

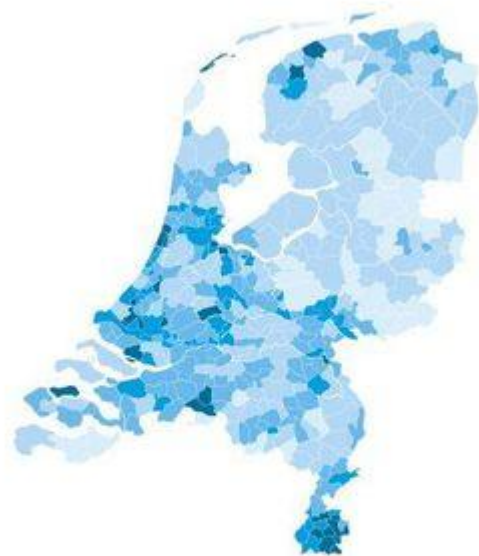
Reactie op het Actieplan Fietsen in Maastricht 2020 - 2025

De Fietsersbond Maastricht en Heuvelland is blij dat het nieuwe Actieplan van de gemeente Maastricht verschenen is. De Fietsersbond heeft hier samen met de gemeente enkele jaren aan gewerkt.

De Maastrichtenaren zelf zouden binnen de stad vaker voor de fiets moeten kiezen maar ook vaak blijven lopen. Het lijstje laat zien in welke steden de bevolking dat al doet. Fietsen en lopen zijn onmiskenbaar superieur vanwege het positieve effect op de gezondheid van de burger, vanwege het veel kleinere ruimtebeslag, vanwege het zeer beperkte grondstoffen- en energiegebruik, de verkeersveiligheid en omdat iedereen mee kan doen.

Aandeel loop- en fietsverplaatsingen

Aandeel lopen per gemeente, 2010 – 2017

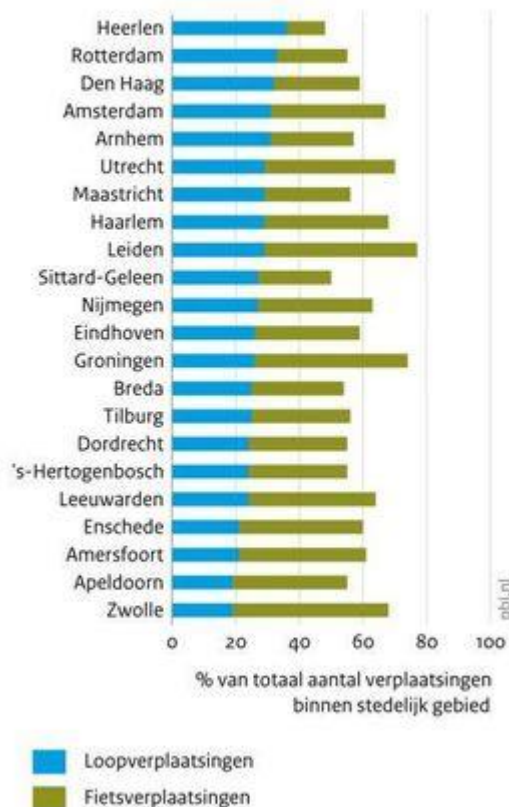


Aandeel lopen (%)



Bron: CBS, OVIn; bewerking KiM

Aandeel lopen en fietsen in 22 grootstedelijke agglomeraties, 2015 – 2017



Omdat mobiliteitsgedrag een gevolg is van een interactie tussen fysieke omstandigheden en cultuur is het goed dat het Actieplan drie verschillende actielijnen uitzet: een lijn met als doel een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk in stad en regio, een met meer fietsparkeerplekken en minder fietsparkeeroverlastplekken als doel en een met gedragsverandering bij groepen als doel.

Wij denken dat er een forsere inspanning nodig is voor de realisatie van deze ambities in de praktijk. Het is vooral het doel om een aantrekkelijk fietsnetwerk in stad en regio te realiseren dat met dit plan weinig dichterbij komt. Terwijl goede voorzieningen toch de belangrijkste basis vormen om meer mensen op de fiets te krijgen.

Ten eerste zien wij in de projectenlijst net als bij de vorige twee Maastrichtse fietsplannen een beperkt aantal en tamelijk lokale (kleine) projecten gericht op het fietsnetwerk. Met deze projecten is in 2025 absoluut geen sprake van een transitie van een lappendeken of een bord spaghetti naar een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk in stad en regio dat aan de hedendaagse eisen voldoet. Dat betekent dat ook de positie van de fiets binnen het STOP principe op het niveau van Maastricht als geheel in 2025 geen realiteit zal zijn.

Die opgave is veel groter en het tempo moet veel hoger. Niet alleen punten en wegvakken maar complete routes, netwerken en gebieden moeten volgens een samenhangende visie worden aangepakt.

Al twintig jaar geleden en ook recent zijn voorstellen gedaan het Kennedytracé beter befietsbaar te maken. Er is wat gebeurd – de snelheidsborden tonen nu 50 in plaats van 70 – en er wordt nu in werkelijkheid 60 km/u. gereden. Een prijsvraag is een leuk en democratisch middel, maar bijvoorbeeld de verbetering voor de fietser van de aansluiting van de Reinier Nafzgerstraat is een kans voor open doel en moet gewoon uitgevoerd worden.

Ten tweede zijn er ontwikkelingen op allerlei andere terreinen in de stad die gevolgen hebben voor het fietsgebruik en de fietsinfrastructuur (de Noorderbrug is een sprekend voorbeeld). Er zijn projecten ten goede maar er zijn ook negatieve ontwikkelingen, zoals het opofferen van fietsruimte aan marktkramen of terrassen (Hoenderstraat, Cortenstraat). Naast de geringe prioriteit van de bescherming van fietsbelangen laat ook het meenemen van fietswensen in plannen (de zogenaamde integrale aanpak) te wensen over. Er zouden vanuit de gemeente zelf meer stappen vooruit kunnen worden gezet en minder achteruit. In het kernwinkelgebied wordt de fiets al jaren buitengesloten. Dit gebied moet meer toegankelijk worden door gezamenlijk gebruik door voetgangers en fietsers. Geen fietser zal op zaterdagmiddag willen fietsen in de Wolfstraat, maar zal dit los van alle vrachtauto's wel dinsdag om 11 uur willen kunnen.

Tenslotte zien we al jaren dat de uitvoering van fietsprojecten met een slakkengang verloopt. Ook in het onderhoud lopen fietsvoorzieningen vaak jaren achter. Om aan de situatie te ontsnappen waarin Maastricht qua fietsgebruik en –voorzieningen blijft achterlopen op andere Nederlandse steden moet er dus meer dan iets veranderen. Bijvoorbeeld: minder dan 60 seconden wachttijd bij een verkeerslicht is geen ambitie, maar hopelijk werkelijkheid. Ambitie is deze wachttijd te halveren in 5 jaar.

Wij hebben voorgesteld een fietsambtenaar /fietsambtenaren aan te stellen. Als het stadsbestuur daar niet voor wil kiezen en zich beroept op 'integratie' van de fietsambities, denken wij dat een verandering in de gemeentelijke organisatie of in de werkmethoden nodig is om recht te doen aan het belang van toenemend fietsgebruik en de doelstellingen van het Actieplan.

Onlangs heeft de 2^e Kamer gekozen voor "30 is het nieuwe 50", m.a.w. de norm voor de snelheid binnen de bebouwde kom is 30 km/u. Deze aanzienlijke beleidswijziging wijst op nog een opgave die op het bord van de gemeente Maastricht ligt: de stadsbrede invoering van Duurzaam Veilig, wat van groot belang is om het STOP-principe werkelijk op straat te realiseren...

Met vriendelijke groet,

De Fietsersbond,

Leo Maathuis