



Samenvatting

Het College heeft besloten akkoord te gaan met het 'Plan van Aanpak Fietsplan'.

Er zijn meerdere redenen waarom een nieuw fietsbeleid noodzakelijk en wenselijk is. Deze zijn: (1) de meerwaarde voor andere beleidsvelden, (2) het ten einde lopen van het vigerend beleid, (3) de groei in fietsgebruik, (4) de potentie voor meer groei, (5) de opkomst van andere vormen fiets(gebruik), (6) ontwikkelingen op het gebied van veiligheid (diefstal en verkeersveiligheid) en (7) veranderingen in de bestuurlijke context.

Een aantal thema's zijn geïdentificeerd die de basis zullen vormen voor het proces om te komen tot een nieuw fietsplan. De drie hoofdthema's zijn parkeren, infrastructuur en gedrag. Er is een globale planning gemaakt en de ambitie is dat het fietsplan in de tweede helft van 2018 opgeleverd zal worden. Er zal een projectplan opgezet worden dat zal leiden tot het opstellen van het fietsplan.

Beslispunten

Akkoord te gaan met het 'Plan van aanpak Fietsplan'

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 11 juli 2017:

Conform.



1. Aanleiding

Er zijn meerdere redenen waarom een nieuw gemeentelijk fietsbeleid noodzakelijk en wenselijk is.

Deze zijn:

(1) Door een fietsbeleid te ontwikkelen dat een gewenste invulling geeft aan de ontwikkelingen op het gebied van de fiets(er) wordt sociaaleconomische meerwaarde ("bikenomics") gecreëerd. Zo wordt een bijdrage geleverd aan een leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar Maastricht.

(2) De meerderheid van de projecten van het vigerend beleid (Fietsplan Maastricht 2009) en de versnellingsagenda fiets (in 2015 in werking gesteld) zijn uitgevoerd of in uitvoering. Het vigerend beleid loopt dus ten einde.

(3) Het fietsgebruik in Maastricht is in de laatste jaren gegroeid. Dit brengt een aantal urgente vraagstukken met zich mee, o.a. een tekort aan parkeervoorzieningen voor de fiets.

(4) Er is potentie voor nog meer groei in de toekomst. Naast kansen brengt dit ook vraagstukken met zich mee, o.a. voldoet de infrastructuur (zoals de breedte van de fietspaden) nog.

(5) Andere fietsvormen zijn in opkomst, zoals de E-bike en de bakfiets. Het fietsbeleid van 2009 heeft niet op deze veranderingen geanticipeerd. Hierdoor blijven kansen liggen en worden gerelateerde problemen (zoals snelheidsverschillen tussen verschillende soorten fietsen en stallingen voor fietsen met een afwijkende vorm) niet aangekaart en opgelost.

(6) Veiligheid (beide fietsdiefstal en verkeersveiligheid) is een belangrijke factor in de fietsbeleving. Het fietsbeleid dient in te spelen op de veranderingen op dit vlak. Er is o.a. een grotere behoefte aan bewaakte stallingen en ontevredenheid over verkeersveiligheid. Het nieuwe fietsbeleid dient aangesloten te worden op het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid dat in ontwikkeling is en indien noodzakelijk, dit nader uit te werken.

(7) Er is een verandering in de bestuurlijke context. Op nationaal en provinciaal niveau speelt de fiets met toenemende mate een belangrijke rol en zijn nieuwe beleidsplannen voor de fiets opgesteld. Verder is het van belang dat het fietsbeleid aansluit op de gemeentelijke omgevingsvisie die momenteel in ontwikkeling is.

2. Context

In de Raadsvergadering van dinsdag 15 november 2016 heeft Wethouder Aarts aangegeven "het college gaat het komende jaar dan ook werken aan een nieuw fietsplan." Verder is ook in de begroting voor 2017 opgenomen dat een nieuw fietsverkeersplan opgesteld zal worden.



3. Gewenste situatie

De ambitie is dat het fietsplan in de tweede helft van 2018 opgeleverd wordt (zie 'Globale planning Fietsplan').

Zoals geformuleerd in het plan van aanpak zal het proces dat zal leiden tot het fietsplan 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.

Er zijn verschillende thema's geïdentificeerd die de basis zullen vormen voor het proces om tot het fietsplan te komen. De rode draad door deze verschillende thema's is innovatie. De geïdentificeerde thema's zijn:

(1) Parkeren

(1.1) Stallen (bewoners, bezoekers, forenzen)

Uit onderzoek is gebleken dat er stallingsproblemen zijn in verschillende secties van Maastricht. Stadsbreed zal er gekeken worden naar een verbetering van de kwantiteit en kwaliteit van stallingen en zal er gezocht worden naar structurele oplossingen.

(1.2) Aanpak fietsdiefstal

Fietsdiefstal vormt een barrière om (meer) voor de fiets te kiezen. Er moet onderzocht worden in hoeverre dit veiligheidsbeleid nader wordt vormgegeven in het fietsplan.

(2) Infrastructuur

(2.1) Routes (aantrekkelijkheid en veiligheid)

Er zal onderzocht worden hoe de fietser zo goed mogelijk gefaciliteerd kan worden om van a naar b te komen. Veiligheid speelt hierin een grote rol. Verder spelen ook de directheid, comfort, herkenbaarheid, doorstroming en reistijdbeleving van de routes een rol binnen dit subthema.

(2.2) Gebieden (aantrekkelijkheid en veiligheid)

Er zal 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.

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.

(3) Gedrag



(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. Hoe dit het best gedaan kan worden, zal onderzocht worden binnen dit subthema.

(3.2) Veiligheid

Het gedrag van de fietser zelf speelt een grote rol in verkeersveiligheid. Momenteel is een nieuw verkeersveiligheidsbeleid in ontwikkeling, waarin de fiets(er) een belangrijke rol speelt. Het fietsbeleid zal hierop aansluiten en mogelijk verdiepen.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Dit plan van aanpak heeft nog geen effect op de duurzaamheid, maar het fietsplan zelf wel. Meer fietsgebruik als gevolg van het fietsplan zal wellicht leiden tot CO2 reductie en verbetering in luchtkwaliteit. Daarnaast heeft dit ook meer beweging tot gevolg en dit heeft een positieve invloed op de (geestelijke) gezondheid.

5. Effect op de openbare ruimte

Dit plan van aanpak heeft nog geen effect op de openbare ruimte, maar het fietsplan zelf kan dit wel tot gevolg hebben. Dit zal nader uitgewerkt worden in het verdere proces.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing

8. Financiën

Conform het plan van aanpak worden de benodigde kosten voor het actualiseren van het fietsplan in beeld gebracht. Ook dan wordt duidelijk of de productie van het fietsplan binnen de bestaande middelen kan.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing



10. Participatie tot heden

Tijdens het opzetten van het plan van aanpak zijn er verschillende gesprekken gevoerd met een aantal primaire stakeholders (Provincie Limburg, Maastricht Bereikbaar en de Fietsersbond).

Door middel van deze gesprekken zijn een aantal thema's geïdentificeerd die de basis zullen vormen voor het proces dat zal leiden tot het fietsplan. De drie hoofdthema's zijn parkeren, infrastructuur en gedrag.

11. Voorstel

Akkoord te gaan met het 'Plan van aanpak Fietsplan'

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Er zal een projectplan opgezet worden dat zal leiden tot het opstellen van het fietsplan. Het fietsplan zal later voorgelegd worden.