

Geacht raadslid,

De Concept Projectopdracht lijkt onvoldoende ambitieus als het gaat om het in concrete maatregelen omzetten van hogere fietsveiligheid (u weet waarschijnlijk dat het aantal verkeersslachtoffers daalt voor de auto, maar niet voor de fiets) . Een visie vaststellen is heel belangrijk, maar onvoldoende als het daarbij blijft.

"Verbeteringen vinden plaats daar waar zich kansen voordoen" staat in het concept: dat klinkt erg vrijblijvend. Terecht concludeert het gemeentebestuur dat gedrag ook door infrastructuur wordt bepaald. Als we naar Maastricht kijken vanuit de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, zien we talrijke locaties waar de (fiets)infrastructuur tekort schiet. Het zijn vooral de fietsers die in Maastricht geen sluitend eigen veilig netwerk hebben. De matige positie van de fietsers blijkt ook uit de enquête: fietsers voelen zich het minst veilig in het verkeer en de meeste knelpunten zijn fietsknelpunten.

Als we meer verkeersveiligheid willen denkt de Fietsersbond dat aan de Projectopdracht Verkeersveiligheidsbeleid een concrete uitvoeringsparagraaf met budget voor fietsvoorzieningen moet worden toegevoegd.

De gepresenteerde ongevallencijfers geven de fietsongevallen niet specifiek weer. De fietsongevallen binnen deze cijfers zijn zwaar ondergeregistreerd want ze zijn afkomstig van politiestatistiek die slechts zo'n 60% van de ongevallen bevat. De politie heeft geen weet van fietsongevallen die eenzijdig zijn of tussen (brom)fietsers onderling. De SWOV kijkt in haar Factsheet Ernstig verkeersgewonden 2015 ook naar ziekenhuisgegevens en schat daarmee dat het aantal ernstig verkeersgewonden landelijk gezien niet daalt maar stijgt. Dat komt waarschijnlijk door een toename van ongevallen met fietsers. De helft van het aantal ernstig verkeersgewonden zou dan fietser zijn. Om het stijgend aantal ernstig verkeersgewonde fietsers en ouderen terug te dringen heeft de landelijke overheid al in 2012 aan gemeenten een Beleidsimpuls Verkeersveiligheid gepresenteerd met daar ook een model aanpak Veilig Fietsen. Maastricht heeft dat nog niet gestructureerd opgepakt en dat kan nu goed gemaakt worden.

Dat gedrag mede wordt gestuurd door infrastructuur en andere omstandigheden heeft natuurlijk niet alleen op rijgedrag betrekking, maar ook op mobiliteitsgedrag. Een verkeersveilige openbare ruimte waar de fietser een prominente plaats heeft, is dan ook een belangrijke voorwaarde voor een hoog fietsgebruik.

Is Maastricht een voldoende veilige stad? Voor de fietser nog te vaak niet. Maastricht moet verkeersveilig zijn én voelen om mensen tot fietsen te verleiden. Dat kan ook niet los gezien worden van het Projectplan Verkeersinfrastructuur-west en het Projectplan Luchtkwaliteit

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond afdeling Maastricht en Heuvelland