

Plan van aanpak Fietsplan



Gemeente Maastricht

27-06-2017

Inhoud

1. Inleiding	1
2. Aanleiding	2
2.1. Meerwaarde andere beleidsvelden	2
2.2. Het vigerend plan loopt ten einde	2
2.3. Groei fietsgebruik	2
2.4. Potentie fietsgebruik	3
2.5. Opkomst andere vormen fiets(gebruik)	3
2.6. Veiligheid (diefstal en ongevallen)	3
2.7. Verandering bestuurlijke context	4
3. Ambitie	4
4. Omgevingswet.....	4
5. Te onderzoeken thema's	4
5.1. Parkeren	5
5.1.1. Stallen (bewoners, bezoekers, forenzen)	5
5.1.2. Aanpak fietsdiefstal	5
5.2. Infrastructuur	5
5.2.1. Routes (aantrekkelijkheid en veiligheid)	5
5.2.2. Gebieden (aantrekkelijkheid en veiligheid).....	6
5.3. Gedrag	6
5.3.1. Stimulering	6
5.3.2. Veiligheid	6
6. Participatie.....	7
7. Procesplanning	8

1. Inleiding

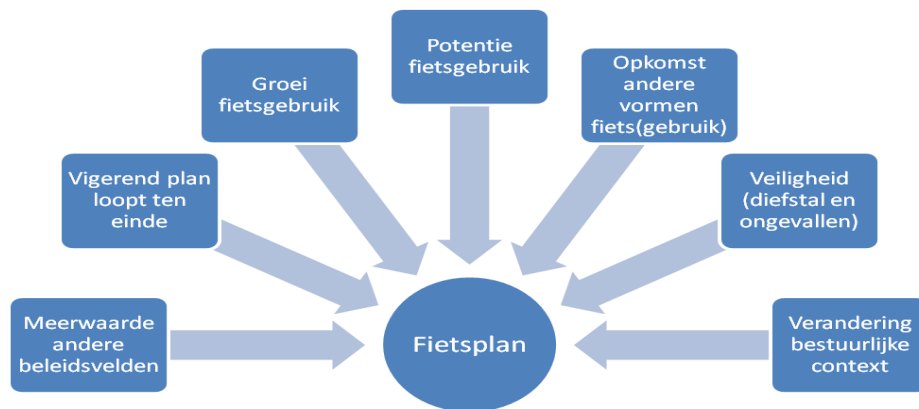
Het fietsverkeer in Maastricht is groeiende en er zijn nog veel kansen op het gebied van fietsgebruik waar de gemeente op kan inspelen. Om hier een goede invulling aan te geven dient er een nieuw

fietsplan voor de Gemeente Maastricht opgesteld te worden. Het fietsplan presenteert het beleid van de gemeente op het gebied van de fiets(er) voor de komende jaren. Dit plan van aanpak presenteert:

- (1) De aanleidingen voor het fietsplan;
- (2) De thema's die de leidraad in het beleidsproces zullen vormen en die verder verkend dienen te worden;
- (3) Een globale planning voor het proces.

2. Aanleiding

Er zijn meerdere redenen waarom een nieuw fietsbeleid van de Gemeente Maastricht noodzakelijk en wenselijk is. Deze zijn:



2.1. Meerwaarde andere beleidsvelden

Een groei in fietsgebruik creëert sociaaleconomische meerwaarde ("bikenomics"). Meer fietsgebruik en daardoor minder autogebruik en filevorming verbetert de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De fiets is daarnaast ook een duurzaam vervoersmiddel. Als meer voor de fiets gekozen wordt in plaats van de auto wordt gelijktijdig de luchtkwaliteit verbeterd en een bijdrage geleverd aan het verwezenlijken van de ambitie van Maastricht om klimaatneutraal te zijn in 2030. Verder heeft een toename in fietsgebruik, en dus beweging, een positieve invloed op de (geestelijke) gezondheid van de Maastrichtenaar. Het is noodzakelijk om een fietsbeleid te ontwikkelen dat een gewenste invulling geeft aan de ontwikkelingen op het gebied van de fiets(er). Zo wordt een bijdrage geleverd aan een leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar Maastricht.

2.2. Het vigerend plan loopt ten einde

Het bestaande fietsbeleid van de gemeente is vastgelegd in het fietsplan Maastricht (2009). Daarnaast is er in 2015 een 'versnellingsagenda voor de fiets' in werking gesteld om de fietser beter en versneld te faciliteren. De meerderheid van de projecten van het fietsplan en de versnellingsagenda zijn inmiddels uitgevoerd of in uitvoering. Het vigerende beleid loopt dus ten einde.

2.3. Groei fietsgebruik

In 2009 werd in Maastricht al ongeveer 30% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer met de fiets gemaakt en in de laatste jaren is dit toegenomen. Echter, hoeveel het fietsgebruik in Maastricht de laatste jaren concreet is gegroeid, is onbekend. Het is daarom van belang dat het actuele fietsgebruik goed en stadsbreed in kaart wordt gebracht. Wel is bekend dat mede vanwege de groei in fietsgebruik een aantal urgente vraagstukken naar voren zijn gekomen. Vraagstukken waar een nieuw fietsbeleid op

moet antwoorden, zijn o.a. of de huidige infrastructuur nog voldoet en hoe om te gaan met het tekort aan parkeervoorzieningen voor de fiets.

2.4. Potentie fietsgebruik

Naast de groei in fietsgebruik die de afgelopen jaren al heeft plaatsgevonden is er nog potentieel voor meer groei in de toekomst. Deze toekomstige groei brengt vraagstukken met zich mee. Door middel van een nieuw fietsbeleid kan hierop geanticipeerd worden. Hierbij wordt gedacht aan de vorm van de infrastructuur (e.g. breedte van de fietspaden).

Er is veel winst te behalen. Om een verdere groei in fietsgebruik te stimuleren en te faciliteren is een nieuw fietsbeleid gewenst, dat zich richt op de gebieden waar nog (veel) kansen liggen. Het inzichtelijk maken van de potentie is hier van belang om te kunnen identificeren hoeveel groei reëel is, binnen welke periode en bij welke doelgroepen. Een aantal doelgroepen waar gedacht wordt dat nog veel groei mogelijk is zijn de forens, student en schoolgaande jeugd als utilitaire fietsers. Daarnaast is er ook nog winst te behalen binnen ketenmobiliteit.

2.5. Opkomst andere vormen fiets(gebruik)

Door de opkomst van verschillende andere vormen van de fiets is er een (potentie voor) overname van functies die traditioneel met de auto geassocieerd worden. Dit heeft, wanneer gefaciliteerd, niet alleen een groei in het fietsgebruik tot gevolg, maar ook een andere vorm van fietsgebruik.

In het fietsplan Maastricht (2009) ligt de focus op een toename van het fietsgebruik op de korte afstand (<7,5 km). Echter met de opkomst van de E-bike vallen afstanden tot 15 km binnen fietsbereik. Het is dus van belang om het nieuwe fietsbeleid niet te richten op het gebruik op afstanden tot 7,5 km, maar tot 15 km. Naast de mogelijkheid voor het overnemen van de (kortere) afstandfunctie van de auto, zijn er ook fietssoorten in opkomst waardoor steeds meer de (bagage)vervoersfunctie wordt overgenomen. Voorbeelden hiervan zijn de krat/bakfiets of fietsaanhangwagens. Verder is door de opkomst van deelfietsystemen er ook een grotere rol voor de fiets in ketenmobiliteit.

Het fietsbeleid van 2009 heeft niet op deze verschillende veranderingen geanticipeerd, waardoor mogelijk kansen blijven liggen en daarnaast gerelateerde problemen (zoals snelheidsverschillen tussen verschillende soorten fietsen en stallingen voor fietsen met een afwijkende vorm) niet worden aangekaart en opgelost.

2.6. Veiligheid (diefstal en ongevallen)

Angst voor diefstal is een van de barrières om voor de fiets te kiezen. Fietsdiefstal is een probleem dat in de meeste Nederlandse steden speelt, maar de unieke grenslocatie van Maastricht heeft hier een extra nadelige invloed op. Daarnaast is er door de groei in fietsgebruik, en in het bijzonder de opkomst van de (duurdere) E-bike, meer behoefte aan stallingen die bewaakt zijn of waar de fiets goed aan vastgezet kan worden. Om het fietsgebruik in Maastricht te stimuleren is het van belang dat het fietsbeleid dit probleem verder aanpakt zodat de drempel om voor de fiets te kiezen wordt verminderd.

Verder brengt de huidige en toekomstige groei in fietsgebruik ook mogelijke problemen met zich mee, zoals meer ongevallen. Recent onderzoek wees uit dat fietsers in Maastricht ontevreden zijn over de verkeersveiligheid. De fiets is een belangrijk thema in het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid van de

Gemeente Maastricht, dat momenteel ontwikkeld wordt. Het nieuwe fietsbeleid dient hierop aangesloten te worden en indien noodzakelijk, nader uitgewerkt te worden.

2.7. Verandering bestuurlijke context

Op nationaal en provinciaal niveau speelt de fiets ook met toenemende mate een belangrijke rol en ligt er een focus op stimulering van het fietsgebruik. In de afgelopen 3 jaren zijn beide door de Provincie Limburg en het Rijk nieuwe beleidsplannen voor de fiets opgesteld, waar de Gemeente Maastricht op kan aansluiten. Daarnaast is het van belang dat het fietsbeleid aansluit op de gemeentelijke omgevingsvisie die momenteel in ontwikkeling is en vanaf eind 2018 de leidraad voor het gemeentelijk beleid zal vormen.

3. Ambitie

Het proces dat zal leiden tot het fietsplan zal de volgende ambitie als leidraad hebben:

“Het faciliteren van de bestaande fietser zowel als het stimuleren van een groei in fietsgebruik en de ontwikkeling van een fietscultuur in Maastricht. “

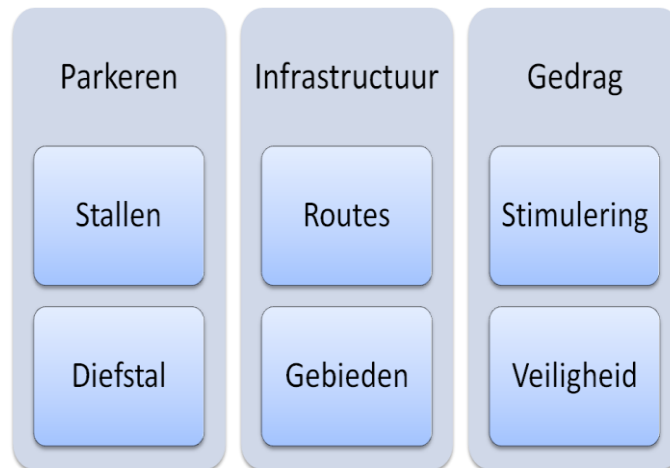
N.B. In de productiefase van het fietsplan zullen concretere ambities en doelstellingen geformuleerd worden. Dit zal gedaan worden zodra meer informatie bekend is, vooral met betrekking tot de groei in fietsgebruik die al heeft plaatsgevonden, zowel als de potentiële groei die nog mogelijk en gewenst is.

4. Omgevingswet

Zoals eerder genoemd is er een gemeentelijke omgevingsvisie in ontwikkeling. Hierin speelt de fiets ook een rol en het is van belang dat het fietsbeleid hierop aansluit. Er zal nader onderzocht moeten worden wat de precieze landing van het fietsplan ten aanzien van de omgevingsvisie zal worden. Het is mogelijk dat (de ruimtelijk component van) het fietsplan een integraal onderdeel en bouwsteen wordt voor de omgevingsvisie. Momenteel is de uitgangspositie dat er een afzonderlijk document voor het fietsplan opgesteld zal worden.

5. Te onderzoeken thema's

Door middel van verschillende gesprekken intern en met primaire stakeholders (Provincie Limburg, Maastricht Bereikbaar en de Fietsersbond) is een aantal thema's geïdentificeerd die de basis zullen vormen voor het proces. De rode draad door deze verschillende thema's is innovatie. De geïdentificeerde thema's zijn:



5.1. Parkeren

5.1.1. Stallen (bewoners, bezoekers, forenzen)

Uit onderzoek is gebleken dat er stallingsproblemen zijn in verschillende secties van Maastricht. Er is een tekort aan stallingsaanbod en/of het aanbod kan niet optimaal gebruikt worden. Het gebruik van stallingen is vaak suboptimaal doordat de inrichting veelal niet geschikt is voor fietsen met afwijkende vormen, zoals bakfietsen en kratfietsen. Een verdere groei in fietsgebruik zal extra druk op de parkeervoorzieningen voor de fiets tot gevolg hebben. Daarnaast is er door de opkomst van de E-bike een grotere behoefte aan bewaakte stallingen. Stadsbreed zal er gekeken worden naar een verbetering van de kwantiteit en kwaliteit van stallingen en zal er gezocht worden naar structurele oplossingen.

Gerelateerde punten die verder onderzocht dienen te worden zijn:

- (1) Mogelijkheden voor het dubbel gebruik van de openbare ruimte;
- (2) De vindbaarheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid van inpandige stallingen;
- (3) De noodzaak voor actualisatie van het beleid met betrekking tot weesfietsen en wild/fout geparkeerde fietsen;
- (4) Het ontwikkelen van een realistische businesscase voor bewaakte fietsenstallingen.

5.1.2. Aanpak fietsdiefstal

Eerder werd al benoemd dat Maastricht kampt met problemen met betrekking tot fietsdiefstal, mede vanwege haar geografische ligging. Dit vormt een barrière voor mensen om (meer) voor de fiets te kiezen. De Gemeente Maastricht kan niets aan haar geografische ligging veranderen, maar wel een stevig veiligheidsbeleid voeren. Er moet onderzocht worden in hoeverre dit veiligheidsbeleid nader wordt vormgegeven in het fietsplan.

5.2. Infrastructuur

5.2.1. Routes (aantrekkelijkheid en veiligheid)

Via dit subthema zal onderzocht worden hoe de fietser zo goed mogelijk gefaciliteerd kan worden om van a naar b te komen. Dit wordt gedaan vanuit het oogpunt van de fietser. Er zal gekeken worden welke routes er al zijn en waar ze liggen. Hoe gaan we deze routes inrichten en waar kunnen mogelijk nog schakels verbeterd worden.

Binnen dit subthema speelt veiligheid een grote rol. Er zal, met het oog op de potentie van het fietsgebruik en de gewenste groei, gekeken worden naar welke veranderingen in de infrastructuur noodzakelijk zijn om de veiligheid van de fietser ook in de toekomst te kunnen waarborgen. Daarnaast zal de positie van de fiets ten opzichte van de scooter/bromfietser geëvalueerd worden in afstemming met het verkeersveiligheidsplan dat in ontwikkeling is. Verder spelen ook de directheid, comfort, herkenbaarheid, doorstroming en reistijdbeleving van de routes een rol binnen dit subthema.

5.2.2. Gebieden (aantrekkelijkheid en veiligheid)

Binnen dit subthema zal er gekeken worden naar de positie van de fiets(er) met het oog op de inpassing per gebied. Terwijl de fietser gefaciliteerd wordt, zal ook een goede balans tussen de verschillende gebruikers gezocht worden. Er zal onderzocht worden hoe specifieke gebieden ingericht kunnen worden zodat het aantrekkelijk is voor de fietser. Tegelijkertijd wordt bekeken welke positie tegenover andere gebruikers van het gebied gewenst is. Daarnaast zal er onderzocht worden hoe de fiets de juiste positie gegeven kan worden in toekomstige (ruimtelijke) projecten en de noodzaak voor en mogelijke ontwikkeling van normen.

Tussen de subthema's routes (fietsergericht) en gebieden (inpassinggericht) zal onderzocht worden waar de raakvlakken en knelpunten liggen en hoe hier het beste mee omgegaan kan worden.

5.3. Gedrag

5.3.1. Stimulering

Om een groei in fietsgebruik te bewerkstelligen op de lange termijn, is het van belang om te faciliteren dat fietsen de sociale norm wordt. Als veel mensen in de omgeving fietsen en dit als normaal beschouwen, zal men zich hieraan willen conformeren. Er zijn nog veel kansen op het gebied van gerichte stimulering. Hoe dit het best gedaan kan worden, zal onderzocht worden binnen dit subthema.

Maastricht wordt momenteel nog niet volledig ervaren als fietsstad. Ondanks de aanwezigheid van een aantal subcommunities is er geen verbondenheid met een overkoepelende fietscultuur ("fietscommunity"). Er zal onderzocht worden hoe een fietscommunity ontwikkeld kan worden en hoe de gemeente dit het beste kan faciliteren. Verder zal gekeken worden welke bouwstenen van het 'fietsimpuls' programma van Maastricht Bereikbaar, gebruikt kunnen worden door de gemeente om het fietsgebruik stadsbreed en bij meerdere doelgroepen te stimuleren. Dit programma stimuleert momenteel forenzen over te stappen van de auto naar de fiets door middel van stapsgewijze gedragsbeïnvloeding.

Er is ook winst te behalen op het gebied van stimulering van fietsgebruik binnen de ketenreis. Er zal gekeken worden naar de rol van de fiets in het voortransport en mogelijkheden voor het stallen van de fiets bij kleinere/regionale OV knooppunten. Om fietsgebruik in het natransport te stimuleren, is het voornamelijk belangrijk dat er fietsen beschikbaar zijn. Dit kan door middel van een deelfietsstelsel. De mogelijkheden voor stimulering op dit vlak en de rol van de gemeente zullen onderzocht worden.

5.3.2. Veiligheid

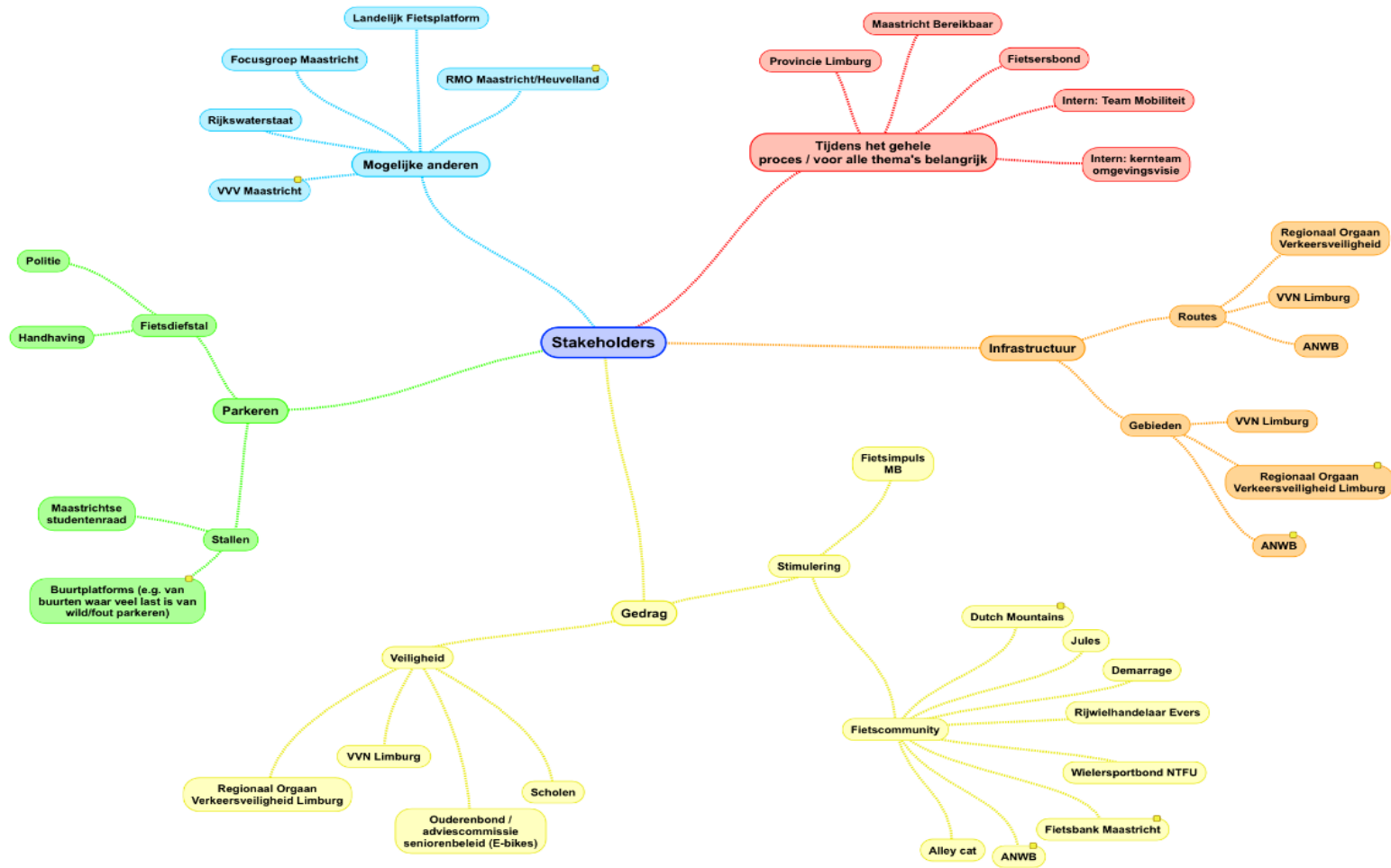
Verkeersveiligheid wordt niet alleen beïnvloed door de infrastructuur, maar ook het gedrag van de fietser zelf speelt een grote rol. Zoals eerder genoemd is de Gemeente Maastricht bezig met het

ontwikkelen van een nieuw verkeersveiligheidsbeleid, waarin de fiets(er) een belangrijke rol speelt. Het fietsbeleid zal hierop aansluiten en mogelijk verdiepen.

6. Participatie

Meerdere partijen en belanghebbenden zullen vanaf het begin betrokken worden bij het proces en kunnen meedenken over dit onderwerp. Tijdens het opzetten van het plan van aanpak is al overlegd met een aantal primaire stakeholders (Provincie Limburg, Maastricht Bereikbaar en de Fietsersbond). Deze en andere stakeholders zullen verder betrokken worden in het verdere proces tot de oplevering van het fietsplan. Zo worden hun informatie en ideeën verzameld en kan er feedback worden gegeven. In dit proces zal ook een Stadsronde plaatsvinden waarin geïnteresseerde burgers kunnen participeren.

Een eerste analyse van stakeholders die mogelijk betrokken zullen worden:



7. Procesplanning

Zie bijlage ('Globale planning Fietsplan').