

Verkeersinfrastructuur-west

Enkele maanden geleden zijn diverse organisaties uitgenodigd inbreng te bieden voor het Plan Verkeersinfrastructuur Maastricht-West en het Plan Luchtkwaliteit. Ook is er – naast op de steeds genoemde datum 15-12-2015 – ook op 01-12-2015 een stadsronde geweest.

Dan is de formele vraag gerechtigd waarom deze plannen voorliggen als bij de uitwerking inbreng van twee stadsrondes niet is meegenomen? Door de raadsgriffie en betrokken burgers is kosten noch moeite gespaard om een recente (29-03-2016) aanvullende stadsronde te kunnen houden en de conclusie was dat de avond de nodige verheldering en nieuwe inzichten heeft opgeleverd. Waarom houdt de raad stadsrondes? Hoe serieus neemt het stadsbestuur, hoe serieus meent de gemeenteraad haar taak?

Op de plaats waar een auto rijdt (gemiddelde bezetting 1,3 personen) kunnen ongeveer 4 fietsen rijden. Het fietsgebruik in Maastricht is lager dan voor vergelijkbare steden. De auto wordt veel gebruikt voor korte afstanden, met veel Maaskruisend verkeer als gevolg.

Enige voordelen van fietsgebruik:

- gezondheid: een fitter, minder vet en langer leven dankzij de fiets. En minder ziektekosten en minder ziekteverzuim
- verkeersdruk: de fiets neemt weinig ruimte in, is gemakkelijk te parkeren, veroorzaakt geen trillingen en maakt geen lawaai
- op de fiets rijden we 15 miljard efficiënte km jaarlijks in Nederland. De fiets is goedkoop, veroorzaakt geen files, heeft amper energiegebruik en levert geen bijdrage aan de klimaatverandering
- Fietsinfrastructuur kost veel minder dan autoinfrastructuur
- schoon: op de fiets vervuil je niets. Dit scheelt CO₂, NO₂, roet en fijnstof in alle PM categorieën

De huidige coalitie noemt de fiets prioritair in het college-akkoord. Maastricht heeft zich kandidaat gesteld voor de titel van Fietsstad 2016. In het "bidbook" staan veel maatregelen om de gevolgen de tunnelbouw en de groei van het autoverkeer te verminderen.

Zijn we op de goede weg?

Ja en nee. Dit is niet genoeg om de verkeersoverlast terug te brengen. Want de tunnel trekt extra verkeer aan. Het verkeer op de Noorderbrug groeit van 50000 naar 80000 voertuigen per dag. Dit heeft natuurlijk ook invloed op de rest van Maastricht. In de naaste toekomst moeten veel meer middelbare scholieren van de ene naar de andere kant van Maastricht fietsen. Dat vraagt om betere of nieuwe routes. Hoe is het mogelijk dat dan de verbinding tussen de Bosscherweg en de Noorderbrug zo maar verval?

Waar moeten we heen?

Veel geld is de laatste jaren uitgegeven aan grote projecten waar met name het autoverkeer profijt van heeft. Er is door andere grote steden al heel wat onderzoek gedaan.

Het wordt tijd miljoenen te investeren in fietsvoorzieningen, in duidelijke fietsroutes, in comfortabele en herkenbare fietspaden en -stroken, in bereikbaarheid en oversteekbaarheid. De auto krijgt 30 seconden groen en de fietser moet het met 6 seconden doen.

Pas als we de fietsvoorzieningen prioriteit geven in de praktijk en een volwassen fietsbeleid voeren, zal het fietsaandeel in Maastricht zich kunnen meten met vergelijkbare steden, een fietsstad waardig. Dan zal de verkeersdruk verminderen, zal de verkeersveiligheid verbeteren, zal de luchtkwaliteit verbeteren en zullen u en ik langer gezond leven.

Bedankt namens de Fietsersbond, Interim secretaris, Leo Maathuis