

Maastricht, 19-10-2025



Onderwerp: controle beleidsuitvoering 2020-2025

Geacht raadslid,

De Programmabegroting 2026 kijkt natuurlijk vooruit. Maar lopende plannen moeten toch uitgevoerd worden voordat nieuwe plannen worden ontwikkeld? De Fietsersbond kijkt wat betreft de begroting met nadruk naar Verkeer en Vervoer. Maar een groter aandeel van het fietsen in de Modal Split is ook belangrijk voor leefbaarheid, klimaat, luchtkwaliteit, gezondheid (door beweging), veiligheid en ruimtegebruik.

Onlangs heeft uw Raad dankzij vragen de beschikking gekregen over uitsplitsing naar vervoerswijzen in Maastricht (Modal Split).

In de begroting worden lopen en fietsen samen genomen. Dit verduistert het zicht op problemen in de uitvoeringsplannen. Wij hebben geen remedie in de Programmabegroting gevonden en leggen dit voor aan u als raadslid.

1 Het Actieplan Fietsen in Maastricht 2020-2025 loopt af. Het Doel 2.1.1 “Meer en vaker fietsen” is niet gehaald. Ook het doel 2.1.6 “Veilig Fietsen” vraagt concrete actie en concreet budget. Meer dan een derde van de projecten is niet gerealiseerd.

2 De plannen Fietszone/Pilot Autoluw Wyck gaan in uitvoering het doel “Meer en vaker fietsen” nog verder uit zicht brengen.

ad 1.1:

In de **begroting** wordt dit op p.21 getoond:

Wat willen we bereiken?

In Maastricht willen we slimmer en groener reizen. Doel is te komen tot een goed bereikbare, klimaatneutrale stad waar het prettig is om in te wonen, te werken en te recreëren. Een stad met goede en veilige netwerkstructuren waarbij de verharde openbare ruimte veilig en schoon is.

Effectindicatoren		Realisatie					Begroting
Mobiliteit		2016-2020	2017-2021	2018-2022	2019-2023	2020-2024	2022-2026
Aandeel van het gebruik van actieve vervoerswijzen en OV gemiddeld per jaar (%) ¹	In Maastricht	66 ³	69 ³	68 ³	69 ³	nog niet bekend	70
	Van en naar Maastricht	23 ³	23 ³	23 ³	23 ³	nog niet bekend	25
Kwaliteit openbare ruimte ²		2021	2022	2023	2024	2025	2026

Dit moet gebaseerd zijn op de hier onder getoonde uitgebreide uitsplitsing die uw Raad heeft gekregen:

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

Wij kunnen de cijfers van de realisaties in de begroting niet rijmen met de OVIN gegevens. Wij vragen ons af hoe het doel van de **begroting 2022-2026** (Actieve Vervoerwijzen 70%) gehaald moet gaan worden.

- voor genoemde 70% zou het aandeel Auto moeten dalen naar ongeveer 23%

- de cijfers over laatste perioden laten zien dat het voetgangersdeel stijgt; tegelijkertijd daalt het fietsgebruik. Dit vormt een bedreiging voor het autoluwbeleid. Immers de fiets heeft binnen een straal van 7,5 km (dat is de gehele stad Maastricht) de potentie een vervanger te zijn voor de auto. De benenwagen is amper een alternatief omdat in veel wijken niet alle bestemmingen beschikbaar zijn (zwembad, bibliotheek, werkgelegenheid, scholen, stations, sportterreinen en winkels).

Doelen Actieplan Fietsen

“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.”

- De OviN-cijfers geven geen zicht op een stijging van 5% over de looptijd van het Actieplan Fietsen.

“6. Veilig fietsen

Helaas is er een landelijke trend dat jaarlijks steeds meer (letsel)ongevallen gebeuren waarbij fietsers betrokken zijn. Dit hangt samen met het feit dat meer en vaker met e-fietsen gefietst wordt, bijvoorbeeld door ouderen die doorgaans kwetsbaarder zijn. Daarnaast is onveilig gedrag, zoals het gebruik van de smartphone op de fiets, een oorzaak van meer ongevallen. De gemeente ambieert het aantal (letsel)ongevallen met fietsers te laten dalen naar uiteindelijk nul verkeersslachtoffers, in lijn met de ambitie van het Regionale Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). In eerste instantie door het aantal ongevallen niet verder te laten stijgen ondanks meer fietsgebruik. Om uiteindelijk voor 2030 ook in absolute zin op weg te zijn naar nul verkeersslachtoffers.”

Hierover ontbreken cijfers over de voortgang.

Projecten Actieplan Fietsen:

ad 1.2:

“Deze planning is een voornemen en kan in werkelijkheid afwijken. Bij vaststelling van de jaarlijkse begroting worden projecten definitief ingepland.”

Deze opmerking staat onder de projectenlijst van het Actieplan Fietsen 2020-2025. Op dit moment is meer dan een derde van de projecten **niet** gerealiseerd. Komt dit ter sprake tijdens de huidige begrotingsbehandeling? Zo nee, wanneer dan?

ad 2:

Fietszone/Pilot Autoluw Wyck

In het Inspiratiedocument Fietszone Maastricht werd het reeds aangekondigd. In de Pilot Autoluw Wyck is het aangegeven als verkeersmaatregel:

“aanwijzen van het Cörversplein en de Stenenwal als voetgangerszone waar aanwonenden zijn toegestaan” “fietsers zijn toegestaan en snorfietsen zijn verboden.”

De Fietsersbond die een erkende overleg partner van de gemeente is heeft diverse suggesties gedaan voor 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 en een landelijke fietsroute die bij de Sint Servaasbrug uitkomt, een centraal punt van fietsroutes. Er is geen gelijkwaardig alternatief voor deze route te vinden. Dat geldt voor meer straten in het centrum. Het afwaarderen van de positie van de fietser brengt het fietsnetwerk en de doelen van het beleid in gevaar en zou niet zonder discussie in de raad moeten gebeuren.

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 moeilijk en onveiliger maken, 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 en niet volgens de bedoelingen stijgt.

Er zijn geen goede redenen voor deze voetgangerszones.

De Fietserbond verbaast zich ook over de volgende maatregel:

“- 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 dubbelt deze twee regels en is daarmee dubbel overbodig.

Het verbaast 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 actie te ondernemen om de doelen van het Actieplan Fietsen in Maastricht 2020-2025 en de projecten geheel te realiseren en daarvoor de benodigde budgetten te voteren, en eventueel daarover in overleg te treden met de Fietserbond.

Namens de Fietserbond,
Leo Maathuis
afdelingsvoorzitter
maastricht@fietserbond.nl
Jekerweg 59
6212GA Maastricht

