



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Actieplan Fiets en Fietsparkeren

DATUM
6 november 2020
Verzonden 06-11-2020

BIJLAGEN
-actieplannen-

BEHANDELD DOOR
M (Marijke) Terpstra

TELEFOONNUMMER
043 350 4412

ONZE REFERENTIE
2020-27948

E-MAILADRES
Marijke.Terpstra@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Op 4 juni van dit jaar hebben wij u aangegeven dat de gemeente bezig was met het opstellen van de actieplannen Fiets en Fietsparkeren. Dit hebben we samen met een grote groep belanghebbenden en geïnteresseerden gedaan. Deze actieplannen zijn inmiddels klaar en zijn op 13 oktober van dit jaar door het college vastgesteld. In de bijlages vindt u beide actieplannen.

Relatie Omgevingsvisie

De belangrijkste ruimtelijke opgaven voor de toekomst van de stad en daarmee de beleidsambities voor mobiliteit zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. Deze is op 6 oktober jl. in uw raad behandeld. Fietsen is gezond en meer en vaker fietsen levert een verbetering aan de bereikbaarheid van de stad, een schonere lucht en een bijdrage aan de klimaatdoelstelling. Kortom, de fiets vervult een sleutelrol in de ontwikkeling van een toekomstbestendig, duurzaam, bereikbaar en leefbaar Maastricht. De actieplannen bevatten concrete maatregelen en projecten die in de komende vijf jaar worden uitgevoerd om mensen meer en vaker de fiets te laten nemen. Om deze groei te faciliteren worden ook de fietsstallingsmogelijkheden uitgebreid. Het 'Actieplan Fietsen in Maastricht' en het 'Actieplan Fietsparkeren Maastricht' zijn een uitwerking van de integrale aanpak van de Omgevingsvisie waarbij wordt ingezet op een verschuiving van de auto naar lopen en fietsen en andere duurzame vormen van mobiliteit.

Actieplan Fietsen in Maastricht

In het Actieplan Fietsen in Maastricht zijn zes doelen gedefinieerd:

- van, naar en binnen Maastricht meer en vaker fietsen;
- vaker gebruiken van de fiets i.p.v. de auto;
- meer en vaker fietsen doorjongeren en ouderen;
- voor langere reizen vaker de combinatie met de fiets en openbaar vervoer gebruiken;
- fietsen in Maastricht wordt positief beoordeeld en;
- fietsen wordt veiliger.



DATUM
13 oktober 2020

- Om de voorgaande doelen en ambities te realiseren gaan we aan de hand van 3 actielijnen te werk:
1. Het verbeteren van fietsvoorzieningen met als doel een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk in stad en regio.
 2. De aanpak van het fietsparkeren met een substantiële toename van het aantal fietsparkeerplekken en toepassing van kleinschalige maatwerkoplossingen. De hinder door geparkeerde fietsen moet afnemen en fietsgebruikers moeten hun fiets goed kunnen stallen.
 3. Het stimuleren van fietsgebruik en veilig gedrag op straat aan de hand van een uitgekende doelgroepenbenadering

Het Actieplan Fietsen in Maastricht bevat ruim 50 concrete maatregelen en projecten die in de periode tot en met 2025 zullen worden uitgevoerd. De gemeente zoekt hierbij actief samenwerking met partners op om de 3 actielijnen zo effectief mogelijk te maken. Tot slot vormt heldere communicatie met doelgroepen een belangrijke randvoorwaarde. We willen het enthousiasme onder (potentiële) fietsers aanwakkeren en daarmee de fietscultuur verstevigen.

Actieplan Fietsparkeren in Maastricht

In dit actieplan worden zo'n 70 locaties beschreven waar sprake is van een fietsparkeerprobleem. De aanpak van deze locaties is, voor zo ver mogelijk in dit stadium, geprioriteerd op basis van veiligheid, gesprekken, draagvlak en tellingen. Uitvoering gebeurt met de lokale belanghebbenden zodat er sprake is van een zo breed mogelijk in de buurt gedragen maatwerkoplossing. Uiteraard kunnen hieraan nog locaties worden toegevoegd of zullen er locaties zijn waar een oplossing langer op zich zal laten wachten.

Ook is gekeken naar zowel de vraag als het aanbod van fietsstallingen. De groeiende populariteit van de e-fiets en andere bijzondere fietsen stelt meer diverse en hogere eisen aan de fietsparkeervoorzieningen. Hierop moet geanticipeerd worden. Een flexibele inrichting is noodzakelijk zodat toekomstige veranderingen makkelijker kunnen worden ingepast. Gebleken is dat er klein- en grootschalige oplossingen nodig zijn. De aanpak van de circa 70 probleemlocaties en het merendeel van de actielijnen uit het plan worden nog in de huidige coalitieperiode gestart en/of uitgevoerd. Voor een aantal actielijnen geldt dat ze ook na de huidige coalitieperiode verder doorgezet worden.

Verder onderzoek naar grote inpandige fietsenstallingen

In het Actieplan Fietsparkeren in Maastricht staat dat er komende tijd onderzoek gedaan wordt naar een grote (inpandige) fietsenstalling (ook voor scooters) in de omgeving van de Markt/het Vrijthof/Mosae Forum. Dit eventueel in combinatie met overige functies zoals openbare toiletten, een servicepunt en kluisjes. De uitwerking van dit onderzoek, inclusief eventuele financiële consequenties, zal in een later stadium aan het college en uw raad worden voorgelegd.

Financieel

Actieplan Fietsen in Maastricht

Er is op financieel gebied sprake van 3 periodes en 3 deelpakketten:

- Voor het eerste pakket met maatregelen (maatregel 1 t/m 22 uit de uitvoeringsagenda) zijn voldoende middelen (zowel tijd als geld) beschikbaar. Denk hierbij aan projecten waarvoor in de



DATUM
13 oktober 2020

begroting van 2019 reeds middelen zijn gereserveerd of waarvoor financiering beschikbaar is vanuit 'Programma Zuid-Limburg Bereikbaar 2019 – 2022'. Ook zijn er projecten die worden gefinancierd door partners zoals Rijkwaterstaat en provincie Limburg.

- Voor het tweede pakket met maatregelen (maatregel 23 t/m 51) zal in de komende jaren een financieringsvoorstel worden gedaan, binnen de reeds bestaande middelen, via de gemeentelijke begrotingscyclus, denk hierbij aan een besteding vanuit het Mobiliteitsprogramma. Ook worden waar mogelijk koppelkansen met bijvoorbeeld onderhoud of groenprojecten benut. Maatregel 10, 23, 40, 41 en 42 uit de uitvoeringsagenda zijn opgenomen in de conceptbegroting 2021, programma 2.
- Voor het derde pakket met maatregelen (maatregel 52 t/m 58) geldt dat de reikwijdte van de projecten nog bepaald moet worden. Door de maatregelen nu reeds te agenderen aan de hand van dit actieplan kunnen we gericht op zoek gaan naar financieringsbronnen. Zodra de reikwijdte en voldoende middelen (tijd en geld) beschikbaar zijn, worden deze maatregelen opgestart en uitgevoerd. Dat is vermoedelijk in de periode 2025 – 2030. Ook bij deze projecten zal de gemeenteraad worden gevraagd in te stemmen met een concreet financieringsvoorstel voordat verplichtingen aangegaan worden.

Actieplan Fietsparkeren in Maastricht

In het coalitieakkoord is € 5 miljoen gereserveerd voor fietsparkeren en P&R voorzieningen.

Voor de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid, wordt nadrukkelijker gestuurd aan de hand van het zogeheten STOP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Personenwagens. Om invulling aan deze prioritering te geven is een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op P&R-voorzieningen aan de randen van de stad benodigd. Hiervoor volgt in 2021 een separaat voorstel. De benodigde gelden vanuit het Actieplan Fietsparkeren worden in de begroting 2021 en 2022 aan u voorgelegd.

Voor 2021 vragen wij uw raad bij de begroting een bedrag van € 1,25 mln. te voteren voor het Actieplan Fietsparkeren. Voorgenomen projecten hierin zijn:

- Het realiseren van circa 40 nieuwe fietsstallingsmogelijkheden in het centrum met start aanbesteding eind 2020;
- Het inzetten van grootschalige communicatie en bewustwordingscampagnes;
- Een meer integrale aanpak van fietsparkeren, handhaving en fietsdiefstal.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie,
Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.

J.M. Penn-te Strake
Burgemeester



Actieplan

Fietsen in Maastricht

2020-2025

EEN OMGEVINGSPROGRAMMA

TER BEVORDERING VAN

HET FIETSGEBRUIK IN MAASTRICHT

EN DE REGIO



Gemeente Maastricht



Fijn dat u belangstelling toont voor het onderwerp Fietsen in Maastricht. Fietsen is immers een belangrijk thema voor onze stad. De fiets is het vervoermiddel in een duurzaam Maastricht. Dit actieplan bevat ruim 50 concrete maatregelen waarmee we in de komende jaren het fietsgebruik in Maastricht willen stimuleren.

Het actieplan is tot stand gekomen met hulp van diverse partners zoals de Fietsersbond, Provincie Limburg, Zuid-Limburg Bereikbaar en Verkeersveiligheidsgroep Maastricht. Maar ook de Maastrichtse fietser. Zo organiseerden we een succesvolle focusgroep met actieve fietsers en dachten ruim vijftig mensen mee tijdens een geslaagde thema-avond. Ik dank hen hartelijk voor hun hulp en input. Ook in de toekomst maak ik graag gebruik van uw hulp bij het realiseren van onze fietsambities.

Fietsen is gezond, nuttig, aangenaam en ontspannend. Ik roep dan ook iedereen graag op om op de pedalen te komen. Om samen van Maastricht een echte fietsstad te maken.

Gert-Jan Krabbendam

Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit

#OpDePedalen

1. Aanleiding

Waarom een actieplan?

Fietsen is leuk. Het is een en actieve bezigheid waarmee je je gemakkelijk en goedkoop verplaatst van A naar B. Het is ook een aangename sociale activiteit. Tijdens het fietsen ontmoet je mensen, kun je bijkletsen en van de omgeving genieten. Voor fanatiekelingen is het een hobby in een prachtig decor met de Zuid-Limburgse heuvels.

Wetenschappelijk is bewezen dat regelmatig fietsen gezond is. Dat is voor veel fietsers de motivatie om dagelijks naar het werk te fietsen of om regelmatig in de vrije tijd een rondje te fietsen. De fietser kan zo het nuttige met het aangename combineren. Maastricht wil bijdragen aan de gezondheid en vitaliteit van zijn inwoners. Meer fietsgebruik in Maastricht en de regio draagt daaraan bij.

Daarnaast zijn er meer maatschappelijke belangen. Want als meer wordt gefietst en tegelijkertijd minder met de auto wordt gereden dan heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid, de luchtkwaliteit en de uitstoot van CO₂. Ook neemt een fiets veel minder ruimte in als een auto. De fiets vervult daarmee een sleutelrol in de ontwikkeling van Maastricht naar een toekomstbestendige en leefbare stad.

Dat is de reden waarom dit Actieplan Fietsen in Maastricht is opgesteld. Als het lukt mensen meer te laten fietsen in plaats van auto te laten rijden, draagt dat bij aan de gezonde en leefbare stad.

Fietsen: een slim idee

Fietsen neemt weinig schaarse ruimte in beslag

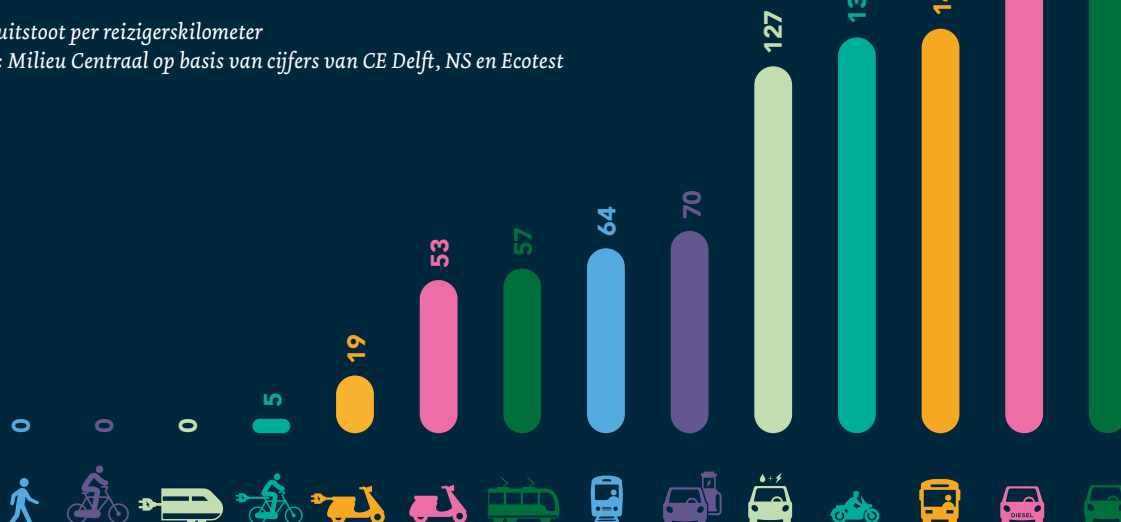
Bron: Gemeente Amsterdam



Fietsen is klimaatvriendelijk

CO₂ uitstoot per reizigerskilometer

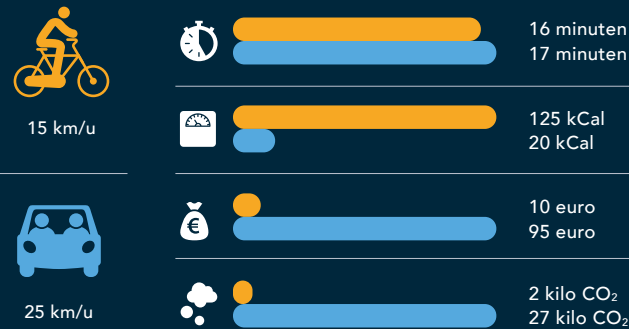
Bron: Milieu Centraal op basis van cijfers van CE Delft, NS en Ecotest



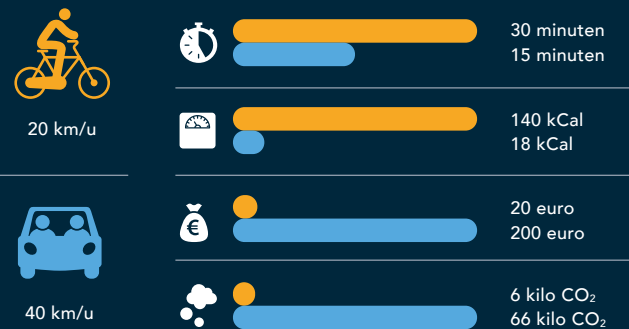
Met de fiets naar je werk of school is gezond

Bron: Milieu Centraal

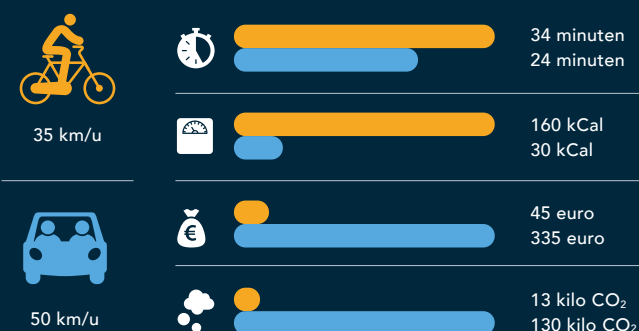
Woon-werkafstand 4km / stadsfiets



Woon-werkafstand 10 km / e-bike



Woon-werkafstand 20 km / speed pedelec



FIETSECONOMIE

Ook de economie vaart wel bij het gebruik van de fiets. Forenzen die naar hun werk fietsen zijn gemiddeld genomen gezonder. Dat resulteert in een lager ziekteverzuim op het werk. Bovendien besparen fietsers op reiskosten. Ten opzichte van een automobilist zijn ze bijvoorbeeld minder brandstofkosten kwijt. Die besparing op brandstof levert een toegevoegde economische waarde voor de lokale economie. Economisch adviesbureau Decisio becijferde eerder voor Utrecht dat dit leidt tot zo'n 32 procent extra bestedingen in de regionale economie.

Fietsers zijn goede klanten voor winkels en horeca. Ongeveer 25 procent van de bezoekers in de Maastrichtse binnenstad komt per fiets. Uit onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam blijkt dat bestedingen in de binnenstad van fietsers niet lager zijn dan bezoekers per auto. Voor supermarkten in buurtwinkelcentra concludeert adviesbureau SOAB op grond van onderzoek dat de totale bestedingen van fietsers (gemiddelde besteding keer frequentie) hoger zijn, dan de totale bestedingen van de automobilisten.

Onderzoekers van de Universiteit Utrecht concluderen dat de levensverwachting van de Nederlandse bevolking met een half jaar is toegenomen als gevolg van fietsen. Fietsen voorkomt ongeveer 6.500 doden per jaar. Meer dan de helft van de toename in levensverwachting wordt bereikt doordat ouderen van 65 jaar en ouder blijven fietsen. Deze gezondheidsbatens hebben de omvang van ongeveer 3 procent van het bruto nationaal product. De onderzoekers concluderen dan ook dat investeringen op het gebied van fietsbeleid op de lange termijn renderen.

1.2 Relatie tot Omgevingsvisie

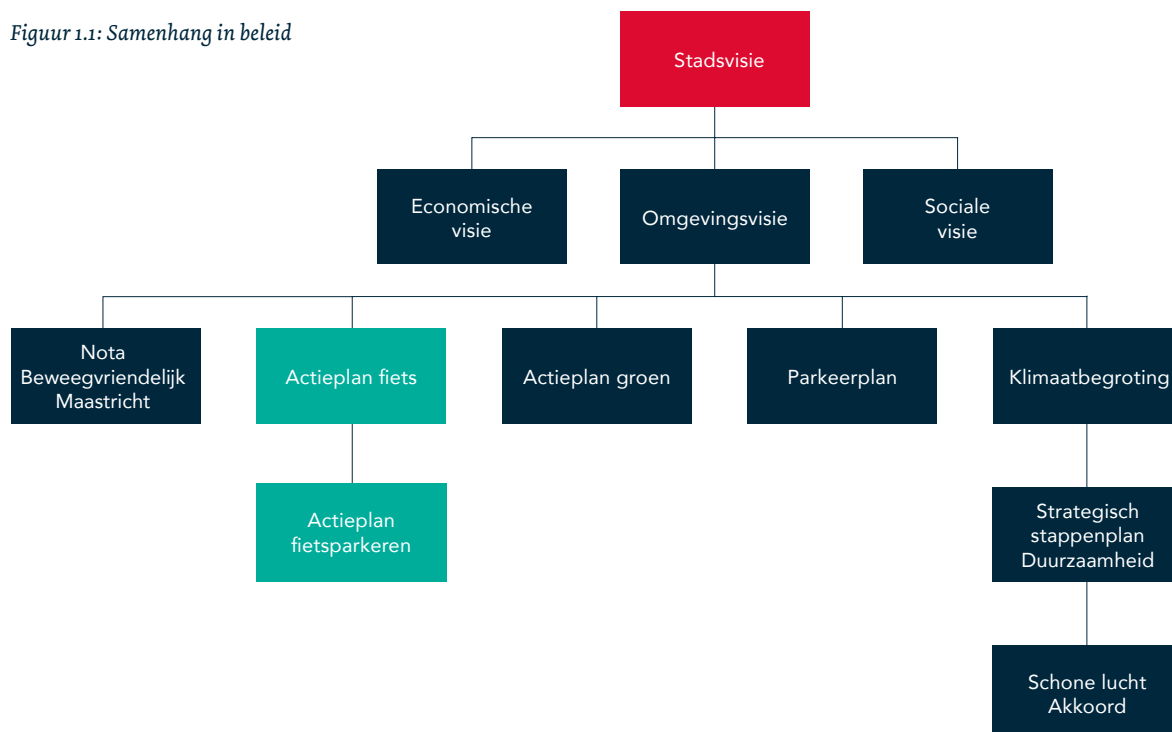
De belangrijkste ruimtelijke opgaven voor de stad naar de toekomst en onze beleidsambities voor mobiliteit inclusief de fiets zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. We willen een verschuiving van de auto naar lopen en fietsen en andere duurzame vormen van mobiliteit. Dit Actieplan Fietsen in Maastricht vormt – in de geest van de Omgevingswet – een omgevingsprogramma waarmee de gemeente Maastricht haar beleidsambities op het gebied van de fiets wil bereiken. Daarom luidt de ondertitel van dit actieplan ‘een omgevingsprogramma ter bevordering van het fietsgebruik in Maastricht en de regio’.

De maatregelen in dit actieplan dragen bij aan de integrale aanpak van de Omgevingsvisie. Sterker nog, de maatregelen voor het fietsgebruik zijn effectiever als in Maastricht en de regio op meer beleidsthema's tegelijkertijd wordt gehandeld.

Zo is het fietsbeleid effectiever als naast maatregelen die fietsgebruik aantrekkelijker maken (bijvoorbeeld een verbetering van de fietsinfrastructuur) maatregelen worden geëffectueerd die het gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken (bijvoorbeeld strenger parkeerbeleid en het faciliteren van parkeren op afstand).

Naast dit Actieplan Fietsen in Maastricht werkt de gemeente Maastricht onder andere aan nieuw parkeerbeleid, P+R-voorzieningen, de verkeerscirculatie in de stad, meer groen in de stad, het verduurzamen van stadslogistiek en het stimuleren van elektrisch rijden. Ook wordt op korte termijn de nota Bewegvriendelijk Maastricht vastgesteld. Deze integrale werkwijze leidt per saldo tot de gewenste verschuiving van minder autogebruik en -bezit naar meer lopen, fietsen en andere duurzame vervoersmiddelen. Juist de combinatie van enerzijds pull- en anderzijds push-maatregelen maken het Maastrichtse fietsbeleid effectief en succesvol.

Figuur 1.1: Samenhang in beleid





STIMULEREN VAN LOPEN EN FIETSEN

De gemeente wil dat mensen zich meer te voet of per fiets verplaatsen. Niet alleen binnen de stad, maar ook bij verplaatsingen van en naar de stad wordt ingezet op een toename van het fietsgebruik. Daarom investeert de gemeente in extra fietsenstallingen, wandel- en fietsroutes in de stad en daarbuiten, en wordt op plekken de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers verbeterd.



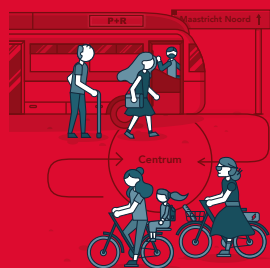
VERMINDEREN OVERLAST VRACHTVERKEER

Maastricht heeft te maken met dagelijkse goederenstromen van en naar bedrijventerreinen, maar ook naar winkels en horeca. Daarnaast groeit als gevolg van de toename van online winkelen de rechtstreekse goederenstroom naar de consument in de woonwijk. De gemeente heeft tot doel de overlast van dit vrachtverkeer te verminderen. Daarom investeert de gemeente enerzijds in infrastructuur die overlast zoveel mogelijk beperkt en anderzijds in het organiseren van goederenstromen via schonere en minder overlast veroorzakende voertuigen.



MEER RUIMTE VOOR LOPEN, FIETSEN, VERBLIJVEN, GROEN EN WATER

In de stad creëren we meer ruimte voor ontmoeten en bewegen. Op plekken waar dat gewenst is, maakt de rijdende of geparkeerde auto plaats voor andere functies zoals ontmoeten, lopen, fietsen of spelen. Daartoe investeert de gemeente op diverse plekken in de herinrichting van de openbare ruimte, verlagen we de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en voorkomen we waar zinvol doorgaand verkeer.



STIMULEREN PARKEREN OP AFSTAND

Maastricht is een gastvrije stad met jaarlijks veel bezoekers. Om ervoor zorgen dat de stad niet vastloopt wordt parkeren zoveel mogelijk gefaciliteerd op P+R- en P+W-locaties aan de rand van de stad. Vandaar reis je met het openbaar vervoer, per (deel)fiets of te voet verder naar de binnenstad.



VERBETEREN (EUREGIONALE) BEREIKBAARHEID

Maastricht is een onderdeel van een samenhangend netwerk van middelgrote steden in Zuid-Limburg en de Euregio. We zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van deze regio. Maastricht investeert daarom bijvoorbeeld in het stationsgebied, maar ook in een tramverbinding met Hasselt.



VERDUURZAMEN MOBILITEIT

We werken – in lijn met het Klimaatakkoord van de Rijksoverheid – toe naar een emissieloos verkeersaanbod in de gehele stad. Om deze transitie naar elektrisch rijden te stimuleren geven we als gemeente het goede voorbeeld door het eigen wagenpark in stappen te elektrificeren. Daarnaast worden laadinstallaties voor personenauto's en stadsbussen in de openbare ruimte gerealiseerd.



GEZONDHEID EN FIETSEN

Uit steeds meer onderzoek, waaronder ook van de Universiteit Maastricht, blijkt dat de fysieke leefomgeving invloed heeft op onze leefstijl en gezondheid. Ook blijkt dat met veranderingen in de fysieke leefomgeving gezondheidsverschillen tussen groepen kunnen worden verkleind. Door met deze kennis rekening te houden tijdens het ontwerpen van de leefomgeving kan langdurig gezondheidswinst worden geboekt. Mede daarom werkt gemeente Maastricht aan de nota Bewegvriendelijk Maastricht.

Binnen het onderzoeksproject Ruimte Maken voor Gezondheid in de Stad (RuimteGIDS) werken onder meer de Universiteit Maastricht en de GGD Zuid-Limburg aan kennis voor een gezonde stadsleefomgeving. Zo worden in concrete Maastrichtse casussen de gezondheidseffecten van de aanleg van de Groene en de Blauwe Loper onderzocht.

Stedenbouwkundig adviesbureau Urhahn onderzocht de kenmerken van een beweegvriendelijke stad en stelt dat in een beweegvriendelijke stad sport, spel en ontspanning een structurele plek moeten krijgen. Daarnaast moet meer ruimte gegeven worden aan de voetganger en de fietser.

Een stad zou qua lopen en fietsen de volgende 4 ambities moeten hebben. Deze ambities zijn onderdeel van het fietsbeleid in Maastricht en komen op diverse plekken terug in dit actieplan.

- Realiseer goed en snel openbaar vervoer in combinatie met lopen en fietsen voor het voor- en natransport als goed alternatief voor de auto.
- Maak autoluwe stadsbuurten met hoge dichtheden en een intensieve functiemenging. In een luwe stadsbuurt is de snelheid van de normale stadsfietser het uitgangspunt. Meer functiemenging zorgt ervoor dat je als bewoner niet altijd de wijk uit hoeft en al fietsend en wandelend naar je werk, winkel of school kunt gaan.
- Geef de fietser en voetganger de ruimte. Richt je hierbij op menging in plaats van het scheiden van verkeersstromen. Fietsstraten, shared space en gemengde stadsstraten zien hiervan goede voorbeelden (koppelen aan verkeersmilieus). Snelle fietsers kunnen ook langzaam fietsen.
- Zorg voor comfortabele, veilig en frictieloze routes voor vooral de kwetsbare doelgroepen, zoals kinderen, mindervaliden en ouderen. Heldere straatprofielen met goede stoepen geven geborgenheid aan de voetganger. Goede oversteekevoorzieningen zorgen voor minder frictie of wrijving met snellere straatgebruikers. Frictieloos betekent ook comfortabele routes met weinig oponthoud, een goed fiets- en wandeloppervlak en weinig obstakels.



Thema-avond Fietsen in Maastricht op 9 maart 2020



1.3 Totstandkoming en participatie

Dit actieplan is in samenwerking met belanghebbenden en partners opgesteld. Hiervoor hebben in de eerste maanden van 2020 werksessies plaatsgevonden en zijn gesprekken gevoerd met delegaties van de Fietzersbond, buurgemeentes in binnen- en buitenland, Provincie Limburg, Zuid-Limburg Bereikbaar en de Verkeersveiligheidsgroep Maastricht. Bovenal hebben we geluisterd naar de Maastrichtse fietser. Zo organiseerde Zuid-Limburg Bereikbaar op verzoek van de gemeente Maastricht een focusgroep van enthousiaste Maastrichtenaren die regelmatig fietsen.

Specifiek op het gebied van fietsparkeren sprak de gemeente aanvullend met Arriva, de Fietzersbond, Samen Onbeperkt, diverse buurtnetwerken, ondernemers, het overleg van Bewoners, Ondernemers en Studenten (BOS), Universiteit Maastricht, studentenverenigingen, Katholieke Bond van Ouderen (KBO Limburg), Swapfiets en exploitanten van de fietsstallingen in Maastricht. Voor het actieplan zijn ook diverse vakdisciplines binnen de gemeente geraadpleegd. Denk hierbij aan handhaving, sport, economie, stadsbeheer, stedenbouw, ruimtelijke kwaliteit, groen en mobiliteit.

Op 9 maart 2020 vond de thema-avond Fietsen in Maastricht plaats met ruim 60 deelnemers. Tijdens deze avond is gediscussieerd over het belang van de fiets in een duurzame toekomstbestendige stad en konden de aanwezigen vragen stellen en reageren op de eerste aanzet van het actieplan. Dit werd gepresenteerd aan de hand van diverse informatiepanelen.

Voor het thema Fietsen in Maastricht is veel belangstelling. Er zijn veel wensen, ideeën en suggesties binnengekomen. Deze zijn dankbaar in ontvangst genomen en meegenomen bij het opstellen van het actieplan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit actieplan hebben we de beleidsambities geconcretiseerd in meetbare doelen en definiëren we een realisatiestrategie waarmee we verwachten de ambities te bereiken. Hiertoe zijn 3 actielijnen van die realisatiestrategie uitgewerkt in hoofdstuk 3 tot en met 5. We pakken na vaststelling van dit actieplan door aan de hand van een concrete uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 6 staat de uitvoeringsagenda beschreven en wordt de samenwerking uitgewerkt die we zullen opzoeken met diverse partners op het gebied van de fiets.

2. Ambities

Welke doelen willen we halen?

2.1 Doelen

1. Meer en vaker fietsen

Het fietsgebruik zit in de lift. Zowel landelijk als in Maastricht wordt steeds meer gefietst. De gemeente Maastricht wil dat het fietsgebruik in Maastricht en regio verder groeit. Dat betekent meer fietsers op straat en meer fietsen in stallingen. Tot doel wordt jaarlijks een groei van 1 procent gesteld, oftewel een groei van ruim 10 procent te realiseren tussen 2020 en 2030. Dat betekent bijvoorbeeld dat in de komende 10 jaar het gemiddeld aantal fietsers dat de Maas oversteeft met 3.000 stijgt tot ruim 32.000 fietsers per dag.

2. In combinatie met minder autogebruik

Bij voorkeur gaat deze groei van het fietsgebruik gepaard met een daling van het autogebruik. Zo ontstaat er per saldo ruimte in de stad en neemt de leefbaarheid toe. Binnen Maastricht vindt in de huidige situatie 31 procent van de verplaatsingen volledig per fiets plaats. Bij verplaatsingen van en naar Maastricht is het fietsaandeel op dit moment 10 procent. We stellen tot doel dat beide percentages met 5 procentpunt toenemen in 10 jaar tijd, ten koste van de auto.

3. Inclusief jongeren en ouderen

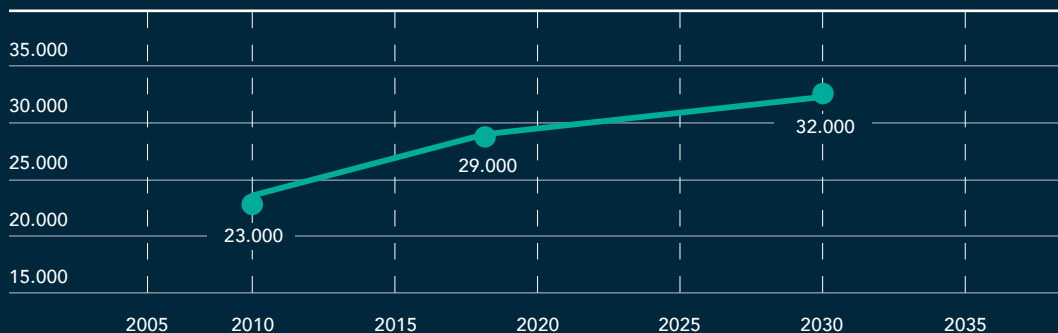
Een sterk voordeel van de fiets is dat het een laagdrempelig vervoermiddel betreft. Jong en oud kunnen zich veelal zelfstandig verplaatsen per fiets. Dat is een groot goed dat bijdraagt aan een inclusieve stad. Daarom streven we naar een groter gebruik van de fiets bij jongeren en ouderen. We willen dat meer kinderen fietsend naar school gaan. Ook willen we dat meer Maastrichtse senioren (65+) regelmatig fietsen. En we willen dat mensen die niet zelfstandig kunnen fietsen zich zoveel mogelijk per fiets verplaatsen, als ze dat willen en dit met een aangepaste fiets of onder begeleiding kan.

4. In combinatie met andere vervoerwijzen

Op afstanden langer dan 15 kilometer wordt de reistijd per fiets te lang en verliest de fiets het als vervoermiddel van bijvoorbeeld de auto. De laatste jaren zien we een sterke opkomst van het gebruik van de combinatie trein en fiets. Die combinatie maakt de fiets op langere afstanden snel en flexibel. We willen dit combinatiegebruik, ook wel ketenmobiliteit genoemd, stimuleren. Bus- en treinreizigers gebruiken vaak een eigen fiets voor de rit van huis naar bushalte of treinstation (voortransport). Dit in tegenstelling tot de rit van bushalte of treinstation naar de eindbestemming (natransport). Dit natransport is vaak de zwakste schakel. Een deelfiets, zoals de ov-fiets, kan hierin voorzien. De combinatie

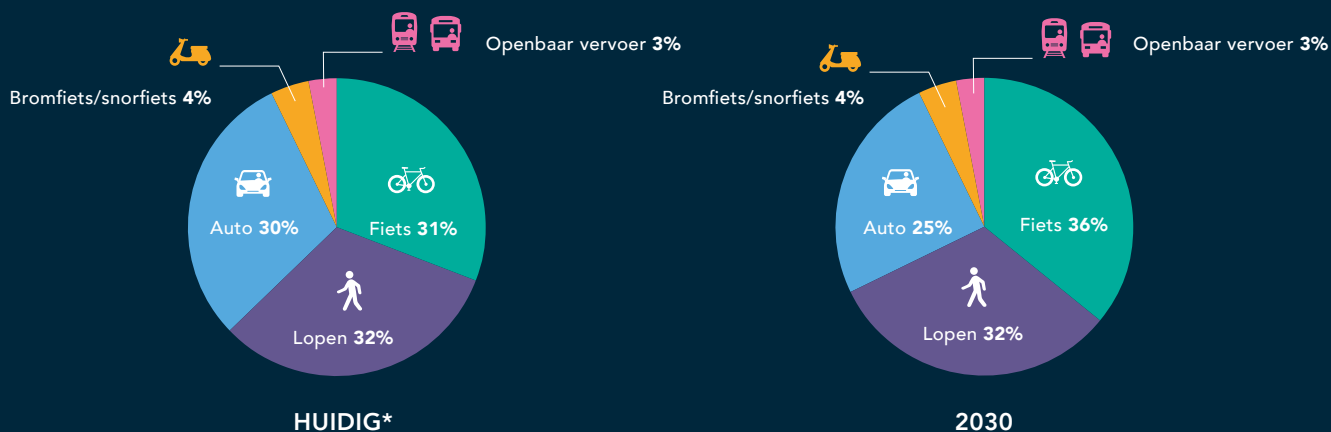
Aantal Maaskruisende fietsbewegingen per dag

Bron: Gemeente Maastricht



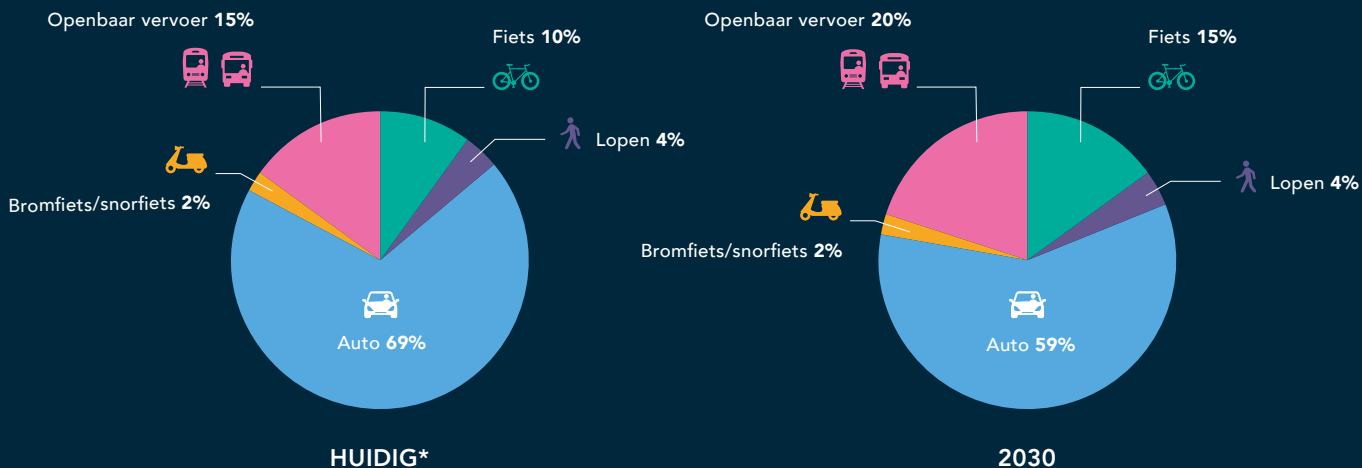
Aandeel fietsverplaatsingen binnen Maastricht

Bron: OViN, bewerking gemeente Maastricht



Aandeel fietsverplaatsingen van en naar Maastricht

Bron: OViN, bewerking gemeente Maastricht



*) gebaseerd op gemiddelde over 2014-2018

trein en fiets wordt gerekend onder het openbaar vervoer. Daarom zetten we bij verplaatsingen van en naar Maastricht in op een groei van het openbaar vervoer met 5 procentpunt.

5. Fietsen is leuk

Fietsen is goedkoop, gemakkelijk en vooral leuk. Het feit dat fietsen leuk is, zal bijdragen aan het succes van de maatregelen in dit actieplan. Andersom maken de maatregelen fietsen aangenamer (of aangener). We streven ernaar dat fietsers een rapportcijfer van 7,5 of hoger geven voor het fietsen in Maastricht.

6. Veilig fietsen

Helaas is er een landelijke trend dat jaarlijks steeds meer (letsel)ongevallen gebeuren waarbij fietsers betrokken zijn. Dit hangt samen met het feit dat meer en vaker met e-fietsen gefietst wordt, bijvoorbeeld door ouderen die doorgaans kwetsbaarder zijn. Daarnaast is onveilig gedrag, zoals het gebruik van de smartphone op de fiets, een oorzaak van meer ongevallen. De gemeente ambieert het aantal (letsel)ongevallen met fietsers te laten dalen naar uiteindelijk nul verkeersslachtoffers, in lijn met de ambitie van het Regionale Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). In eerste instantie door het aantal ongevallen niet verder te laten stijgen ondanks meer fietsgebruik. Om uiteindelijk voor 2030 ook in absolute zin op weg te zijn naar nul verkeersslachtoffers.

2.2 Realisatiestrategie

De gemeente Maastricht hanteert een strategie om voorgaande ambities te realiseren. Aan de hand van 3 actielijnen willen we de komende 5 jaar projecten uitvoeren.

1. Het verbeteren van fietsvoorzieningen met als doel een aantrekkelijk en veilig **fietsnetwerk** in stad en regio.
2. De aanpak van het **fietsparkeren** met een substantiële toename van het aantal fietsparkeerplekken en toepassing van kleinschalige maatwerkoplossingen waardoor geparkeerde fietsen geen overlast meer veroorzaken.
3. Het **stimuleren** van fietsgebruik en veilig gedrag op straat aan de hand van een uitgekende doelgroepenbenadering.

De gemeente zoekt actief samenwerking met partners op om de 3 actielijnen zo effectief mogelijk te maken. Tot slot vormt heldere communicatie met doelgroepen een belangrijke randvoorwaarde. We willen het enthousiasme onder (potentiële) fietsers aanwakkeren en daarmee de fietscultuur verstevigen.

Bij het uitwerken van maatregelen houden we rekening met 3 afwegingen die de fietser maakt. **Durven:** fietsers moeten zich in de eerste plaats veilig voelen voordat ze durven te fietsen. **Kunnen:** als ze zich veilig genoeg voelen, moet de infrastructuur zo zijn ingericht dat het mogelijk is om snel en makkelijk te kunnen fietsen. **Willen:** als durven en kunnen op orde zijn, is het de kunst (nieuwe) fietsers te verleiden vaker of over grotere afstanden te gaan fietsen. De omgeving moet dan wel zo aantrekkelijk zijn dat mensen er ook willen fietsen.

In de volgende hoofdstukken worden deze actielijnen afzonderlijk toegelicht en uitgewerkt en bijbehorende maatregelen en acties benoemd.

Strategie met drie actielijnen



COMMUNICATIE



SAMENWERKING

Van durven fietsen naar willen fietsen

Gebaseerd op idee van Mark van Hagen (NS) en Bas Govers (Goudappel Coffeng)



Dissatisfiers
Gebruikswaarde



DURVEN

Veiligheid en betrouwbaarheid

- Voldoende afstand tot overig (gemotoriseerd) verkeer
- Geen obstakels
- Gladheidbestrijding (bladeren, bevroering)
- Sociale veiligheid, verlichting
- Goed beheer en onderhoud (geen wortelopdruk, vlakke bestrating)



KUNNEN

Gemak

- Veilig stallen nabij herkomst en bestemming
- Bewegwijzering / logische routes, ook zonder locatiekennis
- Geen helmplicht

Snelheid

- Directe routes, zonder omwegen
- Elkaar kunnen inhalen
- Korte wachttijden bij verkeerslichten

Satisfiers
Belevingswaarde



WILLEN

Beleving

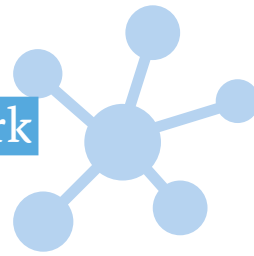
- Naast elkaar kunnen fietsen
- Fraai ingepast in een aantrekkelijke omgeving

Comfort

- Befietsbare hellingen en bochten
- Samenhang van het netwerk
- Geen hinder door andere verkeersdeelnemers (lawaai, stank)

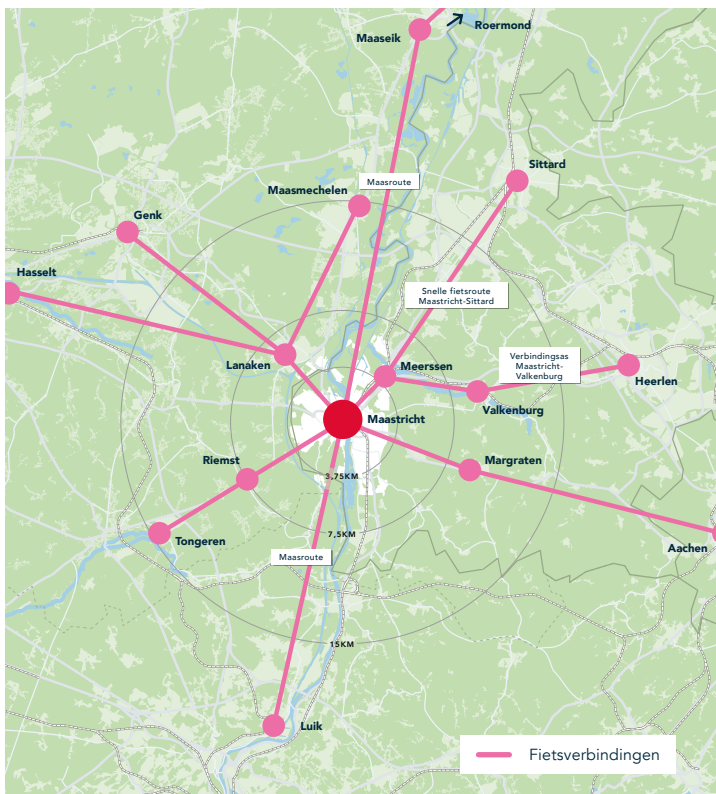


3. Verbeteren fietsnetwerk



Samenhang, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort

Een belangrijk middel om het fietsgebruik in Maastricht te stimuleren is het verbeteren van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. We investeren in de samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en het comfort hiervan. De ambitie is een fietsnetwerk in Maastricht en regio waar zoveel mogelijk fietsers durven, kunnen en willen fietsen. Daartoe realiseren we op diverse plekken de komende 5 jaar verbeteringen.

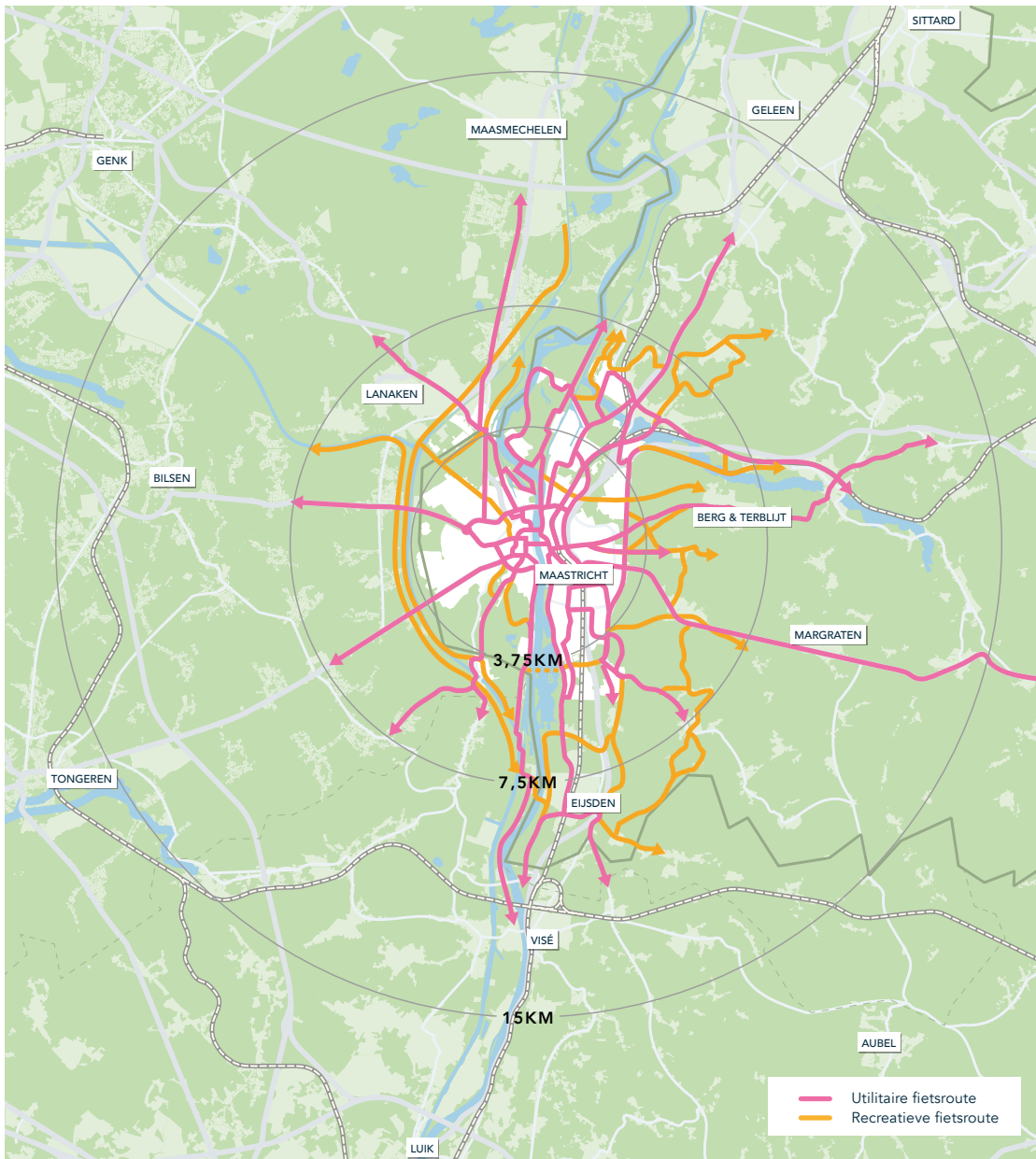


Figuur 3.1: Fietsnetwerk in groter geheel

3.1 Een samenhangend fietsnetwerk

Het fietsnetwerk vormt idealiter een samenhangend geheel in de stad en met de regio. Daarbij worden beginpunt en eindbestemming verbonden via zo direct mogelijke routes. Het fietsnetwerk van Maastricht is onderdeel van een groter geheel (zie figuur 3.1).

In figuur 3.2 is het regionaal bewegwijzerde netwerk weergegeven. In roze staan de routes voor woon-werk-/schoolverkeer (de zogenaamde utilitaire routes) en in oranje de recreatieve routes. De weergegeven cirkels hebben een straal van respectievelijke 15, 7,5 en 3,75 kilometer met als middelpunt de Sint Servaasbrug. Over het algemeen vormt 7,5 kilometer de bovengrens voor utilitaire verplaatsingen per (stads)fiets. Bijna alle verplaatsingen binnen Maastricht vallen binnen de kleinste cirkel. Dit bevestigt dat Maastricht een ideale omvang heeft voor de fiets.



Figuur 3.2: Regionaal fietsnetwerk

Met de opkomst van de e-fiets is de actieradius voor veel fietsers vergroot. Voor verplaatsingen per fiets naar het centrum van Maastricht is het gangbare bereik opgerekt van de middelste cirkel naar de grootste cirkel. Ook reisafstanden langer dan 15 kilometer kunnen per fiets afgelegd worden. Enerzijds is de speed pedelec hiervoor uitermate geschikt. En ook is steeds vaker sprake van ketenverplaatsingen waarbij openbaar vervoer (trein, bus en toekomst tram) of auto worden gecombineerd met de fiets als natransport.

Het bereik van de fiets is daarmee groter dan ooit:

1. In de stad: fiets
2. In de regio tot 7,5 km: fiets en e-fiets
3. In de regio van 7,5 tot 15 kilometer: e-fiets en speed pedelec
4. In de regio boven 15 kilometer: speed pedelec en de combinatie openbaar vervoer en fiets en auto en fiets.

Voor het benutten van de regionale potentie investeren we de komende jaren samen met partners in de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk.

DOEN (2020 – 2025)

- We agenderen een grote fietsambitie: het John F. Kennedybrugtracé. We vragen fietsers en omwonenden om ideeën in te brengen. We zetten een prijsvraag uit bij marktpartijen met de vraag om een concreet plan te ontwikkelen voor een veilige en aantrekkelijke fietsverbinding over het Kennedybrugtracé.
- We reserveren de onderhoudsmiddelen en een bedrag uit het Mobiliteitsfonds voor dit project en doen een concreet verzoek tot cofinanciering bij partners. Hierbij denken we aan subsidiemogelijkheden in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
- We investeren met partners in de snelle fietsverbinding naar Meerssen, Beek en Sittard.
- We participeren in de uitwerking van het regionale fietsnetwerk in het kader van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg.
- We agenderen het doortrekken van de verbindingssas via Rothem naar Valkenburg (en verder).
- We verbeteren met partners de samenhang in het euregionale recreatieve fietsnetwerk door routes met elkaar te verbinden in Vlaanderen (Fruitspoor, Kolenspoor), Limburg (Maasroute, Leisure Lane) en Duitsland (Vennbahn) en het knooppuntenfietsnetwerk.
- We agenderen bij de Vlaamse partners de directe aantrekkelijke fietsroutes tussen Maastricht en stedelijke kernen Riemst, Tongeren, Lanaken en Maasmechelen (en verder).
- We agenderen de fietsroute tussen Maastricht en Smeermaas en Lanaken (Bosscherweg).
- We vullen de bewegwijzering voor utilitaire en recreatieve routes aan.
- We investeren in de fietsbrug Borgharen – Boschoop.
- We investeren in de fietsstraat Mergelweg.
- Rijkswaterstaat investeert in een nieuwe fietsbrug Itteren. Maastricht realiseert de fietsvoorziening tussen de brug en Itteren.

JOHN F. KENNEDYBRUGTRACÉ, EEN

BELANGRIJKE REGIONALE FIETSAS

Maastricht wil een veilige en aantrekkelijke fietsroute via het John F. Kennedybrugtracé realiseren. Deze maatregelen stimuleren het gebruik van de fiets van en naar grote attractiepunten als de Brightlands Maastricht Health Campus en de binnenstad van Maastricht vanuit diverse woonwijken in west en zuid-oost. Het is ook een belangrijke as in het regionale fietsnetwerk (zie figuur 3.3).

Mogelijke ingrepen zijn het aanpassen van de open afritten, het voorrang geven aan fietsers en het herprofilen van het brugdek zodat ruimte ontstaat voor bredere fietspaden. Andere ideeën zijn het realiseren van een gelijkvloerse aansluiting ter hoogte van het MECC, het doortrekken van de Groene Loper naar de Brightlands Maastricht Health Campus (BL-MHC), het vergroenen van het tracé zodat de aantrekkelijkheid van de fietsroute toeneemt, het herinrichten van de ventwegen en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Prins Bisschopsingel, het Tongerseplein en de Hertogsingel.

Binnen 3 tot 5 jaar is groot onderhoud aan het wegdek van de John F. Kennedybrug noodzakelijk. Dit biedt kansen om naast noodzakelijk onderhoud het profiel op de brug aan te passen. Door toepassing van een smaller profiel voor gemotoriseerd verkeer kan bovendien bijgedragen worden aan het verminderen van de snelheid van het autoverkeer. Dit zorgt voor minder overlast voor omwonenden en meer verkeersveiligheid voor fietsers. Gemeente Maastricht heeft een aanvraag gedaan voor een rijksbijdrage voor geluidsschermen ter hoogte van de Alfons Ariënsstraat. De schermen kunnen als onderdeel van dit project op een goede manier worden ingepast.



Figuur 3.3: John F. Kennedybrugtracé

3.2 Een direct en aantrekkelijk fietsnetwerk

Het regionale fietsnetwerk gaat naadloos over in het stedelijke fietsnetwerk. Figuur 3.4 toont het stedelijke fietsnetwerk. Dit netwerk is een aaneenschakeling van fietspaden, fietsstroken en fietsstraten. Uiteraard is het ook buiten dit netwerk mogelijk om te fietsen, maar op die plekken (zoals woonerven) zijn geen specifieke fietsvoorzieningen. Er is bewust geen hiërarchie aangebracht in het netwerk. Het netwerk moet overal geschikt zijn voor zowel langzame als snelle fietsers en voor zowel recreatief als utilitair gebruik.

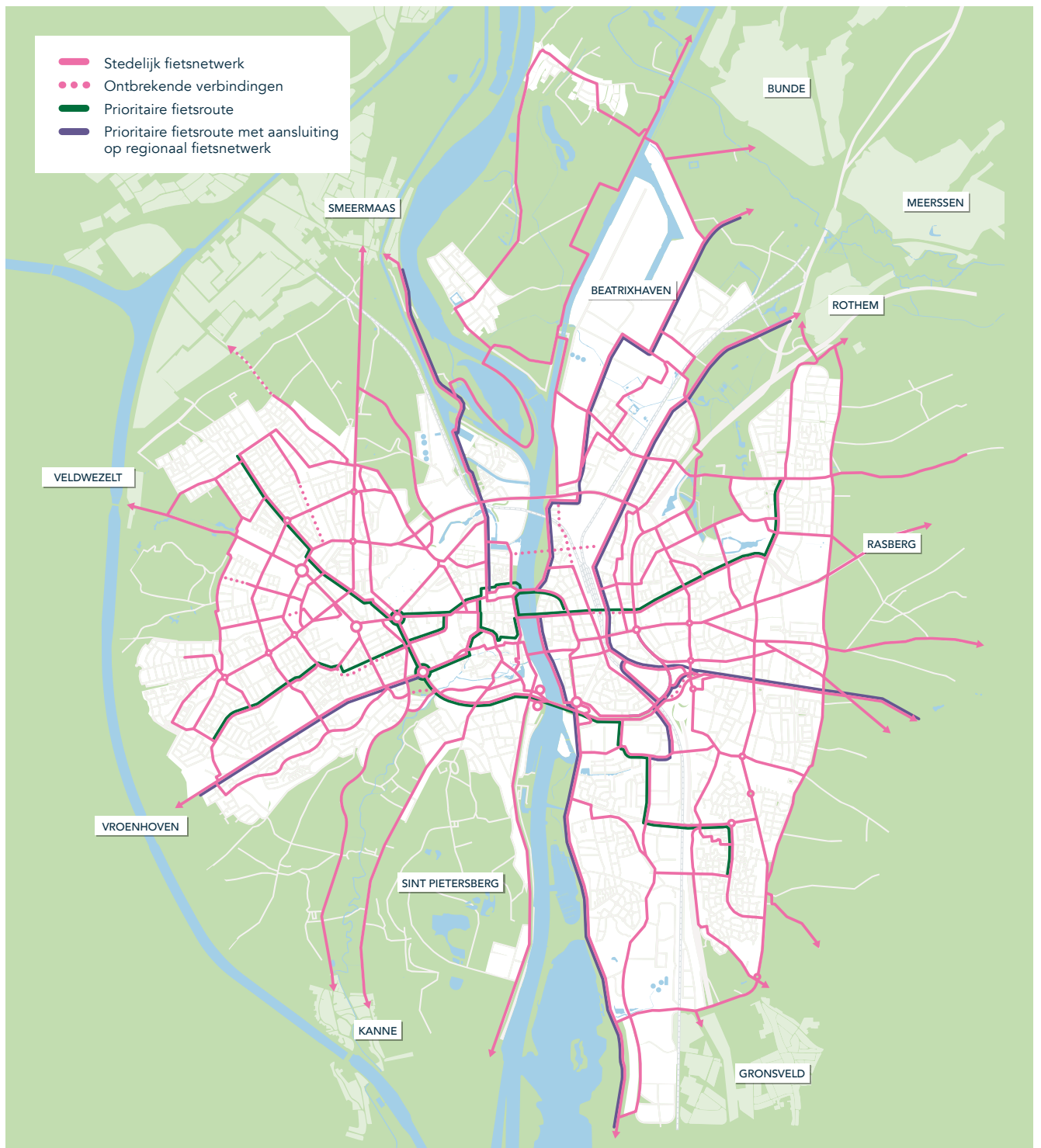
Specifieke fietsroutes zijn afgebeeld met een kleur die de prioriteit van de route aangeeft. Deze prioritaire routes vormen cruciale verbindingen tussen enerzijds de Maastrichtse woonbuurten en het regionale fietsnetwerk en anderzijds de belangrijkste attractiepunten en werklocaties in Maastricht, zoals de binnenstad, het station en de Brightlands Maastricht Health Campus. Investerings ter verbetering van deze routes renderen naar verwachting het meest en leiden tot de grootste groei van het fietsverkeer.

In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is opgenomen dat we ambiëren dat het centraal stedelijk gebied (dat grofweg loopt van het Emmaplein tot de Groene Loper) autoluw en beter toegankelijk wordt voor voetgangers en fietser. Dit willen we bereiken door bijvoorbeeld op plekken de verkeersstructuur aan te passen en het realiseren van parkeren op afstand en minder parkeerplekken in de binnenstad. Maar ook door de barrièrewerking van de binnenstad, de Maas en het spoor op de fietsverbindingen te verminderen.

Ook de aantrekkelijkheid van een route is daarbij van belang. Fietsers zijn bereid om (in beperkte mate) om te fietsen als de kortste route onaantrekkelijk is. Dat geldt op regionale schaal, maar ook in de stad. We willen fietsroutes aantrekkelijk maken door groen toe te voegen. Dit heeft als bijkomend voordeel dat je kunt fietsen in de schaduw van bomen (minder hittestress) en dat fietsroutes duidelijker worden gescheiden van het autoverkeer door middel van groene hagen of struiken. Sociale veiligheid speelt hierbij ook een rol.

DOEN (2020 – 2025)

- We willen een extra fietsverbinding in de spoorzone (Stad en Spoor). ProRail voert in opdracht van het Rijk, Provincie Limburg en Gemeente Maastricht een verkenning uit naar een nieuwe spoorkruising ter vervanging van de huidige passerelle.
- We investeren met partners in de Blauwe Loper Mariaberg (fietsroute Mariaberg - Centrum).
- We investeren in veilige fietsvoorzieningen Tongerseweg (deel Javastraat-grensovergang).
- We investeren op basis van de resultaten in de Verkeersstudie Stationsomgeving in meer ruimte voor fietser en veiligere oversteken in Wyck en Wyckerpoort.
- We investeren in een logische en veilige fietsroute aan de noordzijde van het Europaplein.
- We onderzoeken of het mogelijk is om meer ruimte voor fietsers te creëren door een andere verkeerscirculatie voor lijnbussen, taxi en auto in de omgeving van de Markt, bijvoorbeeld op de Grote Gracht.
- We investeren in een veiligere fietsoversteek Sint Lucassingel - Gentelaan (optimalisatie of vervanging huidige rotonde Nobellaan – Gentelaan).
- We agenderen onze fietsambities bij de ontwikkeling van het Zinkwit en Trega-terrein.
- We investeren in verblijfsklimaat en ruimte voor fietsers in het Jekerkwartier (Sint Pieterstraat, Maastrichter Heijdenstraat, Hondstraat).
- We investeren in verblijfsklimaat en ruimte voor fietsers als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Brightlands - Maastricht Health Campus, eerste fase.



Figuur 3.4: Stedelijk fietsnetwerk met prioriteiten



EXTRA FIETSVERBINDING IN

SPOORZONE

Voor de directheid in het fietsnetwerk van Maastricht is het gewenst om een extra fietsverbindingen te realiseren in de spoorzone tussen de Scharnertunnel en Noorderbrug. In het kader van Stad en Spoor onderzoeken we samen met partners zoals het Rijk, ProRail, NS, Provincie Limburg en Arriva de haalbaarheid van een extra fietsverbinding gecombineerd met de reizigersverbinding tussen de perrons. Dit ter vervanging van de huidige te krappe passerelle. De combinatie van interwijk- en reizigersverbinding heeft de voorkeur. Wijst het onderzoek uit dat een fietsverbinding in of nabij het stationsgebouw niet mogelijk is? Bijvoorbeeld omdat de inpassing te complex blijkt. Dan wil de gemeente Maastricht een extra fietsverbinding ten noorden van het stationsgebouw realiseren in de spoorzone.



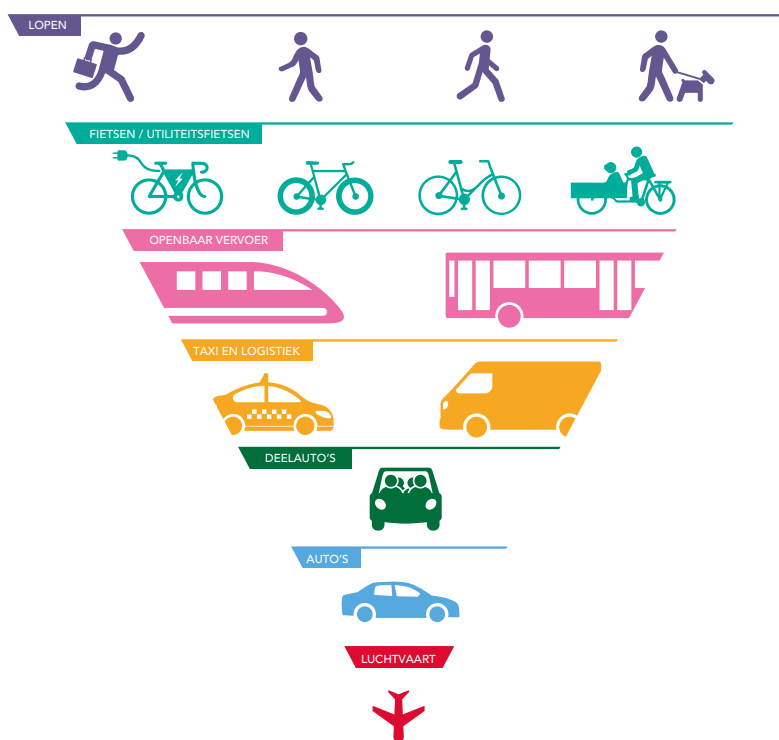
Impressies van mogelijke extra fietsverbinding over het emplacement

3.3 Veilige en comfortabele inrichting

De kwaliteit van het stedelijk fietsnetwerk laat op sommige plekken te wensen over. Vaak is er voor de fietser onvoldoende ruimte door het toegenomen fietsgebruik en variatie in snelheden. Maar vooral door de groei van het autoverkeer voelen fietsers zich onvoldoende veilig of raken ze zelfs in de verdrukking. Op die plekken in fietsnetwerk moet een nieuwe balans gevonden worden tussen enerzijds lopen en fietsen en anderzijds het gemotoriseerd verkeer. Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen) hanteren we daarbij als leidend principe. In figuur 3.5 is het STOP-principe weergegeven. Daarnaast blijven uiteraard de ontwerprichtlijnen van het CROW, zoals opgenomen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, uitgangspunt bij nieuwe fietsvoorzieningen in Maastricht.

Het ontwerpen van fietsvoorzieningen in een historische stad als Maastricht is altijd maatwerk en onderdeel van een integrale afweging. Het decor dat de stad en het weidse Heuvelland vormen, zien we nadrukkelijk als een kans. Uit steeds meer onderzoek blijkt dat naast reistijd en comfort de aantrekkelijkheid van een fietsroute een belangrijke factor is voor veel fietsers. Dat geldt ook voor factoren als levendigheid en dynamiek. Daarom zijn we ervan overtuigd dat ruimte voor ontmoeten, terrassen, speelruimte en ook functies ingegeven vanuit de klimaatopgave zoals meer groen en betere waterafvoer bijdragen aan de aantrekkelijkheid van fietsroutes.

Met het STOP-principe als uitgangspunt is de gewenste positie voor de voetganger en fietser bepaald in verschillende verkeerssituaties te Maastricht. Voor ieder zogenaamd verkeersmilieu zijn specifieke inrichtingskenmerken bepaald en goede voorbeelden in Maastricht geïdentificeerd.



Figuur 3.5: Het STOP-principe geeft een prioriteitsvolgorde per vervoerwijze

ONGEREGELD	VERKEERSLICHTEN	ROTONDE
Oversteek in etappes Voldoende opstelruimtes	Gemiddeld max. wachttijd < 60 sec Voldoende opstelruimtes	In de voorrang (binnen de bebouwde kom) Uit de voorrang (buiten de bebouwde kom)

Figuur 3.6: De 3 varianten voor een fietsoversteek bij een gebiedsontsluitingsweg

Oversteeklocaties verdienen extra aandacht omdat ze zorgen voor verkeersonveiligheid en oponthoud en daarmee voor comfortverlies voor de fietser. Maatgevend bij het kiezen van het type oversteek is de hoeveelheid en de snelheid van het kruisend (gemotoriseerd) verkeer.

De hoogste categorie, de stroomweg, wordt uitsluitend ongelijkvloers gekruist zoals de Wielerbaan over de A2 nabij Nazareth. Op

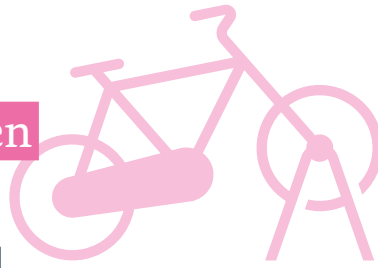
gebiedsontsluitingswegen (verbindingswegen) is er veel verkeer en is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer vaak hoger. Bij oversteeklocaties hanteren we daarom de ontwerprichtlijnen zoals in bovenstaande figuur 3.6. Hierbij is er aandacht voor de positie van de fietser zodat deze de situatie goed kan inschatten en veilig en comfortabel kan oversteken. Bij alle wegen van een lagere categorie (erftoegangswegen) geldt dat verkeer van rechts inclusief de fietser voorrang heeft.

DOEN (2020 – 2025)

- We implementeren het STOP-principe in de integrale planvorming, in het ontwerpproces, in de uitvoering en de beheerfase.
- We lobbyen voor landelijk beleid met betrekking tot de maximumsnelheid binnen bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur.
- Bij groot onderhoud van wegen waar onder andere de maximumsnelheid onduidelijk is voor de gebruiker (grijze wegen) wordt de weg of ingericht op 30 km/uur (met de fietser op de rijbaan of op een fietsstrook) of op 50 km/uur (met de fietser op gescheiden fietsvoorzieningen).
- Bij groot onderhoud van straten met ventwegen wordt waar mogelijk de ventweg omgezet naar een fietspad of een fietsstraat. Op alle ventwegen wordt 30 km/uur de maximumsnelheid.
- We investeren in een betere positie van de fietser op het Emmaplein.
- We investeren in veiligere fietsoversteken bij de Köbbesweg.
- We investeren in een veiliger kruispunt Randwyck-singel – Duboisdomein.
- We investeren in veiligere oversteekplekken en fietsvoorzieningen bij de Via Regia en Dokter Bakstraat.
- We investeren in een betere fietsoversteek Orleanstraat - Bilsersbaan.
- We investeren in een betere positie en prioritering van de fietser bij het verkeerslicht Maasboulevard – Graanmarkt.
- We investeren in veiligere fietsoversteken bij de rotonde Via Regia.
- We investeren in betere fietsvoorzieningen en oversteekplekken aan de Maasboulevard (tussen John F. Kennedybrug en de grensovergang).
- We investeren in 6 intelligente verkeersregelinstantiaties (iVRI's) die in de toekomst fietsers meer prioriteit kunnen geven bij oversteken (begin 2020 zijn 20 soortgelijke installaties al in werking op straat).
- We brengen samen met Provincie Limburg en de gemeentes in Limburg onveilige locaties in kaart, conform de risicogestuurde aanpak in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
- We plegen onderhoud aan fietsvoorzieningen met wortelopdruk en vlakken de bestrating in de Boschstraat af zodat het fietscomfort verbeterd.
- We verwijderen waar mogelijk obstakels op fietsvoorzieningen.
- We investeren in een fietsvriendelijke inrichting van de Dolmanstraat, Populierenweg en Bethlehemweg.
- We verplaatsen op plekken waar dit nog niet is gebeurd de bromfiets naar de rijbaan. Dit gebeurt gefaseerd en blijft maatwerk waarop uitzonderingen mogelijk blijven.



4. Aanpak fietsparkeren



Makkelijk parkeren, minder overlast

4.1 Fietsparkeren onderdeel van iedere fietsrit

Fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit. Hoe beter je thuis je fiets kunt stallen, hoe eerder je de fiets als vervoermiddel kiest. Dat geldt ook voor het stallen op de bestemming. Kun je daar je fiets niet veilig kwijt, is de loopafstand tussen stalling en bestemming te

groot of vergt stallen te veel rompslomp? Dan neem je minder snel de fiets. En hoe populairder de fiets, hoe groter de behoefte aan stallingsplekken. Hierop anticiperen we. Ook de groeiende populariteit van de e-fiets en andere bijzondere fietsen stelt meer diverse en hogere eisen aan de fietsparkeervoorzieningen in de stad.

Bij populaire bestemmingen zijn fietsparkeervoorzieningen regelmatig vol. Ook worden ze gebruikt door de verkeerde doelgroep. Door een tekort aan stallingsvoorzieningen (op de juiste locatie) wordt er ook buiten de voorzieningen geparkeerd. Dit leidt op verschillende plekken in de stad tot overlast, bijvoorbeeld omdat het trottoir wordt geblokkeerd. Ook zijn fietsparkeervoorzieningen bij woningen regelmatig te klein en moeilijk toegankelijk. Of ze ontbreken helemaal zodat niet op eigen terrein kan worden geparkeerd.

Fietsparkeren is kortom een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit en daarom een volwaardig onderdeel van dit actieplan. De ambitie van de gemeente Maastricht is om te beschikken over voldoende aantrekkelijke stallingsmogelijkheden voor de fiets. Zo kan iedereen makkelijk de fiets parkeren met zo min mogelijk overlast voor anderen.





Figuur 4.1: Voorbeelden voor fietsparkeeroplossingen

4.2 Hogere diversiteit aan fietsparkeeroplossingen met ruimte voor maatwerk

We hanteren in de hele stad dezelfde principes voor fietsparkeren. Hierbij maken we onderscheid naar wonen, werken en bezoeken. In alle gevallen dient op eigen terrein voldoende (goed toegankelijke) fietsstallingsruimte te zijn. Is die ruimte er niet? Dan kunnen inwoners gebruikmaken van rekken op straat. Als burens hetzelfde probleem hebben, dan is het soms mogelijk om een gezamenlijke buurtstalling in gebruik te nemen. Zo'n inpanidige oplossing heeft de voorkeur boven het gebruik van rekken. Een dergelijke oplossing moet wel voorhanden zijn en gefinancierd worden. De gemeente kan hierbij optreden als intermediair. Als er geen andere opties zijn, dan kunnen bewoners een gezamenlijke fietsbox laten plaatsen. Deze moet dan wel inpasbaar zijn in de buitenruimte. Hierbij wordt ook rekening gehouden met aspecten als het gevelaanzicht van monumentale architectuur en het behoud van groenoppervlak. De gemeente is eigenaar van deze box, bewoners huren een fietsparkeerplek voor een langere periode.

Bewoner	<ol style="list-style-type: none"> 1 Op eigen terrein 2 In besloten algemene fietsstallingsvoorzieningen (buurtstalling) 3 Op straat in rekken of fietsboxen
Forens	<ol style="list-style-type: none"> 1 Fietsstallingsvoorzieningen door werkgever 2 Openbare fietsstallingsvoorziening (grootschalig en bedoeld voor lang parkeren) 3 Op straat in rekken (kleinschalig en bedoeld voor kort parkeren)
Bezoeker	<ol style="list-style-type: none"> 1 Openbare fietsstallingsvoorziening (grootschalig en bedoeld voor lang parkeren) 2 Op straat in vakken of rekken (kleinschalig en bedoeld voor kort parkeren)

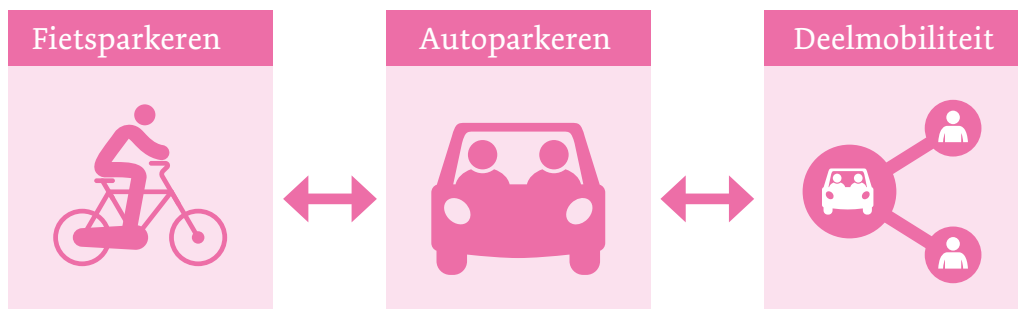
Figuur 4.2: Principes voor fietsparkeren

Eventueel kan een parkeervak worden gemaakt op plekken waar de bezoeker tijdens winkeltijden met volle rekken wordt geconfronteerd, bijvoorbeeld bij een kapper of bakker. Vooral als deze plekken vol staan met fietsen van bewoners en forenzen (winkelpersoneel). In een parkeervak geldt een parkeerdurbeperking van bijvoorbeeld 1 uur waardoor bewoners en forenzen hier niet zullen parkeren en er tijdens de dag ruimte overblijft voor bezoekers.

Fietsparkeren kost ruimte. Deze ruimteclaim mag niet ten koste gaan van de looproute of van de toegankelijkheid van panden. Is die ruimte er niet dan kan die bijvoorbeeld gevonden worden door een parkeervak voor auto's in te ruilen voor fietsparkeren. Als de autoparkeerdruk in de buurt hoog is, dan kan met een tijdelijke fietsvlonder proefondervindelijk worden uitgezocht of de uitruil positief uitpakt voor de buurt. De buurt neemt hier het initiatief voor, zorgt voor draagvlak en kiest een plek. De gemeente financiert de vlonder.

DOEN (2020 – 2025)

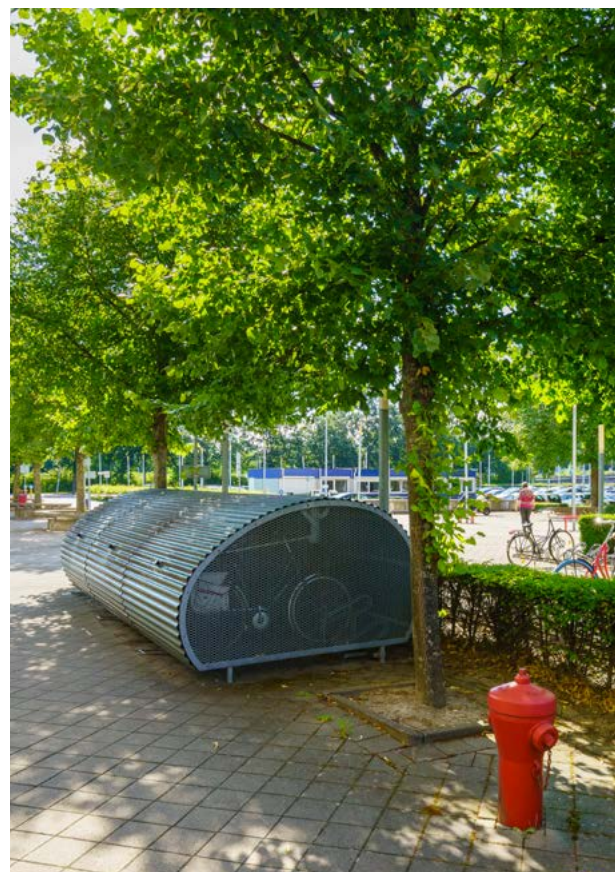
- We experimenteren, adviseren en passen maatwerkoplossingen zoals buurtstallingen, fietsboxen, (tijdelijke) fietsvlonder en fietsparkeervakken breder toe. Hierbij kiest de gemeente waar dat zinvol is een faciliterende of organiserende rol en biedt ze tegelijkertijd ruimte voor initiatieven van bewoners en ondernemers.
- We breiden de inzet van de mobiele stallingen uit.



Figuur 4.3: Mobiliteitsoplossingen in plaats van parkeernormen

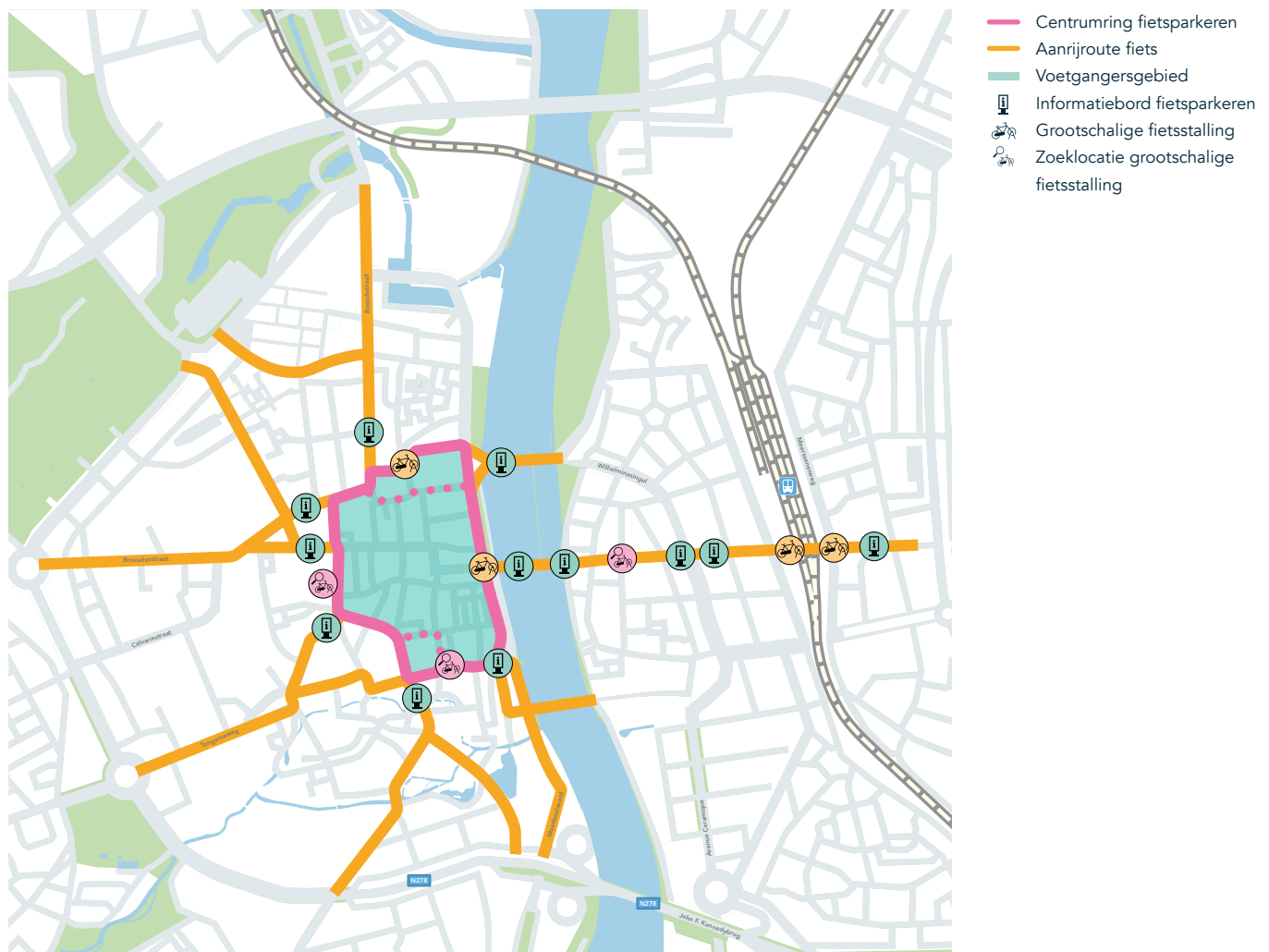
4.3 Duurzame mobiliteitsoplossingen

Voor nieuwe bouwinitiatieven willen we waar mogelijk flexibeler om gaan bij de bepaling van het aantal autoparkeerplekken dan op basis van de traditionele parkeernormen. Het (juridische) kader hiervoor wordt vastgelegd in de beleidsnota parkeren. We gaan bijvoorbeeld afspraken maken met de initiatiefnemer over alternatieven voor de auto. Denk aan deelauto's, fietsstallingsvoorzieningen, deelfietsen en parkeren op afstand. Zo stimuleren we het gebruik van de fiets en wordt er minder schaarse ruimte gebruikt door geparkeerde auto's. Behalve bij nieuwe bouwinitiatieven ambiëren we ook (een deel van de) parkeervoorzieningen in bestaande situaties vervangen door parkeren op afstand, groen, ontmoetingsruimte, deelmobiliteit, een fietsstalling en/of efficiëntere laad- en losvoorzieningen.



DOEN (2020 – 2025)

- We stellen een nota vast met kaders voor duurzame mobiliteitsoplossingen in plaats van de huidige parkeernormen. Daarmee stimuleren we bij bouwinitiatieven het fietsgebruik en deelmobiliteit in plaats van autoparkeerplekken.
- We inspireren en stimuleren eigenaren en instanties de bestaande situaties te transformeren van grijs (autoparkeren) naar groen en fiets.



Figuur 4.4: Fietsparkeren in het centrum

4.4 Fietsparkeren in het centrum

Het fietsparkeren in het centrum vraagt om specifieke aandacht. We constateren op basis van periodieke tellingen een tekort aan fietsstallingsmogelijkheden. Hierdoor wordt in de buurt van populaire bestemmingen en panden met meerdere wooneenheden zoals studentenhuizen veelvuldig buiten de rekken geparkeerd. Het gaat hierbij om zowel fietsen als ook snor- en bromfietsen. Door het grote aantal voetgangers in hetzelfde gebied en de (groeïende) vraag naar ruimte voor functies zoals groen, terrassen en laden en lossen is eenvoudig bijplaatsen van fietsrekken niet altijd een optie.

Daarom ambieert de gemeente Maastricht de komende jaren een forse uitbreiding van het aantal stallingsplekken in het centrum. Denk aan zo'n 1.500 tot 2.000 fietsstallingsplekken. Hierbij

gaat de voorkeur uit naar grotere, inpandige voorzieningen met een zodanige omvang dat ook het toezicht kostenefficiënt kan worden georganiseerd. Het streven is deze stallingen te realiseren op strategische plekken aan de aanrijroutes naar het kernwinkelgebied: het Vrijthof, de Markt, de Kesselskade, het Onze Lieve Vrouweplein en de hoek Rechtstraat/Wyckerbrugstraat. Fietsers hoeven dan minder om te fietsen waardoor ze eerder worden verleid van de stallingen gebruik te maken. Ook aan de oostzijde van het station is op termijn behoefte aan uitbreiding van de fietstallingsmogelijkheden.

We introduceren een centrumring voor fietsparkeren. De belangrijke fietsroutes van en naar het centrum sluiten aan op deze centrumring. Via deze centrumring kan de fietser snel en comfortabel een grootschalige fietsparkeervoorziening bereiken. In het geval dat stalling vol is, is via de

ring ook de eerstvolgende stalling goed bereikbaar. De fietser wordt daarbij ondersteund door een fietsparkeerinformatiesysteem. Daarnaast vermindert deze ring de barrièrewerking van het kernwinkelgebied voor doorgaand fietsverkeer overdag. Het mintgroen gearceerde gebied vormt het gebied waar fietsen niet buiten de rekken gestald mogen worden, zodat voldoende ruimte overblijft voor voetgangers en mindervaliden.

Binnen de centrumring voor fietsparkeren is ook behoefte aan kleinschalige fietsparkeervoorzieningen voor de kortparkeerder. Bijvoorbeeld voor het doen van de snelle boodschap. Ook het bewonersparkeren in het voetgangersgebied is fijnmaziger (zeer vertakt) van aard. Daar waar parkeren op eigen terrein onmogelijk is, gaat het om maatwerk. Zo'n maatwerkoplossing kan zijn dat bewoners of winkelpersoneel gebruikmaken van grootschalige stallingen, zodat ruimte ontstaat voor kortparkeerders. Een voorbeeld hiervan is het parkeervak in de Helmstraat dat is geïntroduceerd in 2019.

Het kernwinkelgebied ligt centraal in de stad en maakt hierdoor vaak onderdeel uit van de kortste route voor een fietsrit. Ook vormen de winkels een bestemming waar de fietser liefst tot voor de deur naartoe wil fietsen. Hierdoor signaleren we (potentieel) gevaarlijke situaties. Zeker als overdag fietsers door de straten fietsen als de winkels open zijn en veel voetgangers door het kernwinkelgebied lopen. Dit ondanks dat fietsen in het kernwinkelgebied overdag niet is toegestaan.

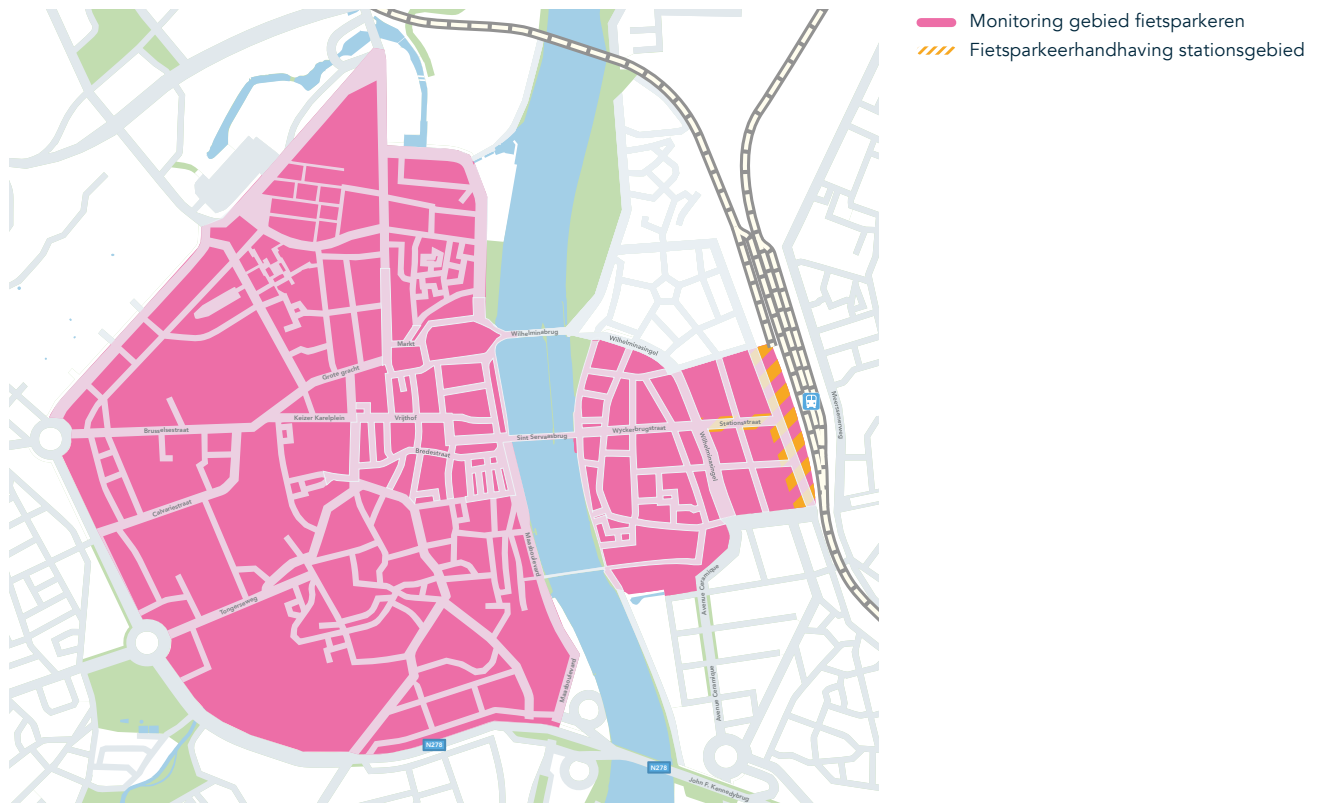
Beide tegengestelde belangen kunnen we het best dienen door duidelijkheid en alternatieven te bieden. Op korte termijn, maar wel na realisatie van de eerste tranche fietsparkeervoorzieningen,

willen we het moment waarop in de ochtend niet meer gefietst mag worden wordt voor de duidelijkheid gelijkgetrokken met de geldende venstertijden voor laden en lossen. Daardoor kan de fietser na ingang van deze regels in de ochtend langer door de winkelstraat fietsen. De fietser mag overdag, tot het moment dat de winkels sluiten, niet fietsen in het kernwinkelgebied.

- De fietser heeft overdag de keuze om met de fiets aan de hand de weg door het kernwinkelgebied te vervolgen als voetganger of te blijven fietsen via de centrumring rond het kernwinkelgebied.
- De fietser is op de rest van de dag welkom in het kernwinkelgebied, maar houdt altijd rekening met de voetganger door met een gepaste snelheid te fietsen en voorrang te verlenen.
- De bebording wordt hierop aangepast en er volgt een aanpak vergelijkbaar met die aan fietsparkeren. Eerst komt er een communicatiecampagne, dan wordt tijdens een gewenningsperiode de fietser aangesproken op fout gedrag. Tot slot kunnen de gemeentelijke handhavers fietsers staande houden en verbaliseren.

DOEN (2020 – 2025)

- We gaan de stallingscapaciteit uitbreiden op of nabij de aanrijroutes nabij de centrumring. De ambitie is 1.500 tot 2.000 plekken (inclusief Wyck).
- Optimalisatie van de exploitatie van de huidige stallingen met toezicht.
- We realiseren een centrumring voor fietsparkeren inclusief fietsparkeerbewegwijzering (Markt, Gubbelstraat, voorplein Mosae Forum, Kesselskade, Het Bat, Onze Lieve Vrouweplein, Cortenstraat, Bredestraat, Vrijthof en Helmstraat).
- Op termijn realiseren van extra fietstallingsmogelijkheden aan de oostzijde van het station.
- We gaan de regels met betrekking tot fietsen door het kernwinkelgebied duidelijk communiceren.
- We realiseren een scooterstalling in het stationsgebouw.



Figuur 4.5: Fietsparkeren in het centrum

4.5 Handhaven als onderdeel van drietrapsaanpak

Op dit moment worden op verschillende plekken in de stad fietsen hinderlijk gestald. Die plekken hebben we, in volgorde van urgentie, opgenomen in een lijst. We pakken daar het hinderlijk stallen aan. We zorgen per plek voor maatwerkoplossingen in samenspraak met de belanghebbenden ter plaatse. We analyseren de situatie. Dat doen we op basis van doelgroepen. Zo willen we kijken of het mogelijk is afspraken te maken met de betrokkenen en willen we gewenst parkeergedrag communiceren. Als daar aanleiding toe is kan er extra fietsparkeercapaciteit komen of kunnen fietswrakken en weesfietsen worden verwijderd.

Blijft het aantal foutgestalde fietsen ook na deze ingrepen nog steeds te groot dan kan overwogen worden fietscoaches in te zetten. Deze coach informeert de fietsers waar de fiets gestald hoort te worden. Tot slot is handhaving op foutgestalde fietsen als voorgaande maatregelen onvoldoende gewerkt hebben, het optionele sluitstuk. Meer hierover in het Actieplan Fietsparkeren Maastricht 2020 – 2025.

DOEN (2020 – 2025)

- We realiseren oplossingen voor fietsparkeren op basis van een met bewoners en belanghebbenden samengestelde prioriteitenlijst.
- We blijven twee keer per jaar de bezetting van fietsparkeervoorzieningen in het centrum monitoren en verwijderen zes keer per jaar fietswrakken en weesfietsen in het centrum (monitorgebied).
- We blijven inzetten op een drietrapsaanpak met 1) communicatie en als dat nodig is 2) inzet van fietscoaches en 3) handhaven als optioneel sluitstuk.



4.6 Deelfietsen en ketenmobiliteit

Deelfietsen vormen een goede aanvulling op de traditionele fiets als privébezit. De deelfiets is ideaal als natransportmiddel bij een treinreis, hetgeen is terug te zien in de populariteit van OV-fiets. De deelfiets is ook een uitkomst in combinatie met parkeren op afstand of voor bezoekers in de stad die de stad per fiets willen verkennen. In deze markt opereerde Nextbike in opdracht van openbaarvervoerbedrijf Arriva de afgelopen jaren. Arriva wil op korte termijn het aanbod deelfietsen uitbreiden. Daarnaast zijn ook andere aanbieders van deelmobiliteit geïnteresseerd om in Maastricht te starten. De trend daarbij is dat wordt gewerkt met een zogenaamde free-float in plaats van deelstations. Om verrommeling en rondslingerende fietsen te voorkomen gaan we werken met ‘neutrale’ vakken die onafhankelijk zijn van de aanbieder. In eerste instantie werken we toe naar 25 vakken verspreid over de stad. Bij de locatiekeuze en uitvoering van die vakken wordt zorgvuldig gekeken naar de inpassing in het stadsgezicht. Wanneer in de toekomst een aanbieder van deelmobiliteit zich concreet aandient, zal de toelating afhangen van de meerwaarde op het gebied van duurzame mobiliteit van het desbetreffende product.

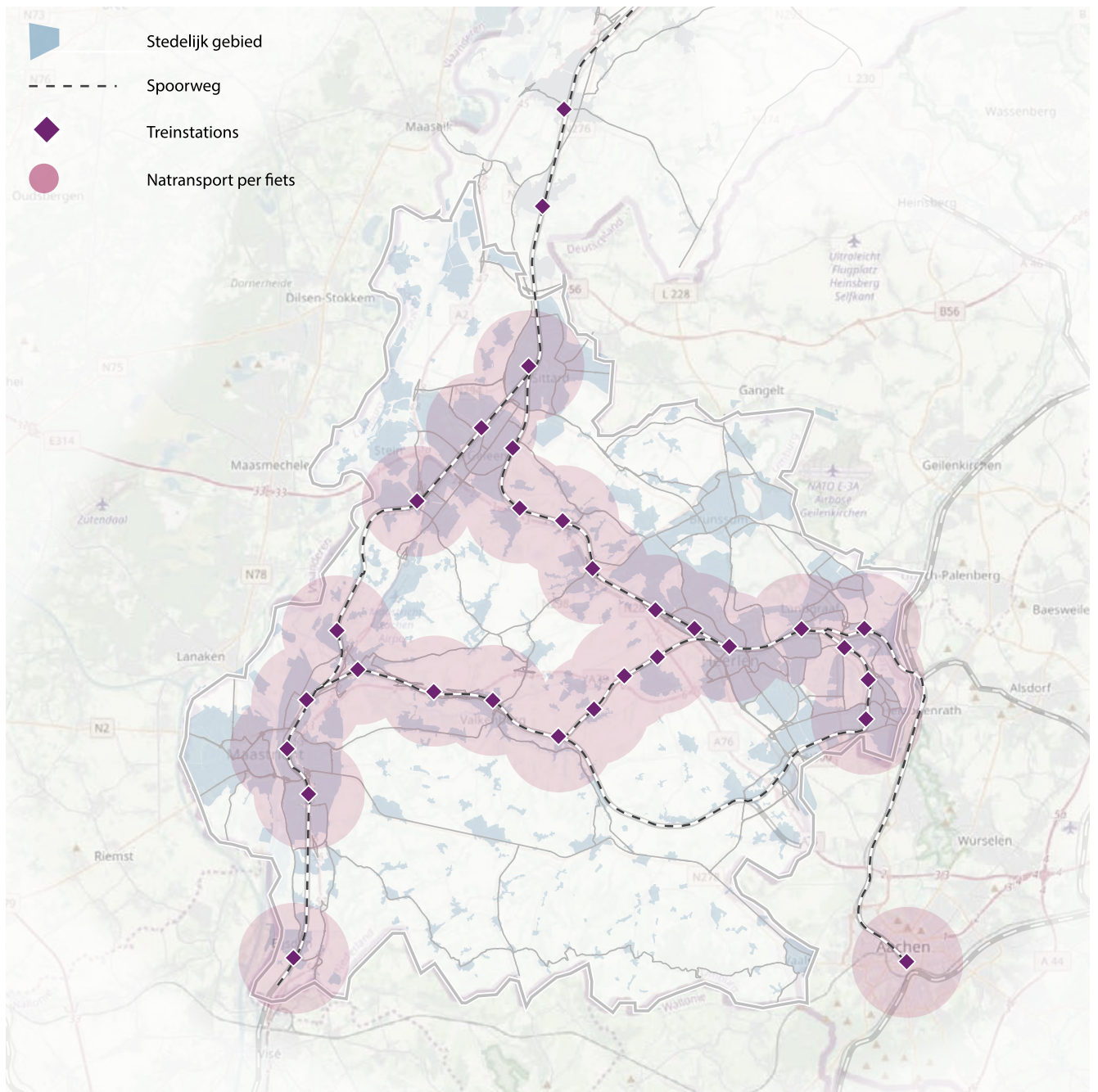
Op het vlak van deelmobiliteit willen we de komende jaren ervaring opdoen. Daarom focussen we in eerste instantie op deelfietsen en overwegen we in een later stadium de toepassing van deelscooters en deelstepjes in de openbare ruimte. Daarnaast loopt in opdracht van de Provincie Limburg een euregionale Mobility as a Service (MaaS)-pilot. Met nieuwe kennis

over grensoverschrijdende interoperabiliteit, de levensvatbaarheid en de ruimteclaim in de schaarse openbare ruimte zal gemeente Maastricht de aanpak ten aanzien van deelmobiliteit en MaaS verder invullen.

Voor de Regionale Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is de potentie van de combinatie trein en fiets in Zuid-Limburg geanalyseerd, door de ruimtelijke dekking van het systeem inzichtelijk te maken. In figuur 4.6 is met de paarse cirkels rondom de treinstations deze dekking weergegeven. Ongeveer de helft van de verstedelijking in de regio is afgedekt. De samenwerkende overheden in Zuid-Limburg hebben uitgesproken dat zij op de kansrijke knooppunten de ketenmobiliteit willen stimuleren. Ook de rol van de deelfiets in duurzaam toerisme, bijvoorbeeld als recreatief vervoermiddel in het Heuvelland, krijgt hierbij aandacht.

DOEN (2020 – 2025)

- We vergaren kennis over deelmobiliteit en MaaS, onder meer door de euregionale MaaS-pilot (in opdracht van de Provincie Limburg).
- We faciliteren aanbieders van deelfietsen met neutrale vakken. Hierbij wordt ingezet op groei van het aanbod (aantal deelfietsen en deelstations) bijvoorbeeld bij de toekomstige tramhalte Mosae Forum, maar ook in de buurt van parkeerlocaties op afstand van de binnenstad.
- We investeren met partners in kansrijke regionale knooppunten zodat de potentie van de combinatie openbaar vervoer en fiets verder benut wordt.



Figuur 4.6: Dekking van de combinatie trein en fiets in Zuid-Limburg
 Bron: Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, maart 2020





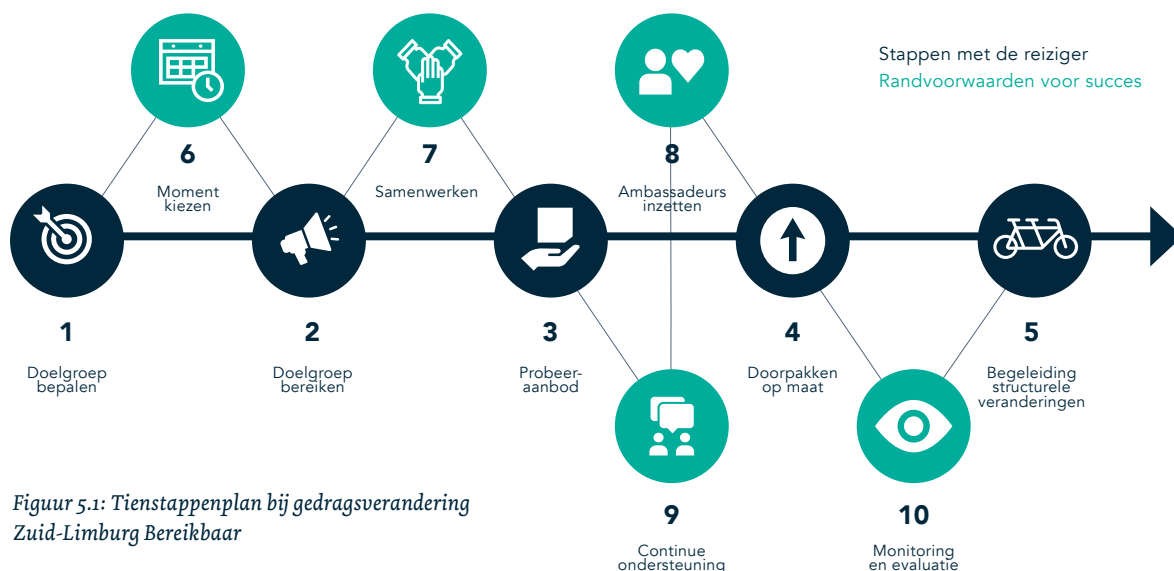
Verder bouwen aan de fietscommunity

5.1 Doelgroepenbenadering

Naast het verbeteren van het fietsnetwerk en de aanpak fietsparkeren willen we zoveel mogelijk (potentiële) fietsers bereiken en stimuleren de fiets te gebruiken. Wat daarvoor nodig is, hangt sterk af van de specifieke doelgroep en vraagt om een uitgekende benadering.

In Maastricht is er op dit thema veel ervaring opgedaan door het toepassen van het tienstappenmodel. Dat is gebaseerd op de door de Universiteit Maastricht ontwikkelde methode Intervention Mapping. Daarbij wordt per doelgroep aan de hand van een probeerervaring over een langere periode de fietser begeleid in het maken van een structurele verandering.

Voor de probeerervaring worden verschillende types fietsen aangeboden. Denk aan e-fietsen, speed pedelecs en vouwfietsen in verschillende uitvoeringen en maten. De campagne Ontdek de e-bike heeft zo geleid tot een groot aantal personen dat is overgestapt van de auto naar de fiets voor meerdere woon-werkverplaatsingen per week. De insteek van de gedragscampagnes moet variëren omdat mensen wisselend tegen fietsen aankijken. Zo is de een ontvankelijk voor milieuvriendelijk reizen; de ander heeft vooral een voorbeeldfiguur in de vorm van een ambassadeur nodig. Weer een ander slaat vooral aan op fiscale voordelen.



Figuur 5.1: Tienstappenplan bij gedragsverandering Zuid-Limburg Bereikbaar

5.2 Stimuleren van het fietsgebruik

De gemeente Maastricht vraagt partner Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB) de uitvoering van de gedragscampagnes de komende jaren uit te voeren. Uitgangspunt daarbij blijven het tienstappenmodel en de doelgroepenbenadering. Wel gaan we meer dan in de afgelopen 10 jaar proberen door kruisbestuiving tussen meerdere doelgroepen het bereik van de campagnes te vergroten. Bijvoorbeeld door naast inzet op convenantpartners, ook (nadrukkelijker) individuele belangstellenden op te zoeken en toegang te geven tot specifieke acties.

Hiermee proberen we de doelgroep te verbreden door ook het potentieel bij niet-convenantpartners zoals midden- en kleinbedrijf en zzp'ers en bezoekers en recreanten te benutten. Daarbij hebben we speciale aandacht voor het stimuleren van fietsen bij jongeren en ouderen.

De volgende campagnes willen we samen met Zuid-Limburg Bereikbaar ontwikkelen en opzetten.



1. (Vaker) fietsen naar werk

Doelgroep	Werknemers in regio Maastricht (via convenanten met werkgevers, maar ook individueel. Denk aan zzp'er, midden- en kleinbedrijf, franchise of filiaalleider.
Maatregelen / acties	<ul style="list-style-type: none">• Verbreden bereik door naast inzet op convenantpartners, ook individuele belangstellenden (nadrukkelijker) toegang te bieden. Denk aan midden- en kleinbedrijf, zzp'ers, werknemers bij niet-convenantpartijen.• Regionaal aanhaken op Fietsmissie, een campagne van het Rijk.• Intensiveren inzet e-bike pool door naast centraal uitgiftepunt in Valkenburg, het aanbod met probeerfietsen uit te breiden naar lokale rijwielhandelaren en pop-upuitgiftepunten op centrale plekken en werklocaties in Zuid-Limburg. Denk aan de Markt, Randwyck en misschien ook winkelcentra De Leim en Brusselsepoort.• Nadrukkelijker opvolging na probeerweken via rijwielhandelaren en het betrekken van andere marktpartijen.• Inzetten op flexibeler mobiliteitspatroon met steeds meer fietsdagen. Continueren succesvolle acties uit verleden waarbij medewerkers worden gestimuleerd om regelmatig de fiets te pakken. Liefst zoveel mogelijk dagen van de week.• Teamprestaties met beloning waarbij wordt gestreefd naar bepaalde doelen (aantal fietskilometers per team per kwartaal).• Ondersteuning werkgevers bij herziening fietsbeleid, regelingen en fietsfaciliteiten in combinatie met auto- en parkeerbeleid en andere vervoersvormen.• Stimuleren deelfietsgebruik door probeerabonnement.• Informeren over fiscale voordelen: opstellen informatiemateriaal, campagne gericht op convenantpartners, midden- en kleinbedrijf en zzp-netwerken via social media, bijeenkomsten en kennissessies.• Ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.

2. (Vaker) fietsen naar binnenstad, winkel in de buurt, sportvereniging, cultuur en evenementen

Doelgroep	Bezoeker
Maatregelen / acties	<ul style="list-style-type: none">• Benadrukken dat fietsen leuk en praktisch is door leuke winacties, een koppeling te maken met evenementen, het inzetten van ambassadeurs en met fotoacties.• Belonen groepsprestaties van bijvoorbeeld voetbalteam, natuurliefhebbers, buurtvereniging.• Inzet van mobiele stalling.• Testimonials van fietsers bij opening van nieuwe fietsvoorzieningen (centrumstallingen).• Belonen van activiteiten die bijdragen aan de fietscommunity.• Scooter weg, e-fiets erin door ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.• Stimuleren deelfietsgebruik met aantrekkelijk probeerabonnement.

3. (Vaker) fietsen met als doel ontspanning en beweging

Doelgroep	Recreant
Maatregelen / acties	<ul style="list-style-type: none">• Belonen individuele of groepsprestaties (strava) van voetbalteam, natuurliefhebbers, buurt.• Benadrukken dat fietsen leuk is door leuke winacties en een koppeling maken met mooie fietsroutes.• Belonen van activiteiten die bijdragen aan de fietscommunity.• Testimonials van fietsers bij de opening van nieuwe fietsvoorzieningen.• Ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.• Stimuleren deelfietsgebruik met aantrekkelijk probeerabonnement.

4. (Vaker) de fiets gebruiken voor zakelijke en logistieke ritten

Doelgroep	Ondernemers, vervoerders en verladers
Maatregelen / acties	<ul style="list-style-type: none">• Inzet van probeerpool e-cargobike (ter vervanging van bestelbus).• Stimuleren inzet van fiets of e-cargobike bij korte logistieke ritten met kleine (en lichte) pakketten.• Scooter weg, e-fiets erin door ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.• Informeren over fiscale voordelen aan de hand van informatiemateriaal, campagnes, social media, bijeenkomsten en kennissessies.

5.3 Stimuleren van veilig gedrag en informeren

Daarnaast is er behoefte aan gedrags- en communicatiecampagnes die bijdragen aan het veilig kunnen fietsen van specifieke doelgroepen. Een belangrijk kader hierbij is de regionale doorvertaling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat is opgesteld door het Rijk. Deze regionale doorvertaling start in 2020. De gemeente Maastricht wil samen met partners zoals het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), Veilig Verkeer Nederland (VVN),

de Verkeersveiligheidsgroep Maastricht (VVGGM), Maastricht Sport en bijvoorbeeld ook betrokken schoolbesturen en onderwijsinstellingen enkele campagnes ontwikkelen en in de komende jaren uitvoeren. Waar dat zinvol en effectief is worden campagnes verbreed met andere thema's dan veiligheid, zoals het informeren over dienstverlening van regionale aanbieders en fietsparkeren.

De volgende campagnes willen we samen met de hiervoor genoemde partners ontwikkelen en opzetten (of voortzetten).

1. Veilig leren fietsen - kind met ouder

Doelgroep	Kind met ouder
Maatregelen / acties	<ul style="list-style-type: none">• Stimuleren van lopen en fietsen naar de basisschool (in plaats van brengen met de auto).• Educatie op het gebied van veilig leren lopen en fietsen in het verkeer.• Samen fietsen naar school. Kinderen, ouders en scholen stimuleren het aandeel fiets te vergroten. Het belonen van succesvolle basisscholen.• Fietsbank. Voor ieder kind een fiets.• Ouders die kinderen per auto brengen overtuigen om het laatste stuk te voet te doen.• Gebruik van fietshelm.• Stimuleren van het gebruik van de family bike als vervanger van de auto.

2. Veilig leren en blijven fietsen - scholieren

Doelgroep	Scholieren
Maatregelen / acties	<ul style="list-style-type: none">• Stimuleren scholieren om te blijven fietsen in plaats van scooter rijden.• Stimuleren van zelfstandig fietsen naar school.• Educatie op het gebied van veilig fietsen in het verkeer.• Fietsbank. Voor ieder kind een fiets.• Mono, zonder oordopjes en smartphone op de fiets.• Fietsverlichtingsactie.

3. Veilig leren fietsen - student en andere nieuwkomers

Doelgroep Student en andere nieuwkomers

Maatregelen / acties

- Verkeersveiligheidscampagnes en acties met betrekking tot:
 - mono, zonder oordopjes op de fiets
 - fietsverlichtingsactie
 - door rood licht rijden.
- Nieuwe studenten informeren tijdens introductieweek over dienstverlening vervoerders, deelfietsen, verkeersregels en gedragsregels fietsparkeren.
- Overige nieuwkomers informeren over fietsverkeersregels en gedragsregels fietsen en fietsparkeren. Voldoende beschikbaarheid fietsen voor bewoners van asielzoekerscentra (azc).
- Campagne en informatiemateriaal naast Nederlands in bijvoorbeeld Engels beschikbaar stellen.

4. Veilig blijven fietsen

Doelgroep Senioren (65+)

Maatregelen / acties

- Stimuleren fietsen met gerichte campagnes op 65+ fietsen. De nadruk ligt erop dat fietsen leuk, praktisch en gezond is. Een dag niet gefietst is een dag niet geleefd.
- Educatie op het gebied van veilig fietsen voor senioren (veilig gebruik van de e-bike).



5.4 Gebiedsgerichte aanpak

Naast gerichte gedragscampagnes voor doelgroepen zetten we in op een aantal gebiedsgerichte campagnes en programma's die insteken op een specifieke problematiek van een buurt of stadsdeel. Hierbij zijn tijd en middelen uiteraard eindig en zullen jaarlijks keuzes gemaakt worden over welke straat of school wel en wat niet wordt opgepakt.

1. Gewenst fietsparkeergedrag

Doelgroep

Binnenstad/bewoners, studenten, scholieren en bezoeker van winkels, horeca, evenementen

Maatregelen / acties

- Benadrukken dat we blij zijn met iedere fietser.
- Voortzetten campagne Staat 'ie goed?/Parked just right?.
- Informeren over gewenst parkeergedrag, verwijzen naar gewenste parkeerlocatie.
- Inzet van fietscoaches, als onderdeel van communicatie- en gedragscampagne gericht op informeren, aanspreken op gedrag en handhaven.
- Acties koppelen aan evenementen, nieuwe winkels of horecazaken, inzet evenementenstalling of opening nieuwe fietsvoorzieningen.
- (Informatie)acties tijdens introductieweek van Universiteit Maastricht en Hogeschool Zuyd.





2. Veilig naar school per fiets

Doelgroep Schoolomgeving en schoolroutes/kinderen, scholieren, ouders en overige verkeersdeelnemers

Maatregelen / acties

- Aanvullend op de gedragscampagnes worden waar daartoe aanleiding is extra analyses verricht. Aanleiding is bijvoorbeeld een nieuw schoolgebouw of een wijkontwikkeling of een specifieke verkeerssituatie. Te zetten stappen kunnen zijn:
- een mobiliteitsscan naar het reis- en herkomstpatroon van leerlingen en medewerkers
- een analyse van de verkeerssituatie in de directe schoolomgeving en op schoolroutes.
- Het realiseren van kleinschalige aanpassingen in schoolomgeving zodat:
- verkeersonveilige situaties verdwijnen
- de herkenbaarheid van de schoolzone en de schoolroutes wordt vergroot.
- Afspraken maken over gewenste haal- en brenggedrag en de mobiliteit van medewerkers (vaker fietsen, op afstand parkeren).
- Het aanpakken van onveilige plekken op schoolroutes.

3. Groen voor grijs

Doelgroep Straat of buurt/bewoners

Maatregelen / acties

- Opheffen autoparkeerplekken en daarvoor ruimte creëren voor groen en fietsparkeren. Bijvoorbeeld door inzet van een (tijdelijke) fietsvlonder.

4. Verminderen overlast gestalde fietsen

Doelgroep Straat of buurt/bewoners

Maatregelen / acties

- Maatwerkoplossingen voor fietsparkeren daar waar overlast wordt ervaren als gevolg van hinderlijk gestalde fietsen. Bijvoorbeeld in de omgeving van plekken met een hogere concentratie studentenwoningen.





5.5 Fietscommunity en kennisnetwerk

De gemeente Maastricht wil het uitwisselen van ervaringen en ideeën op het gebied van de fiets stimuleren. In de komende jaren willen we hierop intensiveren door verder te bouwen aan een actieve fietscommunity. Die kan uiteindelijk zonder hulp van de overheid zelfstandig voortbestaan.

- Op de Pedalen is een online én offline platform over de betekenis van fietsen. Voor alle fietsers van Limburg en voor iedereen die dat nog wil worden. We gaan samen Op de Pedalen en zetten koers naar een duurzaam en modern Limburg.
- Binnen het programma Zuid-Limburg Bereikbaar delen reizigers (waaronder fietsers) en overheden, vervoersaanbieders en het bedrijfsleven ervaringen.
- We staan nadrukkelijk stil bij het bereiken van (tussen-)resultaten. Zo markeren we aanstaande investeringen in fietsinfrastructuur op strategische plekken in de stad, zetten

we fietsambassadeurs in om het fietsbeleid uit te dragen en brengen we de fiets onder de aandacht via www.thuisinmaastricht.nl.

- We leggen de relatie met wielervedstrijden en recreatieve fietsevenementen.
- We belonen activiteiten van (particuliere) initiatiefnemers die bijdragen aan de fietscommunity of het enthousiasme voor de fiets in het algemeen.
- We organiseren enthousiasmerende fietsstadprestaties waarbij we bijvoorbeeld samen streven naar dertigduizend Maaskruisende fietspassages en waarbij het aantal passages 'live' wordt bijgehouden op displays en op de website.
- Zuid-Limburg Bereikbaar zet de periodieke bijeenkomsten met werkgeversorganisaties over duurzame mobiliteit en fietsstimulering verder.
- We zoeken samen met partners als de Fietsersbond en Zuid-Limburg Bereikbaar naar een goede vorm om de focusgroep Fiets en de thema-avond Fietsen in Maastricht van 9 maart 2020 een vervolg te geven.

De gemeente Maastricht neemt daarnaast deel aan diverse (professionele) kennisnetwerken.

- We wisselen kennis uit over effectief fietsbeleid binnen het CROW-Fietsberaad. De doelstelling van CROW-Fietsberaad (CROW is een landelijk kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer) is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid.
- Ook zijn we lid van F10. De F10 is een netwerk van wethouders en ambtenaren van ambitieuze fietssteden. Zij werken samen met het Rijk, vervoerregio's en provincies aan een verdere groei van het fietsgebruik in Nederland. Ze doen dit onder de vlag van de Tour de Force.
- We overwegen met partners in Zuid-Limburg het lidmaatschap van de Dutch Cycling Embassy. Dat geeft ons toegang tot internationale voorbeelden van succesvolle fietsmaatregelen. En het geeft ons de gelegenheid de regio te promoten als fietsregio.
- We willen onze stad kandidaat stellen voor het gastheerschap van het Nationaal Fietscongres in Maastricht.

DOEN (2020 – 2025)

- We stimuleren het fietsgebruik door gerichte gedragscampagnes voor werknemers, zzp'ers, forenzen, bezoekers, recreanten.
- We stimuleren het zakelijk fietsgebruik, bijvoorbeeld door inzet cargobike, bezorging met e-bike.
- We gebruiken lesprogramma Veilig leren fietsen voor basisschoolkinderen.
- We gebruiken een lesprogramma Veilig fietsen voor scholieren, studenten, senioren en nieuwkomers.
- We blijven inzetten op een sterk netwerk met scholen en sluiten waar zinvol met het thema fiets aan op de brede aanpak Veilige scholen van de gemeente Maastricht.
- We realiseren een programma Schoolomgeving en schoolroutes dat zich richt op kleine fysieke ingrepen voor een veilige schoolomgeving en veilige schoolroutes.
- We voeren een gebiedsgerichte aanpak met Gewenst fietsparkeergedrag in de binnenstad, de Aanpak fietsparkeren in woonstraten en de aanpak Groen voor grijs.
- We nemen actief deel aan regionale en landelijke kennisnetwerk en bouwen meer aan een fietscommunity.
- We stimuleren senioren om te blijven fietsen.



6. Uitvoeringsagenda

Plannen, doen, monitoren en bijsturen

6.1 Samenwerking

Gemeente Maastricht wil met de ambities in dit actieplan nadrukkelijk bijdragen aan de groei van het fietsgebruik. Maar we beseffen dat we voor succesvol beleid nadrukkelijk de samenwerking moeten opzoeken met de fietsers, inwoners, andere overheden en overige partners.

We moeten verder bouwen aan de fietscommunity met fietsambassadeurs in Zuid-Limburg om in contact te komen met de (potentiële) fietser. We nemen actief deel aan de Op de Pedalen en blijven samenwerking met partners zoals Fietzersbond, VVN, VVGM, Zuid-Limburg Bereikbaar en de toeristensector. Dat geldt nadrukkelijk ook voor de samenwerking met belanghebbenden rondom fietsparkeren en het realiseren van maatwerkoplossingen. Het draagvlak bij de mensen is bepalend voor het succes en tempo waarin gewerkt kan worden.

We doen zelf aanzienlijke investeringen. Zo maken we duidelijk hoe belangrijk en urgent het thema fiets is. Tegelijkertijd nodigen we zo overheden en partners uit mee te denken en om mee te werken aan het realiseren van de projecten in dit actieplan. Andersom denken wij graag mee met en nemen we graag deel aan projecten van partners die bijdragen aan het stimuleren van de fiets.

De rijksoverheid en ook Provincie Limburg hebben gelijksoortige ambities als de gemeente als het over de fiets gaat. Zo heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een Fietsmissie gelanceerd en investeert ook de provincie nadrukkelijk in fietsinfrastructuur op basis van de mobiliteitsaanpak Slim op weg naar morgen. Verkeersveiligheid is een beleidsterrein met ambitieuze doelen. Het Rijk, de provincie en gemeente zoeken daarbij al de samenwerking op. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Rijk wordt op regionale schaal uitgewerkt. Die reikende hand steekt Maastricht ook uit naar buurgemeentes en naar Vlaanderen. In de Regionale Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg hebben de zestien gemeentes in Zuid-Limburg en de provincie ambities geformuleerd als het over de fiets gaat. Die vormen de goede basis voor regionale investeringen in de fiets.

Maastricht ziet daarbij verschillende rollen voor zich. Naast de traditionele rol als regisseur en uitvoerder van projecten wil de gemeente ook ruimte bieden aan initiatiefnemers. In die gevallen willen we zelf een faciliterende rol aannemen. Leidend is het bereiken van de ambities zoals geformuleerd in dit actieplan.



De brug bij Itteren over het Julianakanaal wordt de komende jaren volledig vervangen door een nieuwe brug met ruime vrij liggende fietsvoorzieningen.

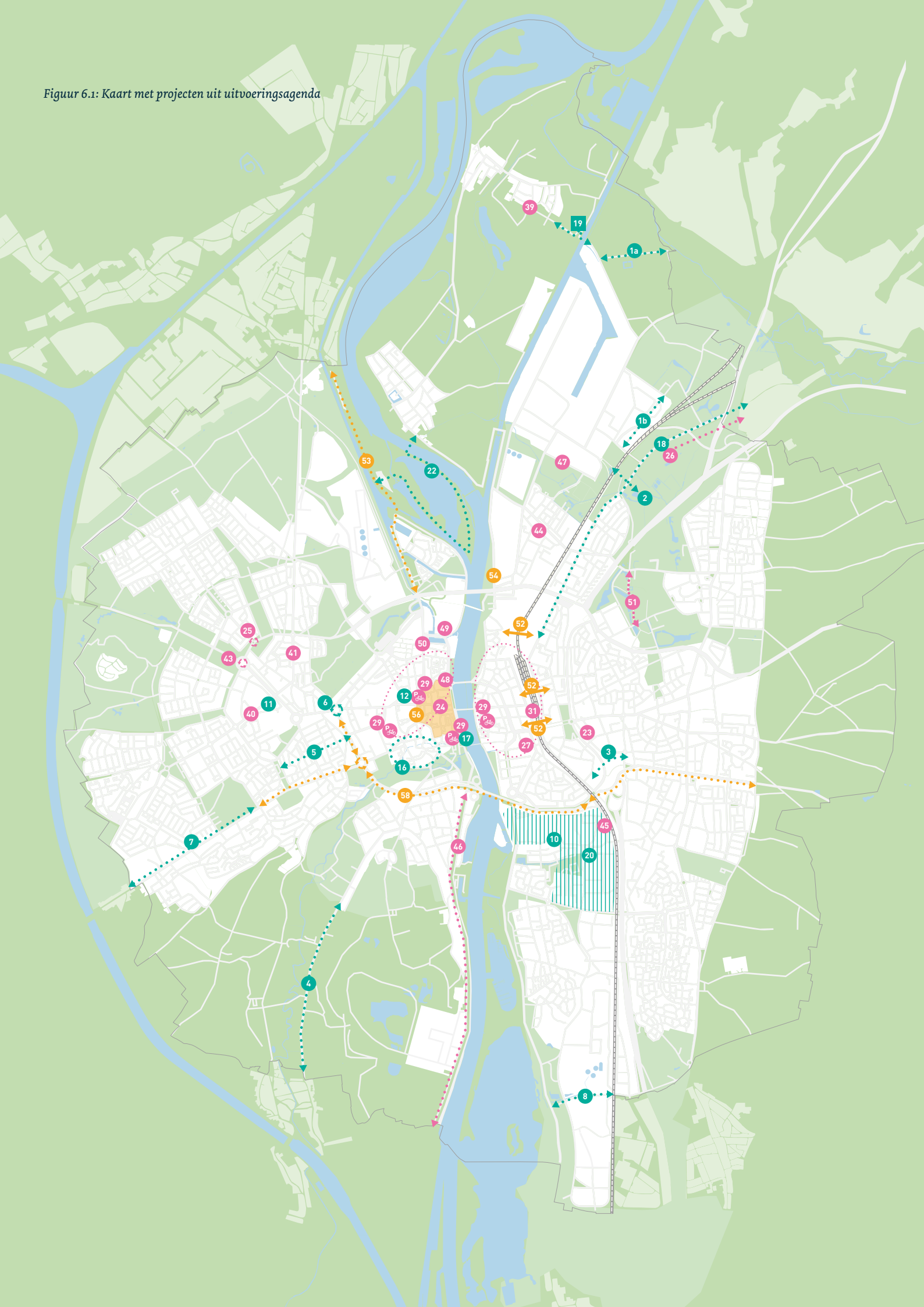
6.2 Scope uitvoeringsagenda

De ruim 50 maatregelen en acties in dit Actieplan Fietsen in Maastricht zijn opgenomen in een uitvoeringsagenda tot en met 2025. Hierbij is sprake van 3 deelpakketten:

- A** een pakket maatregelen waarvoor voldoende middelen (zowel tijd als geld) beschikbaar zijn;
- B** een pakket maatregelen waarvoor in dit actieplan een financieringsvoorstel wordt gedaan, en;
- C** een pakket maatregelen dat wordt geagendeerd, verkend en uitgewerkt. Zodra dit leidt tot een duidelijke scope en voldoende middelen (tijd en geld) beschikbaar zijn, worden deze maatregelen opgestart en uitgevoerd. Dat is vermoedelijk in de periode 2025 – 2030.

De fietsprojecten in pakket A zijn financieel afgedekt door al gemaakte afspraken over financiering. Denk aan afspraken in de gemeentelijke begroting van 2020 en toezeggingen van provincie Limburg en het Rijk. Daarnaast willen we voor de periode 2021 tot en met 2025 ongeveer 65 procent van het Mobiliteitsprogramma reserveren voor de genoemde fietsmaatregelen in pakket B. Samen met mogelijkheden tot werk met werk (gemeentelijke onderhoudsgelden en stedelijke (her)ontwikkelingsprojecten), het meerjarenprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar 2020 – 2022 en financiering door partners is dan ook pakket B gedekt. Voor pakket C wordt in een later stadium een financieringsvoorstel gedaan.

Figuur 6.1: Kaart met projecten uit uitvoeringsagenda



PROJECT	PLANVORMING	ONTWERPFASE	UITVOERING
1			gereed
2			gereed
3			gereed
4	gereed	gereed	2020
5	gereed	2020	2022
6	gereed	gereed	2020
7	gereed	2020	2021
8	gereed	2020	2021
9	gereed	gereed	2020-2023
10	gereed	gereed	2020
11	gereed	gereed	2020
12	gereed	2020	2021
13	gereed	2020	2020-2021
14	2020	2020	2020
15	gereed	2020	2020
16	gereed	2020	2020-2021
17	gereed	2020	2020
18	gereed	2020-2021	2021-2022
19	gereed	2021-2022	2024
20a	gereed	onbekend	onbekend
20b	2020	2020	2021
21	2020	2020	2020
22	2020	2020-2021	2021-2022
23	2020	2020	2021
24	gereed	2020-2021	2020-2023
25	2020	2021	2022
26	gereed	2021-2022	2023-2024
27	2020	2021	2021-2023
28	2021	2021	2021
29	2020	2020	2020-2022
30	2020	2020	2020-2022
31	2020	2020	2020-2021
32	2021	2021	2021-2025
33	2021	2021	2021-2025
34	2020	2021	2021-2025
35	2021	2021	2021-2025
36	2020	2021	2021-2025
37	2020	2021	2021-2025
38	2020	2021	2021-2025
39	gereed	2021-2022	2024
40	2020	2020	2022
41	2020	2020	2022
42	2020	2021-2022	2021-2022
43	2020	2020	2022
44	2020	2021	2022
45	gereed	2022	2023
46	2023	2024	2025
47	2020	2025	2026
48	gereed	2021	2023
49	2020	onbekend	onbekend
50	gereed	2020	2020
51	2020	2020	2021
52	2020-2021	onbekend	onbekend
53	onbekend	onbekend	onbekend
54	2021	2022	2023
55	2021	2021	2022
56	2020	2020-2023	2020-2023
57	2020	2020	2020-2022
58	2020-2021	2021-2022	2023-2025

Deze planning is een voornemen en kan in werkelijkheid afwijken. Bij vaststelling van de jaarlijkse begroting worden projecten definitief ingepland.

6.3 Evaluatie en monitoring

Dit Actieplan Fietsen in Maastricht is erop gericht om de beleidsambities voor de fiets te bereiken. Daarom monitoren we de komende jaren of en hoe de voorgestelde maatregelen worden gerealiseerd en of vervolgens ook de gewenste effecten worden bereikt. De ambities in hoofdstuk twee hebben betrekking op 2030. Hiervoor is gekozen omdat de realisatie van maatregelen tijd vergt en effecten met enige vertraging zullen optreden. Bovendien kan als dat nodig is worden bijgestuurd, bijvoorbeeld door aanvullende maatregelen te nemen.

Het effect na uitvoering van de maatregelen meten we aan de volgende (meetbare) doelen:

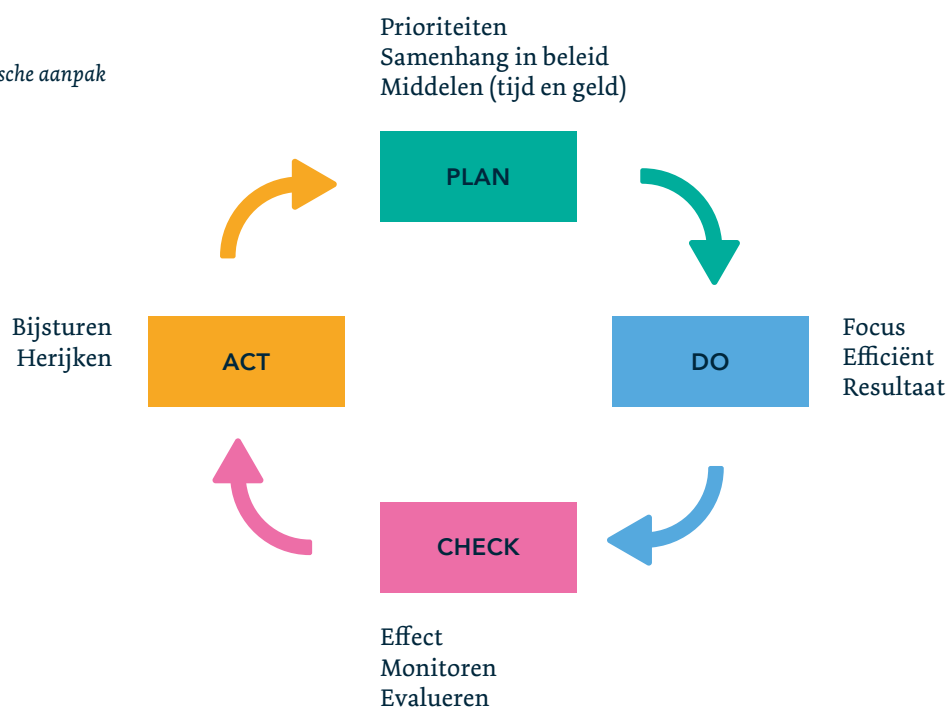
- Een jaarlijkse stijging van 1 procent van het aantal fietsbewegingen. Dit meten we aan de hand van gewogen gemiddelde over verschillende screenlines (Maas, het spoor, binnen-cordon (een cirkel rond de binnenstad) en buitencordon (een cirkel rondom de stad).
- Een toename van het aandeel fietsen (inclusief e-fiets) van 5 procentpunt binnen 10 jaar bij verplaatsingen binnen Maastricht (ten koste van de auto of bromfiets).
- Een toename van het aandeel fietsen (inclusief e-fiets) van 5 procentpunt binnen 10 jaar bij verplaatsingen van en naar Maastricht (ten koste van de auto of bromfiets).

- Een toename van het aandeel kinderen (jonger dan 18 jaar) dat lopend of fietsend naar school gaat.
- Een toename van het aandeel Maastrichtse senioren (65+) dat aangeeft regelmatig te fietsen.
- Aantal treinreizigers dat de fiets gebruikt als voor- en/of natransport.
- Een toename van het rapportcijfer van fietsers voor fietsen in Maastricht tot minimaal een 7,5 of hoger op basis van een enquête.

DOEN (2020 – 2025)

- We zoeken actief de samenwerking op met partners om de gezamenlijke doelen te bereiken.
- We programmeren de gewenste maatregelen (inclusief tijd en geld) in een uitvoeringsagenda van 2020 tot en met 2025.
- We monitoren of en hoe de maatregelen worden gerealiseerd en meten de effecten.
- We investeren in de realisatie en het beheer van extra fietstelpunten.
- We evalueren het programma Fietsen in Maastricht en sturen waar nodig bij.

Figuur 6.2: Programmatische aanpak





Colofon

Uitgave
Fotografie

Gemeente Maastricht, oktober 2020
Fred Berghmans, Philip Driessen,
Aron Nijs, Paul van der Veer

Illustraties en kaarten
Vormgeving

Zuiderlicht
Zuiderlicht



Actieplan Fietsparkeren Maastricht 2020-2025

EEN ACTIEPLAN VOOR
DE BINNENSTAD EN DE BUITENWIJKEN
VAN MAASTRICHT



Gemeente Maastricht



Inhoud

Voorwoord	4
1. Aanleiding	7
1.2 Doel van het actieplan fietsparkeren	8
1.3 Werkwijze	9
2. Beleidsambities	11
2.1 Algemene principes fietsparkeren	11
2.2 Fietsparkeren in het voetgangersgebied	12
3. Huidige situatie	17
3.1 Fietsparkeertellingen	17
3.2 Centrumring fietsparkeren	19
3.3 Mobiele stalling	27
3.4 Handhaving	29
3.5 Fietsdiefstal	31
4. Gewenste situatie	33
4.1 Centrum ring fietsparkeren	33
4.2 Gevoerde gesprekken	35
5. Vervolg	39
5.1 Huidige coalitieperiode t/m 2022	39
5.2 Monitoring en evaluatie	43
5.3 Volgende coalitieperiode	43
Bijlagen	45

Staat 'ie goed?

Dat is de overkoepelende vraag en de uitdaging voor de komende jaren. Met 'ie bedoelen we natuurlijk de fiets. En met goed bedoelen we veilig, gemakkelijk en dichtbij de bestemming.

Maastricht wil een duurzame en bereikbare stad zijn. Een toekomstbestendige stad. En vooral een leefbare stad. Om hiernaartoe te blijven werken, zetten we volop in op de mobiliteitstransitie. Een transitie naar meer fietsgebruik en juist minder autogebruik. Minder autogebruik heeft een positief effect op onze gezondheid, de luchtkwaliteit en de uitstoot van CO₂. Ook neemt een fiets minder ruimte in dan een auto. De vrijkomende ruimte kan dan niet alleen gebruikt worden om de fiets te parkeren, maar ook worden ingezet voor meer groen en voor meer speel- en ontmoetingsplekken. De fiets vervult dus een sleutelrol in het hele proces van leefbaarheid in Maastricht.

In dit actieplan fietsparkeren beschrijven we waar de uitdagingen en kansen liggen in de komende jaren. Het grote aantal fietsers en het groeiend aantal bijzondere fietsen stellen meer en hogere eisen aan de plekken waar mensen hun fietsen stallen. We hebben plekken nodig die we flexibel kunnen inrichten, om zo in te spelen op toekomstige veranderingen. In dit plan is gezocht naar een manier waarop iedere fietser gemakkelijk, relatief dicht bij de bestemming en veilig zijn fiets kan parkeren. Want hoe sneller en veiliger je je fiets kunt stallen, hoe eerder je de fiets als voorkeursvervoermiddel kiest!

De populariteit van de fiets betekent dat geparkeerde fietsen soms kunnen leiden tot overlast. Ook daaraan besteden we aandacht. We vragen de fietser te denken aan de veiligheid voor voetgangers en andere weggebruikers. Zorg er voor dat de geparkeerde fiets de doorgang niet belemmert. Want rekening met elkaar houden hoort ook bij een leefbare stad.



Bij het opstellen van dit plan waren veel partijen betrokken. Allemaal partijen die vanuit de dagelijkse praktijk en hun eigen kennis en invalshoek oplossingen hebben aangedragen voor de verschillende uitdagingen. In de colofon vindt u ze allemaal.

Deze samenwerking heeft geresulteerd in concrete locaties waarvoor samen een fietsparkeeroplossing is bedacht. Ook heeft het adviezen opgeleverd op het gebied van communicatie, bewegwijzering en handhaving. Ik wil iedereen die heeft meegewerkt bedanken voor hun tijd en hun bijdrage. Samen zetten we koers naar een leefbaar en duurzaam Maastricht!

Gert-Jan Krabbendam

Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit



Panos

Heineken
Heineken

#Tijpelt

#Tijpelt

AAA Beheerschap

1. Aanleiding

Waarom een actieplan fietsparkeren?

Zoals in de omgevingsvisie 2040 vastgelegd, zal in de toekomst het accent liggen op de meer duurzame vervoerswijzen zoals verwoord in het 'STOP'-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen). Op veel plekken zal de rijdende of geparkeerde auto plaats maken voor andere functies zoals ontmoeten, lopen, fietsen of speelruimte. Een belangrijke voorwaarde hierbij is altijd voldoende lokaal draagvlak bij bewoners, ondernemers en organisaties. Herinrichting van de openbare ruimte wordt bovendien gekoppeld aan de klimaatopgaven: meer groen, minder hitte, betere waterafvoer.

Het is dus de ambitie van de gemeente Maastricht dat er meer gefietst en minder met de auto wordt gereden. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de stad. Het zorgt voor een betere luchtkwaliteit. Ook daalt het energieverbruik en wordt er minder CO₂ uitgestoten. Al met al zorgt het dus voor een betere gezondheid. Ook neemt een fiets veel minder ruimte in dan een auto. De fiets vervult daarmee een sleutelrol in de ontwikkeling van Maastricht naar een toekomstbestendige en leefbare stad.

Maar dan moeten er wel voldoende aantrekkelijke stallingsmogelijkheden zijn voor de fiets. Hoe beter je thuis je fiets kunt stallen, hoe eerder je de fiets als vervoermiddel kiest. Dat geldt ook voor het stallen op de bestemming. Kun je daar je fiets niet veilig kwijt, is de loopafstand tussen stalling en bestemming te groot of vergt stallen te veel rompslomp? Dan neem je minder snel de fiets.

We zoeken dus manieren waarop iedere fietser gemakkelijk, relatief dicht bij de bestemming en veilig zijn fiets kan parkeren. Belangrijk daarbij is dat de gestalde fiets zo min mogelijk overlast geeft, niet leidt tot gevaarlijke situaties en de stad er aantrekkelijk blijft uitzien.



Bij populaire bestemmingen zijn fietsparkeervoorzieningen regelmatig vol. Ook worden ze gebruikt door de verkeerde doelgroep. Door een tekort aan stallingsplekken (op de juiste locatie) wordt er ook buiten de voorzieningen geparkeerd. Dit leidt op verschillende plekken in de stad tot gevaarlijke situaties. Denk bijvoorbeeld aan mensen met een beperking en/of een chronische ziekte die de stoep op en af moeten. Er kan een gevaarlijke situatie ontstaan wanneer iemand met een rolstoel, of scootmobiel vanwege foutief geparkeerde fietsen het trottoir moet verlaten, de rijweg moet volgen en dan weer de stoep op moet. Zeker op plekken waar geen stoepverlaging aanwezig is, leidt dit tot grote problemen.

Maar ook andere mensen kunnen door foutief gestalde fietsen ongemak of gevaar ervaren, zoals wandelaars met kinderwagens of ouderen met rollators.

Een goed fietsparkeerplan bevordert de toegankelijkheid en veiligheid van de mensen die gebruik moeten maken van de trottoirs in onze stad. Ook bij bushaltes worden problemen ondervonden vanwege fout geparkeerde fietsen; Arriva geeft aan dat hun klanten soms niet kunnen in- of uitstappen vanwege geparkeerde fietsen. Vooral mensen met een visuele beperking lopen hier groot gevaar.



Ondernemers zien hun etalages regelmatig geblokkeerd door geparkeerde fietsen. De vuilophaaldienst kan soms afvalbakken niet meer legen omdat er een fiets aan is vastgeketend. Ook zijn fietsparkeervoorzieningen bij woningen regelmatig te klein en moeilijk toegankelijk. Als er geen inpandige stallingsruimte is, worden fietsen tegen de gevel gezet. Zeker in de historische binnenstad met haar smalle trottoirs, leidt dit tot problemen.

De gemeente blijft het fietsgebruik verder stimuleren. De groeiende populariteit van e-bikes en andere bijzondere fietsen stelt meer diverse en hogere eisen aan de fietsparkeervoorzieningen. Hierop moet geanticipeerd worden.

Kortom, een flexibele inrichting is noodzakelijk voor de toekomst.

1.2 Doel van het actieplan fietsparkeren

Dit plan voorziet enerzijds in het scherper maken van de behoefte aan fietsstallingsvoorzieningen (de vraagzijde). Hoeveel plekken zijn er nodig? Waar moeten deze plekken komen? En aan welke eisen of voorwaarden moeten de voorzieningen voldoen?



Anderzijds maakt dit plan inzichtelijk waar, hoe en wanneer gemeente Maastricht extra fietsstallingsvoorzieningen al gerealiseerd heeft en nog wil realiseren (de aanbodzijde). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de korte en lange termijn. Welke rol speelt de gemeente hierin? Wat wordt verlangd van fietsers en andere belanghebbenden? Hoe gaan we om met handhaving en diefstal van fietsen?

1.3 Werkwijze

Gemeente Maastricht laat twee keer per jaar een fietsparkeeronderzoek uitvoeren. Dit gebeurt vanaf 2011. Uit dit onderzoek blijkt waar de grootste problemen met fietsparkeren zijn en welke veranderingen er in de tijd plaats vinden. Ook geeft het een beeld hoeveel plekken extra nodig zijn.

De locaties zijn tijdens de totstandkoming van dit plan door belanghebbenden gevalideerd en aangevuld. Daarvoor heeft de gemeente de samenwerking opgezocht met belanghebbenden onder andere Arriva, Fietsersbond, buurtplatforms, ondernemers, Samen Onbeperkt, Maastricht Bereikbaar, University Maastricht, Zuyd Hogeschool, studentenverenigingen, stadsbeheer, Katholieke Bond van Ouderen (KBO), Samenwerking Bewoners-Ondernemers-Studenten (BOS), Koninklijk Horeca Maastricht/Heuvelland,

Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht (VEBM), deelfietsstelsysteem SWAP en overige belangstellenden. Het zijn juist deze belanghebbenden die vanuit de dagelijkse praktijk weten welke problemen wáár ondervonden worden en wat een goede oplossing zou kunnen zijn.

De gemeente heeft waardering voor de wijze waarop deze samenwerking heeft plaatsgevonden. Een resultaat hiervan is een concrete lijst van locaties waarvoor samen een fietsparkeer oplossing is bedacht. Er is hierbij onderscheid gemaakt in de korte en lange termijn en er is gekeken naar uitvoerbaarheid, urgentie en kosten. Verder zijn er adviezen ten aanzien van communicatie, bewegwijzering, handhaving en andere zaken uitgekomen. Ook geeft men aan hier gezamenlijk de schouders te willen onderzetten.

Niet alleen de gemeente heeft een rol maar ook de deelnemende partijen willen en gaan hieraan meewerken. Dat is een fantastisch resultaat, we gaan dit actieplan fietsparkeren samen uitvoeren en uitdragen!



2. Beleidsambities

Wonen, werken en bezoeken

2.1 Algemene principes fietsparkeren

We hanteren in de hele stad dezelfde principes voor fietsparkeren. Hierbij maken we onderscheid tussen wonen, werken en bezoeken.

Wonen

Primair dient op eigen terrein voldoende (goed toegankelijke) fietsstallingsruimte te zijn. Is er geen inpandige ruimte? Dan kunnen inwoners gebruikmaken van rekken op straat. Als burenhetzelfde probleem hebben, is het soms mogelijk om een gezamenlijke buurtstalling in gebruik te nemen. Zo'n inpandige buurtstalling heeft de voorkeur boven het gebruik van rekken in de openbare ruimte. Een dergelijke oplossing moet wel voorhanden zijn en gefinancierd worden. De gemeente kan hierbij optreden als intermediair.

Als er geen andere opties zijn, kunnen bewoners bijvoorbeeld een gezamenlijke fietsbox laten plaatsen. Deze moet dan wel inpasbaar zijn in de buitenruimte en zal dus in de buitenwijken eerder mogelijk zijn dan in de binnenstad. De fietsbox is voor Maastricht een nieuw instrument. Het zal dus experimenteren zijn hoe dit in de praktijk uitwerkt. Zo moet er ook rekening gehouden met aspecten als het gevelaanzicht van monumentale architectuur en het behoud van groenoppervlak. De gemeente zou eigenaar van deze box kunnen worden waarin bewoners een fietsparkeerplek voor een langere periode huren.

Fietsparkeren kost ruimte en die ruimte is er niet altijd. Met name in de binnenstad is de ruimte beperkt en er liggen er vaak meerdere claims op deze schaarse ruimte. Fietsparkeren mag niet ten koste gaan van de looproute of van de toegankelijkheid van panden.

Ruimte kan bijvoorbeeld gevonden worden door een parkeervak voor auto's in te ruilen voor een parkeerplek voor fietsen. Dit past ook in de ambitie om de gehele binnenstad meer autoluw te maken en meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers.

Op plekken waar een hoge autoparkeerdruk in de buurt is, kan een proef gedaan worden met een tijdelijke fietsvlonder. De buurt neemt hier het initiatief voor, zorgt voor draagvlak en doet een voorstel voor een plek. De gemeente beoordeelt, plaatst en financiert vervolgens deze vlonder.

Werken

De werkgever is primair verantwoordelijk voor de parkeergelegenheid van zijn werknemers. Bij voorkeur vindt dit plaats op privaat terrein. Daar waar dit niet mogelijk is, vindt dit bij een kort bezoek plaats in kleinschalige voorzieningen in de openbare ruimte. Bij langdurig stallen moet bekeken worden of het parkeren van de fiets in de openbare ruimte tot hinder leidt. Als dat zo is, kan een (grootschalige) fietsvoorziening op enige afstand worden gebruikt.

Bewoner	<ol style="list-style-type: none"> 1 Op eigen terrein 2 In besloten algemene fietsstalvoorzieningen (buurtstalling) 3 Op straat in rekken of fietsboxen
Forens	<ol style="list-style-type: none"> 1 Fietsstalvoorzieningen door werkgever 2 Openbare fietsstalvoorziening (grootschalig en bedoeld voor lang parkeren) 3 Op straat in rekken (kleinschalig en bedoeld voor kort parkeren)
Bezoeker	<ol style="list-style-type: none"> 1 Openbare fietsstalvoorziening (grootschalig en bedoeld voor lang parkeren) 2 Op straat in vakken of rekken (kleinschalig en bedoeld voor kort parkeren)

Figuur 2.1: principes voor fietsparkeren

Bezoeken

Bij een kort bezoek aan bijvoorbeeld winkels kan gekozen worden voor een kort parkeervak. De bezoeker wordt nu vaak tijdens winkeltijden met volle rekken geconfronteerd. Dit komt omdat deze rekken vol staan met fietsen van bewoners en forenzen (winkelpersoneel).

In zo'n kort parkeervak geldt een parkeerduurbeperking (bijvoorbeeld 1 uur) waardoor bewoners en forenzen hier niet zullen parkeren en er tijdens de winkeltijden ruimte overblijft voor bezoekers. Bij een kort parkeervak is het dan ook niet mogelijk om de fiets vast te maken. Dit is op plaatsen waar veel fietsdiefstal voorkomt wel weer een nadeel. Soms wordt er dus juist gekozen voor het plaatsen van fietsrekken in plaats van een vak. In beide gevallen gaat het om kleinschalige fietsvoorzieningen.

Bij langdurig bezoek moet bekeken worden of het parkeren van de fiets in de openbare ruimte tot te veel hinder leidt. Als dat zo is, kan gekozen worden voor een (grootschalige) fietsvoorziening op enige afstand.

In bovenstaand figuur 2.1 zijn de fietsparkeerprincipes samengevat.

Iedere locatie heeft weer haar eigen specifieke kenmerken en problemen. Het gaat dus steeds om maatwerk per locatie. Op de volgende pagina enkele voorbeelden van mogelijke fietsparkeeroplossingen.

Er zal steeds in overleg met de belanghebbenden bekeken moeten worden welke oplossing het beste past. Ook kunnen er eventueel andere oplossingen komen.

2.2. Fietsparkeren in het voetgangersgebied

Het parkeren van fietsen in het hart van het centrum vraagt om specifieke aandacht.

We constateren hier het grootste tekort aan fietsstallingsmogelijkheden. In de buurt van populaire bestemmingen en panden met meerdere wooneenheden, zoals studentenhuizen, wordt veelvuldig buiten de rekken geparkeerd. Het gaat hierbij om zowel fietsen als brom- en snorfietsen.

In het centrum is ook sprake van een groot aantal voetgangers. Verder is er in hetzelfde gebied een (groeierende) vraag naar ruimte voor functies zoals groen, terrassen en laden en lossen. Dat maakt het fietsparkeren in het centrum een complex vraagstuk.



Fietsrekken



Fietsbox - privaat



Fietsvlonder



Buurstalling



Bedrijfsstalling



Fietsbox



Fietsberging




Fietsparkeervak

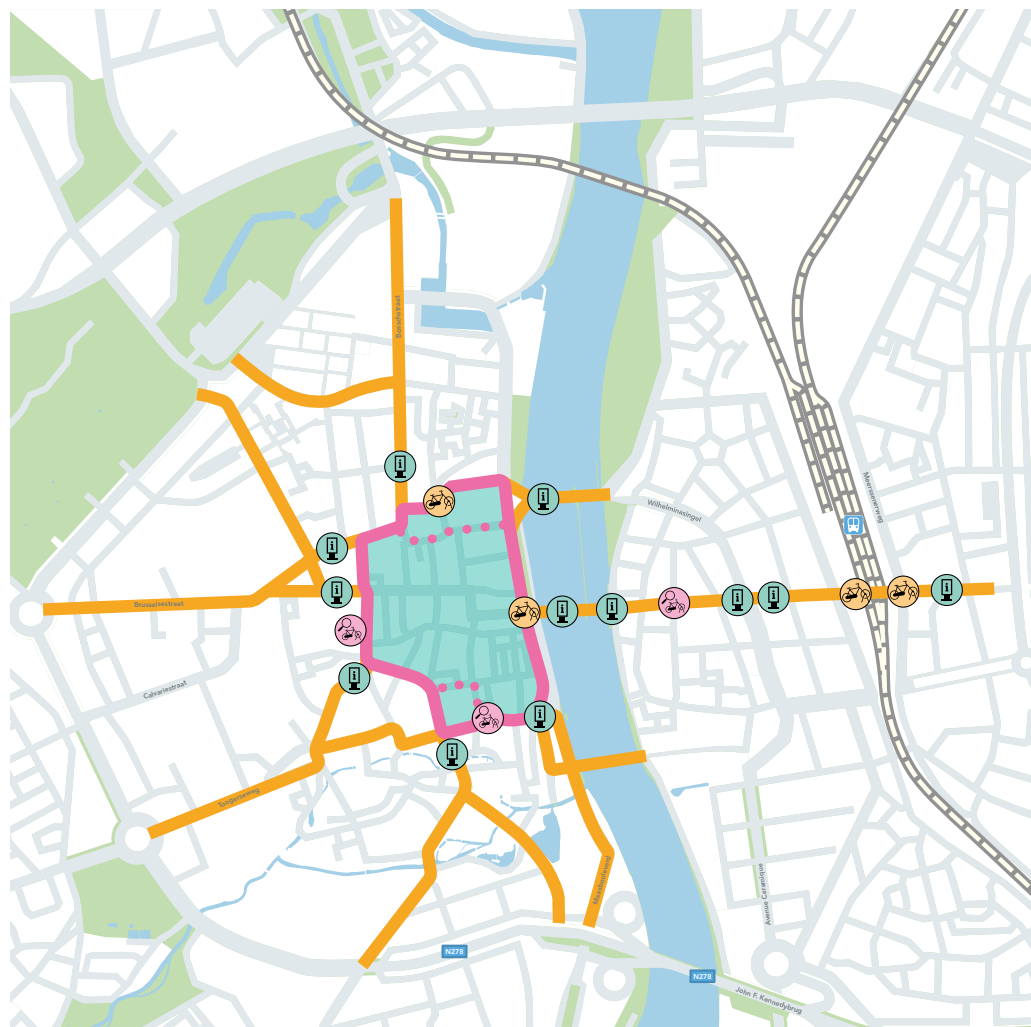
Figuur 2.2: Voorbeelden voor fietsparkeeroplossingen

In het voetgangersgebied geven we prioriteit aan de voetganger en gaan we werken aan een centrumring voor fietsparkeren. De fietser wordt verwezen naar grootschalige parkeervoorzieningen aan de rand van deze ring. De aanrijdroutes voor de fiets sluiten aan op de grootschalige parkeervoorzieningen. De fietser moet daarbij ondersteund worden door een goede bewegwijzering en een fietsparkeer informatiesysteem bij de bemenste stallingen. Daarnaast vermindert deze ring de barrièrewerking van het kernwinkelgebied voor doorgaand fietsverkeer tijdens winkeltijden. De doorgaande fietser neemt een route buiten het voetgangersgebied om.

Hieronder is in roze de beoogde centrumring weergegeven. Binnen deze ring krijgen voetgangers de hoogste prioriteit.

Uiteraard is er binnen deze centrumring ook behoefte aan kleinschalige fietsparkeervoorzieningen. Bijvoorbeeld voor het doen van de snelle boodschap. Ook voor bewoners binnen het voetgangersgebied blijven er kleinschalige parkeerlocaties beschikbaar. Daar waar parkeren op eigen terrein onmogelijk is, gaat het om maatwerk. Zo'n maatwerkoplossing kan zijn dat bewoners of winkelpersoneel gebruikmaken van grootschalige stallingen, zodat ruimte ontstaat voor kortparkeerders. Een voorbeeld hiervan is het parkeervak in de Helmstraat dat is geïntroduceerd in 2019. Dit parkeervak wordt nu nog gebruikt door bezoekers en klanten van de winkels en horeca in de directe omgeving waarvoor deze ook bedoeld is. Langparkeerders hebben elders hun fiets gestald.

- Centrumring fietsparkeren
- Aanrijroute fiets
- Voetgangersgebied
-  Informatiebord fietsparkeren
-  Grootschalige fietsstalling
-  Zoeklocatie grootschalige fietsstalling



Figuur 2.3: Fietsparkeren in het kernwinkelgebied (vorm moet nog worden aangepast)





Brand BIER

Brand

Brand

MAISON DE MERRETT

Brand

STALLEN

3. Huidige situatie

Fietstellingen, handhaving en diefstal

3.1 Fietsparkeertellingen

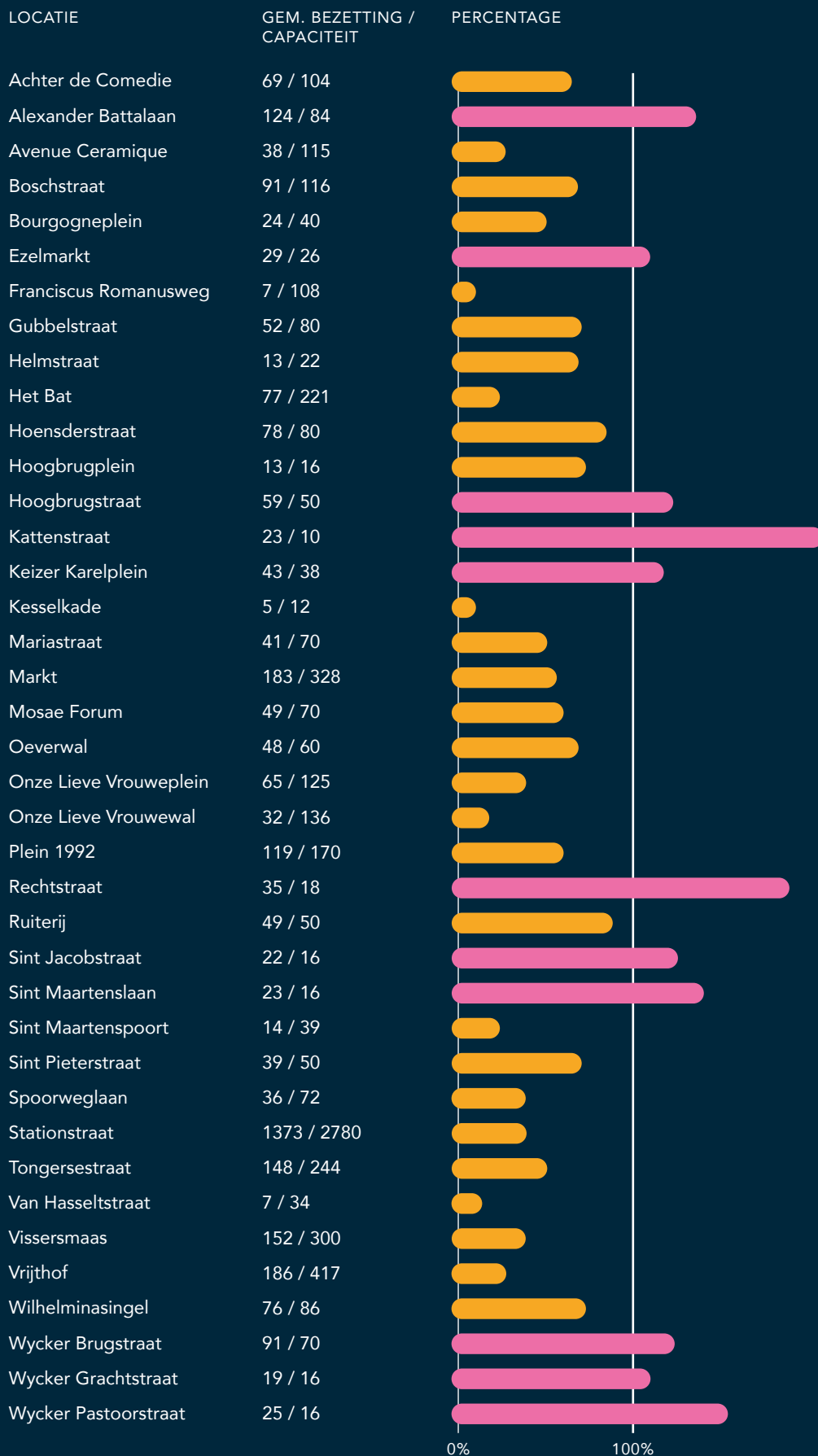
In opdracht van de gemeente Maastricht worden sinds 2011 twee keer per jaar fietsparkeertellingen gedaan (zie hiervoor bijlage 1). Hierbij worden de volgende zaken gemeten:

- stallingscapaciteit;
- het aantal fietsen dat geheel los van een stalling staat (tegen de gevel of anders in de openbare ruimte zonder stallingsrek);
- het aantal correct gestalde fietsen in de bestaande stallingen;
- het aantal fietsen dat niet correct bij de stalling is gezet (al dan niet door plaatsgebrek in de stalling).

De tabel op de volgende pagina geeft de telgegevens weer voor het jaar 2019. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit getallen betreffen die gaan over de gehele straat. Bijvoorbeeld op de Kesselskade wordt de gehele kade bekeken en gaat het niet alleen om de bemenste ondergrondse fietsenstalling. Daarmee kunnen deze cijfers afwijken van andere onderzoeken die zich bijvoorbeeld richten op deze bemenste stallingen.








Uit deze getallen wordt de bezettingsgraad van de fietsenstallingen duidelijk. Er blijkt dat er, ondanks de toegenomen hoeveelheid stallingscapaciteit, nog steeds op een aantal locaties problemen zijn. Dat is logisch omdat enerzijds het fietsgebruik toeneemt en anderzijds de beschikbare stallingen niet overal optimaal gebruikt worden. Het gebruik en het aanbod zijn dan niet goed met elkaar in overeenstemming. Bij dit soort tellingen gaat het altijd om een momentopname en de cijfers kunnen dan ook niet beschouwd worden als “de absolute waarheid”. Het geeft wel een indicatie. Op de locaties waar de bezettingsgraad boven de 100% ligt of richting de 100 % gaat, gaan we uit van een “probleemlocatie”. Deze zijn roze gemaakt.

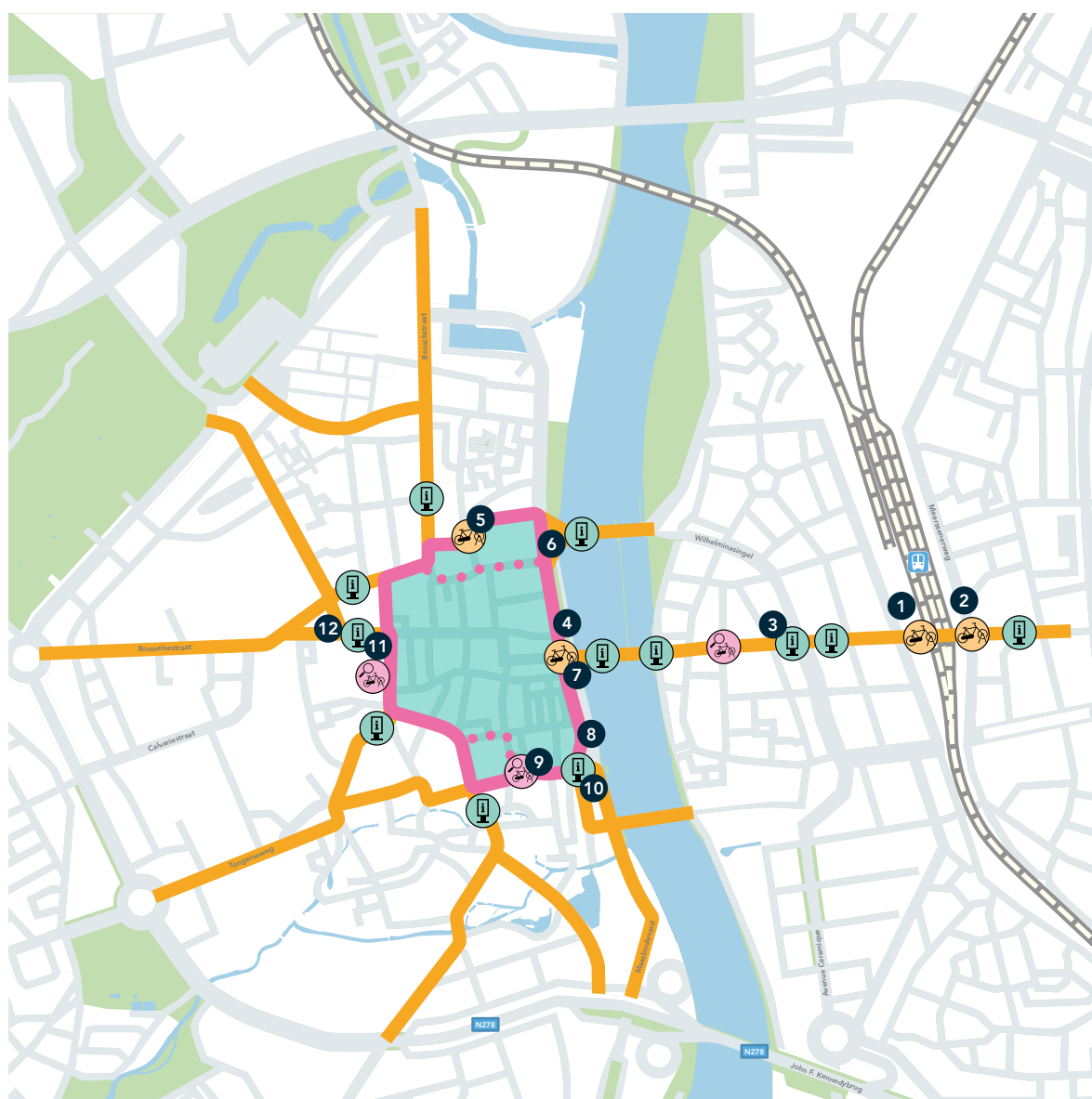
Fietsparkeerstellingen bezetting



3.2 Centrumring fietsparkeren

De in paragraaf 2.2. benoemde centrumring voor fietsparkeren in het voetgangersgebied, is gedeeltelijk al voorzien van bestaande (groot-schalige) fietsstallingen. Hieronder worden deze stallingen beschreven.

-  Centrumring fietsparkeren
-  Aanrijroute fiets
-  Voetgangersgebied
-  Informatiebord fietsparkeren
-  Groot-schalige fietsstalling
-  Zoeklocatie groot-schalige fietsstalling
-  Locaties fietsstallingen beschreven in volgende pagina's



Figuur 3.1: Fietsparkeren in het centrum



Stationsplein noord, 2016



Nieuwe ondergrondse fietsenstalling station, 2018

1. Centraal station, westzijde

Bij het centraal station is in januari 2018 de ondergrondse fietsenstalling opengegaan. Deze biedt ruimte aan circa 2.850 fietsen (waaronder 80 buitenmodel fietsen en 100 OV fietsen) en 40 brom- en snorfietsen. Deze stalling is na iedere 24 uur stallingsduur opnieuw gratis. Er wordt ingecheckt met een ov-kaart of men vraagt een leenpas aan bij het aanwezige personeel. Het in een aaneengesloten periode langer dan 24 uur stallen is niet gratis. Hiervoor wordt een tarief betaald van €1,25 per dag. Men kan ook een jaarabonnement afsluiten van €75 per jaar bij NS (tarieven gebaseerd op 2020).

De aantallen fietsenrekken zijn destijds afgestemd op de voor ProRail en NS verwachte stallingsbehoefte in 2030. De stalling werd in 2019 goed gebruikt maar staat, zoals verwacht, nog niet vol. De bezettingsgraad is gemiddeld zo'n 60%.

Wel is het een landelijke trend dat er steeds meer gebruik wordt gemaakt van buitenmodelfietsen en de beschikbare stallingsrekken hiervoor te krap zijn. Ook blijkt dat het brom- en snorfietsgebruik in Maastricht aanzienlijk hoger

ligt dan in de rest van Nederland. Dit heeft met meerdere oorzaken te maken, maar de ligging in het heuvelland speelt hierbij een rol. Dit heeft de gemeente, NS en ProRail doen besluiten een aparte brom- en snorfietsenstalling bij het centraal station te realiseren. Het gaat hierbij om de inpandige ruimte van het zuidelijk gedeelte van het stationsgebouw, daar waar voorheen de stalling Aon de Stasie was. Planning is dat deze brom- en snorfietsenstalling eind 2020, met een capaciteit van circa 140 brom- en snorfietsen gerealiseerd is. De vrijgekomen ruimte van de 40 brom- en snorfietsplaatsen in de huidige fietsenstalling zal worden gebruikt voor bijvoorbeeld het stallen van ov-fietsen.

De ondergrondse stalling is een succes te noemen en wordt als bijzonder prettig ervaren door gebruikers van de stalling. Er is vriendelijk personeel aanwezig, men voelt zich veilig en de stalling kent lange openingstijden (een kwartier voor de eerste trein tot een kwartier na de laatste trein). Toch zijn er ook kritische geluiden. Deze gaan over de verplichte betaling na 24 uur aaneengesloten parkeerduur en het feit dat er geen 24 uren opening is. Dit maakt dat sommigen (veelal studenten) tijdens de weekenden hun fiets elders in de omgeving van het station stallen.



Locatie Meerssenerweg

Voor een nachtelijk bezoek aan bijvoorbeeld cafés is deze stalling ook niet geschikt omdat de opening is afgestemd op de treintijden.

Om te voorkomen dat de onlangs heringerichte Stationsstraat vol komt te staan met fout geparkeerde fietsen, wordt daar twee keer per week gehandhaafd. De eigenaren van deze fietsen hebben ervoor gekozen de fiets niet in de ondergrondse stalling te parkeren. De redenen hiervoor variëren van “ik wist het niet” tot “geen tijd” of “ik wil langer dan 24 uur stallen en niet betalen”.

In de omliggende straten van de Stationsstraat (o.a. Sint Maartenslaan, Alexander Battalaan, Bourgognestraat) staan nu dan ook meer fietsen gestald dan in de periode voor de aanleg van de ondergrondse stalling. Dat effect is vooral in de weekenden zichtbaar als veel studenten per trein reizen en meerdere dagen weg zijn. Vaak is dan “het moeten betalen” een reden voor het niet stallen in de ondergrondse fietsenstalling. Omdat op de Stationsstraat gehandhaafd wordt, kiest men voor een andere locatie om de fiets neer te zetten.

In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op het tegengaan van het mijden van de stationsstalling.

2. Centraal station, oostzijde

Aan de oostzijde van het station aan de Meerssenerweg zijn dubbellaags overkapte fietsenrekken gelegen die ruimte bieden aan circa 550 fietsen. Deze fietsen staan onbewaakt en het stallen is gratis. Regelmatig worden door handhaving weesfietsen en wrakken uit de stalling verwijderd. Het aandeel weesfietsen en wrakken is hier erg hoog, zo'n 20 %. Het ruimen van de weesfietsen en wrakken zou hier vaker moeten plaatsvinden om voldoende plaats te maken.

Ook is een beugel geplaatst om brom- en snorfietsen aan vast te kunnen maken. In de praktijk wordt hier niet veel gebruik van gemaakt en worden er juist fietsen aan deze beugel vastgemaakt. Dat zorgt voor een rommelig beeld en leidt tot nog meer foutief gebruik. Fietsen worden zelfs op de blindengeleide lijnen gezet. De stallingscapaciteit is momenteel, bij juist gebruik en voldoende handhaving, nog voldoende maar de prognose is dat hier op termijn nog een verdubbeling van het aantal plaatsen moet plaatsvinden. Dit vindt in samenspraak met NS en ProRail plaats.

3. Wijcker Brugstraat

De Wijckerbrugstraat is een drukke winkelstraat waar mensen vaak met de fiets boodschappen gaan doen. In afwijking van de westelijke binnenstad, is dit namelijk geen voetgangersgebied en zijn fietsers toegestaan. Bezoekers van deze winkels zijn hier op zoek naar kleinschalige fietsvoorzieningen vlakbij de winkel waar ze moeten zijn. Een plaats waar de fiets even snel kan worden geparkeerd. De huidige fietsparkeerrekken staan bomvol. Ook bij het pleintje onder de klok staan erg veel fietsen. Dit oogt erg rommelig.

Dit gebied vraagt absoluut om ander gebruik van de bestaande stallingen en meer fietsparkeergelegenheid voor kort parkeren. Dit wordt verder besproken in hoofdstuk 4.



Boven: Pleintje aan het begin van de Wijcker Brugstraat
Onder: Stalling bij Mosae Forum

4. Kesselskade

De fietsenstalling aan de Kesselkade heeft een capaciteit van circa 485 fietsen. Recent is deze stalling opnieuw ingericht zodat deze geschikt is voor bredere en elektrische fietsen. De stalling wordt bemenst door personeel van de MTB. Fietsers stallen zelf hun fiets en kunnen gebruik maken van stroompunten voor het opladen van elektrische fietsen. Er komen regelmatig klachten binnen over een minder prettige hellingbaan/trap die bij nat weer bovendien glad is.

De stalling kent de volgende (beperkte) openingstijden (1 november - 31 maart):

- Ma-wo 7.00-19.00 uur
- Do 7.00-22.00 uur
- Vr-za 7.00-19.00 uur
- Zo 11.00 - 19.00 uur

In de zomerperiode zijn de openingstijden verruimd (1 april - 31 oktober):

- Ma-wo: 7.00 - 19.00 uur
- Do: 7.00 - 22.00 uur
- Vr-za: 7.00 - 0.00 uur
- Zo 11.00 - 0.00 uur

De bezetting van deze stalling is wisselend. Op marktdagen als de stalling op de markt vol is, is de bezettingsgraad 70%. Op andere dagen is de bezettingsgraad lager maar bij evenementen in de stad staat de stalling weer voller.

Deze stalling zou nog beter benut kunnen worden door een betere bewegwijzering en een aantrekkelijkere toegang en stallingsruimte. Hiertoe zijn recent al een aantal maatregelen in gang gezet waarbij meer ruimte is gekomen voor de wat bredere fietsen door een andere indeling en andere rekken.



Fietsparkeren op de Markt, rond 1958 en nu

5. Markt

De fietsenstalling aan de Markt heeft een capaciteit van circa 430 fietsen. Fietsen worden aangenomen door personeel van de MTB en vervolgens weggezet. Dit heeft te maken met de indeling van dit pand; deze is niet geschikt om zelf de fiets te kunnen wegzetten of ophalen.

De stalling kent de volgende (beperkte) openingstijden:

- Ma-wo 07.00-21.30 uur
- Do 07.00-22.00 uur
- Vr-za 07.00-21.30 uur
- Koopzondag 11.00-19.00 uur

De openingstijden kunnen niet verruimd worden omdat er bewoning is boven de fietsenstalling. Zeker op de marktdagen, woensdag en vrijdag, staat deze stalling helemaal vol. Fietsers worden door middel van een bord verwezen naar de stalling aan de Kesselskade maar die ligt in de ogen van de fietser vaak te ver weg. Mensen parkeren dan toch vaak de fiets onbewaakt ergens op de Markt. Aan de westzijde van de Markt zijn enkele fietsenrekken aangebracht op de trottoirs. Ook is er beperkt ruimte voor brom- en snorfietsen.



Maar deze ruimte is onvoldoende en leidt tot een onoverzichtelijke situatie en overlast.

De omgeving van de Markt zou veel meer fietsparkeergelegenheid moeten bieden. Dit wordt besproken in hoofdstuk 4.



Fietsstalling op de Markt



Mosae Forum, nabij Wilhelminabrug

6. Mosae Forum, nabij Wilhelminabrug

Hier zijn buizen aangelegd om brom- en snorfietsen aan vast te maken, er is ruimte voor circa 45 brom- en snorfietsen. De bezetting is goed, gemiddeld zo'n 50 %. Op piekmomenten staat deze stalling bijna vol.



Graanmarkt/Het Bat

7. Vissersmaas

Deze onbewaakte stalling heeft circa 300 fietsparkeerplekken. De gemiddelde bezetting is 50 %, alleen op piekmomenten staat deze stalling vol.

8. Graanmarkt/Het Bat

Op de hoek van de Graanmarkt en het Bat is een omheinde brom- en snorfietsenstalling aanwezig voor ongeveer 125 brom- en snorfietsen. Deze stalling was voorheen bemenst maar heeft momenteel alleen camerabewaking. De bezetting is laag, gemiddeld zo'n 25 %.



Vissersmaas



Onze Lieve Vrouweplein

9. Onze Lieve Vrouweplein

Langs de zuidgevel van de Onze Lieve Vrouwenkerk zijn onbewaakte fietsenrekken voor circa 125 fietsen. De gemiddelde bezetting betreft 50 %. Bij evenementen in het stadspark of rondom het Onze Lieve Vrouweplein, staat deze stalling vol. Alleen op dit soort momenten is uitbreiding nodig. Het inzetten van een mobiele stalling in het dichtbijgelegen stadspark zou hiervoor een oplossing kunnen zijn. Dit moet dan wel duidelijk bewegwijzerd worden.

10. Onze Lieve Vrouwewal

Lang de stadsmuur bij de uitgang van de autoparkeergarage zijn onbewaakte fietsenrekken voor circa 135 fietsen. De gemiddelde bezetting betreft 25 %. Alleen bij evenementen in het stadspark staat deze stalling vol. Het inzetten van een mobiele stalling biedt dan een oplossing. Ook hier geldt dat er dan een duidelijke bewegwijzering nodig is.



Onze Lieve Vrouwewal



Vrijthof

11. Vrijthof

De fietsenstalling onder het Vrijthof biedt capaciteit aan circa 240 fietsen. Deze stalling wordt slecht gevonden en niet intensief gebruikt. Er is geen bewaking met personeel, de bezettingsgraad is circa 45%. De rekken zijn enigszins verouderd en het plaatsen van een fiets op de bovenste etage is niet heel gemakkelijk. De vindbaarheid is echter een groter probleem. Door een betere verwijzing naar deze stallingsplekken toe is nog winst te behalen.

De openingstijden zijn ruim:

- Ma-wo 07:00-00:00
- Do-Vr 07:00-01:00
- Za 07:00-02:30
- Zo 07:00-01:00

Op en rondom het Vrijthof op straatniveau staan vele fietsen in rekken die plaats bieden aan 180 fietsen. Er staan echter ook veel fietsen buiten de rekken en zelfs, in de omliggende straten, tegen de gevels aan.



Keizer Karelplein

Fietsen komen ook wel eens op de openbare weg terecht waarbij grote problemen ontstaan voor het openbaar vervoer. De buschauffeurs ondervinden hier grote hinder van. Bij het in- en uitstappen van de bus, stapt men vaak op een fiets met vervelende situaties als gevolg.

Tijdens evenementen op het Vrijthof worden alle bovengrondse fietsenstallingen verwijderd. De plaatsing van een mobiele tijdelijke stalling is ook niet mogelijk omdat de beschikbare ruimte te krap is. De gemeente plaatst ongeveer de halve mobiele stalling (150 fietsen) op het voorpleintje bij de ingang van de schatkamer van St. Servaas (Keizer Karelplein). Maar dat is geen ideale situatie voor de kerkbezoekers/toeristen. Andere locaties zoals bijvoorbeeld het Henric van Veldeke plein (naast de St. Janstoren) bleken door de fietser weer niet gebruikt te worden. Het Dominikanerplein kan niet gebruikt worden omdat dit een aanrijdroute voor hulpdiensten is. Omdat er geen alternatieven voorhanden zijn, worden fietsen massaal in de omliggende straten gestald met alle gevolgen van dien.

Kortom: het stallen rondom het Vrijthof is een groot probleem waarvoor een oplossing nodig is. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.

12. Keizer Karelplein

Op het keizer Karelplein is plaats voor circa 25 fietsen en 15 brom- en snorfietsen. De gemiddelde bezetting is 115 %. Bij evenementen worden de bovengrondse stallingmogelijkheden voor fietsen op het Vrijthof weggehaald en ontstaat op dit plein en in de omliggende straten een nog groter probleem. Kortom: het stallen rondom het Keizer Karelplein is een groot probleem waarvoor een oplossing nodig is. In hoofdstuk 4 wordt hier verder over gesproken.

Conclusie

We constateren op basis van bovenstaande dat in de bestaande stallingen op een aantal locaties een tekort is aan stallingsmogelijkheden. Soms is er ook sprake van slecht benutte stallingslocaties. Een betere onderlinge verwijzing tussen de stallingen ligt dan voor de hand. Ook kan het zo zijn dat op termijn stallingen verplaatst of verwijderd moeten worden omdat ze niet goed in de aanrijdroute liggen.

Voor de brom- en snorfietsen wordt in het stationsgebouw nog dit jaar een voorziening gemaakt van 140 plaatsen. Voor de overige stallingslocaties van brom- en snorfietsen geldt dat er geen ruimte is voor uitbreiding op de bestaande locaties. De zoekopgave voor de grootschalige inbandige fietsenstallingen dient te worden uitgebreid met de toegankelijkheid voor brom- en snorfietsen. In onderstaande tabel een overzicht.

Op basis van de tabel op de volgende pagina met daarbij de voorziene groei van het fietsgebruik, is er per saldo behoefte aan 1.500 tot 2.000 extra plekken rondom het voetgangersgebied in het stadscentrum. Hierbij gaat de voorkeur bij de omgeving van Vrijthof/Markt/Keizer Karelplein uit naar grotere, inbandige voorzieningen met een kostenefficiënt toezicht. Deze stalling dient zowel voor fietsers, brom- en snorfietsen als mindervaliden toegankelijk te zijn.

Bij de Wijcker Brugstraat en omgeving gaat het juist om fijnmazige stallingsvoorzieningen. In hoofdstuk 4 en 5 wordt aangegeven hoe de zoekopgave verder wordt vormgegeven en welke maatregelen ter verbetering van het fietsparkeren zullen worden uitgevoerd.

3.3 Mobiele stalling

Gemeente Maastricht heeft een mobiele stalling in haar bezit. Deze is geschikt voor 300 fietsen en wordt veelvuldig gebruikt op dagen en locaties waar extra toeloop van fietsende bezoekers verwacht wordt en/of gestimuleerd. Bijvoorbeeld bij de grotere evenementen en tijdens de topdagen. Tijdens het fietsseizoen (april-oktober) is deze stalling nagenoeg elke week in gebruik. De mobiele stalling wordt dus goed gebruikt, met name daar waar er fysiek ook de ruimte voor is zoals aan de rand van het stadspark.



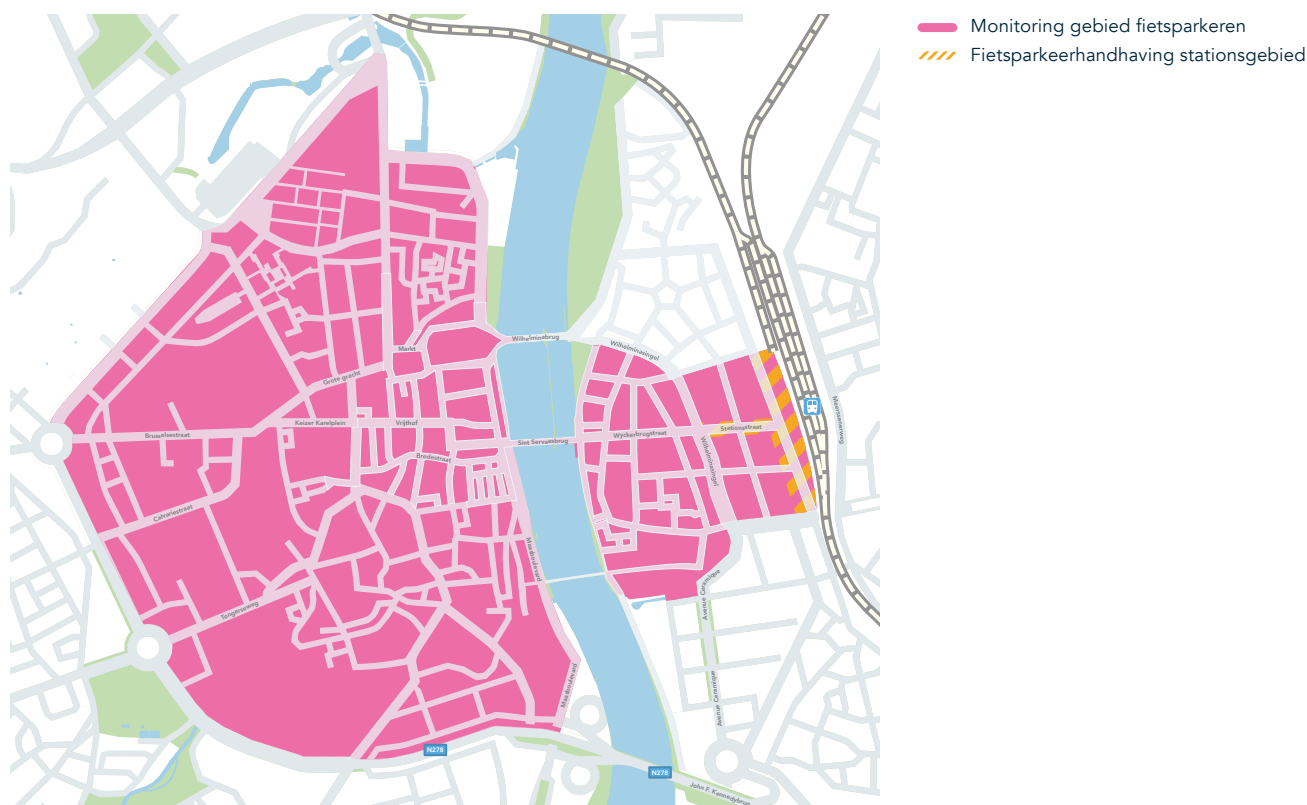
Voorbeeld van een mobiele stalling op het Vrijthof

Opgave stallingen fietsen

LOCATIE	HUIDIG	AMBITIE	OPGAVE	GEWENSTE VERBETERING/OPLOSSING
Centraal station	2850	-		Fout parkeerders wijzen op abonnementen fietsenstalling CS
Centraal station, oostzijde	500	1000		Deze opgave is samen met ProRail en NS benoemd voor de toekomst
Wijcker Brugstraat e.o.	100	500	400	Kleinschalige voorzieningen
Kesselskade	485	-		Betere toegankelijkheid
Markt	430	1000	570	Grootschalige inpandige locatie
Vissersmaas	300	-		
Onze Lieve Vrouweplein	125	-		Inzet mobiele stalling bij evenementen
Onze Lieve Vrouwe wal	135	-		Inzet mobiele stalling bij evenementen
Vrijthof (inpandig)	240	1000	760	Grootschalige inpandige locatie
Keizer Karelplein	25	-		Grootschalige inpandige locatie
Totaal			1730	

Opgave stallingen brom- en snorfietsen

LOCATIE	HUIDIG	AMBITIE	OPGAVE	GEWENSTE VERBETERING/OPLOSSING
Centraal station	40	140		In 2020 wordt, samen met NS en ProRail, een inpandige brom- en snorfietsstalling gebouwd
Mosae Forum, nabij Wilhelminabrug	45	-		Bij voorkeur worden de grootschalige inpandige locaties ook geschikt gemaakt voor brom- en snorfietsen
Graanmarkt/het Bat	125	-		Bij voorkeur worden de grootschalige inpandige locaties ook geschikt gemaakt voor brom- en snorfietsen
Keizer Karelplein	15	-		Bij voorkeur worden de grootschalige inpandige locaties ook geschikt gemaakt voor brom- en snorfietsen



Figuur 3.2: Monitoringsgebied fietsparkeren in het centrum

3.4 Handhaving

Handhaving op weesfietsen en wrakken speelt een cruciale rol in de fietsparkeerproblematiek.

Binnen de gemeente Maastricht is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten over fietshandhaving tussen de beleidsafdeling mobiliteit, de vergunningsafdeling en de handhavingsafdeling. Er zijn binnen de huidige beschikbare budgetten twee gebieden benoemd: binnenstad en omgeving station. In de binnenstad wordt alleen gehandhaafd op weesfietsen en wrakken (en conform Actielijn 10 op pagina 42, artikel 5.1.12 van de APV). Deze fietsen worden gelabeld en na 2 weken wordt de fiets geruimd en naar het depot aan de Sint Gerardusweg gebracht. De termijn bedraagt 2 weken omdat dan met redelijke zekerheid gesteld kan worden dat het een weesfiets of wrak betrof. Op het depot aan de Sint Gerardusweg kan de eigenaar zijn fiets komen ophalen tijdens de openingstijden van dit depot. Op basis van de beschikbare budgetten worden er jaarlijks enkele handhavingsrondes gedaan. In bovenstaande figuur is het gebied aangegeven met een roze lijn, het monitoringsgebied fietsparkeren.

In het stationsgebied wordt sinds oktober 2018 ook gehandhaafd op fietsen die niet in de ondergrondse fietsparkeerkelder zijn gestald. Er geldt hier een ander beleid omdat de ondergrondse fietsparkeerkelder voldoende gelegenheid biedt om fietsen te parkeren. De fout gestalde fietsen worden gelabeld en na 1 uur al geruimd. Deze termijn betreft 1 uur zodat parkeerders die slechts even een snelle boodschap gingen doen, hierdoor niet getroffen worden. In bovenstaande figuur is het gebied aangegeven met een oranje arcering, het fietsparkeerhandhaving stationsgebied.

In de tabel op de volgende pagina zijn cijfers weergegeven van het aantal gelabelde fietsen door handhaving, het aantal fietsen dat daadwerkelijk door handhaving is opgehaald en het aantal fietsen dat door de eigenaar is opgehaald bij het depot aan de Sint Gerardusweg.

Uit deze tabel blijkt dat in 2019 betreffende de binnenstad slechts 70 van de 1.251 fietsen worden opgehaald bij het depot. Dat is slechts 5,5%. Op basis hiervan wordt verondersteld dat de opgehaalde fietsen inderdaad vaak weesfietsen en wrakken zijn. Bij het station werden in 2019 1.806

	2015	2016	2017	2018	2019
BINNENSTAD					
Gelabeld	2740	1228	1017	1605	2341
Opgehaald	1541	640	463	569	1251
Teruggegeven	124	11	8	6	70
STATION					
Gelabeld					4304
Opgehaald					2769
Teruggegeven					1806
EVENEMENT					
Gelabeld		305	295	323	266
Opgehaald		175	138	159	130
Teruggegeven		75	61	61	71

Figuur 3.3: Gelabelde, opgehaalde en teruggegeven fietsen door Handhaving

van de 2.769 fietsen teruggehaald, dat is 65%. Dit percentage ligt aanzienlijk hoger dan in de rest van de binnenstad. Ook bij evenementen ligt dit percentage hoog, 71 fietsen van de 130 worden teruggegeven hetgeen 54% bedraagt. Dat is geheel in lijn met de verwachting omdat bij het station en bij evenementen niet alleen de wrakken en weesfietsen, maar alle fout geparkeerde fietsen worden weggehaald.

Als van iemand zijn/haar fiets is weggehaald of deze fiets op een andere manier is kwijtgeraakt, kan hij/zij zoeken op de landelijke site www.verlorenofgevonden.nl. Bij het zoeken naar “fiets in Maastricht” is te zien welke fietsen in het depot aan de Sint Gerardusweg staan. Deze worden namelijk allemaal met een foto geregistreerd. Vervolgens kan tijdens de openingsuren van dit depot, de fiets opgehaald worden binnen een termijn van 2 weken. Hiervoor moet men kunnen aantonen dat het zijn/haar fiets betreft.

Het ophalen van de fiets bij het depot is nu gratis. Het is de vraag of dit nog langer gratis moet blijven gezien het signaal dat hiermee wordt afgegeven. De roep om hier een vergoeding tegen over te stellen wordt steeds luider. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan.



3.5 Fietsdiefstal

Het relatief hoge aantal fietsdiefstallen is niet vreemd voor Maastricht. Door de hoge bezoekersaantallen (dagjesmensen, toeristen, forenzen) en de aanwezigheid van veel studenten, zijn er meer fietsen in de stad aanwezig dan in andere Limburgse gemeentes. Meer fietsen betekent ook meer kans op diefstal en hogere aangiftecijfers. Het merendeel van de diefstallen wordt gepleegd in en rondom de binnenstad, net buiten het cameragebied.

Getallen over fietsdiefstal worden bijgehouden op de site:

www.veiligheidmaastricht.nl/n113000.html

In onderstaande figuur is een overzicht van de jaren 2014-2019 weergegeven. In dit overzicht is geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende locaties of types fietsen versus elektrische fietsen.

Het aantal diefstallen van fietsen (inclusief brom- en snorfietsen) is in 2019 toegenomen (+382, een stijging van 31,7%) ten opzichte van 2018.

De toename in 2019 heeft waarschijnlijk te maken met een combinatie van factoren. In zijn algemeenheid is de aantrekkelijkheid van fietsen toegenomen, onder andere door de populariteit van elektrische fietsen. De hogere aanschaf-

waarde van elektrische fietsen leidt tot een toename van het aantal aangiftes bij diefstal. Daarnaast is er een toename te zien van huurfietsen (SWAP-fietsen). Ook de verhuur van fietsen leidt toe een toename van aangiftes: een huurvoorwaarde is dat bij diefstal altijd aangifte gedaan dient te worden.

Vanuit een integrale aanpak (gemeente, politie en andere partners) is de afgelopen periode veel tijd in opsporing geïnvesteerd (bijvoorbeeld met inzet van lokfietsen). Dit heeft geresulteerd in de aanhouding van meerdere verdachten. In het kader van preventie worden er ook regelmatig bewustwordingsacties georganiseerd om fiet-sendiefstal te voorkomen. Zo worden studenten op de Inkom hierover geïnformeerd en is er een preventie actie geweest op diefstal gevoelige locaties met opvallend gekleurde fietsen.

Bovenstaande geldt grotendeels ook voor brom- en snorfietsen. Het voornaamste verschil is dat de diefstallen van brom- en snorfietsen iets meer verdeeld zijn over de stad, wel met een lichte nadruk op de binnenstad.

Maken we een vergelijking over een langere periode (2019 ten opzichte van 2014) dan blijkt dat het aantal diefstallen fiets (inclusief brom-snorfiets) in Maastricht met 32 % is afgenomen.

Figuur 3.4: Aantal diefstallen van fietsen

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 1e halfjaar
Diefstal fiets	1929	1674	1197	1258	1005	1325	379
Diefstal brom- of snorfiets	401	289	280	205	197	257	85
Diefstal fiets met geweld	1	2	0	2	2	4	0
Diefstal brom- of snorfiets met geweld	2	2	2	1	2	1	1
Totaal	2333	1967	1479	1466	1206	1587	465



4. Gewenste situatie

De belangrijkste ideeën en voorstellen

4.1 Centrum ring fietsparkeren

Op basis van de conclusie bij 3.2 is er per saldo behoefte aan 1.500 tot 2.000 extra plekken rondom het voetgangersgebied. Hierbij gaat de voorkeur in de omgeving van het Vrijthof/Markt/Keizer Karelplein uit naar grotere, inpandige voorzieningen met een zodanige omvang dat ook het toezicht kostenefficiënt kan worden georganiseerd. Deze stalling dient zowel voor fietsers, brom- en snorfietsen als mindervaliden toegankelijk te zijn.

Bij de Wijcker Brugstraat en omgeving gaat het juist om fijnmazige stallingsvoorzieningen. Om deze opgave in te vullen wordt gekeken naar de volgende opties:

Vrijthof autoparkeergarage

Is het mogelijk om de autoparkeergarage Vrijthof (gedeeltelijk) in te zetten voor fietsparkeren? Dat is een veel gehoorde vraag tijdens de gevoerde gesprekken.

Dit is helaas niet zo eenvoudig omdat er meerdere zaken spelen. Ten eerste heeft deze garage nu een belangrijke functie in de bereikbaarheid van het theater aan het Vrijthof. Ten tweede is tussen de gemeente en Q-Park een contract afgesloten met een looptijd tot 31 december 2032. De gemeente Maastricht zou dit contract

vanwege maatschappelijke belangen kunnen openbreken. Maar dat betekent dat de gedeelde omzet door Q-park (ingeschat op enkele miljoenen per jaar) over de resterende jaren door de gemeente betaald moet worden. Dat is financieel niet haalbaar.

De plannen voor het gebruik van deze garage na 2032 zijn nog onduidelijk. Er zijn meerdere belangen die spelen. Een verschuiving van het straatparkeren van bewoners naar ondergrondsparkeren (blik van de straat)? Waar parkeren bezoekers van het theater aan het Vrijthof en omliggende hotels? Kan de garage geheel of gedeeltelijk worden ingericht als (brom/snor)-fietsenstalling? Ook kan er gekozen worden voor een verlenging van het contract met Q-Park. In 2028 wordt daarover met elkaar in overleg getreden.

Wel zal op korte termijn de bewegwijzering naar het bestaande gedeelte dat is ingericht als fietsenstalling verbeterd worden. Daarmee zal deze locatie beter benut worden.

Entre Deux

Is het mogelijk om de leegstaande kelderverdieping van de Entre Deux te gebruiken voor (snor/brom)fietsparkeren? Zouden hier dan ook openbare toiletten gemaakt kunnen worden en



2020, Fietsen tegen de borstwering
roltrappen bij Mosae Forum

lockers om tijdelijk gekochte spullen een paar uur veilig op te bergen? En een kleine fietsreparatieplaats, ook geschikt voor scootmobielen? Of een werk-leeropleiding fietsenmaker voor en door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt? Dit zijn verschillende ideeën voor de genoemde ruimte.

In een eerste verkenning is duidelijk geworden dat het gaat om een grote ruimte van circa 3.000 m² (vergelijkbaar met de stalling bij het centraal station). Deze ruimte moet flexibel in te richten zijn omdat de wensen voor het stallen naar de toekomst toe zullen veranderen. De ingang voor de fietser zou vanaf de Helmstraat te bereiken zijn, in de toekomst is er mogelijk ook een optie om via de Grote Gracht een ingang te maken. Eenmaal gestald, ga je via een uitgang in het winkelcentrum direct de stad in. Er is een lift aanwezig voor mindervaliden.

Deze optie wordt de komende maanden verder verkend en in een apart (besluitvormings)traject besproken. Een eventuele langdurige huur, erfpacht of aankoop van deze ruimte zal zondermeer prijzig zijn. Ook de jaarlijkse exploitatielasten zullen hoog zijn. Het is in deze tijd van bezuinigingen en een aanstaande financiële crisis de vraag in hoeverre dit haalbaar zal zijn.

Mosae Forum

Is het mogelijk om rondom de Jumbo en het Kruidvat bij Mosae Forum leegstaande panden of de openbare ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen? De praktijk is nu dat er vele fietsen tegen de glazen borstwering van de roltrappen gestald worden. Dit leidt regelmatig tot glashade. De zijde Gubbelstraat is nog steeds minder aantrekkelijk voor retail en kent veel leegstand. Tijdens de marktdagen staan er vele fietsen en brom- en snorfietsen aan de Gubbelstraat die het voetverkeer ter plaatse hinderen. Als de tram in de nabije toekomst aanlandt op het Mosae Forum, zullen de loopstromen ter plaatse verder toenemen. Hier zou een win-win situatie kunnen ontstaan voor zowel de aantrekkelijkheid van Mosae Forum als voor het fietsparkeren. Op deze plek moet ook flexibele inrichting mogelijk zijn zodat toekomstige stallingswensen uitvoerbaar zijn.

Ook deze locatie wordt de komende maanden verder verkend en in een apart (besluitvormings)traject verder besproken. Een eventuele langdurige huur, erfpacht of aankoop van deze ruimte zal eveneens prijzig zijn net als de jaarlijkse exploitatielasten.

Wijcker Brugstraat

Het lijkt hier niet realistisch om een grote inpandige locatie te zoeken voor het stallen van fietsen. Personeel en bewoners (indien geen inpandige stalling aanwezig) kunnen hun fiets al in de ondergrondse stalling van het centraal station stallen. Bezoekers van de winkels zijn op zoek naar een korte en kleinschalige fietsvoorziening vlakbij de winkel waar ze moeten zijn. Daar komt bij dat dit geen voetgangersgebied betreft zoals in het westelijke centrum gedeelte. Er is dus geen sprake van hinder door fietsend verkeer voor voetgangers. Bij gebrek aan ruimte, lijkt het omzetten van een aantal autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen de beste oplossing. Als er ruimte is, gaat de voorkeur uit naar het maken van kortparkeervakken of het bijplaatsen van fietsenrekken. Dat geldt ook voor de omliggende winkelstraten.

4.2 Gevoerde gesprekken

Zoals in paragraaf 3.1 besproken, voert de gemeente twee keer per jaar fietsparkeertellingen uit. Er zijn twee kanttekeningen bij deze tellingen: het gaat altijd om een momentopname en mogelijk zijn niet alle locaties met fietsparkeerproblemen in beeld. Mede daarom zijn de resultaten uit deze tellingen tijdens de gesprekken met de belanghebbenden besproken. De probleemlocaties zijn voor het merendeel gevalideerd maar ook aangevuld met andere locaties. Daarnaast zijn er allerlei ideeën en voorstellen, zowel vanuit de gemeente als vanuit de belanghebbenden, besproken. Onderstaand worden de belangrijkste ideeën en voorstellen besproken. In het bijlage rapport (deel 2 bijlagen verslagen) zijn de verslagen van deze bijeenkomsten en reacties op voorstellen te vinden. In hoofdstuk 5 worden de actielijnen besproken die hieruit naar voren zijn gekomen.

Maatwerk

In de gevoerde gesprekken met belanghebbenden wordt geconcludeerd dat er verschillende en soms ook tegenstrijdige belangen zijn. Dat betekent ook dat er steeds naar maatwerk moet

worden gezocht. Soms is er behoefte aan het kunnen vastmaken van de fiets om diefstal tegen te gaan. Soms is er juist behoefte aan géén vastbindmogelijkheden zodat duidelijk is dat er slechts kortparkeerders toegelaten worden. Soms zijn er brede trottoirs en kan er makkelijk een fietsenrek op worden geplaatst. Soms zijn de trottoirs zo smal, dat er gekeken moet worden naar het omzetten van een autoparkeerplaats naar een fietsparkeerplaats. Maar als de auto parkeerdruk hoog is, wat doe je dan? Soms gaat het alleen om een betere bewegwijzering, bewustwording of het extra ruimen van weesfietsen en wrakken. Belangrijk is en blijft om samen te overleggen en te komen tot de meest gedragen oplossing waarbij het soms ook kan gebeuren dat niet ieders belang gediend is.

Handhaving

De roep om meer inzet van fietshandhaving vanuit de gesprekken is zeer groot. Men geeft aan dat handhaving absoluut noodzakelijk is, ook als de stallingscapaciteit op orde is. Veelgehoorde klacht is dat een foutgeparkeerde automobilist bekeurd wordt en een foutparkerende fietser vrijuit gaat.

Men ziet dat het percentage weesfietsen en wrakken op sommige locaties erg groot (50%) is en er soms sprake is van “dumpplekken” van fietsen. Verzocht wordt vaker weesfietsen en wrakken te ruimen waardoor weer ruimte ontstaat voor het stallen van fietsen die gebruikt worden. Ook geeft het een minder rommelig beeld waardoor er minder kans is op het bijzetten van weesfietsen of rommel.

Daarnaast is er de roep om de handhaving op foutgeparkeerde fietsen (buiten een stallingsvoorziening) ook uit te breiden. Dit gebeurt nu alleen bij het centraal station omdat hier een grote ondergrondse fietsvoorziening is gebouwd. Men vraagt zich af waarom de handhaving niet kan worden uitgebreid naar andere locaties.

Daarnaast wordt er regelmatig gesproken over de plicht van de gemeente om gevaarlijk gestalde fietsen sowieso te verwijderen.

Fietsparkeren bij (studenten)woningen

In de gesprekken wordt ook gewezen op het bewonersparkeren bij met name de studentenhuizen. Hier staan regelmatig hinderlijk geparkeerde fietsen tegen de gevel omdat er òf geen inpandige ruimte voor is òf omdat deze ruimte niet gebruikt wordt. Bovenstaande reacties zijn begrijpelijk.

Conform het bouwbesluit 2012 is het bij het volledig nieuw bouwen van woningen verplicht om een individuele of collectieve buitenberging voor fietsen te maken. Deze buitenberging is onder andere bedoeld voor het stallen van fietsen.

Met name in de binnenstad zijn er studentenpanden die vóór 2012 gebouwd zijn. Hier gaat het dus niet om nieuwbouw maar over woningsplitsing, woningomzetting (kamerverhuur) en/of herbestemming van niet-woongebouwen naar woningen of wooneenheden. Voor deze verbouwingen waarbij woningen ontstaan, kent het bouwbesluit geen voorschriften. Bij dit soort verbouwingen wordt via de planologische regelgeving getracht goede fietsenstallingen te regelen. Dit is echter alleen mogelijk als bouwplannen in strijd zijn met het bestemmingsplan en de gemeente in positie is om nadere overwegingen te maken. Zo is er in het Splitsings- en Omzettingsbeleid de voorwaarde opgenomen dat voor elke nieuwe woning en voor elke nieuwe wooneenheid een fietsenstalling op eigen terrein (binnen of buiten) aanwezig moet zijn. Maar deze voorwaarde houdt alleen juridisch stand als de benodigde omgevingsvergunning niet binnen het bestemmingsplan past.

Daarom is door de gemeenteraad van Maastricht op 28 mei 2019 het facetbestemmingsplan en facetbeheersverordening Woningplitsing en Woningomzetting vastgesteld. Hierdoor moeten alle splitsingen of omzettingen van woningen voldoen aan bepaalde uitvoeringsregels. Een van die uitvoeringsregels is het zorgdragen voor fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein (inpandig of op het eigen erf) waarbij per woning en per wooneenheid 1,5 m² ten behoeve van fietsparkeren dient te worden gerealiseerd. Alle aanvragen voor een omgevingsvergunning voor woningsplitsing, woningomzetting (kamerverhuur) en/of herbestemming niet-woongebouwen moeten aan dezelfde uitvoeringsregels voldoen.

Ondanks de beleidsregels die we hebben om het fietsparkeren te reguleren, blijft het in de praktijk lastig om te beoordelen of deze 1,5 m² ook daadwerkelijk voor fietsparkeren wordt gebruikt. Is de voor de gevel geparkeerde fiets van de bewoner of van een bezoeker? Of van iemand die niets met het pand te maken heeft? Handhaving is dermate lastig dat in de praktijk alleen in extreme gevallen zal worden opgetreden, veelal in de bemiddelende sfeer.





De eerste 24 uur is nu gratis parkeren in de stationsstalling.

Volledig gratis maken stationsstalling

In de omliggende straten van het station (o.a. Alexander Battalaan, Bourgognestraat en Sint Maartenslaan) hebben bewoners en ondernemers last van geparkeerde fietsen, met name in de weekenden. De indruk bestaat dat dit veelal studenten zijn die niet willen betalen voor het langer dan 24 uur parkeren in de stationsstalling. Soms wordt gevraagd waarom deze stalling niet volledig gratis gemaakt wordt.

Vindbaarheid stallingen

Aan de vindbaarheid van de stallingen kan nog veel verbeterd worden. Daar is men het unaniem over eens. Door gebruik te maken van een uniforme stijl in bebording, raakt de fietser hierop georiënteerd. Naast het werken met borden, wordt aangegeven dat er ook behoefte is aan bewegwijzering in dezelfde stijl maar dan verwerkt in de bestrating. De fietser moet snel en eenvoudig verwezen worden naar de parkeermogelijkheden. Ook fietsers die geen Nederlands spreken, moeten dit direct kunnen begrijpen.

Ophalen in fietsdepot niet meer gratis

Tijdens de gesprekken bleek veelvuldig dat men het geen goed signaal vindt dat het ophalen van een geruimde fiets in het depot gratis is. In veel andere steden is dit ook niet gratis.

Mobiele stalling

Het gebruik van de huidige mobiele stalling is zeer goed. Zeker op de locaties waar voldoende fysieke ruimte is om deze tijdens evenementen in te zetten. Geadviseerd wordt om hiervan extra capaciteit bij te kopen.



5. Vervolg

Aanpakken en uitvoeren

5.1 Huidige coalitieperiode t/m 2022

In het coalitieakkoord 2018-2022 “Maastricht onbegrensd en ontspannen” zijn ten aanzien van de duurzame en bereikbare stad een aantal doelstellingen opgenomen. Een daarvan is het bevorderen van een mobiliteitstransitie richting voetganger, fiets en openbaar vervoer. Onderdeel hiervan is de verdere uitbouw van uitstekende P&R-voorzieningen aan de randen van de stad en uitbreiding van fietsenstallingen, bij voorkeur in pandig of ondergronds. En het, bij voldoende draagvlak onder bewoners en ondernemers, omzetten van parkeerruimte binnen de stad naar alternatief gebruik voor fiets, groen, spelen en ontmoeting. Dit actieplan fietsparkeren is hier een uitwerking van.

Voor de verdere uitbouw van P&R voorzieningen aan de randen van de stad en de uitbreidingen van fietsenstallingen is 5 miljoen gereserveerd. De uitvoering van dit actieplan wordt bij voorkeur, zoveel als mogelijk, binnen deze coalitieperiode opgepakt.

Hierbij gaat het enerzijds om de aanpak van de probleemlocaties met betrekking tot fietsparkeren. In de bijlage 2 (pagina 47) zijn deze locaties terug te vinden met daarachter kort weergegeven de voorziene oplossing. Een uitgebreide toelichting ten aanzien van de oplossingen is gedeeld met de betrokkenen. Daar waar mogelijk

is de oplossing aangepast naar aanleiding van de binnengekomen reacties. De aanpak van de locaties is, prioriteit gegeven op basis van veiligheid, gesprekken, draagvlak en tellingen. Uitvoering gebeurt met de lokale belanghebbenden zodat er sprake is van een zo breed mogelijk in de buurt gedragen maatwerkoplossing. Kleine aanpassingen zijn daarbij nog mogelijk.

Anderzijds gaat het om het uitvoeren van een aantal actielijnen zoals hieronder benoemd.

Actielijn 1

Ontwikkelen nieuwe parkeernormen voor de fiets

Voor nieuwe bouwinitiatieven wordt het in de toekomst mogelijk om bij de bepaling van het aantal te realiseren autoparkeerplekken flexibeler om te gaan met de traditionele parkeernormen. Het juridische kader hiervoor wordt vastgelegd in de nog op te stellen beleidsnota parkeren. Er kunnen bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden tussen de initiatiefnemer en de gemeente over alternatieven voor de traditionele auto zoals deelauto's, fietsstallingsvoorzieningen en deelfietsen. Zo wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd en wordt minder schaarse ruimte gebruikt door het parkeren van auto's. Onderdeel van deze nieuwe aanpak is ook het stallen van fietsen. Initiatiefnemers worden in tegenstelling tot nu toe

verplicht een voorstel op te nemen voor fietsparkeeren in hun bouwplan. De gemeente zal daarbij toezien hoe de geboden oplossing wordt geborgd.

Actielijn 2

Het tegengaan van mijden stationsstalling

De stalling bij het station wordt geëxploiteerd door NS en gaat een kwartier voor de eerste trein open en sluit een kwartier na de laatste trein. Iedere 24 uur opnieuw is deze stalling gratis te gebruiken. Stallen langer dan 24 uur kost €1,25 per dag of als abonnementshouder €75 per jaar. De gemeente draagt voor twee derde deel bij aan de negatieve exploitatielasten. Dit regime wordt in het merendeel van de grote steden gevoerd. Het geheel gratis maken van de fietsenstalling is echter een dure aangelegenheid. NS verkoopt nu abonnementen en afzonderlijke tickets en de opbrengsten worden naar rato van exploitatiebijdrage verdeeld tussen de gemeente en de NS. De opbrengsten worden op basis van de bevindingen uit 2018 en 2019 becijferd op circa €100.000. Deze opbrengsten vallen dan geheel weg en NS zal de rekening hiervoor geheel bij de gemeente neerleggen. Dat komt dan bovenop het jaarlijkse exploitatie- en onderhoudstekort waarvoor de gemeente al ruim €200.000 betaalt.

Het gedurende 24 uur van de dag de stalling open en bemenst houden, betekent dat er ook tijdens de nachtelijke uren twee man personeel (vanwege veiligheid) moet worden ingezet. NS zal de kosten hiervan ook volledig bij de gemeente neerleggen. De inschatting is dat dit jaarlijks een bedrag van circa €100.000 zal kosten. Het gebruik van de stalling tijdens deze nachtelijke uren zal daarnaast relatief laag zijn.

Bovenstaande jaarlijks terugkerende kosten worden als financieel onhaalbaar gezien. Daarbij rijst ook de vraag of de abonnementskosten van €75 per jaar als een financiële drempel gezien mogen worden. Gezien het hoge gebruik van de blauwe band huurfiets (SWAP) voor circa €16,50 per maand, mag de vraag gesteld worden waarom er dan geen stallingsgeld van €75 op jaarbasis gevraagd zou kunnen worden. Voorgesteld wordt dan ook om via coaching en bewustwording mensen actief op deze abonnementen te wijzen. In de omliggende straten zal, in samenspraak



met de belanghebbenden, meer gewerkt worden met fietsparkeer vakken in plaats van fietsparkeer rekken. Weekend stallers kunnen de fiets dan niet vastmaken in de omliggende straten en zullen mogelijk eerder kiezen voor de stationsstalling. Ook wordt hierin actief de samenwerking met SWAP, de University Maastricht en Zuyd Hogeschool opgezocht.

Het voorstel is dan ook om in de betreffende omliggende straten met fietscoaches de desbetreffende fietsers te wijzen op de relatief goedkope abonnementen voor de fietsstalling. Ook via de University Maastricht, Zuyd Hogeschool en studentenverenigingen zal deze promotie worden uitgedragen.

Actielijn 3

Implementatie betere fietsparkeer bewegwijzering

Het voorstel is om, op korte termijn, een uniforme, vriendelijke en duidelijke bewegwijzering uit te werken en uit te rollen over de gehele stad. Bij voorkeur wordt aangesloten bij de landelijke systemen. Deze moeten uiteraard wel passen binnen het 'beschermd stadsgezicht' en het "Raamplan Openbare Ruimte binnenstad". Er zal hierover afstemming plaatsvinden met de ruimtelijk ontwerpers en welstand.

Actielijn 4 **Onderzoek fiets uit fietsdepot ophalen niet meer gratis te laten zijn**

De roep om het ophalen van de fiets uit het depot aan de Gerardusweg niet meer gratis te maken, is groot. Gedacht wordt aan het tarief van €25 (dit wordt in andere steden vaak gebruikt). Dit tarief zal naar verwachting niet kostendekkend zijn maar geeft wel een duidelijk maatschappelijk signaal af. Het invoeren van zo'n tarief betekent ook dat er een investering moet plaatsvinden ten aanzien van de beschikbaarheid van pinapparaten en de hiervoor benodigde fysieke aanpassingen op de Gerardusweg. Ook zijn er, op basis van ervaringen in andere steden, zo'n 30 bezwaarschriften per jaar te verwachten. Deze bezwaarschriften moeten door de juridische afdeling van de gemeente behandeld worden. Voorstel is dan ook om dit verder uit te werken. Wat zijn de kosten en wat zijn de opbrengsten? Indien realiseerbaar, zal dit worden geïmplementeerd binnen de gemeentelijk organisatie.

Actielijn 5 **Aankoop extra mobiele stallingscapaciteit**

Voorgesteld wordt om extra mobiele stallingscapaciteit bij te kopen om te kunnen inzetten bij bijvoorbeeld evenementen.

Actielijn 6 **Grootschalige communicatie en bewustwording campagnes**

Een belangrijk punt bij het fietsparkeren is bewustwording. Is een fout parkerende fietser er zich wel van bewust dat dit hinder kan opleveren voor andere mensen? Hier is nog een hele wereld te winnen. We willen dan ook de fietsparkeer coaching doorzetten die voorheen succesvol is ingezet bij het centraal station en de Helmstraat. Dat geldt zeker voor de locaties waar de situatie ten aanzien van fietsparkeren aanzienlijk verandert.

Verder zullen er uitgebreide communicatiecampagnes gestart worden. Waar in de stad zijn we bezig met welke maatregelen voor de fiets? Hoe past dat binnen het totale fietsplan? Er zullen fietsplattegronden en routekaarten voor aan-

komende studenten en toeristen worden uitgegeven. Bij deze campagnes worden ambassadeurs van verschillende organisaties ingezet maar ook de belanghebbenden, we doen het samen!

Er worden verschillende media gebruikt. Ook zal met de University Maastricht, Zuyd Hogeschool en de studenten gekeken worden naar communicatiekanalen die voor studenten het best werken. Deze communicatiecampagnes worden onder de regie van de gemeente en Maastricht Bereikbaar uitgevoerd.

Het motto daarbij is "Fijn dat je op de fiets komt, stal je fiets zonder hinder voor anderen". Ambassadeurs van verschillende organisaties worden hiervoor ingezet en in allerlei media zal hier aandacht aan besteed worden.

Actielijn 7 **Samen doen, ook derden dragen bij aan verbeterd fietsparkeren en -gedrag**

Ondanks alle voorgestelde maatregelen, vraagt de gemeente om hulp hierbij. Laten we van fietsparkeren een gedeelde verantwoordelijkheid maken en elkaar hierop durven aan te spreken. De schaarse openbare ruimte kent vele gebruikers en er moet dan ook steeds worden afgewogen welk belang prefereert.

Diegenen die panden verhuren, zouden er ook voor moeten zorgen dat er fietsparkeerruimte is en dat de huurders zich hier ook aan de regels houden. Bewoners kunnen de verhuurder hierop aanspreken. Ondernemers kunnen ervoor zorgen dat hun eigen personeel op afstand parkeert waardoor de bezoekersstalling voor de winkel niet onnodig bezet is. Bewoners zouden ervoor moeten zorgen dat hun fietsen inpandig gestald zijn of anders op een locatie waar dat verantwoord is. Van dit samen doen zijn inmiddels mooie voorbeelden die breed zullen worden uitgedragen, bijvoorbeeld:

Een verhuurder van studentenkamers heeft ervoor gezorgd dat aan fietsen het nummer van de gehuurde kamer is bevestigd. Iedere fiets heeft een vaste stallingplek toegewezen gekregen. Verhuurder controleert zelf regelmatig of de huurders zich aan deze regels houden. In het huurcontract staat aangegeven dat men

conform moet handelen. Dit initiatief is simpel. Een andere verhuurder biedt zijn huurders een abonnement op de fietsenstalling bij het centraal station.

Ook een mooi voorbeeld is die van SWAP, de verhuurder van de fiets met de blauwe banden. SWAP onderkent dat zij ook een verantwoordelijkheid hebben ten aanzien van fout geparkeerde fietsen en weesfietsen. Tevens ligt het aandeel gestolen SWAP fietsen in Maastricht erg hoog. Dat heeft SWAP doen besluiten om een "citysweep" te organiseren. Deze "citysweep" houdt in dat men met draadloze scanners alle swapfietsen af gaat en controleert op de status. Een groot deel heeft de status vermist, verloren of verlaten. Deze worden meegenomen, net als zwaar beschadigde en onbruikbare swapfietsen. Deze sweep wordt maandelijks gedaan waarbij het streven is om rond de 50 fietsen op deze wijze te ruimen.

Centrummanagement Maastricht heeft stuurhangers gemaakt die aan ondernemers op aanvraag worden verstrekt. Deze stuurhangers worden aan fout of hinderlijk geparkeerde fietsen gehangen met het vriendelijke verzoek de fiets elders neer te zetten.

Het samen doen zal verder worden versterkt. Een mooi voorbeeld doet volgen!

Actielijn 8 **Onderzoek grootschalige inbandige stalling Markt/Vrijthof/Mosae Forum**

De opties voor de bouw van een grote inbandige stalling (met o.a. een servicepunt en toiletten) bij de Entre Deux en de mogelijkheden voor een fietsenstalling bij Mosae Forum (zijde Gubbelsstraat) worden verder uitgezocht. Omdat deze plannen zich nog in een eerste verkennende fase bevinden, zal hierover via separate besluitvorming worden besloten.

Actielijn 9 **Komende periode vaker ruimen van weesfietsen en wrakken**

Voorstel is om meer budget vrij te maken voor het vaker ruimen op weesfietsen en wrakken zodat de beschikbare stallingscapaciteit door de juiste doelgroep gebruikt wordt. Voor de huidige coalitieperiode zal het vaker ruimen zich concentreren op de locaties waar nu sprake is van "fietsendump". Ook bij de locaties uit bijlage 2 (pagina 47) waar bijvoorbeeld rekken worden omgezet in vakken is het extra ruimen van weesfietsen en wrakken tijdens ombouw noodzakelijk.

Actielijn 10 **Onderzoek wat handhaving op grond van de APV zou kunnen inhouden**

Op grond van de APV, artikel 5.1.12 kan gehandhaafd worden op onderstaande fietsen.

Artikel 5.1.12

Het is verboden op of aan de weg fietsen of bromfietsen te parkeren:

- op zodanige wijze voor of tegen een gebouw, dat daardoor voor een bewoner of gebruiker van dat gebouw de toegang of het uitzicht wordt belemmerd,
- op zodanige wijze op een voetpad of trottoir, dat daardoor de doorgang wordt gehinderd of belemmerd,
- op zodanige wijze dat daardoor het in- en uitstappen bij bus, taxi of gehandicaptenplaats gehinderd of belemmerd wordt,
- op zodanige wijze dat daardoor de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd word, of
- tegen monumenten of gedenktekens.

Maar het is in de praktijk lastig te besluiten wat hier nu precies onder valt. Het letterlijk nemen van deze tekst zou betekenen dat de inzet van fietshandhaving ver boven de beschikbare budgetten zou uitkomen. Handhaving treedt nu alleen op als er sprake is van een gevaarlijke situatie, vaak naar aanleiding van een melding. Komende periode zal geprobeerd worden meer grip te krijgen op de impact van bovenstaande op de inzet van handhaving en de eventuele consequenties hiervan. De insteek is (vooralsnog) geen toename van de inzet van handhaving.

Met dit actieplan stellen we dan ook voor om allereerst de stallingscapaciteit in de stad op orde te brengen. Hierbij zal ook coachend worden opgetreden om fietsers te wijzen op de juiste manier van stallen. In een later stadium kan, indien noodzakelijk, de discussie over extra inzet van fietshandhaving met bijbehorende financiële gevolgen worden herstart.

Actielijn 11 **Onderzoek mogelijkheden handhaving bij (studenten)woningen**

Zoals in paragraaf 4.4 omschreven is het nauwelijks mogelijk te kunnen handhaven op het fietsparkeren bij (studenten) woningen. Omdat het fietsparkeren bij deze woningen tot de nodige irritatie leidt, zullen we een andere oplossing moeten vinden.

Er zijn zeker ook goede initiatieven te vinden. Door deze initiatieven breed uit te dragen, zal er meer bewustwording ontstaan. Samen met de Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht (VEBM), de University Maastricht, Zuyd Hogeschool en andere partijen zal een samenwerkingsverband worden aangegaan om dit probleem onder de aandacht te brengen. Mogelijk kan sociale druk worden uitgeoefend door bewustwording en het meedenken in oplossingen. Dit komt de leefbaarheid en de acceptatie in de stad ten aanzien van studenten ten goede.

Actielijn 12 **Een meer integrale aanpak van fietsparkeren, handhaving en fietsdiefstal**

Komende periode zal de samenwerking tussen de beleidsafdeling, handhaving en politie verder worden geïntensiveerd zodat (preventieve) maatregelen eerder en efficiënter genomen kunnen worden.

5.2 Monitoring en evaluatie

Het is lastig in te schatten of het haalbaar is om alle genoemde zaken in dit actieplan tijdens de huidige coalitieperiode uit te voeren. De ene locatie of actielijn is makkelijker realiseerbaar dan de andere. Dat kan te maken hebben met draagvlak maar ook bijvoorbeeld met inpassingsvraagstukken. Ook zijn er altijd onvoorziene zaken. Er zal voortdurend monitoring plaatsvinden op de voortgang. Halfjaarlijks zal een evaluatie worden uitgevoerd en gerapporteerd. Op basis hiervan zal een advies worden afgegeven om te kunnen bijschakelen indien nodig.

5.3 Volgende coalitieperiode

Aan het einde van de huidige coalitieperiode zal de balans worden opgemaakt en de wensen voor de volgende coalitieperiode ten aanzien van fietsparkeren worden daarbij in beeld gebracht. Ten aanzien van de grootschalige zoeklocaties zal eveneens de balans worden opgemaakt. Waar staan we? En hoe ontwikkelt zich het fietsgebruik en het uiterlijk hiervan? Wat betekent dit voor de stallingsmogelijkheden?

Het actieplan fietsparkeren is namelijk niet klaar als er stallingruimte is bijgebouwd en de voorgestelde maatregelen zijn uitgevoerd. Er moet continu in de gaten gehouden worden of het aanbod nog steeds goed is afgestemd op het gebruik. Nieuwe behoeftes moeten worden onderkend en mogelijk moeten bepaalde keuzes worden teruggedraaid of bijgesteld. Er zal kritisch gekeken dienen te worden naar de behaalde resultaten. Daarbij hoort ook de evaluatie van de communicatietrajecten, de betrokkenheid van onze partners, de ervaringen van de bewoners, ondernemers en andere betrokken partijen, de inzet van fietshandhaving en het voorkomen van fietsdiefstal.



Bijlagen

1.a Fietstellingen - losgeplaatste fietsen (west)

	DO 16 u	VR 10 u	ZA 11 u	MA 22 u	DI 13 u	GEM.
Achter de Comedie	6	26	6	6	19	13
Boschstraat	64	63	84	105	51	73
Bougogneplein	44	48	61	86	41	56
Dominicanerplein	57	14	15	6	35	25
Ezelmarkt	6	14	1	4	29	11
Grote Staat	15	16	4	2	5	8
Gubbelstraat	39	14	20	14	22	22
Heggenstraat	36	12	11	24	16	20
Helmstraat	17	16	13	17	17	16
Heilige Geest	35	9	50	53	47	39
Hoenderstraat	93	24	42	66	24	50
Jodenstroot	44	5	38	52	50	38
Keizer Karelplein	32	44	6	28	39	30
Kesselkade	42	3	13	3	12	15
Kleine Staat	0	18	0	0	7	5
La Barakken	52	54	71	70	51	60
Leliestraat	2	12	10	24	12	12
Maaspromenade	0	18	6	4	1	6
Maastrichter Burgstraat	51	22	32	11	35	30
Mariastraat	28	29	20	7	10	19
Markt	150	247	142	194	111	169
Minckelerstraat	19	16	10	22	9	15
Mosae Forum	28	13	16	25	20	20
Nieuwstraat	24	9	27	24	16	20
O.L. Vrouweplein	40	24	13	41	33	30
Sint Amorsplein	28	36	26	30	58	36
Sint Jacobstraat	16	9	1	1	5	6
Sint Pieterstraat	16	6	7	12	2	9
Sporenstraat	79	84	118	89	75	89
Tongersestraat	33	62	6	14	83	40
Vissersmaas	28	15	5	12	7	13
Vijfharingenstraat	16	3	17	15	17	14
Vrijthof	149	76	46	84	122	95

1217

980

825

1087

1009

1024

* Straten met minder dan 5 fietsen zijn uit de tabel gelaten.

1.b Fietstellingen - losgeplaatste fietsen (oost)

	DO 16 u	VR 10 u	ZA 11 u	MA 22 u	DI 13 u	GEM.
Akerstraat	7	8	21	3	6	9
Alexander Battalaan	129	98	109	105	115	111
Avenue Ceramique	5	3	0	0	17	5
Bourgognestraat	44	48	61	86	41	56
Coversplein	12	4	7	7	6	7
Hoge Barakken	5	5	9	3	7	6
Hoogbrugstraat	55	24	37	43	31	38
Parallelweg	13	4	7	0	12	7
Rechstraat	47	39	48	51	32	43
Sint Maartenslaan	49	37	49	44	30	42
Spoorweglaan	43	9	37	45	8	28
Stationsplein	79	84	118	89	75	89
Stationsstraat	35	4	17	14	10	16
Stenenwal	21	13	21	9	11	15
Wilhelminasingel	63	52	60	75	71	64
Wycker Burgstraat	77	56	62	59	61	63
Wycker Grachtstraat	73	53	80	63	50	64
Wycker Heidenstraat	8	8	7	5	7	7

765

549

750

701

579

670

Over onderstaande locaties is afgelopen maanden met meerdere belanghebbenden gesproken en is samen een eerste oplossingsrichting verkend. Het kan zijn dat hier nog locaties aan worden toegevoegd of worden weggestreept.

- Hoek Markt/ Grote Gracht (bij Zeeman)
- Hoek Apostelengang (Hoogfrankrijk)
- Hoek Kommel
- Bogaardenstraat
- Batterijstraat
- Capucijnenstraat
- Rechtstraat
- Wijcker Pastoorstraat
- Alexander Batttalaan
- Sint Maartenslaan
- Sint Jacob straat
- Wijcker Brugstraat
- Wijcker Grachtstraat
- Hoogbrugstraat
- Lage barakken
- Ezelmarkt
- Ruitelij
- Hoenderstraat
- Bourgognestraat
- Kesselskade (hoek Hoenderstraat)
- Calvariestraat
- Tongersestraat
- Papenstraat
- Brusselsestraat
- Sint Pieterstraat
- Sint Catharinastraat
- Abtstraat
- Herbenustraat
- Amorsplein
- Grote Gracht
- Statensingel
- Dominicanerplein
- Heggenstraat
- Sporenstraat
- Mickelersstraat
- Vijfharingsstraat
- Breulingstraat
- Achter de Comedie (Bonbonniere)
- Kapoenstraat
- Sint Pieterskade

- Achter de Molens
- Stenen Brug, bij St Pieterstraat
- Bredestraat
- Hoogbrugplein / straat
- Parallelweg/Spoorweglaan
- Meerssenerweg / achterzijde station
- Oeverwal
- Brusselsepoort (winkelcentrum)
- Stenen wal
- Corversplein
- Plein 1992
- Boschstraat
- Wilhelminasingel
- Bourgognestraat
- Mariastraat
- Parallelweg/Coclersstraat
- Turennestraat
- Louis Loyensstraat
- Raamstraat
- Eburonenstraat
- Mockstraat
- Theodoor Schaepkensstraat
- Antoon Lipkensstraat
- Misericordestraat

UNIVERSITEITSGEBOUWEN / HOGE SCHOOL ZUYD

- Grote Gracht
- Herdenkingsplein
- Minderbroedersberg
- Bouillonstraat
- Lenculenstraat
- Sint Jacobstraat
- Tongersestraat
- Academieplein
- Bonnefantstraat
- Nieuwenhofstraat
- Franciscus Romanusweg

FIETSPARKEERING VERBETERINGEN

- Markt (bewaakte stalling en op het plein)
- Vrijthof (ondergrondse stalling en bovengronds)
- Keizer Karel Plein

TE ONDERZOEKEN NIEUWE LOCATIES FIETSPARKEERING

- Mosae Forum (nabij jumbo/ Kruidvat)
- Gubbelstraat
- Entre Deux

AANPAK HOTSPOTS 2019/2020

- Kattenstraat
- Helmstraat

SPHINXONTWIKKELINGEN

- Muziekgieterij
- Lindenkruis
- Maagdendries



Colofon

Het fietsparkeerplan is opgesteld in samenwerking met verschillende belanghebbenden (o.a. Arriva, Fietsersbond, buurtplatforms, ondernemers, Samen Onbepikt, Maastricht Bereikbaar, University Maastricht, Zuyd Hogeschool, studentenverenigingen, stadsbeheer, Katholieke Bond van Ouderen (KBO), Samenwerking Bewoners-Ondernemers-Studenten (BOS), Koninklijk Horeca Maastricht/Heuvelland, Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht (VEBM), deelfietsstelsel SWAP en overige belangstellenden.

Uitgave

Gemeente Maastricht, augustus 2020

Fotografie

Fred Berghmans, Philip Driessen,
Aron Nijs, Paul van der Veer

Illustraties en kaarten

Zuiderlicht

Vormgeving

Zuiderlicht





Actieplan Fietsparkeren Maastricht 2020-2025

DEEL 2

BIJLAGEN VERSLAGEN



Gemeente Maastricht

Verslag 1

Motie CDA / SP / SAB / Leefbaar Maastricht

Fatsoenlijke doorgang Fietshotspots

MOTIE

Indiener	Niels Peeters
Raadsvergadering	2 juli 2019
Agendapunt	Kaderbrief
Onderwerp	Motie 'Fatsoenlijke doorgang Fietshotspots'
Besluit gemeenteraad	

De gemeenteraad van Maastricht, in vergadering bijeen op 2 juli 2019, behandelende het raadsvoorstel kaderbrief 2019,

Constateerende dat:

- Er verkeersonveilige situaties ontstaan door verkeerd gestalde fietsen met name voor rolstoel-; rollator-; en kinderwagengebruikers, visueel beperkten en ouderen;
- Er een aantal plekken in de binnenstad zijn, de zogenaamde Fietshotspots, waar de verkeersonveilige situaties dringend verholpen dienen te worden (zie bijlage 1).

Overwegende dat:

- Het VN-verdrag 'Handicap' verplicht de Gemeente de toegankelijkheid van o.a. openbare ruimtes voor iedereen te waarborgen waarmee ook de doorgankelijkheid gewaarborgd dient te zijn;
- Het Fietsparkeerplan dat eind 2019 verwacht wordt en waarin integrale oplossingen worden aangedragen naar alle waarschijnlijkheid later klaar zal zijn;
- Er tal van creatieve, goedkope, tijdelijke en flexibele oplossingen te bedenken zijn (zie bijlage 2);
- Een oplossing zeer wenselijk wordt geacht en diverse raadsfracties hier meermaals om hebben gevraagd.

BESLUIT:

Verzoekt het college:

- Een werkteam samen te laten stellen bestaande uit afgevaardigden van Stichting Samen Onbeperkt, de Ouderenbond (KBO en ANBO), Team Handhaven Openbare Ruimte en de afdeling Verkeer en Mobiliteit;
- Het werkteam, voor het einde van 2019, concrete oplossingen laten aandragen voor de hierboven benoemde Fietshotspots en deze oplossingen uit te laten voeren;
- De door het werkteam geformuleerde oplossingen te onderzoeken op uitvoerbaarheid plus kosten en deze uitkomsten vervolgens aan de raad voor te leggen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Niels Peeters
CDA

Ariane Schut
SP

Jos Gorren
SAB

Kitty Nuyts
LPM

Bijlage 1 'Fietshotspots'

1- De Kommel









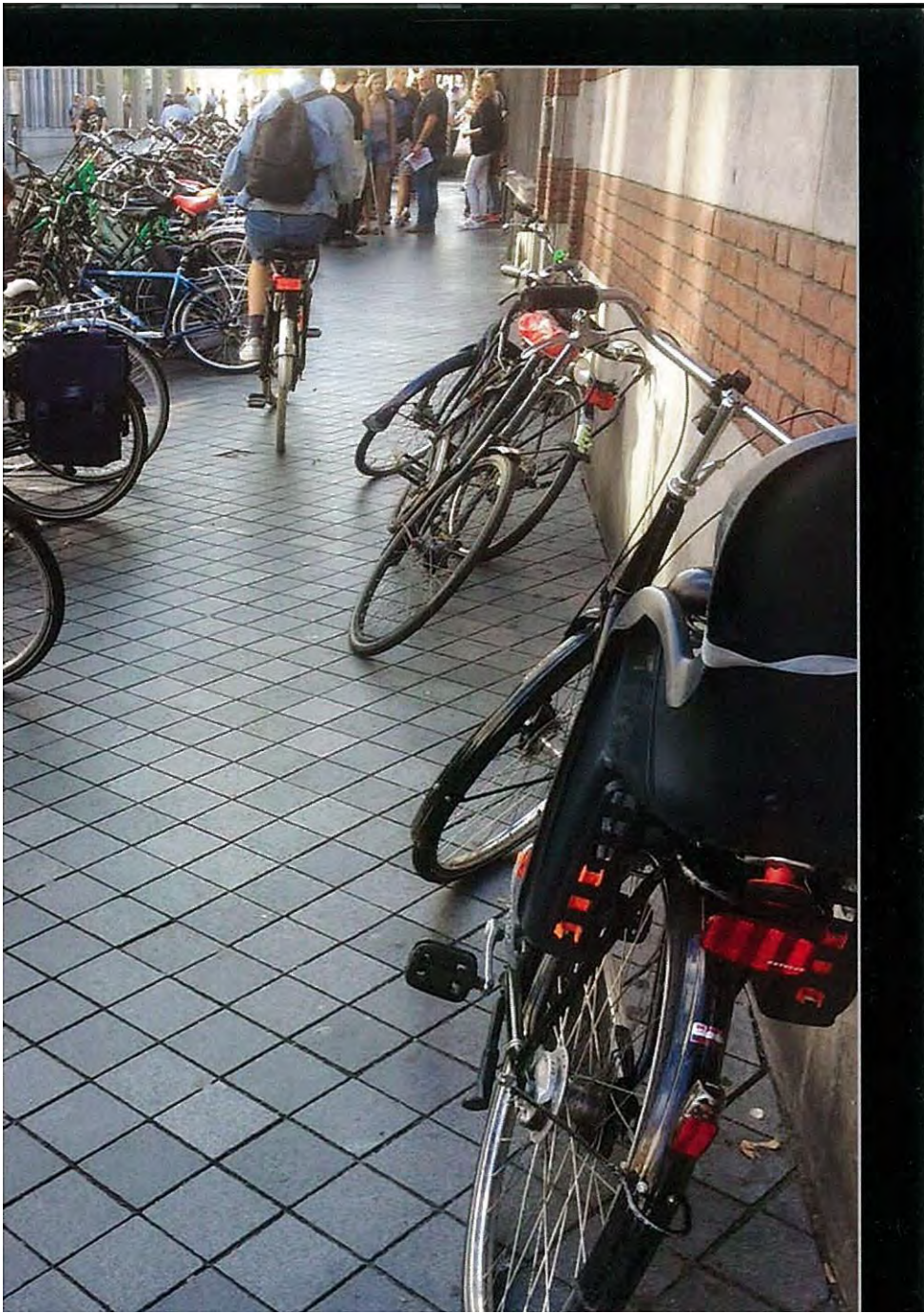


















4- De Capucijnenstraat









5- De aanloopstraten Heggenstraat, Sporenstraat, Minckelersstraat, Vijfharingenstraat







6- De Boschstraat/ Maagdendries







8- De Alexander Battalaan



9- Het Tongerseplein



Bijlage 2 'Suggesties oplossingen'

1- '1 parkeerplaats = 10 fietsen'

Gezien bij onze Belgische burens in Hasselt. De fietsenstaling zelf is afkomstig van Cyclehoop, een bedrijf uit Londen. Aankoop en levering van de fietsenstaling: 8000 euro.



2- 'Pop-up fietsenrekken'

Gezien in Utrecht. Makkelijk, mobiel en goedkoop.



3- 'Verticaal parkeren'

Er zijn allerlei compacte systemen te verkrijgen waarbij je de hoogte ingaat en dus ruimte bespaard.



Kabinet trekt 75 miljoen uit voor extra fietsenstallingen

🕒 27-06-2019 om 15:05

Bron © AD



Een fietser heeft een plekje voor zijn fiets

5- 'Fietscoaches'

Naast meer fietsparkeerplekken, is er ook een mentaliteitsverandering nodig.



6- 'Signing/ Borden'

Duidelijker aangeven waar je niet mag parkeren. Zoals Ondernemend Wyck in hun voorstellen omtrent dit onderwerp al heeft aangegeven, hoeft dit niet per se op de oude manier, maar kan dit ook op een conceptuele manier (met humor).



Verslag 2

Reactie

Plein 1992 – Input overleg fietsparkeren Wyck

Plein 1992 – Input overleg fietsparkeren Wyck

Ter voorbereiding van het overleg over fietsparkeren in Wyck op 6 februari hebben we op het Plein 1992 van 20 december tot en met 31 januari op diverse tijdstippen gestalde fietsen geteld, zowel op drukke tijdstippen als extreem rustige tijdstippen. De resultaten zijn verwerkt in een excel-bestand.

Bij de tellingen is geconstateerd dat de kerstvakantie veel rustiger was dan de periode erna. Daarom zijn resultaten voor en na 5 januari apart geanalyseerd. De belangrijkste conclusies:

- Uit tellingen op rustige momenten blijkt dat er nogal wat weesfietsen op het plein staan. Deels herkenbare wrakken, maar grotendeel gewone fietsen. Eerste kerstdag om 9:00 uur en maandag 27 januari om 23:00 uur werden nog steeds 35 fietsen op het plein geteld, waarvan 20 voor de Albert Heijn (tussen beide toegangen naar de parkeergarage). Begin januari zijn enkele herkenbare wrakken door de gemeente gemarkeerd en twee weken later verwijderd, maar dit betrof slechts een paar fietsen. **Suggestie: op een rustig moment (zondagochtend acht uur) een keer alle aanwezige fietsen markeren en deze twee weken later verwijderen.**



Illustratie: de linkerfoto van de Gazelle-fiets met losse remkabels is van eerste kerstdag, de rechterfoto van 5 februari, beide fietsen staan er nog steeds.

- Vakantieperiodes, en daarmee afwezigheid van (veel) studenten hebben grote invloed op het aantal gestalde fietsen op het plein, vooral in de bezoekers van het Centre Céramique.
- Buiten de openingsuren van Centre Ceramique (meestal 12:00 – 18:00 behalve maandag) met openingstijden van AH (8:00 tot 22:00, zondag van 12:00 tot 18:00) stijgt het aantal gestalde fietsen van ca 40 naar gemiddeld 75 in de vakantieperiode en 95 na de kerstvakantie (dus 20 extra). Deze toename vinden we vooral terug voor de AH en aan de overzijde langs de Bordenhal. In deze periodes zijn er wel werkenden in Centre Ceramique.
- Als ook het Centre Ceramique voor bezoekers is geopend stijgt het gemiddeld aantal fietsen naar 135 in de vakantieperiode (dus 60 extra tov alleen de winkels) en 230 na de kerstvakantie (135 extra tov alleen de winkels). De toename van bijna 100 gestalde fietsen tijdens de openingsuren van Centre Ceramique zien we vooral op het bordes aan de Avenue Céramique en langs de Bordenhal en iets mindere toename voor AH.
- De absolute uitschieters tot 300 gestalde fietsen zien we vooral 's middags in het weekend. Dan wordt de beschikbare capaciteit (218 plekken als we elke beugel voor twee fietsen rekenen) ruim overschreden, vooral op het bordes aan de Avenue Céramique (max 80 bij 48 plekken), voor de ingang van AH (max 90 bij 72 plekken) en vanaf de Bordenhal richting Centre Céramique (max 65 bij 50 plekken). **Suggestie: bij de verbouwing van de ingang van het Centre Céramique**

aan de pleinkant zal er nog meer concentratie van gestalde fietsen komen. Daarvoor voldoende capaciteit te scheppen om chaos te voorkomen.



Verslag 3

Reactie

Arriva

De overlast van gestalde fietsen aan de haltes Markt en Vrijthof blijft een groot probleem.

Wij krijgen veel klachten van buschauffeurs en van passagiers die niet meer normaal kunnen uitstappen in de bus (zie foto's) of de halte niet kunnen bereiken.



Reactie

Bewonersplatform Verkeer en
Milieu, Ondernemersverenigingen
en Students for Climate /
Schoon, bereikbaar en groen

Schoon, bereikbaar & groen

10

maatregelen
voor een vitaal
Maastricht



3

Inleiding

6 – 31

10 maatregelen voor een vitaal Maastricht

32

Tijdpad

34

Ondertekenaars van dit document

Dit is een uitgave van **Bewonersplatform Verkeer en Milieu**, **Ondernemersverenigingen** en **Students for Climate** (zie p. 34)
Voor vragen: info@cmmaastricht.nl

Eindredactie John Geelen & Paul ten Haaf **Fotografie** Jean-Pierre Geusens
Vormgeving Ontwerpstudio Contxt **Druk** Impresso
Maastricht, November 2019

Inleiding

Wil Maastricht ook in de toekomst als vitale stad waar het goed wonen, werken, ondernemen, studeren en recreëren is blijven functioneren, dan is een aantal concrete maatregelen nodig op het gebied van leefbaarheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid. Om antwoord te geven op de uitdagingen waar de stad voor staat heeft een vertegenwoordiging van Bewoners, Ondernemers en Studenten zich verenigd onder de noemer BOS-overleg¹. Dit initiatief is ontstaan vanuit onze grote betrokkenheid bij het welzijn en de gezondheid van ons allen. Ook een op maat bereikbaar en autoluw centrum voor bewoners en belanghebbenden hoort bij het toekomstbestendig maken van onze stad. Het BOS-overleg werkt vanuit de behoefte in *gezamenlijkheid* tot een integrale visie te komen. Er blijven evengoed verschillen van opvatting zoals bijvoorbeeld de inzet van een milieuzonering. Het moge ook duidelijk zijn dat de gevolgen van klimaatverandering ingrijpendere en andersoortige maatregelen vereisen.

¹ Zie pagina 34: lijst met organisaties die deze notitie hebben ondertekend.

Wat wij voorstellen sluit waar mogelijk aan bij wat de gemeentelijke overheid reeds heeft geformuleerd in de nog vast te stellen *Omgevingsvisie Maastricht 2040*. Als gebruikers van de stad komen we met voorstellen op alle niveaus, zowel operationeel als strategisch, maar ook niet traditionele oplossingen dragen we aan om een optimale synergie tussen leefbaarheid, klimaat, mobiliteit en economische vitaliteit te bereiken. Het Maastricht van de toekomst heeft een duurzaam karakter. Dat is een doel, een uitdaging, maar ook een kans om de stad te profileren. Wij beogen een lange termijn doelstelling, maar in de uitvoering gaan we uit van een periode van zes jaar. Het moet mogelijk zijn dit plan samen met de gemeente Maastricht binnen deze termijn te realiseren. Het pakket van maatregelen ondersteunt eveneens en geeft richting aan de unaniem aangenomen motie in de gemeenteraad van mei jl.

→ "...een spoorboekje aan de raad voor te leggen met daarin maatregelen om de luchtkwaliteit en bereikbaarheid in Maastricht te verbeteren..."

De gemeente Maastricht neemt het voortouw, blijft eindverantwoordelijk voor de uitvoering, monitoring én handhaving. Wij, bewoners, ondernemers, studenten en de bij ons horende organisaties willen participeren en nodigen de gemeente en iedereen die Maastricht een duurzaam hart toedraagt uit om samen aan de slag te gaan. We zullen met elkaar hierover in gesprek gaan en zo het hoognodige draagvlak creëren en wij zullen een bijdrage leveren aan bewustwording en gedragsverandering. Ons doel is om een schoon, leefbaar en bereikbaar Maastricht te realiseren waarin bewoners, ondernemers en studenten actief participeren en zich milieubewust gedragen. De voorgestelde maatregelen leiden tot concrete resultaten en alles komt aan bod: de voetganger, fietser en het OV, tot parkeren, deelauto en de stadshubs. In Maastricht is ruimte voor oplossingen en het succes hangt van ons allen af.

Doet u mee in het streven om van Maastricht in 2026 een van de duurzaamste steden van ons land te maken?

De 10 te nemen maatregelen...

Vanuit het BOS-overleg worden de volgende maatregelen voorgesteld, waarbij op onderdelen handhaving ervan cruciaal is.



6

Organiseren van draagvlak



8

Verminderen van verkeersdruk middels een verkeerscirculatieplan



10

Overlast van ongewenst vrachtverkeer verminderen



12

Nieuwe en efficiënte vormen van stadsdistributie



14

Verminderen van gebruik personenauto's



16

Intensiveren gedifferentieerd parkeerbeleid



20

Optimaliseren openbaar vervoer



22

Terugdringen van het gebruik vervuilende scooters & brommers



24

Stimuleren en veiliger maken van het fietsverkeer



28

Realiseren van veilige en aantrekkelijke voetgangersverbindingen

Te onderscheiden mobiliteitsdeelnemers:

- Bewoners en plaatselijke ondernemers;
- Studenten en forenzen;
- Ouderen en deelnemers met een mobiliteitsbeperking;
- Zakelijke bezoekers;
- Leveranciers;
- Kooptoeristen en dagjesmensen;
- Verblijfstoeristen.

⚠ Met betrekking tot luchtkwaliteit

Om aan de maatregelen en de bewustwording richting te geven stellen wij voor dat Maastricht als ambitie stelt dat overal in de stad voldaan wordt aan de WHO-normen. Wij willen in dit verband dat de ontwikkelingen ook jaarlijks worden gerapporteerd aan de gemeenteraad.

Organiseren van draagvlak



Doel

Het organiseren van discussie en draagvlak.

Tijdpad

2019: Starten met een stadsbrede startdiscussie met een presentatie van de maatregelen.

2020 - 2021: Starten met dialoog bijeenkomsten per wijk/ buurt.

Realisatie voor **2025**.

Financiering

Gemeentebudget



Wij realiseren ons als geen ander dat een 'mental shift' en gedragsverandering cruciaal is voor het welslagen en bouwen aan een duurzame stad. Behalve concrete maatregelen is een strategisch communicatieproces, waar iedereen in mee wordt genomen, van groot belang. Naast de gemeente Maastricht, vinden wij dat ook Maastricht Bereikbaar op onderdelen dit proces mee moet begeleiden.

> De door ons voorgestelde maatregelen zijn bedoeld om discussie en draagvlak te organiseren in de stad en zeker ook per buurt of op straatniveau. <

Het bewustzijn onder mensen m.b.t. gezondheid en duurzaamheid groeit gelukkig en leidt tot gedragsverandering. Er wordt steeds meer nagedacht over mobiliteit, energieverbruik maar ook over bewegen en eetgewoontes. Buy local en slow food zijn inmiddels bekende begrippen. Steeds meer mensen stoppen met roken, drinken kraanwater en matigen met suiker en alcohol. Blijkbaar is de vraag "Wat is mijn bijdrage aan een betere, gezondere en duurzame toekomst?" actueler dan ooit. Bewustwording en gedragsverandering hebben hun invloed op de markt en resulteren in bijvoorbeeld het betalen voor plasticzakken en de ontwikkeling van alternatieven voor vleesconsumptie. In dit verband wijzen we ook op noodzaak van verdergaande maatregelen die nodig zijn i.v.m. de klimaatveranderingen.

De door ons voorgestelde maatregelen zijn bedoeld om discussie en draagvlak te organiseren in de stad en zeker ook per buurt of op straatniveau. De maatregelen zullen op onderdelen botsen met eigen belangen of stuiten op onbegrip. Het gaat om omdenken. Het anders organiseren van je eigen mobiliteit is bijvoorbeeld zo'n onderwerp. Ook stakeholders als Maastricht University en andere werkgevers in en rond de stad zien wij als belangrijke actoren om de mobiliteit van hun werknemers maar ook die van het bedrijf zelf, duurzamer te organiseren.

Verminderen verkeersdruk middels een verkeers-circulatieplan (VCP)

Een verkeerscirculatieplan (VCP) is een belangrijk instrument om verkeersbewegingen te verminderen in wijken en binnenstad. Hierdoor creëer je niet alleen een aangename stad maar maak je ook slimmer gebruik van de bestaande infrastructuur en ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Verkeerscongestie neemt af en de leef- en luchtkwaliteit verbetert. Maastricht kan leren van steden als Gent en Leuven waar veelomvattende maatregelen autoluwe binnensteden heeft opgeleverd en de toegankelijkheid primair ten goede komt aan bewoners en belanghebbenden.

Doel

Het verminderen van overbodige verkeersbewegingen in onze hele stad, ter verbetering van de leef- en luchtkwaliteit en doorstroming verkeer.

Tijdpad

2020: Hoofdwegenstructuur vastleggen.

2020 - 2021: Starten met dialoog bijeenkomsten per wijk/ buurt. Realisatie voor **2025**.

Financiering

Budget per (deel van) wijk/ buurt vaststellen vanuit opbrengsten P-gelden.

Het VCP voor onze stad moet naar ons inziens de volgende uitgangspunten hebben. ↓

Een hoofdverkeersstructuur waar...

1. tweerichtingsverkeer mogelijk is;
2. je in principe op één, maar maximaal twee manieren een wijk of buurt binnen rijdt en op een of twee manieren uit kunt rijden;
3. de maximumsnelheid 50 km is;
4. onnodig omrijden wordt vermeden;
5. toegang voor hulpdiensten is voorzien.

In wijken/buurtten en het centrum (binnen de singels) zoveel mogelijk éénrichtingsverkeer waar...

1. rondrijden voorkomen wordt en zo zoekverkeer vermeden;
2. de maximumsnelheid 30 km is;
3. verkeer remmende voorzieningen worden aangebracht.

Betrek bewoners, ondernemers, studenten en belanghebbenden bij de inrichting van het VCP

In dit verband is de betrokkenheid van de bewoners en belanghebbenden bij de inrichting van een VCP van groot belang. Zo heeft de toegankelijkheid van de buurt Ravellijn en aanwonenden, als gevolg van het nieuwe Noorderbrugtracé, ondanks hun constructieve inbreng, toch tot onnodig omrijden en meer autokilometers geleid.

Geen nieuwe wegen maar nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer

Er is volgens ons geen behoefte aan nieuwe wegen maar wel aan nieuwe verbindingen voor langzame verkeersdeelnemers zoals rond het stationsgebied en vanuit de zogenaamde buitengebieden als Borgharen en Itteren naar de binnenstad.

En een VCP heeft als bijkomend resultaat dat...

1. wegen en straten qua veiligheid optimaliseren;
2. er een meer duurzame en groenere leefomgeving gerealiseerd kan worden;
3. er in veiligere fiets- en voetgangersverbindingen wordt voorzien;
4. geluidsoverlast wordt verminderd;
5. er fiets- en scooterparkeerplaatsen ontstaan.

Overlast van ongewenst vrachtverkeer verminderen



Doel

Overleg met de sectoren in combinatie met regelgeving om de overlast van het vrachtverkeer te verminderen als ook die van het toeristische vervoer in onze stad en op de Maas.

Tijdpad

Z.S.M.: Overleg overheden, transportorganisaties en -bedrijven.

Financiering

Overheidsmiddelen en investeringen van betreffende bedrijven zelf.



De bewoners van de singels en toevoerwegen naar de stad ervaren veel overlast van het doorgaande vrachtverkeer. Verkeer dat, in tegenstelling tot bestemmingsverkeer, niet in Maastricht hoeft te zijn.

Met name het internationale vrachtverkeer maakt deze keuze. Ze gebruiken een route door de stad om sneller of via een kortere weg, naar of vanaf, de A2 of A79 te rijden.

Graag zien we dat de gemeentelijke én landelijke overheid met België en Duitsland in overleg gaan om doeltreffende maatregelen te nemen. Dit moet leiden tot het weren van sluipverkeer door de stad. En uiteindelijk resulteren in een verbod.

In dit verband wijzen we ook op het vervoer van toeristen door onze binnenstad en over de Maas. De vigerende regelgeving naar emissieloze en een duurzame wijze van vervoer, dient leidend te zijn.

We willen benadrukken dat controle op, en handhaving van nieuw te formuleren regelgeving bij dit onderdeel cruciaal is.

Nieuwe en efficiënte vormen van stads-distributie



Doel

Nieuwe, schone en efficiënte vormen van stadsdistributie (leveranciers).

Tijdpad

2020: Overleg met leveranciers, distributeurs en lokale ondernemers.

Realiseren van stad hubs vanaf **2021**, wellicht als project voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

2020 - 2021: Onderzoek en aanbesteding logistieke dienst 'binnen de singels'.

Financiering

Logistieke bedrijven en leveranciers en betalingen voor diensten door het plaatselijk bedrijfsleven.

In het centrum van de stad kan en moet het noodzakelijke vervoer en de distributie van goederen effectiever en efficiënter worden georganiseerd. Maastricht sluit zich aan bij een initiatief uit het Klimaatakkoord, waarbij de logistieke sector vanaf 2025 emissie loos de centra van steden in- en uitrijdt. In 2020 dienen zes middelgrote ZE-zones vastgesteld te zijn.



Wetende dat het niet eenvoudig is goederen op een andere wijze in de stad te vervoeren, vinden wij toch dat hiermee een start gemaakt moet worden, te beginnen in het kernwinkelgebied, waardoor voorkomen kan worden dat vrachtauto's die niet aan de norm voldoen de binnenstad inrijden. Vervoerders, ondernemers en de gemeente moeten samen de huidige congestie en overlast middels een actieplan structureel aanpakken. Allereerst om het laden en lossen buiten de venstertijden te verminderen maar ook om een aangenamer verblijf tijdens de venstertijden binnen het kernwinkelgebied en op de pleinen te realiseren. Ook het ophalen van afval vraagt om ingrijpende maatregelen.

De markt van door particulieren online bestelde goederen alsook de bevoorrading buiten de venstertijden van winkels en horeca, vragen om het realiseren van een of meerdere logistieke hubs. Van daaruit moeten de goederen met passende elektrische transportmiddelen gedistribueerd worden. We denken ook aan het realiseren van een laad- en losplaats per straat om blokkeren van straten te voorkomen, waarbij voertuigen die gekoeld moeten worden de mogelijkheid hebben om dit elektrisch aan te sluiten. Evenals het uitbreiden van de zogenaamde pick-ups.

Het afval van nu, is de grondstof van morgen. Recyclen is duurzaam, maar moet ook duurzaam opgehaald worden. Maak het mogelijk dagelijks al het afval, zowel van bewoners als van bedrijven, binnen het centrum aan één vuilophaler te besteden. Dit leidt tot minder vervoersbewegingen en CO2 uitstoot, betere dienstverlening en vooral meer rust in de stad voor bewoners en bezoekers. Een start in 2022 zou haalbaar moeten zijn. Denk ook aan oplossingen die de geluidsoverlast van het laden en lossen zelf terugdringen.

Verminderen gebruik personen- auto's

Het gebruik van personenauto's heeft een geschiedenis die haar oorsprong vindt in beschikbaar vervoer op elk moment voor iedereen en is (of was) voor sommigen een statussymbool. Hoeveel mensen rijden niet alleen in hun auto of hebben meerdere exemplaren voor de deur staan? Dus economisch gezien inefficiënt door het ruimtebeslag en de relatief beperkte gebruikstijd die personenauto gemiddeld daadwerkelijk rondrijdt.

Doel

Het individuele gebruik van personenauto's drastisch te veranderen qua inzet, keuze en gebruik en het stimuleren van andere, niet fossiele, brandstof.

Tijdpad

Laadpunten elektrisch en waterstof gefaseerd opleveren **eind 2022**.

Dekkend netwerk autodelen gefaseerd opleveren **2020 - 2024**.

2020: Starten met vervanging eigen wagenpark en discussie met stakeholders.

Financiering

Subsidieregelingen, opbrengsten P-gelden, particulierbedrijfsleven via aanbesteding en plaatselijke werkgevers.



Onze voorstellen zijn niet gericht om 'auto's van mensen af te nemen' of de stad onbereikbaar te maken voor auto's. Onze voorstellen zijn gericht op het verminderen en het anders gebruik maken van auto's, het kiezen voor andere vormen van mobiliteit en het faciliteren van schone auto's. Dit vraagt om stevig omdenken. Hieronder drie voorstellen.

Faciliteren e-cars en door waterstof aangedreven auto's

- Maastricht profileert zich proactief door voldoende laadpalen en waterstof pompen.
 - ↳ 200 laadpalen bij P&R Noord,
 - ↳ 300 laadpalen in of rondom centrum, met name in P-garages,
 - ↳ 500 laadpalen bij werkgevers en bouw dit verder uit.

In Aken is een vergelijkbaar project in uitvoering, waar ervaringen kunnen worden opgedaan.

- Onderzoek het opladen via lantaarnpalen (zie Londen).
- Richt op termijn de Vrijthof garage exclusief in voor deze categorie auto's.
- Geef als gemeente het goede voorbeeld door het eigen wagenpark te vervangen binnen de termijn van 2019 - 2024.

Autodelen

In Maastricht groeit het fenomeen autodelen het hardst van alle steden in Nederland. Autodelers zorgen voor 30% minder auto's, 18% minder gereden kilometers en minder parkeerdruk. Wij zien graag een intensieve promotiecampagne, de gemeente neemt de regie en zorgt in 2025 voor een dekkend netwerk. Goede voorbeelden zijn steden in Duitsland en Frankrijk waar dit reeds gerealiseerd is. De gemeentelijke overheid kan voor de mensen met een kleine beurs een ondersteunende rol spelen (zie Venlo).

Carpoolen (vanaf P&R-locaties)

Carpoolen is in onze opinie met name gericht op woon-werkverkeer vanuit Maastricht naar andere locaties. P&R-locaties kunnen op werkdagen dienstdoen als overstapplaats om te carpoolen. Wanneer meer mensen carpoolen voor woon-werkverkeer, resulteert dit in aanzienlijk minder auto's tijdens de spitsuren. Hierin hebben werkgevers een belangrijke stimulerende rol.

Intensiveren gedifferentieerd parkeerbeleid

Parkeren kent vele vormen en de verschillende mobiliteitsdeelnemers stellen vaak andere eisen aan de locatie, prijs, tijdstip en bereikbaarheid. Ons voorstel zet in op een parkeerbeleid dat bijdraagt aan het “omdenken” van bewoners, ondernemers en studenten, met name in relatie tot hoe beweeg ik me door de stad, naar mijn werk, naar en binnen het centrum. Door differentiatie in tarief en tijdstip en met behulp van een intelligente app, heb je instrumenten in handen om het gebruik van de kostbare openbare ruimte beter te reguleren.



Binnen de singels worden veel voormalige binnenterreinen van de universiteit en andere bedrijven als parkeerterreinen gebruikt. Overleg met deze stakeholders over het beschikbaar stellen van deze terreinen op momenten dat ze niet worden gebruikt of om ze te gaan vergroenen. Hetzelfde geldt voor parkeergarages die niet optimaal worden benut (Herdenkingsplein, de Abtstraat, Entre Deux, Charles Voscour e.a.). Bewoners van omliggende straten zouden tegen een passend tarief mogelijk wel gebruik willen maken van deze parkeerplaatsen.

Door het aanbieden van alternatieven wordt beoogd om het op straat parkeren binnen de singels te verminderen. Tevens zou het mogelijk moeten zijn om via intelligente oplossingen een aangewezen parkeerplaats te reserveren gekoppeld aan film- of theaterbezoek, afspraken bij artsen en andere zorgaanbieders (onthefving of vergunning). En je zou kunnen denken aan een reductie op parkeertarieven voor energie neutrale vervoersmiddelen.

Park & Walk (P&W) en Park & Bike **Alle mobiliteitsdeelnemers**

Idealiter ligt de Park & Walk op 10 minuten lopen van het centrum, volgt een interessante looproute en draagt bij aan het verminderen van Maas-kruisend-verkeer. Liefst alle windrichtingen worden bediend. Op dit moment biedt Maastricht twee P&W-locaties aan, bij het stadspark en het Frontenpark. Deze laatstgenoemde geldt als een goed voorbeeld. Daarnaast zien we graag een nieuwe Park & Walk/Bike ten westen van de Groene Loper die goed bereikbaar is.

Park & Ride (P&R) **Alle bezoekende mobiliteitsdeelnemers**

Parkeervoorzieningen aan de rand van Maastricht waar bezoekers snel en goedkoop met OV naar hartje stad reizen. Het bestaande P&R Noord zou moeten worden uitgebreid naar een voorziening voor 2.000 parkeerplekken. Een vergelijkbare voorziening zouden we willen zien in Maastricht West (aanlanding toekomstige tram). Deze worden ingericht met horeca en vergader- en ontmoetingsruimten, laadpalen en optimaal afgestemd OV.

→ Lees verder op de volgende pagina.

Parkeren tijdens Topdagen Toeristen en dagjesmensen

Maastricht kent een 25-tal topdagen gedurende het jaar. De hoeveelheid bezoekers die op deze dagen Maastricht aandoet is omvangrijk. Het is niet wenselijk daar de parkeer-infrastructuur op in te richten. Echter een aantal aanwezige en beschikbare parkeerterreinen van bedrijven en instellingen zoals de Provincie Limburg, Rabobank, WML, ENCI en diverse bedrijfslocaties in Randwyck, zou kunnen worden ingezet om extra capaciteit te creëren. Exploitatie kan in samenwerking met sociaal maatschappelijke organisaties en verenigingen. Wel is een ondersteunende applicatie en communicatiecampagne van vitaal belang. Een start zou in 2020 te realiseren moeten zijn.

Hieronder volgen nog enkele voorstellen die het gebruik van de auto door eigen bewoners en het ruimtebeslag op de openbare weg aanzienlijk terugdringen. Te denken valt aan:

Inzet combi parkeren & onderbezette parkeergarages

Bewoners, bezoekende mobiliteitsdeelnemers

Combi-parkeren, overdag maken bezoekers en 's avonds de bewoners gebruik van dezelfde parkeerplaatsen zowel op straat als in de private P-garages. Dit blijkt in Wyck succesvol en verdient navolging in andere wijken.

Gedifferentieerde prijsbeleid en uitbreiding in de tijd van betaald parkeren in de binnenstad en de wijken rondom de binnenstad

Bewoners, bezoekende mobiliteitsdeelnemers

We denken dat deze discussie gevoerd moet worden in relatie tot het gebruik van de auto voor het afleggen van beperkte afstanden binnen onze stad en het kiezen voor andere vervoersmogelijkheden.

Herzie en verklein de gebiedsindeling voor vergunninghouders

Bewoners en andere belanghebbenden

De huidige parkeervergunning ontmoedigt geenszins het gebruik van de auto. Wij pleiten voor het koppelen van de vergunning aan een beperkter gebied rondom het adres van de vergunning.



> Door het aanbieden van alternatieven wordt beoogd om het op straat parkeren binnen de singels te verminderen. <

Doel

Een gedifferentieerd parkeerbeleid dat bijdraagt aan vergroting van de bereikbaarheid, het verminderen van het parkeren op straat in de binnenstad en vergroening van de stad.

Tijdpad

Z.S.M.: Overleg met grote werkgevers binnen de singels.

Z.S.M.: Parkeren binnen de singels via vooraf reserveren.

Nieuwe P&W, P&B en P&R **voor 2025**. Parkeren tijdens topdagen, start overleg met werkgevers met als doel een eerste experiment **in 2020** te realiseren.

Combi parkeren en optimaal benutten onderbezette P-garages gefaseerd **voor 2025**.

Differentiëren en herziening gebiedsindeling **vanaf 2020**.

Financiering

Subsidieregelingen, particulierbedrijfsleven via aanbesteding en plaatselijke werkgevers, parkeergarage eigenaren en gemeente.

Optimalisering openbaar vervoer



Doel

Optimalisering van ons openbaar vervoer.

Tijdpad

Z.S.M.: Overleg met de gehele openbaarvervoer-sector.

Klantenonderzoek en overleg met bedrijfsleven voor optimaliseren woon-werkverkeer: **2020, 2021.**

Financiering

Gemeentelijke overheid, openbaarvervoer-sector en gebruikers.



Een toegankelijk, fijnmazig en kwalitatief openbaar vervoer is een belangrijke pijler in een goed bereikbare stad. Hierbij speelt de prijs van het openbaar vervoer een belangrijke rol.

We pleiten daarom om binnen de Euregio de tarieven beter op elkaar af te stemmen en ook voor verschillende mobiliteitsdeelnemers, zoals bijvoorbeeld ouderen, woon-werkverkeer en studenten aanzienlijke tariefkortingen te realiseren. Mogelijk kan hier het opgestarte MAAS-project (Mobility As A Service) invulling aan geven.

Tram

Maastricht ligt Euregionaal centraal. Hasselt/Genk, Luik en Aken liggen om de hoek. De tram van en naar Hasselt zou wat ons betreft in ieder geval moeten aansluiten op het Centraal Station van Maastricht maar liever nog doorrijden naar Maastricht Randwyck en misschien wel verder. Zo ontstaat een transport hub met internationale en Euregionale verbindingen hetgeen tevens het aantal passagiers een impuls zal geven.

Bus

Realiseer een gedifferentieerd aanbod in tijd, binnen en buiten de singels, waarbij ook kleinere transportmiddelen kunnen worden ingezet. Experimenteren met transport 'on demand' in samenwerking met taxibedrijven. Deze bedrijven zouden dan ook dezelfde rechten moeten hebben op het gebied van busbanen en stoplicht manipulatie.

Trein

Maastricht zou gezien haar ligging een ideale overstap moeten zijn binnen een Euregionaal trein- en tramnetwerk. Een sneltrein (met name in de spits) met alleen stopplaatsen in Eindhoven, Utrecht en Amsterdam zal een impuls geven aan woon-werkverkeer met openbaar vervoer. Maar ook op de zogenaamde topdagen is onze stad bereikbaarder. In dit verband melden wij dat ook een frequentere verbinding met Luik en een goede aansluiting naar Brussel zeer wenselijk is.

Terugdringen van vervuilende scooters & brommers



Doel

Gedagsverandering en gezondheidsbevordering en transformatie naar schone voertuigen.

Tijdpad

Start 2021: Opzetten van een publiekscampagne.

Saneringsplan en presenteren van schone “hippe” alternatieven **vanaf 2023**.

Financiering

Gemeentelijke overheid, producenten en gebruikers.

De hoeveelheid scooters en brommers (8.000) in onze stad zijn aanzienlijk meer dan in vergelijkbare steden. Hier ligt een kans om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. We vinden daarom dat het reduceren van met name de vervuulende tweetact aangedreven vervoersmiddelen, grote prioriteit behoeft.

De gemeente moet een saneringsplan met compensatieregelingen voor de huidige eigenaren van deze transportmiddelen opstellen. Dit zal veel overtuigingskracht van onze overheid vragen waarbij ook aspecten als gedagsverandering, gezondheid en de noodzaak om meer te bewegen vooral door jonge mensen, centraal dienen te staan. We pleiten in dit verband om het overstappen naar hippe, schone alternatieven te stimuleren in overleg met ontwikkelaars en producenten.

Stimuleren en veiliger maken van het fietsverkeer

Het fietsgebruik in onze stad ligt nog altijd achter bij het landelijk gemiddelde, daarom pleiten we voor stimulerende maatregelen enerzijds én oplossingen voor de overlast van fiets parkeren anderzijds.

Doel

Het fietsverkeer stimuleren en veiliger te maken.

Tijdpad

2020: Uitwerken van concrete plannen om de fiets voorrang te geven.

Herinrichten van wegen en rotondes n.a.v. concrete plannen **vanaf 2021, klaar 2023.**

Financiering

Gemeentelijke overheid en subsidies.



Voorrang voor de fiets

Fietsgebruik wordt al lange tijd succesvol gestimuleerd door de gemeente. Helaas is de infrastructuur nog niet overal optimaal ingericht. Bij de inrichting van wegen en verkeersregelinstanties in het algemeen moet de doorgang van de fietser voorrang krijgen boven het snelle verkeer. Op meerdere punten verdient de fietser letterlijk en figuurlijk meer voorrang door bijvoorbeeld een andere instelling van de verkeerslichten, haaiantanden op in ieder geval de singeltrajecten, rotondes en de Kennedybrug/singel. Kortom geef de fietser voldoende ruimte bij nieuwe ontwikkelingen.

Fiets-parkeren

In Maastricht struikelen we, soms letterlijk, over de fietsen. Handhaven is nodig, maar veel liever zien we dat de fietser letterlijk meer ruimte krijgt. Fietsers willen parkeren aan doorgaande fietsroutes, in de buurt van winkels en publiek aantrekkende locaties. Vaak is daar geen goede parkeerplaats voor fietsen, maar wel voor auto's. Waarom zouden autoparkeerplaatsen niet van functie kunnen veranderen? Zorg dat het fiets-parkeren onderdeel uitmaakt bij de te verlenen vergunningen. We zien graag een inventarisatie. Verder pleiten we voor een kwalitatief hoogstaande fietsenstalling aan de westkant van de Maas met capaciteit voor 5.000 fietsen, scooters en brommers.

En verder...

- Het gebruik van deelfietsen willen we verbeteren door het aantal fietsen uit te breiden naar 250, verdeeld over 25 locaties;
- Breid het aantal fietsparkeerplaatsen de komende vijf jaar ieder jaar uit met minimaal 5 locaties en daar waar mogelijk ook in plaats van auto parkeerplekken op straat;
- Maak stallingen planmatig vrij van weesfietsen met gebruik van intelligente chiptechnologie;
- Beperk in sommige gebieden het lang-fiets-parkeren tot 5 dagen door middel van nieuwe chiptechnologie;
- Stimuleer en experimenteer met ander e-verkeer.

Op de fiets van A naar B?

Hiernaast hebben we een viertal willekeurige routes qua tijd vergeleken om per fiets of met de auto af te leggen. Zoals je kunt zien zijn de verschillen erg klein en in twee gevallen met de fiets sneller. Dit nog afgezien van het feit dat het gebruik van de auto, vaak de luchtkwaliteit belast, de kosten van het parkeren en het gebruik van de fiets gezonder is!

Route A: Oud-Caberg naar de Markt

🚲 14 min 🚗 9 min

Route B: De Brusselse Poort naar het Vrijthof

🚲 9 min 🚗 10 min

Route C: Tongerseweg naar de Geusselt

🚲 20 min 🚗 18 min

Route D: Vrijthof naar MUMC+

🚲 12 min 🚗 15 min



Realiseren van veilige en aantrekkelijke voetgangersverbindingen



Doel

Aantrekkelijke en veilige voetgangersverbindingen realiseren.

Tijdpad

Start met bespreken van voorstellen met stakeholders **start 2020**.

Herinrichten van straten etc. **vanaf 2021, klaar 2025**.

Financiering

Gemeentelijke overheid en subsidies.



Trottoirs

Veel van de huidige aanloopstraten vanaf de P-voorzieningen en het station zijn niet toegerust op het verwerken van grote hoeveelheden voetgangers. Door te smalle stoepen en gehinderd door straatmeubilair, gestalde fietsen, terrassen, parkeer- en laad- en losplaatsen moeten voetgangers vaak over straat lopen (bijvoorbeeld Stationsstraat en Wyckerbrugstraat). Dit heeft consequenties voor de herinrichting van straten. Ook rollator- of rolstoelgebruikers ervaren grote problemen met de trottoirs in onze historische binnenstad. Ze zijn vaak niet goed ingericht, behalve te smal, lopen ze vaak gevaarlijk af richting de rijweg. Op meerdere plaatsen missen stenen of liggen ze los. Een ander punt is de bestrating zelf. Hoewel wij ook sterk hechten aan kasseien ter ondersteuning van het monumentale stadsbeeld denken wij toch dat strooks-gewijs op bepaalde plekken kasseien worden afgevlakt naar voorbeeld van teststrook Boschstraat of vervangen worden door materialen die beter begaanbare zijn voor voetgangers en fietsers en die tevens het monumentale karakter van de stad waarborgen.

Alternatieve routes

Daarnaast pleiten we voor het realiseren van alternatieve wandelroutes. We denken aan het ontsluiten van binnen-gebieden en groene plekken die onderling verbonden worden via paden die in alle opzichten veilig en begaanbaar zijn voor voetgangers, rollator- en rolstoelgebruikers. Een nieuwe ontwikkeling als de Groene Loper zou uitgebreid kunnen worden naar aansluitende loop- en fietsroutes zoals bijvoorbeeld van Randwyck naar Wyck. Andere voorbeelden hiervan zijn de ontsluiting van de Beyart of het realiseren van een stadspad door de tuinen van de Zusters Onder de Bogen. Hiervoor dient ook de bewegwijzering te worden aangepast, mogelijk ondersteunt met een app die voetgangers, bewoners en bezoekers 'geheime plekjes' van de stad laat ontdekken.

→ Lees verder op de volgende pagina.

→

In dit verband vragen we ook aandacht voor het herinrichten van straten in het Kommel- en Statenkwartier. Door bijvoorbeeld het vergroenen van de Polvertorenstraat, Polvertorenpark, Jekerstraat en de Zakstraat kun je een veilige groene verbinding maken tussen het Stadspark en Frontenpark. Zie ook het inspirerende voorbeeld van de Weesperstraat in Amsterdam (www.weesperzijdebuurt.nl).

Voorrang voor langzaam verkeer

Het voorrang geven aan langzaam verkeer aan het singel kruisend verkeer, zoals geregeld bij het Aldenhofpark | Jekerdal zou ook ingevoerd moeten worden bij de Lambertussingel, Willem Vliegenstraat/Calvariestraat. Dit is tevens van belang met het oog op de ontwikkeling van de Blauwe Loper en in de toekomst op de Statensingel ter hoogte van de Zakstraat. Ook de aanlooproutes naar scholen, zorginstellingen en andere voorzieningen moeten veiliger, zeker tijdens de piekmomenten. In dit verband moet er werk worden gemaakt van het veilig naar school brengen van kinderen op de lagere scholen in onze binnenstad, de Aloysiuschool, Montessori en OBS-Binnenstad. Wij denken daarbij aan alternatieve locaties om de kinderen af te zetten en op te halen door het vrij toegankelijk maken van afgesloten binnenterreinen voor de Aloysiuschool: Herbenusstraat en voor de Montessorischool: Hoog Frankrijk. En het realiseren van een voorziening voor de OBS-Binnenstad aan de Vijfkoppen.



› Een nieuwe ontwikkeling als de Groene Loper zou uitgebreid kunnen worden naar aansluitende loop- en fietsroutes zoals bijvoorbeeld van Randwyck naar Wyck. ‹

Tijdpad	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 →
Organiseren van draagvlak	2019: Starten met een stadsbrede startdiscussie met een presentatie van de maatregelen.	2020 - 2021: Starten met dialoog bijeenkomsten per wijk/buurt.				Realisatie voor 2025 .	
Verminderen verkeersdruk middels een verkeers-circulatieplan		2020: Hoofdwegenstructuur vastleggen. 2020 - 2021: Starten met dialoog bijeenkomsten per wijk/buurt.					Realisatie voor 2025 .
Overlast van ongewenst vrachtverkeer verminderen	Z.S.M.: Overleg overheden, transportorganisaties en -bedrijven.						
Nieuwe en efficiënte vormen van stadsdistributie		2020: Overleg met leveranciers, distributeurs en lokale ondernemers. 2020 - 2021: Onderzoek en aanbesteding logistieke dienst 'binnen de singels'.	Realiseren van stad hubs vanaf 2021 , wellicht als project voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.				
Verminderen gebruik personenauto's		2020: Starten met vervanging eigen wagenpark en discussie met stakeholders.	Dekkend netwerk autodelen gefaseerd opleveren 2020 - 2024 . Laadpunten elektrisch en waterstof gefaseerd opleveren eind 2022 .				
Intensiveren gedifferentieerd parkeerbeleid	Z.S.M.: Overleg met grote werkgevers binnen de singels. Z.S.M.: Parkeren binnen de singels via vooraf reserveren.	Parkeren tijdens topdagen, start overleg met werkgevers met als doel een eerste experiment in 2020 te realiseren. Differentiëren en herziening gebiedsindeling vanaf 2020 .	Nieuwe P&W, P&B en P&R voor 2025 . Combi parkeren en optimaal benutten onderbezette P-garages gefaseerd voor 2025 .				
Optimalisering openbaar vervoer	Z.S.M.: Overleg met de gehele openbaarvervoer-sector.	Klantenonderzoek en overleg met bedrijfsleven voor optimaliseren woon-werkverkeer: 2020, 2021 .					
Terugdringen van vervuilende scooters & brommers		Start 2021: Opzetten van een publiekscampagne.			Saneringsplan en presenteren van schone "hippe" alternatieven vanaf 2023 .		
Stimuleren en veiliger maken van het fietsverkeer		2020: Uitwerken van concrete plannen om de fiets voorrang te geven.	Herinrichten van wegen en rotondes n.a.v. concrete plannen vanaf 2021, klaar 2023 .				
Realiseren van veilige en aantrekkelijke voetgangers-verbindingen		Start met bespreken van voorstellen met stakeholders start 2020 .		Herinrichten van straten etc. vanaf 2021, klaar 2025 .			

Het document 'Schoon, bereikbaar
& groen: 10 maatregelen voor een
vitaal Maastricht' wordt ondersteund
door de volgende partijen

(B)ewoners

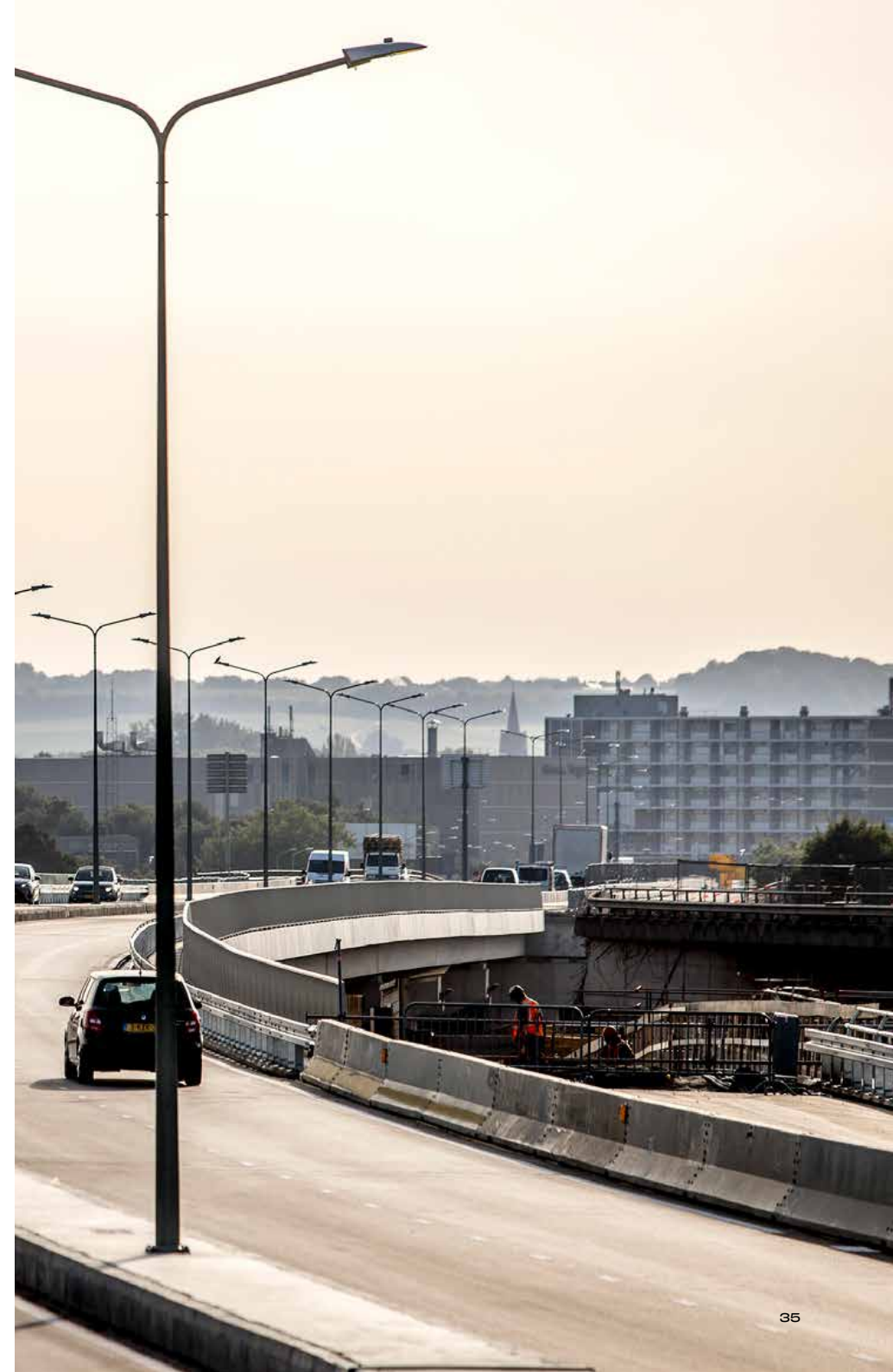
Bewoners Bieslanderweg en Cannerweg
Buurtnetwerk Binnenstad
Buurtnetwerk Brusselsepoort
Bewonersvereniging Jekerkwartier
Buurtnetwerk Kommelkwartier
Bewonersbelang Meerssenerweg
Bewonersvereniging Ravelijn
Bewonersplatform Verkeer & Milieu
Buurtplatform Wyck
Fietzersbond Maastricht en Heuvelland
Tongerseweg Veilig
Vrienden (Binnen)stad Maastricht

(O)ndernemers

Centrummanagement Maastricht
Koninklijke Horeca Maastricht en Heuvelland
Les Tables
Maastricht Culinair
Maastricht Marketing
Ondernemend Jekerkwartier
Ondernemersvereniging Stokstraatkwartier
Ondernemersvereniging Sphinxkwartier
Ondernemend Wyck
Samenwerkende Hoteliers Maastricht
Samenwerkende Industrierreinen Maastricht e.o.
Vereniging Eigenaren Binnenstad Maastricht
Vereniging Ondernemend Centrum

(S)tudenten

Students for Climate



10

maatregelen
voor een vitaal
Maastricht



Verslag 5

Reactie

Buurtplatform Argus Statenkwartier



Mogelijke plaatsen stalen kunstbomen in het Statenkwartier

1. Breulingstraat voor kunstkwartier
2. Breulingstraat hoek Batterijstraat
3. Batterijstraat voor Hello Law
4. Batterijstraat voor Hello Law
5. Vervalt
6. Hoek Batterij Catharinastraat
7. Batterij bij paatjes Fietsen
8. Batterij bij paaltjes Fietsen
9. Batterij bij paaltjes Fietsen
10. Batterij bij paaltjes Fietsen
11. Maagdendries
12. Maagdendries
13. Maagdendries bij fietsen
14. Maagdendries bij fietsen
15. Begin Capucijnenstraat Fietsen
16. Begin Capucijnenstraat Fietsen
17. Montessorischool Fietsen
18. Montessorischool Fietsen
- 19 en 20 Voor Capucijnenkerk
21. Bogaardestraat voor nr 51
22. Bogaardestraat plashoek bij Joodse kerk
23. Helmstraat AH
24. Helmstraat AH
- 25 en 26 Misericordeplein
- 27,28,29,30 Charles Vos Cour bloembakken

Argus Buurtplatform het buurtnetwerk voor het Statenkwartier
2020



Verslag 6

Reactie

Buurtplatform Jekerkwartier



ZWARTBOEK TOEGANKELIJKHEID EN VEILIGHEID VAN HET JEKERKWARTIER

1. Inleiding

Maastricht is een aantrekkelijke, oude stad. Inherent aan het oude karakter is de inrichting van de openbare ruimte. De huidige straten lopen nagenoeg gelijk aan het stratenpatroon van enkele eeuwen geleden met onregelmatigheden in de rooilijnen van gebouwen en woonhuizen, waardoor de trottoirs variëren in breedte.

Veel van de bestrating van wegen en trottoirs wordt gevormd door keien en klinkers. Dat ziet er fraai en rustiek uit, maar is gevoelig voor schade en vernieling en kan belemmeringen opleveren voor ouderen, personen die slecht ter been zijn, gehandicapt zijn of mensen met kinderwagens, buggy's etc. Een illustratie hiervan is onderstaande foto genomen in de St. Bernardusstraat voorjaar 2018.

Die belemmeringen worden nog duidelijker, wanneer er gekeken wordt naar de manier waarop de overheid gebruik heeft gemaakt van de plaatsing van lantaarnpalen, verkeersborden en parkeermeters op de trottoirs. De gemeente moet het doen met de beschikbare ruimte, maar andere, en in onze optiek betere, oplossingen zijn mogelijk.



foto 1: Bernardusstraat: voorbeeld van veelvoorkomende 'gaten' in de bestrating

2. Probleemstelling: Toegankelijk voor iedereen?

Het openbaar gebied behoort voor iedereen toegankelijk te zijn.

Echter in de praktijk geldt deze toegankelijkheid alleen maar voor mensen die goed ter been zijn en goed zicht hebben. Mensen die vitaal en alert kunnen reageren en anticiperen op de externe omstandigheden en situaties. Dit is weliswaar het grootste deel van de gebruikers/bewoners, maar er is ook een aanzienlijke groep bewoners –en deze groep is groeiende gezien de demografische ontwikkelingen- voor wie deze toegankelijkheid steeds lastiger wordt en waarvoor de veiligheid ook in het geding dreigt te komen.

Denk hierbij o.a. aan:

- mensen met een zintuiglijke handicap vanwege hun gezichtsvermogen;
- mensen die vanwege fysieke beperkingen moeilijk kunnen lopen;
- mensen met een kinderwagen of rollator;
- mensen die rolstoel gebonden zijn;

Voor deze mensen wordt het lopen door onze wijk behoorlijk lastig, zo niet onmogelijk gemaakt. Dan hebben we het wel over kwetsbare groepen uit de samenleving.

Het toegankelijkheidsprobleem doet zich op verschillende manieren voor:

- door de inrichting van de openbare ruimte door de gemeente
- versperringen zoals door terrassen, uitstallingen etc.
- door het 'wild' parkeren van fietsen
- door de struiken en planten die door particulieren zijn geplant
- door het negeren van verkeersregels door fietsers en bromfietzers
- door het jammerlijk gebrek aan handhaving door de gemeente

3. Welke obstakels komen voetgangers tegen in het Jekerkwartier?

- Fietsen tegen
 - o lantaarnpalen
 - o gevels
 - o paal met verkeersborden
- Plantenbakken op straat
- Groen voor huizen (tegel eruit, groen erin)
- Hoewel de gemeente een uitstallingsbeleid kent, worden voetgangers gehinderd door
 - o Terrassen, bistrotterrassen, reclameborden, etc.
- Overkappingen (hoogte, lange mensen lopen soms tegen overkapping)
- Hoogte van verkeersborden
- Feestversieringen
- Schuine trottoirs (voor mensen die moeilijk ter been zijn, is dit heel lastig lopen)
- Losse tegels, gaten doordat tegels eruit zijn, etc.
- Fietsers en bromfietzers op voetpaden in park en op de stoepen

Zie onderstaande foto's van geparkeerde fietsen en groen voor de huizen, genomen in de Lenculenstraat, de Kapoenstraat en de Pieterskade, voorjaar 2018.



foto 2: Lenculenstraat: groen op straat foto 3: Kapoenstraat: geparkeerde fietsen



foto 4: Sint Pieterskade: groen op straat en geparkeerde fietsen

Uit 'Vereniging Eigen Huis'

Ondanks dat de gezellige stoep bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving vragen wij toch aandacht voor de toegankelijkheid van de stoep voor iedereen. Denk maar eens aan blinden met begeleider/geleidehond, rolstoelgebruikers, kinderwagens. Planten/bakjes met uitsteeksels aan struiken op ooghoogte zorgen voor de nodige obstakels en ergernis.

4. Overlast (brom)fietsen: parkeren, verkeersregels en het stadspark

Maastricht is een echte studentenstad en het moge bekend zijn: studenten verplaatsen zich vooral per fiets. De gemeente kiest voor een fietsvriendelijk beleid. De gemeente(raad) heeft ervoor gekozen om het fietsen te promoten en daarom o.a. om het (wild)parkeren van fietsen min of meer te gedogen. Er is amper sprake van een handhavingsbeleid, en wanneer dit wel wordt toegepast dan zijn de regels zo soepel dat deze weinig tot geen effect resulteren.

Enkele voorbeelden:

- het parkeren van fietsen waar het de fietser uitkomt, waardoor er vaak geen ruimte meer overblijft voor passanten
- het negeren van verkeersregels (geen voorrang geven, over het trottoir fietsen, aan de linkerkant van de weg fietsen, 's avonds geen verlichting voeren)

- het stadspark als fiets- en brommerroute gebruiken en steeds meer en bredere 'organische' paden maken¹.



foto 5: Stadspark, 'organisch' fiets- en bromfietspad

Het moge duidelijk zijn dat de wijze waarop het park door (brom)fietsers gebruikt wordt, dit voor o.a. ouders met peuters tot gevaarlijke situaties kan leiden. Ook voor de mindervalide wandelaars in het park kan dit voor zeer gevaarlijke en lastige situaties leiden. De fietsers in het park kunnen een behoorlijke vaart hebben, waardoor een veilig wandelgebied opeens zeer onveilig wordt.



foto 6: Sint Pieterskade: fietsen op het trottoir (eerder regel dan uitzondering!)

5. Aanlooproutes naar het centrum

Maastricht heeft steeds meer toeristen die in grote drommen de weg naar het Vrijthof, de Markt en het Onze Lieve Vrouwenplein zoeken. Omdat het parkeren buiten de singels wordt aangemoedigd, komt er, met name in het weekend, een grote stroom toeristen lopend het centrum in. In het Jekerkwartier gaat de aanlooproute via de Sint Pieterskade/Begijnenstraat en de Sint Pieterstraat, beide tamelijk smalle straten.



foto 7: Sint Pieterskade: geparkeerde fietsen en terras op straat.

Door in de toch al smalle doorgangen terrassen toe te staan, zijn voetgangers gedwongen op straat te gaan lopen. Het is een illusie dat bij 'Ouzeri Omega' op de stoep terrasbediening mogelijk is en er dan tevens een doorgang van anderhalve meter overblijft tussen terras en geparkeerde auto's.

Datzelfde geldt voor de Sint Pieterstraat bij het terras van 'Meesters in Wijn': ook hier moeten voetgangers op straat lopen om deze zaak te kunnen passeren. Dit is voor iedere voorbijganger een gevaarlijke situatie. Wat moet het dan wel niet betekenen voor onze slechtzienden of mindervalide medeburgers?

Wat te denken van het terras van café 'De Belsj' en dan met name het gedeelte voor de zaak CatobyCato (hoek Stenenbrug): de doorgang voor voetgangers tussen terras en winkelpui is erg smal en wordt vaak onmogelijk gemaakt door geparkeerde fietsen.

Dat betekent dat de voetganger opeens gebruik moet maken van de straat, waar het druk kan zijn met fietsers en gemotoriseerd verkeer (bestemmingsverkeer, leveranciers, autobussen), hetgeen gevaarlijke situaties oplevert.

Door in de toch al smalle doorgangen terrassen toe te staan, zijn voetgangers gedwongen op straat te gaan lopen. Het is een illusie dat bij 'Ouzeri Omega' op de stoep terrasbediening mogelijk is en er dan tevens een doorgang van anderhalve meter overblijft tussen terras en geparkeerde auto's.

Datzelfde geldt voor de Sint Pieterstraat bij het terras van 'Meesters in Wijn': ook hier moeten voetgangers op straat lopen om deze zaak te kunnen passeren. Dit is voor iedere voorbijganger een gevaarlijke situatie. Wat moet het dan wel niet betekenen voor onze slechtzienden of mindervalide medeburgers?

Wat te denken van het terras van café 'De Belsj' en dan met name het gedeelte voor de zaak CatobyCato (hoek Stenenbrug): de doorgang voor voetgangers tussen terras en winkelpui is erg smal en wordt vaak onmogelijk gemaakt door geparkeerde fietsen. Dat betekent dat de voetganger opeens gebruik moet maken van de straat, waar het druk kan zijn met fietsers en gemotoriseerd verkeer (bestemmingsverkeer, leveranciers, autobussen), hetgeen gevaarlijke situaties oplevert.



foto 8: Achter de molens: geparkeerde fietsen betekent amper doorgang mogelijk.

Iedere groep, georganiseerd of ongeorganiseerd, heeft wensen. Wij begrijpen dat de gemeente niet aan al die wensen tegemoet kan komen.

De meeste mensen hebben een fundamentele wens; mee te doen, te participeren in de maatschappij door het hebben van een zinvolle dagbesteding, door toegang te hebben tot informatie en door toegang te hebben tot de openbare ruimte. Zeker dat laatste dient veilig plaats te vinden en dat dient bij uitstek door de gemeente gefaciliteerd te worden.

6. Aanbevelingen voor toegankelijkheid en veiligheid

6.1. Veiligheid voor voetgangers, i.h.b. de kwetsbare verkeersdeelnemers

- 'veilige', gemarkeerde looproutes zonder obstakels naar het centrum voor alle mensen met een visuele beperking, bewegingsbeperking of met een kinderwagen, buggy, trolley, boodschappenwagentje of rollator;
- door regelmatig de stoepbeplanting te monitoren en uitwassen te beteugelen;
- door periodiek het uitstallingsbeleid te toetsen en waar nodig te handhaven (hangt de overkapping niet te hoog, wordt niet meer ruimte ingepikt, waardoor voetgangers moeilijk kunnen passeren);
- door verkeersborden zodanig te plaatsen dat lange mensen niet hun hoofd stoten en borden met bepalingen die niet gehandhaafd worden te verwijderen;
- door onderhoudsverplichting t.a.v. bestrating/ trottoirs.

6.2. Om overlast door en voor fietsers tegen te gaan

- zwerffietsen sneller verwijderen;
- meer plaatsen creëren waar fietsen gestald kunnen worden in rekken, bijvoorbeeld bij de ingangen van het stadspark (bij de stenen brug over de Jeker, bij het Pierre Kempark naast de bushalte, voor de houten brug over de Jeker aan de kant van de Hoogbrug).
- afsluiting van het park ter hoogte van de houten brug over de Jeker met een tourniquet of kiwi-sluis, waardoor fietsers gedwongen worden om af te stappen;
- door andere sluiproutes eveneens van fysieke barrières te voorzien.

6.3. Voor iedere genoemde categorie

- handhaving, handhaving, handhaving !
Wat is het nut van gemeentelijke verordeningen en verkeersborden als er geen handhaving op volgt. Één keer per jaar een waarschuwing uitdelen, zonder follow-up, zet geen zoden aan de dijk. Of het nu gaat om (brom)fietsen door het park, vervuiling, wildparkeren, het gebruik van illegale c.q. uitgebreide terrassen of het oprekken van sluitingstijden.

Maastricht, 23 mei 2018.

Mw. Maria Hendriks-Lemmen

Mw. Jennie Thewissen

Mw. Marijke van Lierop, voorzitter BJK.

cc. Stichting Samen Onbeperkt

¹ Een van de ondertekenaars telde op een van de warme weekenden begin mei ongeveer 100 fietsen en 20 brommers gelijktijdig in het Pierre Kempark plus een enkele motor. De bestuurders zijn echt niet lopend met het voertuig in de hand het park binnengekomen.

Verslag 7

Reactie

Fietsersbond

Inventarisatie fietsparkeren en fietsen stallen

Knelpunten

Te weinig fietsparkeerplaatsen waar de behoefte groot is:

- Rondom kernwinkelgebied, bij uitgaansgebied Vrijthof, bij uitgaansgebied Boschstraat noord (250 fietsparkeerplaatsen bij popzaal voor 1500 bezoekers) in Wyck, bij stations, bij sommige supermarkten, in sommige woonstraten/woongebieden
- Niet gastvrij
- Groei fietsgebruik onmogelijk
- Zet mensen aan tot buiten de rekken parkeren (wild parkeren is minder fijne term)
- Zonder aanbindmogelijkheid grotere kans op diefstal van je fiets

Te weinig vrije plaatsen in de rekken

Aantal weesfietsen loopt fors op (tot 30% op locaties in binnenstad, supermarkten en Orleansplein, in Amsterdam gemiddeld 15% maar daar worden jaarlijks 12.000 à 15.000 fietsen uit de grachten gevist), dit is een deelverklaring voor het tekort aan plaatsen in de rekken

Geen fietsparkeerplaatsen op het Vrijthof tijdens de vele evenementen, de vraag is dan soms zelfs groter:

- Te weinig alternatieve plekken in de buurt voor alle fietsers
- Geen legale plek voor bezoekers schaatsbaan (scholieren)
- Geen plek voor fietsers tijdens Magisch Maastricht, drukste tijd van het jaar
- Dominicaner Kerkplein komt, hoewel illegaal, vol met fietsen te staan
- Voor de "illegaal" geplaatste fietsen zijn weinig aanbindmogelijkheden, die fietsen zijn extra vatbaar voor diefstal

Door veel fietsdiefstallen zijn de mogelijkheden om met Maastricht met een goede fiets te bezoeken beperkt, ook dat is ontmoedigend:

- Weinig winkels en terrassen van waaruit je de fiets in de gaten kunt houden
- Bewaakte stallingen zijn vaak geen alternatief voor kort parkeren (te omslachtig)
- Geen bewaakte stallingen voor uitgaan (ook niet voor theater, bioscopen Boschstraat en Timmerfabriek)

Fietsen worden vernield in uitgaansgebieden en op dronkemansroutes

Onvoldoende mogelijkheden voor bewaakt stallen voor uitgaanspubliek:

- In de zomer is aan de westkant van de Maas alleen de Kesselkadestalling langer open voor uitgaanspubliek. Deze bewaakte stalling is op vrijdag, zaterdag en zondag tot 0.00 uur open en bedient heel verspreid liggende bestemmingen in de binnenstad. Op donderdag, de uitgaansavond voor studenten is de stalling slechts tot 22 uur open.
- In de winter kan in het weekend slechts tot 21.30 uur bewaakt worden gestald.

Lage kwaliteit Vrijthofstalling:

- De ingang is vanaf de fietsroutes niet herkenbaar, bij evenementen ligt de ingang vaak zelfs totaal onzichtbaar achter kramen
- Er moeten obstakels worden overwonnen om bij de ingang te komen (stilstaande auto's, stoepranden, geparkeerde fietsen, kramen en voetgangers)
- Bewaking ontbreekt
- Aanbindmogelijkheid ontbreekt
- De ruimte is donker, onoverzichtelijk en opgepropt
- Geen mensen aanwezig
- Het stinkt naar auto's en voelt somber
- Bij optredens van Rieu is de hele stalling onbereikbaar

In de Kesselkadestalling is de sfeer somber

In gebieden met fietsparkeerverbod is kort parkeren door bewoners en bezoekers illegaal

- Conflict met woonfunctie en diensten in die gebieden (bijvoorbeeld voor cliënten van MET ggz aan de Parallelweg of voor klanten van de Spar in de Stationsstraat)
- Negatieve discriminatie fietsen tov auto's op Spoorweglaan en Battalaan: wel openbare ruimte voor auto's maar fietsen parkeren is 100% verboden.

Straten waar ruimte is vrijgemaakt voor autoparkeren maar niet of nauwelijks voor fietsparkeren

-Capucijnenstraat heeft alleen fietsenrekken bij de brandweer en in een dwarssteeg: leden Circumflex worden naar het Vrijthof gestuurd, er is wel ruimte achter het pand maar die wordt voor auto's gebruikt.

Beeldvorming dat fietsparkeren op de stoep niet wenselijk is of zelfs niet mag, terwijl de stoep wettelijk juist de aangewezen plek is.

Ontbreken van een door studenten geaccepteerde langparkeervoorziening bij het hoofdstation.

Te weinig fietsparkeerplekken aan de achterzijde van het hoofdstation

Te weinig fietsparkeerplekken bij station Randwyck / School of Management

Onduidelijke borden mbt fietsenparkeren en stallen in de Stationsstraat

Sommige winkels voor dagelijkse voorzieningen liggen op verkeerde locaties omdat er geen of te weinig ruimte is voor fietsparkeren (warenhuizen, biologische supermarkt Rechtstraat)

Clubhuizen voor studentenverenigingen liggen op locaties zonder fietsparkeerruimte.

Bij sommige winkellocaties voor dagelijkse voorzieningen wordt de fietser onvoldoende gefaciliteerd terwijl dat wel had gekund (Mosae Forum)

Van binnenterreinen, erven, tuinen is nogal wat voor de auto bestemd, maar weinig benut voor stallingen.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt nog steeds zuinig geïnvesteerd in fietsparkeerplaatsen, zijn stoepen smal en is bouwkundige integratie van stallingen zeldzaam. Oude met poorten ontsloten bedrijfsruimten die worden omgebouwd, kunnen niet meer voor stallen worden gebruikt.

Weinig samenhang tussen voorzieningen, fietsbereikbaarheid en stallingen.

Het centrum is zo compact, druk gebruikt en gereguleerd dat er weinig vrije ruimte is.

De regeling voor parkeren van (grote) bakfietsen voor bedrijfsmatige gebruikers is nogal beperkt.

Stellingen

"We moeten die fietsparkeerdruk echter zien als een gewenst probleem, dat je niet zomaar kan oplossen maar dat je wel beheersbaar kan maken." (Tim Asperges over het fietsparkeerbeleid van Leuven)

"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." (Fietzersbond Maastricht in de Zienswijze op de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040)

Uit de zienswijze op de Ontwerp Omgevingsvisie 2040

Stations als poorten naar het spoorsysteem

Het spoor verdient een groot aandeel in het regionaal vervoer. De fiets vergroot als voor- en natransportmiddel het bereik van het spoorsysteem. 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).*

...

De vergeten barrière

...

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.

...

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 inpandige 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 fietsenstalling relatief eenvoudig ondergronds worden gerealiseerd, terwijl de berijder niet de stinkende garage in hoeft¹. (Fietzersbond Maastricht in de Zienswijze op de Ontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040)

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

De Fietzersbond 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 stallingen 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.*

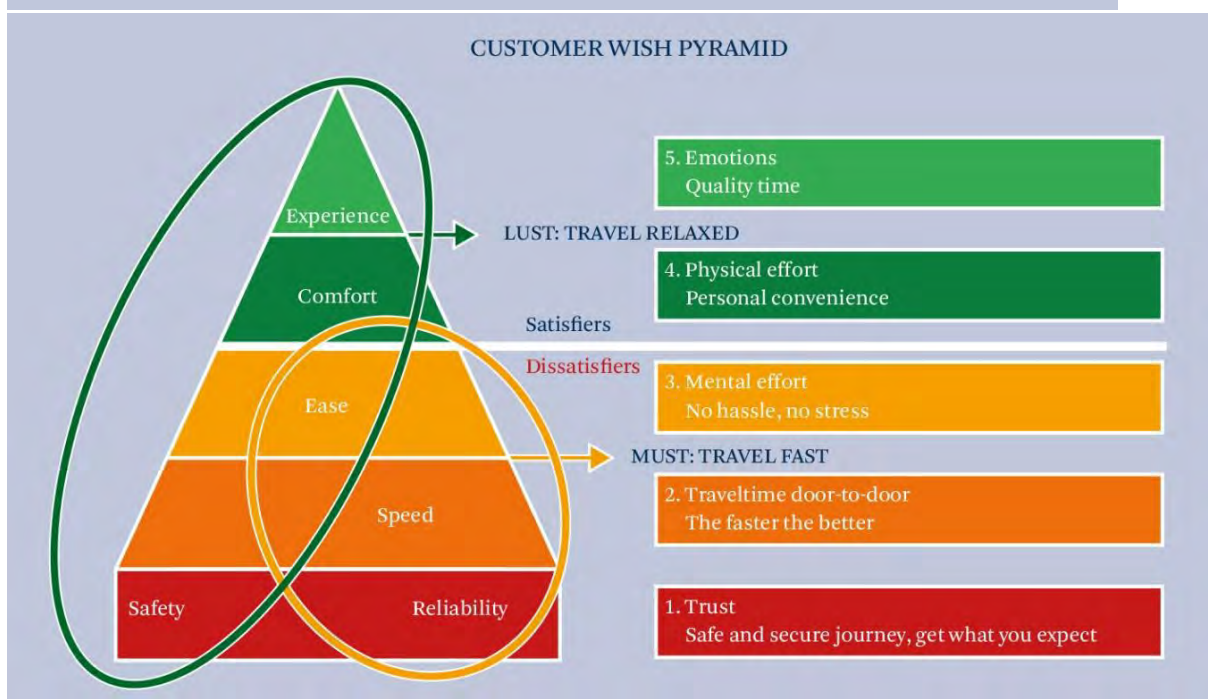
Aan tabel 2 van pagina 33 moet *uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen bij station Randwyck* worden toegevoegd. Want hier is een urgent probleem: heel veel fietsers kunnen niet anders dan de fiets op het trottoir plaatsen omdat de fietsparkeerplaats veel te klein is.

Doelen

Kwaliteitscriteria

De kwaliteitshiërarchie van Dare, Able, Invited kunnen ook op stallingen worden toegepast:

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>



Bron: Dare, able and invited to cycle! The pyramid of train customer needs applied to cycling policy
Mark van Hagen, NS Netherlands Railways Bas Govers, Goudappel Coffeng, 2019

Invited: architecturaal, op maaiveld, bij de ingang van een voorziening, bewaakt, aanleensystemen
Able: kelders, op enige afstand, cameratoezicht, compacte rekken
Dare: tegen de gevel, fietsparkeervakken, bovenrekken

Alle schaalniveaus voor fietsen parkeren

Micro: op de stoep voor de woning, op de stoep voor de winkel
Meso: in rekken voor meerdere winkels of café's, winkelcentra, sportvoorzieningen
Macro: om het kernwinkelgebied, bij een grote zaal, bij de grootste sportlocaties (zwembad)

Alle schaalniveaus voor fietsen stallen

Micro: schuurtjes bij de woning, fietsenhok,
Meso: personeelsstalling (Vodaphone), buurtstalling, collectieve stalling appartementengebouw,
Macro: bij het station (3000), bij middelbare scholen, bij het ziekenhuis (1000), bij hoger onderwijslocaties, bij Student Hotel (300), in het centrum,

Bijzondere doelgroepen

Jonge gezinnen met bakfietsen

Forenzen en welvarende mensen met E-bikes of andere dure kwaliteitsfietsen
Verblijfstoeristen met dure fietsen
Studenten met goedkope fietsen
Bedrijven met transportfietsen/bakfietsen

Praktisch

Er is ruimte wenselijk voor de steeds groter wordende fietsfamilie.
Meer veilige stallingen bij de woningen en bij uitgaan, meer praktische stallingen bij winkels.
Sterke punten fietsparkeervak: geen langparkeerders, ruimte voor grote en afwijkende fietsmodellen
Zwakke punten fietsparkeervak: fietsen vallen om door wind of stoten, diefstal eenvoudiger door ontbreken aanbindmogelijkheid, vereist standaard op de fiets

Oplossingen

Ambtelijke organisatie rondom fietsen parkeren en stallen ontwikkelen
AFAS ontwikkelen

Ophalen van oude fietsen tot onderdeel maken van het afvalbeleid

- Klaar met je fiets (<https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/fiets/klaar-met-je-fiets/>)
- Oud vuil ophalen gratis of fors goedkoper voor fietsen (kost in Maastricht 45 euro, kan alleen op woensdag waarbij de eigenaar aanwezig moet zijn, in veel Amsterdamse stadsdelen daarentegen kan de fiets wekelijks gratis mee met het grofvuil)
- Een RIP-rek bij het station

Vaker weesfietsen verwijderen!

Nog meer aandacht voor fietsenstallingen in het vastgoedbeleid:

- Bewonersstallingen
- Werknemersstallingen
- Openbare stallingen
- Buurtstallingen

Beter benutten autostallingen en openbare ruimte vrijmaken voor fietsparkeren

- Q-park Hoogfrankrijk?

Gebouwde stalling aan de oostkant van het station

72 uur gratis stallen met studenten OV kaart

Uitbreiding voorzieningen station Randwyck

- Rekken met aanbindvoorzieningen
- Nagaan of een groot FietsDock-kluissysteem een geschikte aanvulling kan zijn

Ruimte en kosten voor fietsparkeren en –stallen bij tramhaltes meenemen in het tramproject

Bewaakte fietsenstalling voor uitgaanspubliek onder Vrijthof of aan Helmstraat, die lang open blijft

- Bijvoorbeeld ombouwen winkelpanden tussen Zara en Hollister, met poort aan Helmstraat, of
- Fietsenstalling onder Vrijthof vergroten en opwaarderen met ingang aan rijbaan

Muurschilderingen aanbrengen in fietsenkelder Kesselskade, of

Fietsenstalling Kesselskade verplaatsen naar Mosae Forum boven Jumbo?

Inpandige fietsenstalling naast Bonbonnière/onder OLVplein lijkt een onmogelijke wens? Biedt garage Hondermarck (Q-parkgarage voor 67 auto's) op termijn perspectief?

Fietsparkeerplaatsen maken waar ze nu ontbreken:

- MET ggz Parallelweg
- In zijstraten Stationsstraat (Alexander Battalaan) en Wycker Brugstraat
- In zijstraat Spoorweglaan (hoeken Bourgognestraat)
- Kommel

Fietsparkeerplaatsen uitbreiden:

- The Student Hotel achterzijde

Fietsvakken maken (met aangegeven parkeerduurbeperking):

- Naast ingang station (nieuw)
- Kruidvat Wycker Brugstraat (rekken handhaven maar opschuiven ten koste van autoparkeren)
- ANWB Wycker Brugstraat (rekken handhaven maar opschuiven ten koste van autoparkeren)

-Mosae Forum naast roltrappen (nieuw)

-
Buurtstalling in Wyck (La Palace?) en bij leveranciersingang De Bijenkorf (Achter het Vleeshuis)?

-Met ruimte voor grote fietsen

-Combineerbaar met hub / voorzieningen als verhuur

In Boschstraat eenvoudige rekken zonder aanbindmogelijkheid vervangen door Tulips (want is dronkemansroute)

Goede communicatie:

-Betreft waarden en normen en regels

-Waarden mbt de samenleving en mbt de gebruiker: ook veiligheid (bescherming tegen diefstal), bruikbaarheid (snel erbij kunnen), duurzaamheid (behoud van een goede fiets met werkende onderdelen).

-Regels moeten realistisch, rechtvaardig en acceptabel zijn

-Bij een verbod moet de fietser een realistisch, rechtvaardig en acceptabel alternatief hebben

-Grenzen duidelijk aangeven

-Harde aanpak onomwonden aangeven

-Begrijpelijke borden op straat

-Borden op de plek waar de fietser ze verwacht en waar kan nemen

-Teksten in twee talen (Nederlands en Engels)

-Gebruik van effectieve media

-Vanaf de fietsroute herkenbare entrees voor de stallingen

Vormgeving en voorbeelden

Tulips creatiever plaatsen, waar logisch ook in kromme lijnen langs trottoirbanden en in cirkels om bomen

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.

Het FietsDoc-kluissysteem (<https://www.youtube.com/watch?v=69xLkhwVACY>)

Laurent Theunissen, 14-1-2020

Verslag 8

Reactie

Stadsbeheer

Overlast wildstallen van fietsen in Maastricht

Stadsbeheer (SbM) wil jullie door middel van onderstaande tekst en foto's bewust maken van de gevolgen, welke ontstaan door het wildstallen van fietsen cq bromfietsen in en buiten het kernwinkelgebied in Maastricht.

Uiteraard zijn wij als gemeente Maastricht niet de enige stad in Nederland die met dit probleem zit opgezadeld, maar enkele gevolgen daarvan willen wij u onderstaand schetsen.

- Over de uitstraling van us sjoen Mestreech hoeven wij het niet te hebben, want dit spreekt voor zich. Bezoekers ergeren zich groen en geel over het wildstallen van fietsen/bromfietsen in Maastricht.
- Trottoirs staan/licgen vol met fietsen, waardoor de burger, met name hulpbehoevende, hun weg op het trottoir niet naar behoren kunnen vervolgen en telkens het trottoir op en af moeten, met alle gevolgen van dien. U begrijpt dat dit voor gehandicapten, met name rolstoel of rollator gebruikers, niet altijd even vlekkeloos verloopt;
- Passagiers van de stadsbus, die in- en/of uit willen stappen op een aangelegde bushalte, kunnen regelmatig niet in- en/of uitstappen doordat deze haltes vol staan/licgen met fietsen, waardoor de buschauffeur genoodzaakt is om elders te halteren, met alle gevolgen van dien;
- Fietsen/bromfietsen worden vastgemaakt aan gemeente eigendommen - lichtmasten, straatafvalbakken, hondenbakken, hekwerk rondom bomen, milieuperrons, bruggen, etc - , waardoor SbM haar werkzaamheden niet naar behoren kan uitvoeren, zoals o.a. het ledigen van honden- en/of straatafvalbakken, snoeien van onkruid rondom bomen, vegen openbare ruimte;
- Ezelmarkt/Bonnefantstraat zijn met onze voertuigen regelmatig niet bereikbaar, doordat deze straten vol staan/licgen met fietsen, ondanks het verbodsbord.
- Het tijdbestek dat fietswrakken en weesfietsen worden opgemerkt, voorzien van sticker en uiteindelijk worden afgevoerd is buitensporig lang;
- Indien foutief gestalde fietsen door medewerkers van de gemeente Maastricht uiteindelijk worden afgevoerd en "tijdelijk" worden gestald bij het gemeentelijk fietsdepot (Sint Gerardusweg 39) kunnen deze fietsen vervolgens weer **kosteloos** worden opgehaald ? Mijn inziens dienen hier kosten inrekening te worden gebracht (tenminste transport- en administratiekosten);
- SbM wil niet onvermeld laten dat in de buitenwijken van Maastricht, waar hoofdzakelijk studenten zijn gehuisvest, ook overlast wordt ervaren door het wildstallen van fietsen en bromfietsen. Mijn inziens dienen de verhuurders (pandgenaren) hiervoor in pandige voorzieningen te treffen, toch ??

Markt



Onkruid verwijderen rondom boom ??

Minckelersstraat

straatafvalbak ledigen ??



Markt en gehele Boschstraat

Fietsen worden vastgemaakt aan het hekwerk, geplaatst rondom bomen, waardoor o.a. het onkruid niet kan worden verwijderd.



Stenenwal



Sint Benardusstraat



Grote Gracht



Capucijnenstraat





Onze Lieve Vrouwenplein



Sint Benardusstraat





Keizer Karelplein



Capucijnenstraat



Herbenusstraat



Bogaardenstraat



Statensingel



Verslag 8

Verslag

Buurtplatform Argus Statenkwartier / Notulen overleg fietsparkeren

Maastricht, 28 feb 2020

Betreft: Notulen overleg fietsparkeren

Beste [REDACTED],

Dank voor de notulen. Hierbij mijn op-/aanmerkingen.

Inleiding.

Een rondje voorstellen waarin ik aangaf dat Argus Buurtplatform, het buurtnetwerk uit het Statenkwartier (graag corrigeren bij aanwezigen)

- a. negatieve ervaringen heeft opgedaan in het proces m.b.t. hotspot Helmstraat. De betreffende mail communicatie is inmiddels doorgestuurd,
- b. we in het project buurtrecepten en resulterende buurtplan fietsenrekboompjes hebben gepresenteerd.
- c. ik graag notulen zou ontvangen om toekomstige miscommunicatie te vermijden,
- d. ook uit het meerjarenplan handhaving blijkt dat we spreken over verschillende vormen van fietshandhaving. E.e.a. zeker niet aan het onderling vertrouwen heeft bijgedragen.

Reacties

Wat betreft de opdracht in het kader van dit fietsenparkeerplan heb ik gevraagd aan alle aanwezigen zich uit te spreken over de noodzaak van een combinatie tussen extra stallingsmogelijkheden en handhaving. Handhaving is geregeld in het APV, maar door de raad opgeheven om de stad studenten vriendelijk te maken/houden.

Na Marcel's opmerking over de beperkingen van bijv. de nieuwe stationsstalling, hij moet op zijn knieën om te kunnen parkeren, vraag ik om feiten zoals ook notulen vast te leggen.

De werktekening mag in eerste instantie niet worden gefotografeerd i.v.m. vraagtekens bij vertrouwen. De tekening/kaart zit niet bij de notulen. Graag een gecorrigeerde versie voor overleg met de achterban.

Uit de tekening blijkt dat het Statenkwartier een relatief groot aantal hotspots kent. Vraag is waarom tijdens de voorbereiding niet zoals in het geval van Wijck en Jekerkwartier met ons buurtnetwerk contact is opgenomen ?

Het pand van Lux ad Mosam is eigendom van de gemeente Maastricht dat net als de verschillende woningcorporaties het keurmerk "prettig wonen" mede in het leven heeft geroepen. In dat keurmerk, een positieve manier, is o.a. inpandige fietsenstalling opgenomen. Zowel de gemeente als ook de woningcorporaties, zie bijv. hoek(en) Batterijstraat - Breulingstraat, geven echter geen voorbeeld. Integendeel uit de prestatie-afspraken dat het keurmerk niet meer/verder zal worden ingevoerd. Ik geef ook aan dat in de Capucijnenstraat voor studentenvereniging Circumflex iets vergelijkbaars geldt.

Het restaurant op de hoek Capucijnenstraat - Grote Gracht heeft veel overlast van met name fietsen.

Ondernemers in de Grote Gracht willen geen zogenaamde tulpen.

[REDACTED] je stemde in met de inschatting dat de Helmstraat zeker nadat de huidige uitzonderlijke handhaving stopt, een hotspot zal blijven.

[REDACTED] hamert niet alleen op realisme maar stemt in met de oproep dat handhaving noodzakelijk is. Die mening wordt, zeker als het gaat om de veiligheid bij bijv. vluchtwegen, gedeeld. Het gaat hier immers om wetgeving waarin iedereen, ook de raad, zich moet houden.

"Oplossing": Entre Deux

Wat Argus Buurtplatform betreft is de oplossing voor de overlast met fietsparkeren niet opnieuw na het

Station een vastgoed oplossing. Zeker niet in tijden dat er op de zorg van onze buurtbewoners enorm

bezuinigd dreigt te gaan worden. De Entre Deux, het voormalig Bonnefontenmuseum, is bovendien slechtlopend privaat bezit wat vraagtekens oproept over de haast achter dit plan, 2/3 miljoen EUR ? zo net voor de begroting's discussie.

Bovendien heeft de prachtige stalling bij het station uiteindelijk tot nu toe vrijwel geen verlichting gebracht voor de straten in de directe omgeving zoals de Alexander Battalaan en vormt het verkeer met stadsbussen op de Helmstr/Grote Gracht sowieso al te grote risico's m.b.t. de veiligheid. Argus vraagt, verwijzende naar de fietsen die worden verhuurd door private partijen, te denken in oplossingen waarbij de vervuiler betaald en de complexiteit van het geheel waarmee de buurt wordt geconfronteerd onder ogen te willen zien. Dat is geen kwestie van een opdrachten als salami-schijfje als aanpak tegen aan de onderkende situatie, die vooral voor gehandicapten en ouderen al veel te lang ontoelaatbaar is, maar naar onze mening allereerst een kwestie van draagvlak.

Tot slot vindt U n.a.v. het overleg de notulen van het eerdere gesprek over de genoemde boompjes en de gemeentelijke reactie in de bijlagen.

Bij voorbaat dank voor het toevoegen van de gecorrigeerde en vastgestelde notulen bij het plan dat wordt voorgelegd aan de raad.

Met vriendelijke groet,



voorzitter Argus Buurtplatform uit het Statenkwartier

p.s. Argus Buurtplatform heeft de (basis) subsidie voor 2020 nog niet mogen ontvangen, omdat de gemeente vermoedelijk eerst een kopie gemeentelijk basisregistratie van alle bestuursleden wil hebben ter vaststelling dat we niet allen op hetzelfde adres wonen....ondertussen gaan, naast vrijwillige inzet, de organisatie-kosten (bijv. tel/@/huisvesting) gewoon door.....leerzaam toch ?

BIJLAGE - notulen overleg over fietsbomen incl. gemeentelijk reactie

Van: [REDACTED]

Datum: 7 februari 2019 10:47:00 CET

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Doorst.: Argus gesprek Boomplan

[REDACTED]
Zoals op maandag 28 januari 2019 beloofd stuur ik je als bijlage een samenvatting en verzoek om e.e.a te realiseren.

Met hartelijke groet

Namens Argus Buurtplatform

[REDACTED]
Dank voor het vruchtbare gesprek over de ijzeren boompjes van vorige week.

Hierbij zoals beloofd een samenvatting en verzoek om e.e.a. ter realiseren. Wellicht (gedeeltelijk) in het kader van de onlangs vastgestelde hotspot De helmstraat.

Bij de totstandkoming voor het idee van de boom kwamen een aantal zaken in onze buurt- het Statenkwartier, samen.

Ten eerste de voortdurende overlast van fietsen in de Helmstaat. Zowel gewaardeerde buurtbewoners cafe 10 als ook Albert Heijn waren al langer met ons in gesprek over de voortdurende problematiek en mogelijke oplossingen. Duidelijk is voor alle partijen dat e.e.a. zonder handhaving niet mogelijk is.

In het kader van ons project "buurtrecepten", waarin we van-onder-op middels gezamenlijke lunches/

diners tot een buurtplan willen komen, kwam wat betreft de toekomstige rol van ons buurtnetwerk de veiligheid ter sprake tijdens zo'n bijeenkomst. Deelnemers wijzen nadrukkelijk op het verband tussen veiligheid en groen. Daarnaast natuurlijk ook met het klimaat in het algemeen. We besloten het door buurman [REDACTED] aangedragen idee van ijzeren bomen uit Eindhoven uit te werken.

De creativiteit en ervaring van kunstenaar [REDACTED] uit onze buurt, kwam een eerste prototype met klimop tot leven. Een ontwerp dat ook als fietsrekboom in de media werd gepresenteerd.

We zouden met dit prototype graag een pilot aangaan op bij voorkeur twee lokaties in de buurt:

1. Helmstraat - als afbakening van het fietsgedeelte voor de Albert Heijn
2. Hoek Batterijstraat - Breulingstraat tegenover het pand De Breuling, waar ook een problematiek met

het stallen van fietsen en plaatsen van vuilniszakken bestaat.

Daarnaast zijn er mogelijke alternatieven in kaart gebracht.

We denken daarbij aan een totaal-oplossing waarbij het onderhoud tijdens de pilotperiode waarin vooral de geschiktheid van de begroeiing kan worden getest. De basis voor een uiteindelijk oordeel van dewelstandscommissie.

Dank [REDACTED] voor de tekening, met leidingen, en uitleg over de betreffende procedure. op basis van tijdelijkheid, min. 1 jaar, hopen we dat de pilot in de werkelijke stad's omgeving kan worden gedaan.

We zijn bereid om het onderhoud gedurende die tijd vrijwillig op ons te nemen en daarna op basis van de Right to Challenge - regelgeving.

[REDACTED] gaat uit van een twee varianten; mobiel en vast. Daarbij moet worden gezocht naar tussenoplossingen tussen volledig ondergronds en een reguliere bak-constructie. De Jan van Eyck-academie is, als partner, bereid mee te denken en de proto-types te produceren.

Tot slot zijn we overeengekomen dat Argus Buurtplatform, na terugkoppeling over deze samenvatting eenverzoek aan het college doet voor de pilot. Mocht lokatie De Helmstraat daarbij om politieke redenen, problematiek rond handhaving, daarbij de voortgang van deze pilot in gevaar brengen, dan graag op alternatieve lokatie naar keuze vanaf dit voorjaar vormgeven, zodat het aankomende herfst/winterseizoen duidelijk biedt m.b.t. haalbaarheid.

Graag zijn we daarbij bereid om samen naar sponsoren te zoeken.

Dank voor medewerking.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

namens Argus Buurtplatform

Op 8 feb. 2019 om 09:25 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Dag [REDACTED]

Zoals beloofd zou ik het ontwerp voor de 'fietsrekboom' bespreken met de secretaris van de welstands- en monumentencommissie om een inschatting te krijgen van de kansen voor goedkeuring in de commissie.

Per slot van rekening is jullie intentie om nieuw straatmeubilair te plaatsen binnen het beschermd stadsgezicht. Omdat straatmeubilair verankerd moet worden in de ondergrond (in gemeentelijk eigendom/ beheer en openbaar toegankelijk terrein van en voor eenieder) en deze openbare ruimte gelegen is binnen het beschermd stadsgezicht, volgen we de interne afspraak, dat ingrepen binnen het beschermd stadsgezicht aan de welstands- en monumentencommissie moeten worden voorgelegd. Uit overleg met de secretaris van de welstandscommissie [REDACTED] komt naar voren dat hij inschat, dat dit meubilair (nog) niet 'welstandsproof' is. Vooralsnog vinden we bovendien dat de fietsrekboom, zoals die nu is vormgegeven (nog) niet past binnen de reeks van straatmeubilair zoals dat nu in de binnenstad is toegepast. Zie daarvoor het door de Raad vastgestelde binnenstad beleid voor de openbare ruimte:

https://www.gemeentemaastricht.nl/fileadmin/files/GeMa/Doc/00_Algemeen/Raamplan_Openbare_Ruimte.pdf

Wij gaan ons intern beraden wie dit dossier verder op zich neemt, welke procedure jullie moet gaan doorlopen met jullie initiatief, of dit wordt betaald uit publieke of private middelen en hoe het zit met particulier onroerend goed in de publieke ruimte. Binnen een paar weken hoop ik je daar verder over tekunnen berichten.

Over de ontbrekende verlichting van de Batterijstraat heb ik een vraag uitgezet bij onze collega's van openbare verlichting. De aanbesteding voor het vervangen en opnieuw meten van alle ophangingen heeft door een aantal oorzaken flink vertraging opgelopen. Vandaar dit al langere tijd zwarte gat in deze straat. In de Capucijnenstraat en de Grote Staat is dat overigens ook het geval. Mijn collega [REDACTED] zal daarover contact met jullie opnemen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]-ontwerper

Ruimte | Team cultureel erfgoed en ruimtelijke kwaliteit | Gemeente Maastricht

Reactie

Bewonersplatform Verkeer en Milieu, Ondernemersverenigingen en Students for Climate / Concept Fietsparkeren

Fiets parkeren | concept

Uitgangspunten:

- De fiets hoort op de rijweg c.q. fietspad en **niet op het trottoir**, dit geldt ook voor het fiets parkeren, behalve waar trottoirs breder zijn dan 2m40.
- Er dient een **fiets parkeernorm** te worden ontwikkeld voor gebouwen en huizen, dit om parkeren “op eigen terrein” of “inpandig” te realiseren of een bedrag te storten in een fonds ten behoeve van fiets parkeren.
- **Handhaving en toezicht** op het fiets parkeren op daartoe bestemde plekken moet prioriteit krijgen.
- **Oplossingen bespreken met betrokkenen** om draagvlak te vergroten, dus op straat, wijk of buurt niveau.
- **Herkenbaarheid**, waar geparkeerd kan en mag worden, zie Tilburg.

Waar fiets parkeren:

- Er dient **in het centrum van Maastricht een nieuwe grote fiets parkeerlocatie** te worden gerealiseerd.
- In overleg met buurtverenigingen of – platforms, ondernemers en studenten komt er **een inventarisatie van plekken waar nu overlast is** of zelfs blokkades optreden zoals:
 - o Alexander Battalaan e.o.
 - o Het “ijzeren gordijn” op het Vrijthof
 - o Dominicanerplein
 - o Hoek Achter het Vleeshuis en Minckelersstraat
 - o Hoek Kommel en Brusselsestraat
 - o Hoek Stenenbrug en Sint Pietersstraat
 - o Hoek Volksplein en Sint Annalaan
 - o Orleansplein
 - o Pieterskade
 - o Sint Jacobstraat
 - o Tegen het hek van het Speelpleintje Jekerstraat en Sint Nicolaasstraat
 - o Zuidoostzijde Herbenusstraat | Noordwestzijde Herbenusstraat
 - o Etc. (s.v.p. aanvullen en afspreken hoe we gaan inventariseren.)

We stellen voor: bovenstaande locaties worden bezocht door een afvaardiging van de gemeente en een delegatie van bewoners, ondernemers en studenten van de betreffende buurt. In samenspraak wordt een oplossing voorgesteld, die vervolgens binnen 3 maanden wordt geëffectueerd.

Uitwerken:

- Als fietsen worden “weggehaald” waar ze niet mogen geparkeerd staan of de zogenaamde zwerffietsen kunnen **slechts teruggegeven** worden aan de eigenaar **tegen betaling** van minsten € 25, =, ook de zogenaamde SWAP-fietsen.
- Fietsen die niet worden opgehaald dienen door een fietsenbank opgeknapt en verkocht te worden. Hiervoor een bu-case ontwikkelen. E.e.a. in samenspraak met de MTB of een andere vergelijkbare partner.
- Er dienen op plaatsen waar fiets parkeren tot overlast leidt, veilige en betaalde oplossingen ontwikkeld te worden, eventueel ook op straat ook i.p.v. bestaande auto parkeerplaatsen, vergelijkbaar met London. Hiervoor een bu-case ontwikkelen.

- Er dient een bu-case te worden gemaakt, van het meerdere malen per jaar, weghalen en weer plaatsen van het “ijzeren gordijn” en hoe dit geld kan worden ingezet door fiets parkeercapaciteit te realiseren in de Vrijthofgarage of elders in de directe omgeving, hierbij wordt in de toekomst gedacht aan de Entre-Deux.

Veel nieuwe buitenlandse studenten krijgen onvoldoende voorlichting over de basisregels van fietsen en fiets parkeren etc. Verhuurders als bijv. Swapfietsen en ook MU en Hogeschool Zuyd zouden bij de introductie voorlichting moeten geven.

Maastricht, januari 2020 | jg

Verslag 10

Overleg

Fietsparkeren / middagdeel

Overleg fietsparkeren

18 februari 2020

■■■■■■■■■■, horeca, Vrijthof ondernemers en buurtnetwerk binnenstad

■■■■■■■■■■, horeca Nederland, ondernemer Jekerkwartier, VEBM

■■■■■■■■■■, bewoners Alexander Battalaan

■■■■■■■■■■, bewoner Alexander Battalaan

■■■■■■■■■■, ondernemer binnenstad en VEBM

■■■■■■■■■■, Zuid Limburg Bereikbaar

■■■■■■■■■■, gemeente Maastricht

■■■■■■■■■■, gemeente Maastricht

Algemeen:

■■■■■■■■■■ geeft aan dat op 21 april een fietsplan (visie) met fietsparkeerplan (daarover zitten wij bij elkaar) in het college komt. In het fietsparkeerplan komen in volgorde van urgentie locaties te staan die bestempeld zijn als “probleemlocatie” qua fietsparkeren. Achter iedere locatie komt een concept oplossing te staan met een indicatieve kostprijs. Dit gaat ter goedkeuring naar de raad. Zodra de raad akkoord gaat, wordt direct uitgevoerd. Dat zal maatwerk zijn en snel worden uitgevoerd op volgorde van urgentie.

De visie op Maastricht-Fietsstad wordt dus beschreven in het fietsplan. 9 maart is hierover een avond georganiseerd waarvoor allen zijn uitgenodigd.

Adviezen/besproken zaken:

-Waarom wordt een welstandadvies altijd gevolgd, ook als dit advies indruist tegen de praktijkbelangen?

-Betere verwijzing naar de gratis stalling aan de Meerssenerweg voor mensen die niet willen betalen voor het langer dan 24 uur stallen in de ondergrondse stalling van het station;

-Heroverwegen van het geheel gratis maken van het stallen in de ondergrondse stationsstalling;

-Er zijn meerdere doelgroepen te onderscheiden, de bewoner, de forens, de bezoeker (kort en lang winkelen), de stations reiziger. Afstemmen parkeeroplossingen op doelgroep;

-Kik naar hoe andere steden hier mee om gaan;

-Handhaving is belangrijk maar vooralsnog wordt er weinig capaciteit op handhaving ingezet door de politiek. Voorlopig moeten we “foutief gedrag” samen aanpakken, de ondernemer kan zijn werknemers en klanten aanspreken, de bewoner kan zijn buurman aanspreken, de gemeente zal extra stallingsfaciliteiten maken, Zuid Limburg Bereikbaar zet haar gedrag campagnes voort;

-Mogelijk kan een gedeelte van de leegstaande pand Hudson Bay worden ingezet voor bewoners parkeren;

-Ruimen weesfietsen zou veel vaker moeten gebeuren. Dit betreft echter ook handhaving en vooralsnog wordt hier geen extra capaciteit op ingezet door politiek;

-Het omzetten van autoparkeren naar fietsparkeren is kansrijk;

-Waarom geen fietsparkeernorm bij nieuwe vergunningen? Deze is er al maar hier wordt niet op gehandhaafd. Mogelijk kan eenzelfde regeling worden ingevoerd als bij het autoparkeren, storten van gelden in een parkeerfonds;

-Beboeting foutief gedrag mogelijk?

-Er moet voor alle partijen wat te halen zijn, geven en nemen. Voorbeeld is de geplaatste bank op de Tweebergerpoort. De ondernemer mag hier een drankje aanbieden en zorgt tegelijkertijd ervoor dat er geen fietsen tegen de bank aan gezet worden.

Later aangevuld:

Ontwikkel een stadsbrede en door betrokken binnenstadpartners gedragen en gedeelde informatie- en communicatiecampagne over Veilig Fietsen en Goed Stallen. In meerdere talen, offline en online. Hier zou de stadsaanpak Maastricht Bereikbaar een rol in kunnen hebben gezien hun ervaring met gedrags- en communicatiecampagnes Stations- en Helmstraat.

Ook vond ik de opmerking van [REDACTED] over ‘tone of voice en boodschap’ die je gebruikt bij andere vormen van parkeeroplossingen een heel sterke. Zet je rekken neer, dan trek je meer en meer fietsen op die plek aan, met alle gevolgen van dien. Geef met een duidelijke fysieke boodschap/bebording aan waar je wel en niet mag parkeren. Ook als het niet om rekken gaat, maar bv. om vakken.

-

Verslag 11

Overleg

Fietsparkeren / ochtenddeel

█ geeft aan dat het pand van █ van de gemeente is en dat hier een voorbeeld gegeven zou moeten worden.

De 2-de helft van de Bogaardenstraat moet worden toegevoegd aan de “probleemlijst”. Hier zitten allerlei jeugdorganisaties en dat trekt fietsverkeer. Een oplossing is het omzetten van halve autoparkeerplaatsen tot fietsparkeerplaatsen. Ook heeft █ eerder voorstellen gedaan voor kunstbomen waaraan fietsen kunnen worden vastgemaakt. █ heeft de eerder gecommuniceerde ideeën aan █ en █ gegeven.

█ vraagt zich af of het mogelijk is dat mensen die slecht ter been zijn een ontheffing kunnen krijgen voor fietsparkeren buiten de stallingsplaatsen.

█ van █ geeft aan de vergrijzing andere oplossingen met zich meebrengt.

█ vult de “probleemlijst” aan met de Eburonenstraat en de Mockstraat.

█ geeft aan dat de Helmstraat niet “van de probleemlijst” afkan. Als de inzet van handhaving ophoudt, zal het probleem hier weer toenemen.

Tijdens evenementen op het Vrijthof krijgen de omliggende straten (o.a. Papestraat) te maken met fietsparkeeroverlast. Ilse geeft aan dat er wel een evenementen fietsstalling is maar dat er bij het Vrijthof geen plaats voor is.

█ van het █ hamert op realisme

█ geeft aan dat mogelijk de Entre Deux kan worden ingezet als fietsenstalling inclusief toilet, servicepunt, lockers, fietsreparatiepunt etc. De onderhandelingen lopen.

█ geeft aan dat in België mooie servicepunten inclusief fietsparkeren worden gebouwd.

█ geeft ook aan dat de oplossingen simpel in gebruik moeten zijn, liever een “nietje” dan een tulip wordt door meer mensen aangegeven. █ geeft aan dat “nietjes” meer ruimte in beslag nemen. Een fietser wil zo dicht mogelijk bij zijn bestemming zijn fiets parkeren zonder gedoe.

Bovenstaande geeft daarmee ook aan dat er altijd een mix van oplossingen moet komen, grote vastgoedvoorzieningen moeten gecombineerd worden met kleinere oplossingen verdeeld over de stad. Kijk goed welke doelgroepen gefaciliteerd moeten worden.

█ geeft aan dat de verkeersveiligheid op de Helmstraat en Grote Gracht in het geding is.

Later aangevuld door █, in pdf

Verslag 11

Overleg

Actiepunten overleg Wijck, C eramique

Actiepunten overleg Wijck, Ceramique 4-2-2020

- [REDACTED] verwacht dat het plaatsen van fietsrekken in de Sint Maartenslaan/Battalaan tot gevolg zal hebben, dat er meer fietsen komen. Hij pleit hier voor parkeervakken, zeker voor de slager Sofiati.

- [REDACTED] geeft aan dat het probleem ook ligt bij het personeel dat niet bereid is de fiets in de ondergrondse stalling bij station te zetten. Zij pleit ook voor een "opvoedende rol" van de ondernemers naar haar personeel.

- [REDACTED] stelt de vraag of we wel weten waarom dit probleem ontstaat? Hij denkt dat ook de kamerverhuur studenten en de toegenomen horeca hier een grote rol in speelt. [REDACTED] geeft aan dat dit zeker een rol zal spelen maar dat we ook ervan uit moeten gaan dat het fietsgebruik alleen nog maar zal groeien.

- [REDACTED] en [REDACTED] geven aan dat er (nauwelijks) geen handhaving plaatsvindt op het verplicht binnenstellen van fietsen als het een nieuwe vergunning betreft. Het zelf aanspreken van de huiseigenaar is hier zeker van toegevoegde waarde maar de inzet van handhaving en het beboeten is lastiger te realiseren.

- [REDACTED] heeft een klein onderzoek gedaan op plein 1992 (is bijgevoegd). Conclusie is dat plein 1992 gebruikt door bezoekers bibliotheek en winkels. Dan is het plein overbezet. In vakantieperiodes is het plein duidelijk minder bezet.

- [REDACTED] geeft aan dat zijn personeel en klanten graag een rek hebben om de fietsen aan vast te maken vanwege diefstal. Hij geeft ook aan dat het vaker ruimen van weesfietsen een mooie oplossing zou zijn voor plein 1992. Ilse geeft aan dat dit binnenkort zal plaatsvinden. [REDACTED] geeft daarbij aan dat de inzet van handhaving beperkt is en de politiek vooralsnog niet bereid is gebleken hier extra middelen voor vrij te maken.

-Het is misschien een mogelijkheid om SWAP te vragen of er ook mogelijkheden zijn om SWAP huurders een abonnement voor de fietsenstalling CS aan te bieden

-Het ophalen van je fiets bij de Gerardusweg zou niet gratis moeten zijn. Kunnen er gestaffelde boetes worden opgelegd? [REDACTED] en [REDACTED] geven aan dat we aan het onderzoeken zijn of er betaald moet gaan worden voor het ophalen fiets (keuze is uiteindelijk aan de politiek).

-Men herkent zich in de fietstellingen die gedaan worden in Wijck en Ceramique. [REDACTED] stuurt deze tellingen toe. Oeverwal/Cörversplein/Stenen Wal toevoegen.

-Kan het Hoogbrugplein achter het kunstwerk voorzien worden van een omheinde fietsenstalling? Mogelijk ook geschikt voor werknemers.