

Fietsklimaat, fietsgebruik en fietsbeleid  
in de lift

## > Fietsstad Maastricht?

*Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners*

**Fietsbeleid in Maastricht als voorbeeld voor andere steden? Dat zal voor velen verrassend klinken en precies dat zal in Maastricht weer als beeldvorming en vooroordeel gezien worden. Daarom: in dit artikel een poging de Maastrichtse fietssituatie diepgaander te analyseren. We spraken twee beleidsmedewerkers van de zuidelijkste fietsstad van Nederland, Ferry Wahls en Jeroen Weppner. En we zagen bijzondere, uitzonderlijke verhoudingen tussen fietsklimaat, fietsgebruik en fietsbeleid.**

Correlaties zonder eenduidige oorzaak-gevolgrelaties, in 'spiraal van samenhang', zijn in veel maatschappelijke fenomenen te zien. Zeker ook in fietsverkeer en al helemaal als de geschiedenis erbij gehaald wordt. Kip/eivragen over de relatie tussen fietsgebruik en goede fietsvoorzieningen op straat, over de relatie tussen fietsbeleid en fietsgebruik. In een bijzondere vorm komt het naar voren in typering van steden. Wanneer verdient een stad het etiket 'fietsstad' of 'autostad'. Als het fietsgebruik exceptioneel is? Of de kwaliteit van het beleid van dit moment? Of de gerealiseerde fietsomstandigheden op straat, zijnde een erfenis van het beleid van de afgelopen decennia? Of moet alles meetellen?

Ferry Wahls, Maastrichts beleidsmedewerker mobiliteit, kan er in ieder geval heel overtuigend over praten: Maastricht is zeker géén autostad. Dat etiket is onterecht, is onjuiste beeldvorming. Maastricht is - en Ferry gaat steeds harder praten als gesprekspartners niet direct 'om' zijn - zeker geen stad met een opvallend autofaciliterend beleid en weinig aandacht voor fietsverkeer. Integendeel zelfs. De argumenten voor deze mening heeft Ferry paraat; het lijkt erop dat het voor hem geen nieuwe discussies zijn. Drie stevige argumenten.

In de eerste plaats: het is helemaal niet zo dat er in Maas-

tricht erg weinig gefietst wordt. Zeker, Maastricht zit onder het Nederlandse gemiddelde en nog wat meer onder het gemiddelde van Nederlandse steden, maar niet lager dan veel andere grotere steden.

Het tweede argument begint met de erkenning dat Maastricht op het eerste gezicht de feiten tegen heeft. Want er zijn inderdaad Maastrichtse maatregelen uit het (recente) verleden te benoemen die de indruk wekken van een weinig fietsvriendelijk beleid. Zoals: kasseien handhaven in fietsroutes, fietsparkeren in het stadscentrum sterk reguleren en handhaven, volop autoparkeren onder het absolute centrum van de stad. Ferry acht de beeldvorming van deze maatregelen, die buiten Maastricht het meest bekend werden, vertekenend. De gemeente heeft het soms ook niet handig gecommuniceerd. Dat autoparkeren onder de binnenstad is toch in de eerste plaats het weghalen van geparkeerde auto's van maai-veld, en dat kan je toch niet fietsonvriendelijk noemen? Kasseien blijven inderdaad daar waar ze nog lagen. Maar na herinrichting wel zo perfect en vlak mogelijk neergelegd en zo een sterke verbetering. En de sterke regulering van fietsparkeren was destijds (2005) terecht want noodzakelijk voor de toegankelijkheid van winkels en straten. Wel te bruusk gehandhaafd



De herbestrate Boschstraat, met kasseien. Geen grote lengte (400 m), geen zware fietsroute. Maar het effect was op een rustige woensdagochtend duidelijk: ruim de helft van de fietsers pakte één van de brede trottoirs. Zonder kasseien.



Wycker Brugstraat, de route tussen station en binnenstad, via de Sint Servaasbrug.

en te negatief gecommuniceerd. Tegenover handhaving stond immers ook de plaatsing van duizenden klemmen en het gratis maken van bewaakte stallingen.

En als derde argument: Maastricht barst van de ambities op fietsgebied. Drie ambtenaren zijn er een deel van hun tijd mee bezig. Eén daarvan is een lokale Fietsersbond, aangenomen om specifieke fietskennis beter in te brengen in het gemeentelijk beleid. Veel capaciteit dus, naast sterke politieke ambities, een helder fietsplan en aanzienlijke budgetten. Bewust is de afgelopen tijd gewerkt aan dat fietsplan als uitwerking van de algemene mobiliteitsvisie. Daarin werd als een centraal doel genoemd: 'robuuste structuren' voor auto, voor ov en zeker ook voor fiets. In Maastricht wordt dat niet als slechts een mooie formulering opgevat. Streven naar die robuuste fietsstructuren is daadwerkelijk de kern van het in 2009 vastgestelde nieuwe fietsplan. Voor de vele maatregelen in het is een budget van € 4 miljoen beschikbaar tot 2011. Met dank aan de fiets-minded wethouder die de afgelopen acht jaar op mobiliteit zat. De maatregelen op straat realiseren, is nu het devies. En naast die robuuste structuren gaat het dan in Maastricht vooral ook om mobiliteitsmanagementmaatregelen voor de fiets, gerelateerd aan het A2-project.

#### **Fietsgebruik was laag maar groeit**

De drie argumenten van de Maastrichtse ambtenaren dekken eigenlijk de drie aspecten van 'fietsstad' die eerder weergegeven zijn: fietsgebruik, fietsklimaat in feitelijke voorzieningen en (huidig) fietsbeleid. Op alle drie aspecten, zo zeggen dus de ambtenaren die nu aan het roer staan, heeft Maastricht anno 2010 een mooi verhaal. Wahls en Weppner kunnen dat in ieder geval vol overtuigingskracht brengen. Maar is het echt zo mooi? Wat zeker waar is, is dat fietsgebruik, fietsvoorzieningen en fietsbeleid in Maastricht geen negatieve beeldvorming verdienen. Het is allemaal zeker niet laag en slecht. Aan de andere kant, zo positief als Wahls en Weppner het zien... daar valt nog wel het nodige tegenin te brengen. Op alle drie punten eigenlijk: fietsgebruik, fietsklimaat en fietsbeleid. Nuances dus.

Voor korte verplaatsingen, tot 7,5 km, noemt Maastricht in het nieuwe fietsplan een fietsaandeel van 31% in 2005-2007. Daarmee is het duidelijk gestegen ten opzichte van de 26% die het rond 2000 was. Dat laten zeker ook lokale tellingen zien. Zowel het binnenstadkordon van telpunten als de tellingen op de Maasbruggen geven enige stijging. Meer fietsers, terwijl in diezelfde jaren de bevolking van Maastricht wat kromp (van 122.000 in 2000 naar 120.000 in 2006). Maastricht scoort



De drie Maasbruggen naast het stadscentrum. De noordelijkste (Wilhelminabrug) is verboden voor motorvoertuigen richting centrum en de andere kant op minimaal gebruikt, door circulatiemaatregelen in het centrum. Bussen zijn hoofdgebruikers, met fietsers. Die fietsers zijn de hoofdgebruikers op de middelste brug, de Sint Servaasbrug - de rechte route naar het station. De zuidelijkste (Hoge Brug) is wat de naam zegt: erg hoog. En daarom met trappen aan beide kanten en primair voor voetgangers. Maar ook door fietsers stevig gebruikt.

daarom in de Fietsbalans-2006 inderdaad hoger op fietsgebruik dan in de Fietsbalans-2000. Maar tegelijk nog steeds duidelijk onder het gemiddelde. Tegelijk ook lang niet zo ver onder het gemiddelde als bijvoorbeeld de steden in oostelijk Zuid-Limburg (Sittard-Geleen, Heerlen, Kerkrade).

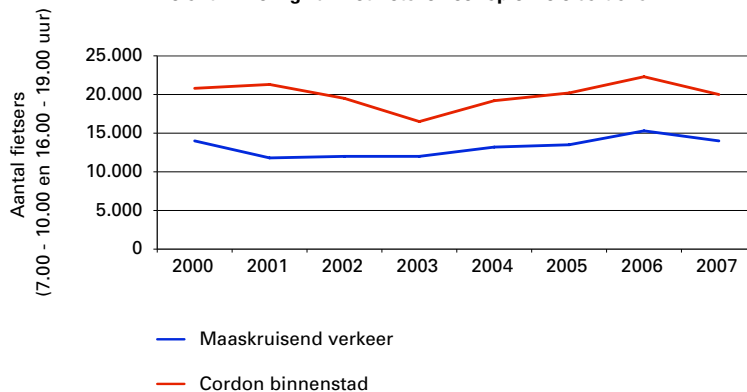
#### Symptomatische en symbolische maatregelen

Natuurlijk waren en zijn er goede argumenten voor maatregelen die minder fietsvriendelijk of minder fietsbevorderend overkomen. Dat verandert het karakter van die maatregelen echter niet. En de beeldvorming is dan ook zeker niet contrair aan de realiteit: Maastricht is een nogal autovriendelijke stad, met zware radialen tot op 100 meter van de Markt en volop parkeergelegenheid in/onder het centrum. En in en nabij dat centrum weegt het belang van fietsers niet erg zwaar. Wel het toerisme en de 22 miljoen bezoekers per jaar - mede of vooral vanwege de 'cultuurhistorische waarden'. Uitstraling, beleving en 'verblijfskwaliteit' staan daardoor voorop. Met kasseien, ook op fietsroutes, en fietsparkeerverboden als gevolg.

Nu is dat zeker een begrijpelijke keuze in het stedelijk beleid van Maastricht, waar weinig op af te dingen valt, al is het voor fietsers niet de mooiste keuze. Vervolgens is het ook waar dat dit beeld van 'autobezoekers boven fietsers' vele nuances verdient. In de eerste plaats omdat Maastricht hierin natuurlijk niet uniek is. Fietsers weinig prioriteit geven in het centrum en autoverkeer toch verregaand faciliteren; het is echt geen Maastrichtse bijzonderheid. En bij alle autovriendelijkheid is het ook zo dat de drie centrale Maasbruggen bijna niet (meer) voor autoverkeer toegankelijk zijn. En hoezeer het fietsparkeren ook ingeperkt wordt, de doorkruisbaarheid van het stadscentrum is voor fietsverkeer nog steeds groot.

Hoe moeten we het dan wegen? Wellicht is een kernpunt dat in het Maastrichtse verkeersbeleid van de afgelopen decennia zelden nadrukkelijke, in het oog lopende, symbolische fietsmaatregelen zijn uitgevoerd. Keuzes vóór de fiets daar waar echt keuzes nodig zijn ('voor de fiets' is op die locatie dan bij-

De ontwikkeling van het fietsverkeer op enkele cordons.



voorbeeld ook 'tegen de auto') zijn zeldzaam. Maastricht kwam niet in het nieuws, ook bij de eigen burgers niet, met pakkende fietsmaatregelen die veel effect sorteerden en veel beeldvorming 'maakten'. En dan krijgen die enkele maatregelen die vooral negatief zijn voor fietsverkeer des te meer positie in de beeldvorming.

Wat dat betreft is de geschiedenis van Maastrichts fietsbeleid wel bijzonder. Aan de ene kant staat dat er vroegtijdig veel aandacht voor was, dat al vroeg vele fietsvoorzieningen gerealiseerd werden. In 1978 was er al een eerste 'fietsverkeersplan', leert de mooie website van de actieve Fietsersbond-afdeling. In de jaren tachtig en negentig lijkt het voorspoedig te gaan met fietsbeleid en fietsverkeer. Het Fietsbeleidsplan 1996 bevat nog mooie acties, maar sindsdien stukt het nogal. Andere belangen gaan zwaarder wegen. Zo beschouwd zijn de nieuwe fietsambities van Maastricht vooral een kwestie van herpakken. Na een periode waarin op wel erg veel locaties minder fietsvriendelijke situaties zijn ontstaan. De website van de Fietsersbond-afdeling laat een indrukwekkend aantal problematische situaties zien.



### Nieuw fietsplan: draagvlak en een heldere koers

Het Fietsplan Maastricht heeft een lange ontstaansgeschiedenis, vooral door de uitgebreide procesaanpak. Eerst werd een discussieversie van het plan gemaakt, met als kernvraag 'Waar staan we?'. Later volgden tal van gesprekken met belangorganisaties en informatiebijeenkomsten. Plus een opvallende E-spraak: in november 2007 hebben de burgers de mogelijkheid gehad om op digitale wijze hun mening over de verschillende aspecten van het fietsbeleid te geven. Dat leverde meer dan 800 reacties op een interactieve plattegrond op. In 2008 werd een conceptmaatregel lijst gemaakt; in 2009 de inspraakversie van het plan. Na de zomer van 2009 volgde de vaststelling van het definitieve plan, inclusief een lijst van 60 omvangrijke projecten.

De E-spraakreacties betroffen vooral de verkeersveiligheid van kruispunten en wegvakken in het centrum van de stad en van de corridor Prins Bisschopssingel/John F. Kennedybrug. Locaties dus waar grotere aantallen fietsers raken aan het autoverkeer. Dat verwijst naar een centraal thema in het Maastrichtse fietsbeleid, onderkend in het fietsplan in 3 van de 8 speerpunten: barrières slechten, hoofdstructuren auto en fiets ontvlechten, veilig en comfortabel fietsen op belangrijke fietsroutes.

Het lijken misschien open deuren, maar het geeft toch goed aan wat de kern van de opgave is in Maastricht: juist de zware knelpunten in het fietsnetwerk aanpakken. En dat doet het fietsplan ook. Wat barrières betreft is men met de Maasbruggen aardig op orde en zijn nu vooral nog de brede spoorcorridor en de A2 zware belemmeringen. Aan slechting van beide barrières wordt gewerkt. Voor fietsers wordt een route net noordelijk langs het station voorzien. En in de ontwerpen van de A2-passage speelt het fietsverkeer ook een belangrijke rol. De derde 'blokkade' voor fietsverkeer is de in de E-spraak vaak genoemde corridor Prins Bisschopssingel/John F. Kennedybrug. Dat dit een probleem is, wordt in het fietsplan erkend, maar fundamentele oplossingen zijn nog niet echt in beeld. Wel staan bij de Kennedybrug enkele veiligheidsmaatregelen in de planning. Al met al betekent uitvoering van de harde infrastructuurmaatregelen uit het fietsplan dat er fundamentele stappen vooruit gezet worden.

### Nieuwe fietsplan wél met de Grote Gebaren?

De inspraakreacties op het conceptfietsplan gingen vooral over twee voorgenomen maatregelen die ook met de positie van het autoverkeer te maken hebben. In de eerste plaats de

### Fietsparkeren in het centrum

Vooraf het fietsparkeerverbod in het stadscentrum was en is een bijzondere maatregel in Nederlands perspectief. In 2005 vooral vanwege de uitzonderlijk strenge handhaving; in 2010 vooral vanwege de schaal waarop straten verboden zijn verklaard voor geparkeerde fietsen. Het tekort aan fietsparkeerplaatsen dat bij introductie van het verbod aanzienlijk was, werd snel weggewerkt. En de handhaving werd na veel en langdurig protest aanzienlijk versoepeld. Inmiddels is het aanvaard beleid, lijkt het. Maar zie de kaart: de fiets van zoveel straten en pleinen waren, ook waar genoeg ruimte is, blijft verregaand beleid. Al is er zeker ook een andere kant van de medaille: de vele en goede fietsparkeervoorzieningen, op drie locaties ook bewaakt en gratis, vergoeden veel. Fietsers lijken nu, na enkele jaren, de huidige mix van verboden en voorzieningen aardig te accepteren.





voorgenomen opheffing van het al lange tijd betwiste eenrichtingsverkeer voor fietsers in de Brusselsestraat. Deze Brusselsestraat is een onvermijdelijke schakel in alle routes tussen centrum en de woonwijken aan de westkant van Maastricht. Essentieel in het fietsnet, maar toch slechts in één richting toegankelijk. Omdat de straat te smal is voor fietsers in twee richtingen, naast autoverkeer in één richting en naast autoparkeren. De tweerichtingenmaatregel is in het fietsplan blijven staan, al staat er niet concreet hoe dat dan vorm moet worden gegeven. De Maastrichter ambtenaren zien de handhaving van dit actiepoint in het fietsplan als een belangrijke overwinning - een symbolische stap ook. 'Het wordt hoe dan ook nu eindelijk echt goed voor fietsers, na zoveel jaren discussie.'

De tweede maatregel die veel verzet op riep en roept, is het afsluiten van de Mergelweg voor autoverkeer. De smalle toegangsweg naar het belangrijke recreatiegebied rond de Sint Pietersberg kon de combinatie van fietsers, auto's en wandelaars op drukke dagen al lang niet meer aan. Maar het was wel een historische weg en een veel gebruikte binnendoorroute voor autoverkeer. Eindelijk is nu periodieke afsluiting aan-

vaard. Alleen in het weekend, vooralsnog.

Beide maatregelen zijn al zeer lange tijd in discussie, al erg lang een wens van fietsers. In die zin hebben ze allebei (de Brusselsestraat het meest) iets in zich van mogelijke iconen van fietsbeleid, van symbolische maatregelen die duidelijk maken dat het Maastricht ernst is met fietsbeleid. Dat zou wellicht ook precies dat zijn wat het fietsbeleid van Maastricht nodig heeft: naast de fundamentele infra-maatregelen rond barrières ook enkele heldere signalen. Het is alleen nog afwachten wat er precies gerealiseerd gaat worden.

#### **Het nieuwe fietsplan en soft measures**

Opvallend in het fietsplan is ook de aandacht voor soft measures, voor andere zaken dan infrastructuur. Zeker niet in de plaats van infrastructuur, want de lijn van 'robuuste netwerken' is de kern. Maar ook niet als een flauw toevoegingje van enkele promotiemaatregeltjes. 'Want ook de lijn uit het algemene verkeersplan van stimulering van alternatieven wordt voluit serieus genomen', geeft Jeroen Weppner



De Brusselsestraat, verboden voor fietsers in de tegenrichting. Net als de auto's alleen de helling op, het centrum uit. Stevige klimmetjes trouwens, zoals de foto van het vervolg van de route, dichterbij het centrum, ook laat zien. Daar ook eenrichtingsverkeer, maar dan via twee nabije parallelle routes (Grote Gracht en Oude Keizer).



aan. Temeer omdat er in die soft measures een sterke relatie gelegd kon worden met de omvangrijke inzet van mobiliteitsmanagement vanuit het A2-project. De werkzaamheden voor het ondergronds brengen van de A2-corridor beperken lange tijd de capaciteit van het autonet en vragen alle hensen aan dek om het aanbod aan autoverkeer te verminderen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsmanagement Fiets (maart 2010) is nu een groot aantal maatregelen gebundeld. Liefst 61 projecten. Veelsoortig, en van al lang bestaand tot splinternieuw. Van zeven educatieprojecten over verkeersveiligheid en vijf soorten acties rond (basis-)scholen tot fietslessen voor allochtonen, inburgeren met de fiets en introductie-informatie voor studenten. En van meer infrastructurele projecten (OV-fietsuitbreidingen, Park & Bike, fietsparkeren bij CS en bushaltes en toeristische bestemmingen, fietssnelwegonderzoek enzovoort) tot klassiek vervoermanagement bij bedrijven (acties van of met werkgevers inclusief 'fietsplan verplicht voor alle bedrijven > 300 werknemers') en pure promotiecampagnes. Jeroen weet wat de opgave is: 'Het vraagt allemaal geen enorme kosten per project of per jaar, maar wel heel veel

inspanning en afstemming.' Het lijkt de Maastrichtse ambtenaren niet te deren: natuurlijk moet er nog erg veel gebeuren om al die harde en zachte maatregelen gerealiseerd te krijgen, maar de projecten zijn geselecteerd en de budgetten geregeld. Tijd voor actie!

## Weinig geparkeerde fietsen

Cijfers over fietsgebruik krijgen vooral ook perspectief als het aantal geparkeerde fietsen vergeleken wordt. Maastricht is daarin direct uitzonderlijk en het meest geldt dat voor de lage aantallen fietsen bij het station. Aan de centrumkant staan er enkele honderden onbewaakt geparkeerd. Overvol en krap op elkaar in een kleine hoek naast een volkomen leeg excentrisch voorplein trouwens.

Aan de andere kant van het station (Meerssenerweg) staan wellicht nog iets meer fietsen, onder de nieuwe standaardoverkappingen. Bij elkaar zijn het er misschien 1000. En dat is toch opvallend weinig voor een stad met bijna 120.000 inwoners. De verklaring zit niet zozeer in het aantal treinreizigers. Maastricht telde rond 2005 zo'n 17.000 in- en uitstappers per dag, ongeveer evenveel als Leeuwarden, Deventer,

Apeldoorn, Dordrecht en Alkmaar. De meeste van deze steden/stations tellen veel meer onbewaakt geparkeerde fietsen dan station Maastricht, vaak vele duizenden. Overigens: in 2002 waren het in Maastricht al ongeveer dezelfde aantallen klemmen en fietsen (zie Fietsberaadpublicatie 3, Dynamiek in het parkeren van fietsen bij stations, Groen Licht, mei 2003).

In het centrum zijn de aantallen geparkeerde fietsen veel minder 'onverklaarbaar laag'. Dat was tien jaar geleden al zo, in de cijfers van de CROW-brochure 'Fietsparkeren in centrumgebieden' (2001). Met op piekmomenten 2100 geparkeerde fietsen in het stadscentrum scoorde Maastricht toen laag in verhouding tot het aantal inwoners, maar tegelijk niet echt lager dan de nodige andere steden.