

Maastricht, 15-10-2019

Onderwerp: zienswijze op de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040

Geachte raadsleden,

De Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 bouwt in hoge mate verder in de lijn die Maastricht al langer volgt. Dat er geen grote koerswijziging volgt is een kracht, maar kan ook een zwakte zijn. Er zijn allerlei mitsen en maren ingebouwd, met het risico dat de praktijk zijn bekende gangetje blijft gaan: voor iedere kleine verbetering moet worden gevochten en voor stappen achteruit moet worden gewaakt.

In deze Omgevingsvisie is veel positieve aandacht voor de fiets. Een fundamentele beleidswijziging zou de invoering van het STOP-principe kunnen zijn. Ongetwijfeld zullen talloze fietsmaatregelen worden doorgevoerd. Maar de Ontwerp Omgevingsvisie maakt de STOP-ambitie boterzacht door een formulering als deze: "...mits hier voldoende lokaal draagvlak voor is bij bewoners, ondernemers en organisaties."

Overtuigende doelstellingen zijn een van de aandachtspunten voor het fietsbeleid. Andere zijn de gemeentelijke organisatie en de budgettering. De laatsten gaan niet over de inhoud van de omgevingsvisie, maar hebben grote invloed op de uitvoering ervan.

Behalve meer zekerheid voor prioriteit voor de fiets in de praktijk hopen wij dat Maastricht de mooie woorden al op korte termijn in daden zichtbaar maakt, zodat de mobiliteitstransitie vaart krijgt nu de tijd er rijp voor is. Qua voorzieningen valt er in Maastricht veel te doen en daarbij zijn urgente opgaven zoals stallen en fietsparkeren. De Fietsersbond wil daarbij graag samenwerken met de gemeente.

De Fietsersbond heeft landelijk ook een visie voor de fiets in 2040 vastgesteld. De Fietsersbond denkt onder meer dat de betekenis en het gebruik van de fiets in Nederland nog veel kan en zal toenemen en dat er ruimte moet worden gemaakt voor een scala aan fietsachtige voertuigen, de fietsfamilie genoemd. De Fietsvisie 2040 kan op het landelijk bureau van de Fietsersbond worden opgevraagd.

Hieronder volgt een uitgewerkte reactie op teksten in de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 deel 1 en 2.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Leo Maathuis

M.b.t. Omgevingsvisie deel 1

De fiets, de Maastrichtse fietser en de drie hoofdthema's van de Omgevingsvisie

De Fietsersbond onderschrijft de inzet op de regionale netwerkfunctie, een gezondere leefomgeving en het vergroten van ontmoetingsmogelijkheden. Ten aanzien van het laatste *verdient de inwoner van de stad wel het primaat terug te krijgen ten opzichte van de bezoeker*. Voor de inwoner is de stad Maastricht (niet alleen de wijk of de buurt) leefruimte waar dagelijks gebruik wordt gemaakt van allerlei voorzieningen en ontmoetingsplekken. Het valt op dat de bestaande praktijk/beleid wordt voortgezet om ontmoetingsplekken voor bewoners in de buurten te ontwikkelen en in het centrum plaats te maken voor bezoekers. Dat is discutabel: *om segregatie tussen wijken te voorkomen verdienen stedelijke voorzieningen en ontmoetingsplekken meer gewicht dan voorheen*. De fiets kan daarbij een nog belangrijker verbinder vormen. Dat laatste geldt ook voor de wisselwerking met de regio: tot 15 kilometer op de fiets of e-bike, als het nog verder moet met *de fiets als voor- of natransport van trein en tram* of met de speed-pedelec.

De positie van de fiets in het raamwerk van hoofdwegen

De ambities voor het raamwerk hoofdwegen (figuur 7) hebben meerdere gevolgen voor de fiets, zoals bij de zwakke fietspaden langs de Brusselseweg en de veeleisende nieuwe aansluiting van Randwyck. Daarom moeten fietsmaatregelen deel uitmaken van de scope als hier projecten worden opgestart.

Een grote impact voor de fiets heeft de ontwikkeling van de Noordoostelijke Maasoever, dat ook als een fietsbarrière kan worden beschouwd. De auto-infrastructuur is recent aangelegd, maar de fietsvoorzieningen zijn versnipperd en soms ondermaats. Een grote gebiedsgerichte aanpak voor dit gebied heeft een groot risico dat een oplossing voor fietsers lang op zich laat wachten. *Start daarom alvast met aanleg en verbetering van de fietsvoorzieningen van de noordelijke entree van Maastricht*. Geef fietsers echt ruimte op de Borgharenweg en verbindt die op praktische wijze met niet alleen de Franciscus Romanusweg, maar ook met de F. de Veyestraat, het fietspad langs de Maas over de Griend (in twee richtingen), winkelcentrum Noorderbrug en vanaf daar verder naar de Parallelweg en het hoofdstation.

Stations als poorten naar het spoorstelsel

Het spoor verdient een groot aandeel in het regionaal vervoer. De fiets vergroot als voor- en natransportmiddel het bereik van het spoorstelsel. Aan de oostkant van het hoofdstation ligt een kans om een gebouwde stalling te combineren met een nieuwe verbinding over of onder het spoor. *Benoem daarom het realiseren van een grote en kwalitatief hoogwaardige stalling voor fietsen aan de oostkant van het hoofdstation en voldoende stallingen voor station Randwyck (urgent wegens capaciteitsgebrek)*.

Ook blijft de benutting van het verborgen station Noord voor andere modi dan de auto en de bus erg vaag. Daar is *het completeren van de fiets- en loopnetwerken inclusief bewegwijzering* ervan een noodzakelijke eerste stap.

Ontbrekende spijlen in het raamwerk van fietsroutes

In het raamwerk van fietsroutes (figuur 8) ontbreken nogal wat belangrijke routes (bestaande kwaliteiten), zoals de Mergelweg, de verbinding station-Spoorweglaan-Bloemenweg-Randwyck, de verbinding Maasvallei-Balijeweg-Severenstraat-Ambly-Heuvelland, de Molenweg Noord, de Bemelerweg, de Keerderstraat, en de Molensingel als verlengde van de Groene Loper en zuidelijke toegang van Randwyck. Figuur 12 in deel 2 geeft een beter beeld.

Allerlei routes zijn voor verbeteringen vatbaar. Het gehele netwerk zal daarom geïnventariseerd moeten worden op kwaliteit en verbeterpunten. Wij hopen dat bij het investeren de praktisch meest bruikbare spijlen voorop worden gezet

De vergeten barrière

Vanuit het perspectief van de doorkruisbaarheid van de binnenstad en de bereikbaarheid van winkels en andere bestemmingen is het voetgangersgebied in Maastricht te groot. Dat is dus ook een van de verklaringen voor het lage fietsgebruik in Maastricht.

Het voetgangersgebied wordt vaak gezien als een succesverhaal. Het wordt gezien als de fysieke grondslag van Maastricht als succesvolle koopstad voor de regio. De consument kan er ongestoord veel winkels bezoeken. De vergelijkbare steden Groningen en Den Bosch laten zien dat het succes van de binnenstad niet afhangt van de status van voetgangersgebied. Ook ontwikkelde zich in het centrum van Maastricht een monocultuur van retail in beperkte branches. Voor de inwoner van Maastricht is – gezien het aanbod - er geen reden om het winkelgebied vaker te bezoeken dan voor de regiobewoner. Daarmee heeft dit deel van het centrum zijn betekenis als ontmoetingsplek voor inwoners verloren. Nu 10% van de winkel- en horecapanden leeg staat en Hudson's Bay een grote lege plek lijkt te gaan achterlaten, is het de vraag of het centrum niet multifunctioneler zou moeten worden met meer wonen, werken en horeca. Dat vereist ook een betere bereikbaarheid. Het grote voetgangersgebied is niet alleen lastig voor de centrale fietsroutes maar het combineert ook slecht met wonen en werken.

Maastricht kan kiezen voor een centrum dat gewoon zoals in Groningen en 's Hertogenbosch toegankelijk is voor de fiets (mits met aangepast gedrag). Alternatief kan een opdeling door middel van fietsbare spijlen in meerdere kleinere voetgangersgebieden een mogelijkheid zijn de bereikbaarheid voor de fietsende bewoner en klant te verbeteren. *De neiging om het voetgangersgebied sluipenderwijs uit te breiden moet worden geblokkeerd door betere bescherming van de bestaande fietsroutes (denk aan bijvoorbeeld de Cortenstraat).*

In ieder geval is het wenselijk om het fietsverkeer om het voetgangersgebied maximaal te faciliteren. Dat zou kunnen met een ring van fietsstraten. Als onderdeel daarvan kan de belasting van het Vrijthof, de Helmstraat en de Grote Gracht verminderd worden door het verplaatsen van de knip voor autoverkeer op het Vrijthof naar de locatie bij het Generaalshuis

Voor de korte termijn zijn onmiddellijk herkenbare en comfortabele, bewegwijzerde fietsroutes en kwalitatieve fietsenstallingen op de westelijke rand van het voetgangersgebied belangrijke opgaves. Wij zijn er voor als ook een logistiek systeem, inclusief depot, met kleinschalige transportmiddelen als cargobikes een duidelijke plek krijgt in het stadshart.

Evenementen op de belangrijke fietsroutes door het stadscentrum zouden niet moeten worden toegestaan: de Rechtstraat afsluiten voor een markt is geen probleem, maar de Wycker Brugstraat kan niet afgesloten worden vanwege de hoofdfietsroute naar het station.

Buurtstallingen, bezoekersstallingen en achterommetjes, bakfietsvervoer

In fietssteden als Amsterdam en Utrecht ontbreken van buurtstallingen niet. In Maastricht is de ruimte op straat even beperkt en bestaat een latente behoefte aan buurtstallingen. Het faciliteren van met name de bewoners van de binnenstad kan soms betekenen dat voor vastgoed moet worden afgezien van het verdienmodel met de hoogste opbrengst. Voor de auto is echter ook fors geïnvesteerd in particuliere en openbare garages.

In de 18^e, 19^e en begin 20^{ste} eeuw beschikte Maastricht over tal van bedrijfsgerichte panden met binnenplaatsen of achtertuinen die via poorten met de straat verbonden waren. Het ontsluiten van zulke achtergelegen gebieden voor het stallen van fietsen en anders benutten van binnenterreinen

kan een toekomstgerichte benadering zijn. Ook bij projecten voor gebieden als bij La Palace aan de Lage Barakken liggen opgaven en kansen voor in pandige collectieve stallingen, voor de buurtbewoners, bezoekers en ondernemers. Daarbij moet aan ruimte voor de hele fietsfamilie worden gedacht: van klein tot groot.

Wellicht zijn er mogelijkheden om *collectieve stallingen te combineren met kleine stedelijke hubs die voorzien in duurzame logistiek. Ook kunnen combinaties worden gemaakt met een huuraanbod van bakfietsen en andere bijzondere fietsen. Op dit manier ontstaan logistieke centra voor duurzaam transport met service voor bewoners en ondernemers.*

Het zou Maastricht niet misstaan als er – bij gebrek aan betaalbare inpandige stallingen – er nieuwe systemen worden omarmd. Met name waar in de ondergrond al een niet optimaal gebruikte autogarage ligt, kan een moderne fietsstalling relatief eenvoudig ondergronds worden gerealiseerd, terwijl de rijder niet de stinkende garage in hoeft¹.

lets minder levendige routes met nachtveiligheid

Levendige routes krijgen terecht speciale aandacht (maar vergeet fietsparkeerplaatsen daarbij niet). Daarnaast zijn er *routes die wel sociaal veiliger zouden moeten worden gemaakt, zonder dat het gepaard gaat met drukte*. Dat zou kunnen door het toevoegen van woningen, verbeteren van zichtlijnen en optimalisering van de verlichting. Deze routes zouden deel kunnen uitmaken van een nachtnetwerk. Opgaven liggen bijvoorbeeld op de fietsverbindingen Pottenberg-Brusselsepoort, Amby-binnenstad, De Heeg-binnenstad.

Bedrijvenparken fietstoegankelijk

Er wordt gesteld dat bedrijvenparken multimodaal bereikbaar moeten zijn, inclusief door fietsers. Dat vereist een bepaald verkeersveiligheidsniveau maar op pagina 102 wordt geen fietsopgave benoemd. Met name bedrijvenpark Beatrixhaven is problematisch door massaal zwaar vrachtverkeer en wegen zonder fietspaden. *Dat in deel 1 een ambitie ontbreekt om bedrijvenpark Beatrixhaven veilig befietsbaar te maken moet gecorrigeerd worden.*

M.b.t. Omgevingsvisie deel 2

De doelstellingen voor het Raamwerk Mobiliteit zijn vaak nogal vrijblijvend

De doelstellingen geven wel richting aan maar vaak niet de beoogde reikwijdte. Bij gebruik van termen als stimuleren en verbeteren kan een kleine inspanning al volstaan om de doelstelling te bereiken. Het valt dan ook op als sommige doelstellingen veel absolueter worden geformuleerd, met name deze viel ons op: “Goede autobereikbaarheid van bezoekstad Maastricht, ook op piekdagen, ...”

De doelstelling “groei van het aandeel lopen en fietsen in de modal split, ter vervanging van stedelijke autoritten” is vermoedelijk geschreven vanuit de terechte gedachte dat meer fietsgebruik niet ten koste zou moeten gaan van de andere duurzame verplaatsingswijzen. *Omdat bewegen gezond is verdienen de actieve vormen van verplaatsen (meer fietsen en meer lopen) ook op zichzelf een absolute groei.*

De doelstelling “Groei van het aandeel e-fiets en openbaar vervoer bij verplaatsingen van forenzen en bezoekers” is onduidelijk over het belang van de fiets bij voor- en natransport. Landelijk is het

¹ voorbeelden zijn: het fietspakhuis in Zaandam, de Serre in Apeldoorn, Noordwaarts in Zoetermeer, de Appel in Alphen aan den Rijn, het Philadelphia Bikecenter, en vooral naar de Fietsgevel van Haarlem CS of <https://www.youtube.com/watch?v=69xLkhwVACY>

aandeel fiets in het vortransport van de trein bijzonder groot (44% in 2015, daarna nog gestegen). In Limburg lijkt nog flinke groei mogelijk. *Voor Maastricht liggen er opgaven in allerlei routes naar de stations, de stationsomgevingen en stallingen (oostzijde hoofdstation, station Randwyck, eventuele tramhaltes [met name stalling]).*

De doelstelling “Een bezoekstad met ruimte voor lopen om kansen te bieden voor ontmoetingen, waarbij de gewenste dynamiek en topdrukke in balans blijven” is tamelijk vaag. Massaal bezoek van de stad en de activiteiten die daarvoor plaatsvinden hebben een negatieve weerslag op de leefbaarheid en bewegingsvrijheid van de inwoners. *De voorwaarde mag best wat stilliger worden geformuleerd: “waarbij leefbaarheid en bewegingsvrijheid van de inwoners wordt behouden”.* Tenslotte is het ook in het belang van de bezoekers dat ze in een levende stad zijn en niet in een commercieel openluchtmuseum waar ze alleen andere bezoekers tegenkomen (denk aan Venetië).

Praktische stappen naar ruimte om goed te fietsen: het STOP-principe toepassen

Het STOP-principe wordt ook door de Fietsersbond aangedragen in de Fietsvisie 2040. Zoals hierboven aangegeven zien wij wel een risico dat het principe in de praktijk niet maatgevend wordt toegepast. Letterlijk staat op pagina 25 dat per locatie in de stad moet worden gekozen welke vervoerwijze maatgevend is. Ook is er een risico dat het prioriteren van de voetganger oneigenlijk wordt gebruikt om het voetgangersgebied met uitsluiting van de fietser uit te breiden. Dan lijkt het doel niet zozeer betere bediening van de voetganger maar de vergroting van de commerciële benutting van het centrum. Die gaat ten koste van andere functies, waaronder de doorkruisbaarheid van de stad.

Praktische stappen naar ruimte om goed te fietsen: Duurzaam Veilig toepassen

Wij ondersteunen de ambitie om Maastricht toegankelijker te maken en om actieve mobiliteit aantrekkelijker te maken. De omgeving kan menselijker gemaakt en dat maakt de bevolking, en ook de bezoeker, gelukkiger en gezonder. Verkeersveiligheidsbeleid voor de bestaande openbare ruimte speelt daarbij ook een rol. Hier missen wij de aanpak van Duurzaam Veilig. *Heel Maastricht moet aan de hand van de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig worden beoordeeld op verkeersveiligheid voor fietsers.* Dan valt op dat Maastricht heel veel 50 km/uur-wegen heeft zonder de bij die snelheid gewenste vrijliggende fietspaden. Dat leidt niet tot een groot aantal ongevallen maar wel tot mensen die zichzelf beperkingen in het fietsgebruik opleggen. Als de stad zo wordt ingericht dat mensen zich veilig voelen op de fiets, zal het fietsgebruik toenemen.

De snelheid van het gemotoriseerd verkeer speelt bij de verkeersveiligheid een grote rol. De Fietsersbond bepleit een structurele snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom: *30 km/uur zou het nieuwe 50 km/uur moeten worden* (50 km wordt de uitzondering). Daarmee zet fietsen en lopen in plaats van autorijden de norm. Buiten de bebouwde kom kan een aantal wegen *van 80 naar 60 km/uur* zonder dat het de automobilist reistijd kost: de afstanden tussen de rotondes en bebouwde kommen is in deze dichtbebouwde regio zo klein dat optrekken naar 80 in veel gevallen zinloos is. Deze wegen liggen vooral in de stadsrand waar relatief vaak fietsroutes kruisen. Voor de veiligheid van de overstekende fietsers en voetgangers maakt een 20 km/uur lagere snelheid een essentieel verschil (naast de weginrichting)

Verkeersveiligheid is slechts een basisvoorwaarde. Wij zijn heel blij met de veel verdergaande ambitie van de gemeente Maastricht: “De openbare ruimte nodigt uit tot bewegen” die ook op de fiets van toepassing is maar die niet alleen op nieuwe plekken betrekking moet hebben.

Praktische stappen naar ruimte om goed te fietsen: de FietsFamilie vraagt stallingen en parkeerruimte

De Fietsersbond ziet in 2040 niet alleen de vertrouwde (elektrische) fiets op straat, maar een hele FietsFamilie van bakfietsen, transportfietsen, driewielers, speedpedelecs, velomobielen, ligfietsen, aangepaste fietsen voor ouderen en mensen met een handicap, riksja's, fietstaxi's, overkapte fietsen et cetera. Al deze voertuigen, waarvoor je je spieren nodig hebt om te bewegen, zijn lid van de FietsFamilie. De bonte stoet beheerst in 2040 het straatbeeld en heeft door zijn diversiteit en aanpassingsvermogen de dominante positie van de individuele personenauto weten over te nemen. Dat kan inderdaad niet zonder dat ruimte wordt gemaakt voor stallen en parkeren. De behoefte aan buurtstallingen waar ook bijzondere modellen gestald kunnen worden kan zich niet alleen voordoen in het kernwinkelgebied en binnenstad. *In het hele centraal stedelijk gebied moet de behoefte aan buurtstallingen worden onderzocht.*

Aan tabel 2 van pagina 33 moet *uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen bij station Randwyck* worden toegevoegd. Want hier is een urgent probleem: heel veel fietsers kunnen niet anders dan de fiets op het trottoir plaatsen omdat de fietsparkeerplaats veel te klein is.

Ontsnippering van de Maasboulevard

Terwijl figuur 7 in deel 1 alleen het hoofdnetwerk weergeeft maakt figuur 18 in deel 2 duidelijk dat de Maasboulevard een belangrijke noord-zuid auto-ontsluiting blijft met ook ruimte voor toename voor het autoverkeer. Tegelijk is een deel van de Maasboulevard aangegeven als een van de (vele) schakels met een te lage fietskwaliteit. *De fietsvoorzieningen moeten worden ontsnipperd en de beleving verbeterd.* Tevens zou Maastricht een van zijn belangrijke ruimtelijke kenmerken duidelijker zichtbaar mogen maken: de monding van de Jeker.

Stadsentrees vergroenen met verhoogde plantvakken (pagina 57)

Wij hebben een suggestie om bij vergroenen van het Noorderbrugtracé en het J.F. Kennedytracé waar dat mogelijk is verhoogde plantvakken toe te passen zoals die nu al voorkomen langs het J.F. Kennedytracé ter hoogte van Randwyck. Bij verhoogde plantvakken zijn vangrails overbodig, is er een grotere afscherming van geluid en stof tussen weg en fietspad en wordt hittestress op fietspaden tegengegaan.

Bij groene trage wegen is snel resultaat mogelijk

De realisatie van trage wegen door het groen juichen wij toe. Dit zijn lang niet altijd grote opgaves. Het gaat ook om de wil om bestaande voorzieningen open te stellen of met kleine ingrepen herkenbaar te maken. Denk bijvoorbeeld aan herkenbaarheid van de verbinding tussen de Graanmarkt en onderdoorgang van de Kennedybrug richting Sint Pieter). Het gaat bijvoorbeeld ook om het openstellen van het pad in *het Waldeckpark* als verbinding van Tapijn, zwembad, Cannerweg en Carré. Het gebruik van *de Griend* kan eenvoudig worden bevorderd door het zichtbaar maken van de beginpunten van de fietspaden en door een oversteekmogelijkheid van de Franciscus Romanusweg aan de noordkant. Deze zinvolle verbindingen verdient dan ook samen met nog enkele andere te worden toegevoegd aan het kaartje op pagina 62.

Bomen zuiveren de slechte lucht langs drukke wegen niet

Bomen langs fietsroutes aan drukke wegen tussen gesloten bebouwing verbeteren de luchtkwaliteit voor fietsers, wandelaars en omwonenden niet omdat de luchtvervuiling zich onder en tussen de bomen ophoopt. Daarom is groen volgens de GGD Amsterdam geen wondermiddel om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren (<https://www.ggd.amsterdam.nl/gezond-wonen/luchtkwaliteit-1/groen->

luchtkwaliteit/). Onder bomen kan de concentratie van juist de meest schadelijke (ultrafijne) deeltjes toenemen. Luchtzuiverend groen is dus helaas een illusie, voor een betere luchtkwaliteit op straatniveau zijn andere maatregelen nodig waarbij de bromfiets en snorfiets niet vergeten moet worden. Groen is wel om andere redenen wenselijk, zoals voor het stadsbeeld en voor beschutting tegen zon en wind, voor de beleving. *Langs drukke wegen met bomen zal voldoende openheid in acht moeten worden genomen*, temeer omdat het in Maastricht minder waait dan in Amsterdam.

Bevorder de vriendschap tussen bomen en fietspaden

Het is erg jammer als er conflicten ontstaan tussen spontane wortelgroei en fietspadverhardingen want ze zijn vaak niet duurzaam oplosbaar. *Met een goede afstemming tussen de boomsoort, verhardingssoort en fundering kan schade worden voorkomen.*