. Echter, om zich van woning naar bestemming en vice versa te verplaatsen maken fietsers gebruik van een veelheid aan straten, kruispunten, pleinen, wegen, paden en paadjes. Omdat zij daarbij kwetsbaar zijn is het van groot belang dat fietsers kunnen vertrouwen op een verkeersveilige infrastructuur. Ook dit is een belangrijk punt waarop nog te wensen over blijft.

De Fietsersbond vraagt aanscherping van het Fietsplan en/of van het gemeentelijk beleid op de volgende punten:

---

[1] Het realiseren van een zodanig kwaliteit van voorzieningen dat iedere inwoner of bezoeker van de stad en regio op de korte verplaatsingen (tot 7,5 km) het gebruik van de fiets overweegt.
[2] Wij stellen voor de periode 2006 – 2010 te wijzigingen in 2010 - 2012 (als de korte-termijnprojecten zijn afgerond)
[3] Daarnaast ontbreken enkele schakels. We stellen voor om in ieder geval de verbinding tussen de wijk Jekerdal en Maastricht-west over de fietsbrug en de Meerssenerweg achter het station toe te voegen.

1. Meer veiligheid voor fietsers en hogere kwaliteit van de routes

De Fietsersbond pleit ervoor dat in het Fietsplan wordt vastgelegd dat de komende jaren een programma met maatregelen gericht op het Duurzaam Veilig (her)inrichten van de bestaande infrastructuur wordt opgesteld en uitgevoerd, met speciale aandacht voor de wegvakken en kruispunten die van belang zijn voor fietsers.[4] Bovendien pleiten wij om verder te gaan met het autoluw maken van de binnenstad, in het bijzonder door bezoekers sterker te sturen naar omliggende parkeerplaatsen en ze niet te laten penetreren in de binnenstad dan bij uitzondering. Ook elders in de stad moet slimmer (fietsvriendelijker) worden omgegaan met de parkeerlocaties: op belangrijke fietsroutes moet het parkeren op straat worden verminderd.[5]

Maastricht is objectief gezien veilig: er gebeuren weinig ernstige ongevallen per gefietste kilometer. Toch is er verbetering van de verkeersveiligheid nodig, dat bewijst het opvallend grote aandeel fietsers in Maastricht (43%) dat ontevreden is over de verkeersveiligheid.[6] Gemiddeld in de grote steden is dat percentage 28% dus er is een substantieel verschil. Het is zeer ongewenst dat inwoners zich onveilig voelen als ze zich door hun stad verplaatsen. Bovendien wijst het erop dat er in Maastricht verkeerssituaties voorkomen die voor kwetsbare fietsers als kinderen, ouderen en onervaren fietsers een belemmering zijn.[7] Dat is niet alleen een probleem omdat de fiets voor de bereikbaarheid van de voorzieningen in Maastricht steeds belangrijker (wellicht onmisbaar) wordt. Het is ook een gezondheidsprobleem omdat genoemde groepen vaak te weinig in beweging komen.

Vermoedelijk is druk verkeer een belangrijke oorzaak van onveiligheidsgevoelens. Zo omschrijven mensen de onveiligheid immers vaak. Ook is er in Maastricht heel vaak weinig ruimte om te fietsen.[8] Druk verkeer komt nog steeds voor op fietsroutes door de binnenstad en incidenteel ook elders.[9] De binnenstad is weliswaar 30-km/uur-gebied, maar heeft door hoge verkeersdichtheid op een deel van de belangrijkste fietsroutes weinig verblijfskarakter. Fietsers worden er met veel incidenten geconfronteerd. Topdruktedagen hebben teveel negatieve invloed op het fietsklimaat. En ook veroorzaken de scooters en brommers, waarvan er in Maastricht twee maal zoveel rondrijden dan in de gemiddelde Nederlandse grote stad, onveiligheidsgevoel (en niet alleen dat).

De aanpak van hinder door druk verkeer of gebrek aan ruimte is zeker niet alleen van belang gelet op de veiligheid, maar ook nodig om de slechte doorstroming te verbeteren, de hoge geluidhinder af te laten nemen en de luchtkwaliteit op fietsroutes te verbeteren.[10]

2. Betere plek voor de fiets bij integraal beleid en in de praktijk

Allerlei beleidsontwikkelingen en projecten van de gemeente Maastricht geven in meer of minder mate kansen en bedreigingen voor de fiets. Omdat bijna 1/3 van de verplaatsingen in Maastricht per fiets wordt afgelegd en van de inwoners die het centrum bezoeken 48% per tweewieler gaat, verdient de fiets een serieuze plaats in allerlei beleidsnota' s en projecten. Wij denken daarbij aan zaken als het programma van eisen, de randvoorwaarden, toezicht op de uitvoering en de opleveringscontrole. Gelet op onze ervaringen in de afgelopen periode is ook meer aandacht van en draagvlak in de raad gewenst en meer ambtelijke en bestuurlijke procesbegeleiding nodig. In de bijlage wordt aan de hand van Maastrichtse verkeersprojecten aangetoond dat de positie van de fiets bij die projecten beter zou zijn geweest als de Coalitiedoelstelling om ruim baan te geven aan fietsers en ander langzaam verkeer daarbij zou zijn uitgevoerd: meer fietsplezier door meer comfort of minder hinder en betere doorstroming, minder kans op eenzijdige ongevallen en meer ruimte voor onzekere fietsers. Overigens gaat het ook vaak om ontwerp- en beheerstechnische aspecten die niet of nauwelijks conflicteren met andere belangen. De Maastrichtse aanpak daarvan staat voor een deel in een min of meer geheim intern handboek verkeersvoorzieningen. Om de ontwerpen fietsvriendelijker te maken pleiten wij ervoor om de ' standaardverkeersoplossingen'

---

[4] Denk aan straten als Stationsstraat, Parallelweg, Sint Maartenslaan, Ruttensingel, Sint Gerardusweg, Ambyerstraat-noord, Burgemeester Cortenstraat, Dorpsstraat, Schepelruwe-Koffiemolenweg en 50 km/uur-wegen door Nazareth en aan kruispunten als Via Regia-Dousbergweg en Via Regia-Koffiemolenweg, P. Debijelaan bij stalling AZM, Molensingel-Steynboeckel,·Rijksweg-Bronckweg,·Annalaan-Volksplein,·oversteekplaatsen Dokter Bakstraat bij WC Brusselsepoort, kruispunten in de Fregatweg en Willem- Alexander weg. De schoolroutes dienen daar voor zover nodig nog aan te worden toegevoegd.

[5] Het parkeren van auto's kan beter plaatsvinden op terreinen of in gebouwde voorzieningen.

[6] Cijfers over 2006 in rapportage Fietsbalans-2 (Utrecht, 2008)

[7] Dat is ook een van de conclusies uit onze nota Fietsende kinderen uit 2008.

[8] Rapportage Fietsbalans-2 (2006): in Maastricht is de infrahinder zeer hoog en de verkeershinder matig.

[9] Denk bijvoorbeeld aan de Glacisweg en de Artsenijstraat (bij winkelcentrum Brusselsepoort).

[10] Rapportage Fietsbalans-2 (2006): in Maastricht is de gemiddelde snelheid laag en de geluidhinder hoog.

na goed overleg met de Fietsersbond in een openbaar document vast te stellen.[11] Omdat ontwerpen vaak ook maatwerk inhouden verzoeken wij tevens om invoering van een structureel overleg met de gemeente over concrete ontwerpen. Het initiatief moet daarbij voortaan van de gemeente uitgaan en niet van de Fietsersbond.

3. Brede blik op de spoorkruisingen

Wij stellen voor om eerst in samenwerking met Prorail en NS-stations toekomstscenario's te ontwikkelen voor het spoor met omgeving tussen de Viaductweg en de J.F. Kennedybrug en vervolgens de optimale keuzes voor de kruisingen en de stallingen te bepalen.

Het stationsemplacement heeft door de beperkte oversteekbaarheid en de nauwe vieze tunneltjes een duidelijke negatieve invloed op de doorkruisbaarheid van Maastricht. Echter, naar ons gevoel wordt er nu te snel een viaduct over het emplacement als oplossing voor deze barrière naar voren geschoven. Onlangs zijn bij de stations van Hilversum en Apeldoorn fraaie brede onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers gerealiseerd. Die zijn prettiger dan een viaduct.[12]

4. Belang Maaskruisingen

Wij vragen om realisatie van een of meerdere goede nieuwe fietsverbinding(en) over de Maas vóórdat het fietspad over de Noorderbrug aan het fietsverkeer wordt onttrokken.

Een blik op de kaart van Maastricht maakt duidelijk dat een goede fietsverbinding tussen de noordelijke delen van Maastricht aan weerszijden van de Maas nodig is. Door projecten als Geusselt, Belvédère en woningbouw in Amby verschuift het zwaartepunt van de stad in noordelijke richting zonder dat er een rechtstreekse en aantrekkelijke fietsverbinding is. Mochten er concrete stappen worden gezet om het fietspad over de Noorderbrug aan het fietsverkeer te onttrekken vóórdat goede alternatieven in gebruik zijn genomen dan zou de Fietsersbond worden genoodzaakt zich daar tegen te verzetten.

5. Wegdekkwaliteit

Wij vragen om meer te investeren in het onderhoud en om herbestrating van tenminste de allerergste hobbelroutes.

De slechte onderhoudstoestand van de voorzieningen in Maastricht is gelijk met het ontwerp-fietsplan in de Raadscommissie aan de orde geweest en sindsdien algemeen bekend. Voor fietsers is de kwaliteit van de bestrating meer dan voor andere verkeersdeelnemers bepalend voor het comfort, maar Maastricht scoort daarop slecht.[13] Ook hebben wij regelmatig aandacht gevraagd voor hinderlijke of onveilige situaties vanwege begroeiing op en boven fietspaden, te grote struiken en te hoge heggen. In *Dagblad de Limburger* van 20 mei lezen wij echter over een noodplan dat tot minder kantensteken zou leiden en tot een prioriteit voor hoofdwegen, busroutes en voetgangersgebied. Als het waar is dat de fietsroutes in dit noodplan ontbreken, dan vinden wij dat gezien bovengenoemde betekenis van het fietsverkeer en de slechte score van de Maastrichtse fietsroutes op comfort onterecht.[14] Los van het onderhoud ontbreken in de Fietsnota concrete projecten ter verbetering van het bestratingstype. Het OLV-plein is voor een hoofdroute opvallend oncomfortabel bestraat en de grote keien op de Looiersgracht zijn een regelrechte belemmering voor het doorkruisen van het Jekerkwartier. Zorgvuldige herbestrating met kleinplaveisel van beide wegvakken verdient zeker aan de projectenlijst van de Fietsnota te worden toegevoegd.

6. Monitoring

Wij stellen voor om niet alleen het fietsgebruik te monitoren, maar ook de verkeersveiligheid (liefst als risico per fietskilometer) en de fietserstevredenheid. Tenslotte verzoeken wij om bij de verkeerstellingen voortaan onderscheid te maken tussen brommers, snorfietsen en fietsen.

Ons eerste voorstel leidt tot een veel completer beeld van de resultaten van het beleid van de stad. Het

---

[11] Een voorbeeld is het Kwaliteitshandboek inrichting & beheer openbare ruimte van de gemeente Wageningen (2007).
[12] Het hoogteverschil is veel kleiner en de vormgeving en bundeling met uitsluitend voetgangers verhoogt de aantrekkelijkheid aanzienlijk.
[13] Zie Fietsbalans-2 (2006).
[14] Al jarenlang notoir slecht onderhouden zijn bijvoorbeeld Hoog Frankrijk en de ventwegen van de Meerssenerweg ten noorden van de Viaductweg.

tweede verzoek is van belang omdat brommers en scooters in tegenstelling tot fietsen bijdragen aan verkeersonveiligheid, uitstoot van ultrafijn stof en lawaai in de stad. Het sterk toenemend gebruik van scooters is, in tegenstelling tot de toename van fietsgebruik, een maatschappelijk ongewenste ontwikkeling.

Met vriendelijke groet,

Laurent Theunissen
Secretaris Fietsersbond afdeling Maastricht
043-3472726

Bijlage:
Duurzame mobiliteit: een powerpointpresentatie over de aanpak van verkeerssituaties in Maastricht.