

Maastricht, 16-10-2025



Onderwerp: bezwaar verkeersmaatregel Pilot Autoluw Wyck

Zaaknummer: Ruimte / Mobiliteit / 2025-1660194

L.S.,

Middels dit schrijven maakt de Fietsersbond afdeling Maastricht & Heuvelland bezwaar tegen de bovengenoemde verkeersmaatregel.

Wij zijn blij dat de pilot binnenkort van start gaat.

De Fietsersbond ondersteunt de door de gemeente aangevoerde argumenten omdat de uitvoering van de STOP-prioriteit belangrijk is voor het weer leefbaar maken van Wyck. Daarvoor is het nodig het autogebruik te verminderen en te verschuiven naar andere meer prioritaire vervoersmodaliteiten. De fiets is binnen een straal van 7,5 km een alternatief voor autogebruik; de benenwagen is in veel beperktere mate een alternatief voor de auto

Citaat uit het verkeersbesluit:

“Met de invoering van deze maatregelen wordt de verkeersveiligheid vergroot en ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Hierdoor wordt het oostelijke centrum niet alleen leefbaarder en duurzamer, maar ook aantrekkelijker om te wonen, te werken en te verblijven.”

Tot het fietsbeleid, verwoord in het Actieplan Fietsen in Maastricht 2020-2025 staat een doel geformuleerd voor de toename van het fietsverkeer. De meest recente cijfers over de modal split laten zien dat er in vijf jaar tijd nog niet 1% toename gerealiseerd is. Dit maakt het nodig om het fietsen met voorrang te behandelen iets waar het verkeersbesluit niet bepaald aan bijdraagt. En 2025 is bijna voorbij:

“2.1 Doelen

1. Meer en vaker fietsen

Het fietsgebruik zit in de lift. Zowel landelijk als in Maastricht wordt steeds meer gefietst. De gemeente Maastricht wil dat het fietsgebruik in Maastricht en regio verder groeit. Dat betekent meer fietsers op straat en meer fietsen in stallingen. Tot doel wordt jaarlijks een groei van 1 procent gesteld, oftewel een groei van ruim 10 procent te realiseren tussen 2020 en 2030. Dat betekent bijvoorbeeld dat in de komende 10 jaar het gemiddeld aantal fietsers dat de Maas oversteekt met 3.000 stijgt tot ruim 32.000 fietsers per dag.”

Maatregel 11

Wij – als vertegenwoordiger van het fietsen en vaak ook van andere langzame duurzame mobiliteitsvormen – zijn van mening dat er weinig onderbouwing is voor het *aanwijzen van het Cörversplein en de Stenenwal als voetgangerszone waar aanwonenden zijn toegestaan* (maatregel 11. Naar wij aannemen is hier bedoeld: het gebruik van particuliere auto's door aanwonenden), *het laden en lossen in het tijdsvenster maandag tot en met zaterdag tussen 7:00 en 12:00 uur is toegestaan, fietsers zijn toegestaan en snorfietsen zijn verboden.*

De Fietzersbond die een erkende overleg partner van de gemeente is heeft diverse suggesties gedaan of ingestemd in maatregelen om eventuele druk door grote aantallen fietsers hier te verminderen. Met deze suggesties is niets gedaan, waarmee participatie tot een farce wordt. Bovendien speelt hier het behoud van de status van een vastgestelde en bewegwijzerde stedelijke fietsroute die bij de Sint Servaasbrug uitkomt bij een centraal punt van fietsroutes. Er is geen gelijkwaardig alternatief voor deze route te vinden.

Maastricht heeft een ruim centrum waar de fietser geweerd wordt (terwijl een vergelijkbare stad als 's Hertogenbosch fietsers wel toestaat in het centrum).

De klachten van de Stenenwal, die aanleiding lijken te zijn voor het uitbreiden van het voetgangersgebied, lijken met de gewijzigde fietsrouting verdwenen. Over het Cörversplein zijn ons geen klachten bekend. Er zijn de laatste jaren ontwikkelingen geweest die het fietsen verder beperken, zoals de groei van terrassen in de Cortenstraat, in een situatie waarin het aandeel van de fietser in Maastricht al onder het landelijk gemiddelde verkeert.

De laatste cijfers over de modal split laten zien dat het voetgangersdeel stijgt ten koste van het fietsgebruik, wat uiteindelijk een bedreiging vormt voor het autoluwbeleid.

Modal split van verplaatsingen binnen de gemeente Maastricht tussen 2010 en 2023
(gemiddelden per 5 jaar, excl. 2020, 2021 en 2022)

Periode	1 fiets	2 lopen	3 ov	4 auto	5 overig
2010 - 2014	25,8%	28,9%	4,1%	36,3%	5,0%
2011 - 2015	26,1%	29,6%	4,0%	35,6%	4,8%
2012 - 2016	27,4%	31,0%	3,4%	33,3%	4,9%
2013 - 2017	29,1%	31,2%	3,6%	31,6%	4,5%
2014 - 2018	30,9%	31,8%	3,5%	29,7%	4,1%
2015 - 2019	32,1%	29,4%	3,6%	30,3%	4,6%
2016 – 2020*	32,8%	29,0%	3,8%	30,2%	4,2%
2017 – 2021*	34,2%	27,7%	3,7%	30,7%	3,7%
2018 – 2023*	32,7%	30,5%	3,5%	29,8%	3,4%

* Hier is uitgegaan van een gemiddelde over 3 jaar i.v.m. de coronajaren 2020 t/m 2022

Bron: OViN (t/m 2017) & ODiN (2018 t/m 2023), CBS

Maatregel 12

De Fietserbond verbaast zich over maatregel 12:

“- oversteekplaatsen op de zijstraten van de Wycker Brugstraat aan te wijzen als voetgangersoversteekplaatsen door het aanbrengen van zebramarkering.”

Op de Wyckerbrugstraat geldt de normale verkeersregel: rechtdoorgaand verkeer heeft voorrang op afslaand verkeer. De straat ligt in een 30 km/u gebied, waar de gemeente eigenlijk geen zebra's wil toegepast zien. De bovengeschetste maatregel 12 dubbelt deze twee regels en is daarmee dubbel overbodig. Met name als we dit zien in het licht van de maatregel dat de gemeente onlangs de zebrapaden op de kruising Wilhelminasingel-Maartenslaan heeft opgeheven. Op dit kruispunt is oversteken juist riskant gezien het snelverkeer en de drukte. Daarover zijn klachten ingediend bij de gemeente; zonder resultaat.

Wij vragen u de maatregel 11 en 12 te heroverwegen met voorstellen te komen iom. de doelen van het Actieplan Fietsen in Maastricht, en eventueel daarover in overleg te treden met de Fietsersbond.

Namens de Fietsersbond,
Leo Maathuis
afdelingsvoorzitter
maastricht@fietsersbond.nl
Jekerweg 59
6212GA Maastricht

