

mobiliteit
2016.20826

Page.
2016.20828

Van: Leo Maathuis [mailto:lgmmmg1@gmail.com]
Verzonden: vrijdag 17 juni 2016 16:39
Aan: Raadsgriffie
Onderwerp: Stukken mbt. Tapijn

Geachte griffie, geacht raadslid,

Aanhangend vindt u de presentatie die door de Fietzersbond is gegeven tijdens de stadsronde van 14-06-2016.

Ook vindt u een korte analyse van de bond van de raadsvoorstellen 54- en 55-2016. Hierin wordt ook de relatie gelegd met een breder kader, visie zo u wilt.

Wilt u deze ter beschikking stellen van alle raadsleden?

Groet,

Leo Maathuis

interim secretaris Fietzersbond Maastricht & Heuvelland

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

" De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

Maastricht, 16-06-2016

Geacht raadslid,

Hieronder vindt u een analyse omtrent het fietspad Tapijn en de gang van zaken er om heen. Het stuk eindigt met afbeeldingen van uitvoeringsmogelijkheden.

Onze conclusie is dat de voorgestelde routing terug naar de Prins Bisschopsingel qua verbetering amper de huidige situatie overstijgt. Wij hopen dat u uw steun zult geven aan de echte verbetering, waarbij de fietverbinding Tapijn een integraal deel uitmaakt van fietsroute parallel aan de singels.



Inleiding

Bezwaren die door de Fietsersbond naar voren gebracht worden, komen niet voort uit particuliere zorgen. Iedere Maastrichtenaar is soms/vaak fietser. Hoewel de fietser linksom of rechtsom haar/zijn weg wel vindt, beaamt bijna iedere fietser dat fietsroutes in Maastricht niet zichtbaar/helder zijn. De routes maken onverwachte kronkels, zijn niet bewegwijzerd, ze worden onderbroken of niet consequent uitgevoerd, zijn van fietslopend wegdek voorzien, zijn voorzien van verkeerslichten waar fietsers wortel schieten enzovoort. Er is genoeg potentieel om te verbeteren.

De stad heeft weliswaar een achterstand, maar het fietsgebruik groeit. Zoals voor de doorstroming van het autoverkeer jarenlang aandacht en budget beschikbaar is gesteld, is het nu tijd om meer ruimte en voorzieningen voor de fiets aan te leggen. Goede routes en stallingsfaciliteiten voor de fiets zijn essentieel als we zonder de auto te willen pesten de binnenstad autolouwer willen maken. Dat werkt positief tav. het ruimtegebruik, de luchtkwaliteit, de gezondheid, de parkeerdruk. Concrete opgave voor Stadsontwikkeling moet zijn: houdt de auto in de periferie, in de moderne stad zijn de voetganger, de fietser en het OV uitgangspunt. Een dergelijke visie kan alleen gerealiseerd worden als daarvoor ook middelen beschikbaar worden gesteld en uitvoeringsplannen worden opgesteld. Het is in dit breder kader dat de reactie van de Fietsersbond op de raadsvoorstellen mbt. Tapijn gezien moet worden

Enige opmerkingen bij Raadsvoorstel 54-2016

Samenvatting

In het raadsvoorstel wordt in de eerste paragraaf gewezen op de aanpassingen van het oorspronkelijke schetsontwerp naar aanleiding van de dialoog met de stad. Een van de beschreven opmerkingen behoeft correctie: er is tov. van het oorspronkelijke plan geen sprake van *"verbeteringen van de fietsverbinding"* maar vooral van Verschlimmbesserung. Deze verslechtering is ook niet resultaat van een dialoog met de stad, maar is een ambtelijk initiatief. In het gesprek dat de Fietsersbond met de wethouder had, is een onderbouwing van deze wijzigingen op 20 mei 2016 door de wethouder toegezegd.

1.1 Ontmoeting

"Een belangrijkste doelstelling die zowel de UM, de Provincie Limburg als de gemeente Maastricht nastreven in dit gebied is het stimuleren van de ontmoeting tussen de universiteit en de stad."

Of dit de belangrijkste of een belangrijke doelstelling is, de Fietsersbond onderschrijft het belang voor elkaar van de universiteit en de stad. Ontmoeting brengt hoe dan ook mobiliteit met zich mee en aangezien alle partijen geen onnodig autoverkeer naar het park willen trekken, is een goede fietsbereikbaarheid geen luxe maar *conditio sine qua non*. Waar we fiets- en wandelverkeer niet willen mengen, zijn goede gescheiden routes nodig. In de

visie van het stuk Parkontwerp_Tapijn komen de onderlinge relaties duidelijk naar voren. Helaas vinden we in de tekeningen in de noord-west hoek hiervan niets dan een gekunstelde oplossing terug.

1.5 Fietsverbinding

“De fietsverbinding sluit aan op de Sint Hubertuslaan ter hoogte van de Van Heylerhofflaan en op de Prins Bisschopssingel ter hoogte van de brug over de Jeker. Met de komst van deze logische en directere verbinding voor fietsers kan gewaarborgd worden dat het illegaal fietsen over het wandelgebied langs de Jeker wordt teruggedrongen”

De aansluiting op de Prins Bisschopsingel is een makkelijke oplossing, maar vanuit fietsrouting vooral onlogisch en voor de meeste fietsers niet direct. De logische fietsverbinding is een doorlopende route parallel aan de singels van de kop van de Brusselsestraat naar de Pieterskade/Hoge Brug. Met een dergelijke route, als die herkenbaar is – een soort Rode Loper – en als die met een extra bruggetje over de Jeker gaat, zet je een stap in de ontwikkeling van de stad voor een breder en intensiever fietsgebruik. Daarmee kan Maastricht zich presenteren als kandidaat voor de titel van Fietsstad.

Als men halverwege een aangename verkeersluwe en kwalitatief goede fietsverbinding over het Tapijnterrein eerst terug moet naar de drukke singel en vervolgens weer het park in moet richting Aldenhofpark (hier ligt immers het hoofgebouw van de universiteit) wordt het illegaal fietsen over het wandelpad langs de Jeker niet teruggedrongen maar juist bevorderd. Veel fietsers die de gebouwen dicht bij de Jeker als bestemming hebben, zullen dan dit voetpad kiezen.

De vraag is men met dit soort ontmoetingen blij moet zijn.

1.10 Verbinding met de omgeving

“-Voor de verbinding met de binnenstad wordt gezien de signalen hierover uit de stad geen extra fietsbrug aangelegd over de Jeker en ook geen nieuwe doorgang door de walmuur gemaakt. Er wordt wel maximaal ingezet op het optimaliseren van bestaande verbindingen.”

Hier wordt de nieuwe doorgang door de walmuur (bedoeld is waarschijnlijk “stadsmuur”) in een adem genoemd met de extra fietsbrug, terwijl deze punten niets met elkaar te maken hebben. Deze onafhankelijke punten te koppelen is met name ook vreemd omdat het ontwerp juist de verbindingen van Tapijn met de stad benadrukt.

Opmerking bij Raadsvoorstel 55-2016

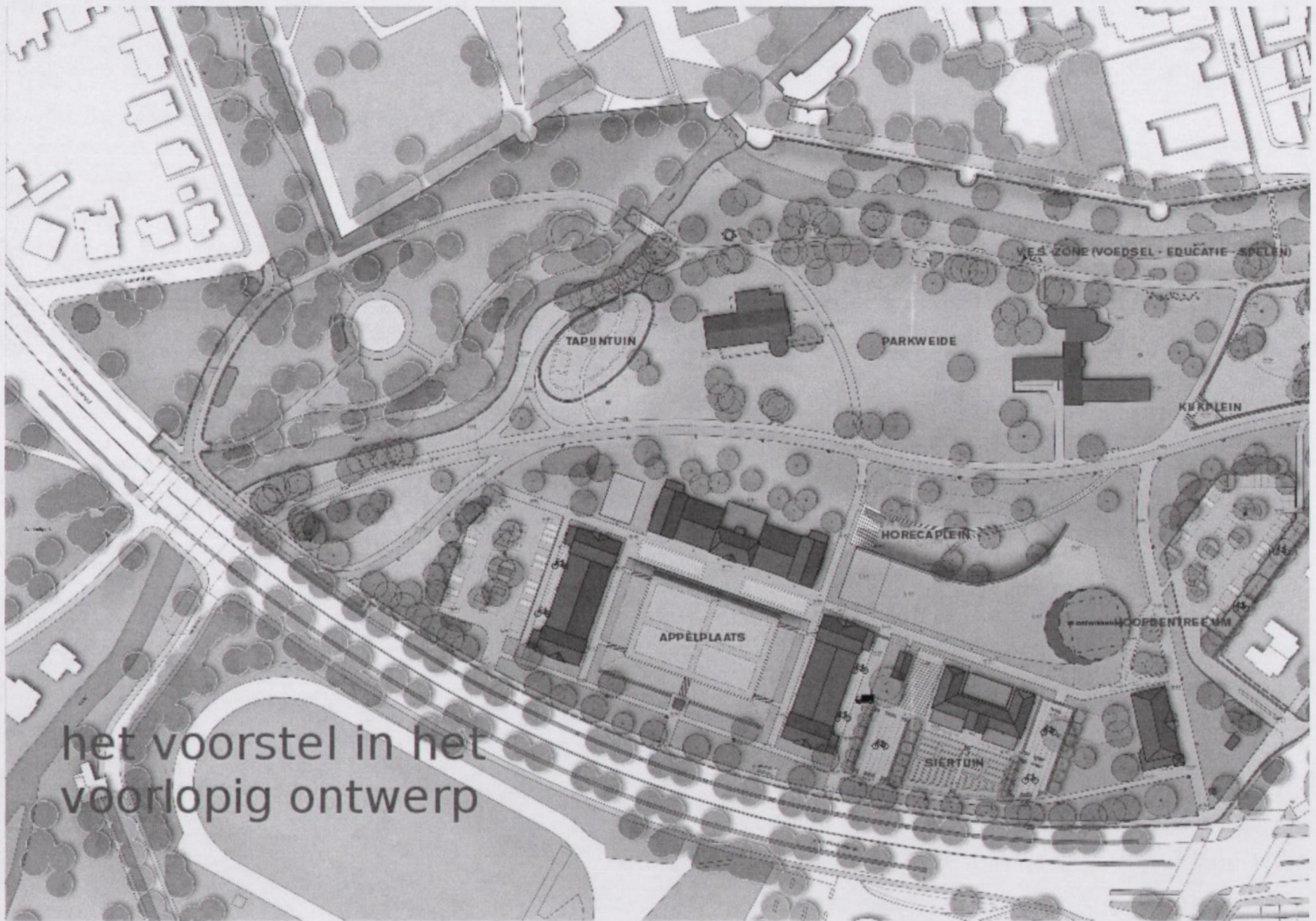
Parkeernorm (raadsvoorstel 55-2016 Bijlage 2 vaststelling bestemmingsplan)

De universiteit doet als partner in Maastricht Bereikbaar mee aan het programma de automobilititeit terug te dringen. Er wordt een voor Maastrichtse begrippen lage autoparkeerbehoefte opgevoerd. Als mensen niettemin op hun werkplek/ studieplek moeten komen, zal andere mobiliteitsvorm bevorderd moeten worden. De meest voor de hand liggende en de minst schadelijke vorm is het fietsgebruik te bevorderen. Ook dit aspect maakt een goede aansluiting nodig van het centrale fietspad op doorgaande fietsroutes aan deze kant van de stad

Namens de Fietsersbond afdeling Maastricht & Heuvelland
Leo Maathuis, interim secretaris

Autoluwe Fietsroute van kop van de Brusselsestraat tot Pieterkade/ Hoge Brug

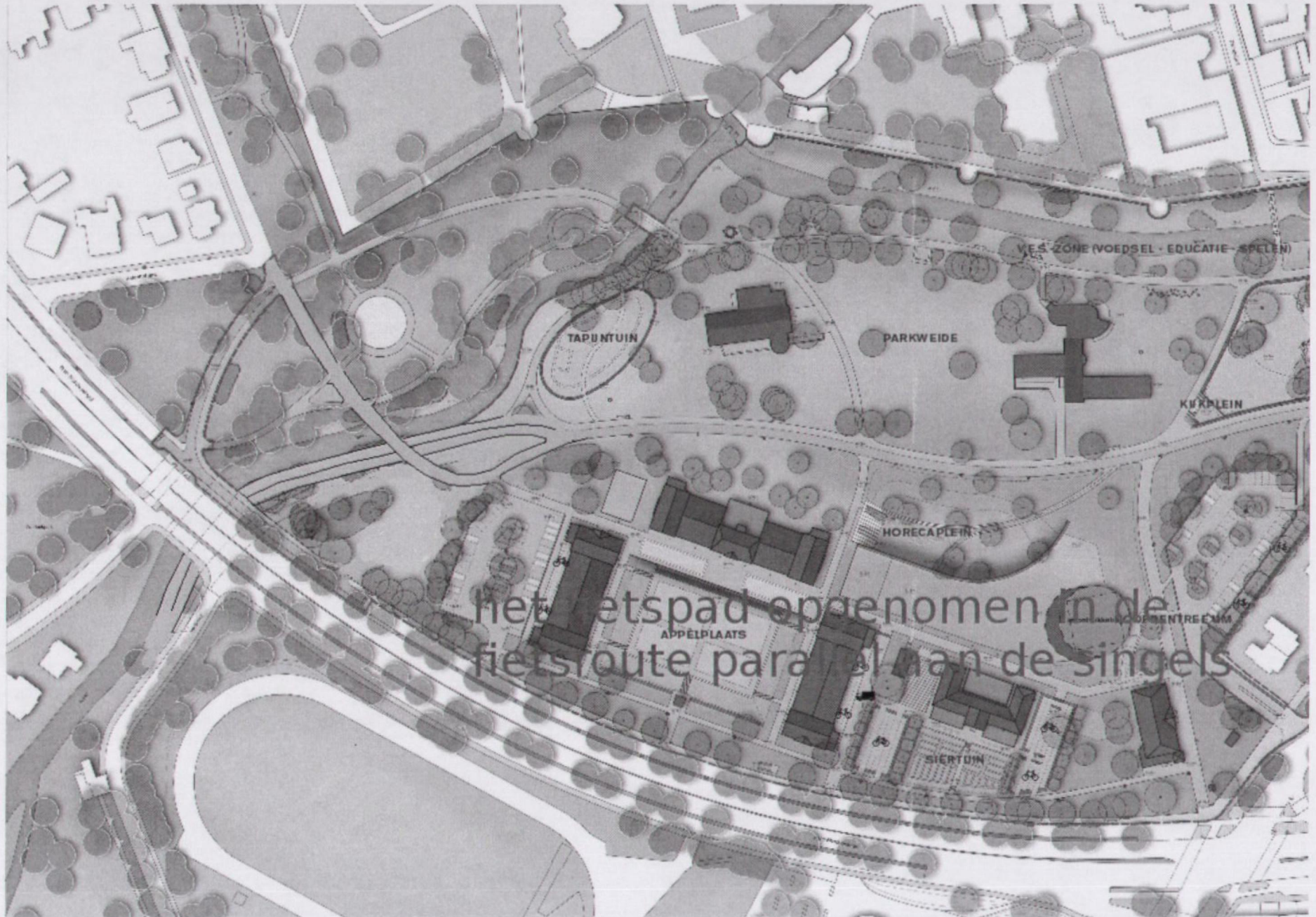




het voorstel in het
voorlopig ontwerp



de huidige situatie



het fietspad opgenomen in de
fietsroute parallel aan de singels

Is een 9 niet voldoende?

Beoordelingkader voor fietsstructuur Tapijn:

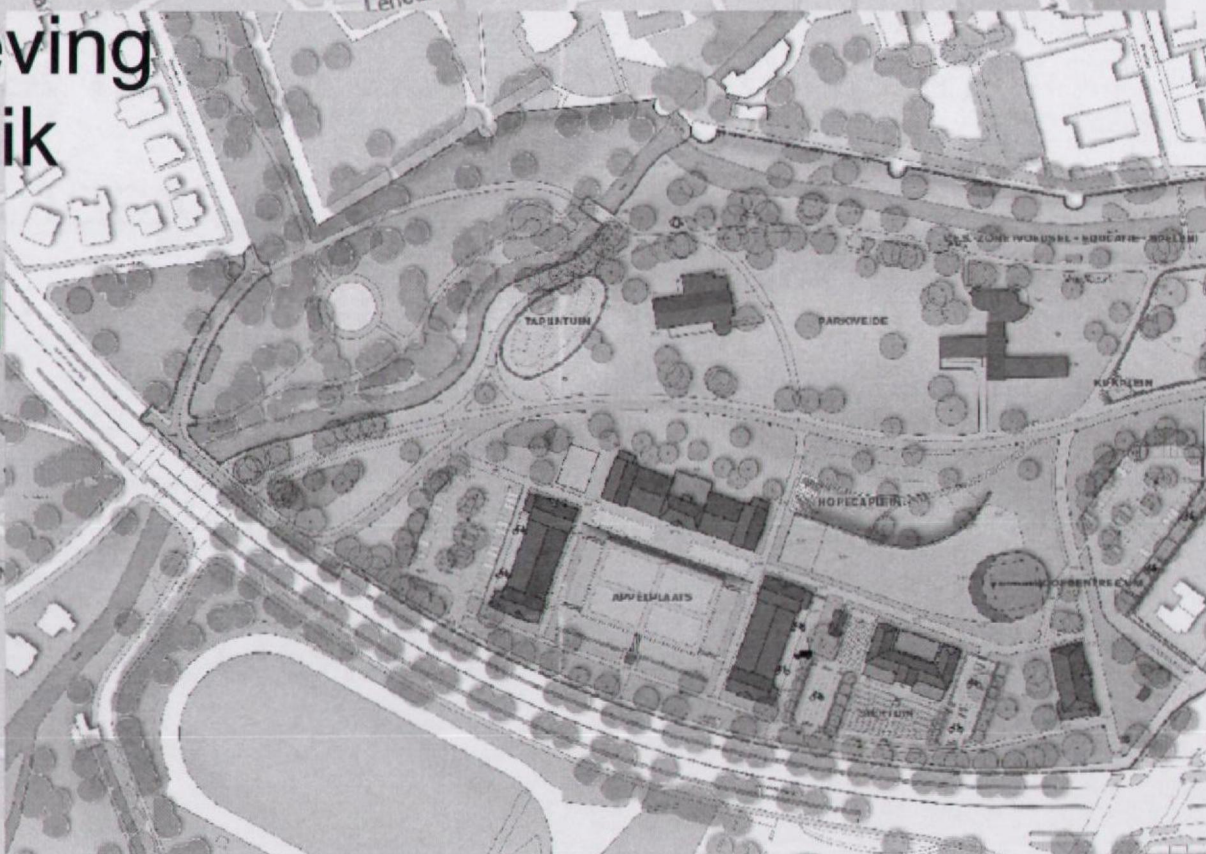
Universiteit, wandelaar en fietser

Autoluwe parkomgeving

Groeiend fietsgebruik

Coalitie-akkoord

Nominatie Fietsstad



Universiteit, wandelaar en fietser

Bereikbaarheid en mobiliteit

- beperkte parkeergelegenheid voor auto's
- fiets- en wandelomgeving
- pad langs de Jeker primair voor wandelen en verblijven
- centrale fietsverbinding en vertakkingen: noodzakelijk om gebouwen te bereiken
- bereikbaarheid terrein: primair door verknoping met doorgaande fietsroutes

Heden en toekomst

Realiteit

- singels zijn druk, lawaaiig, vies, weinig geschikt voor kwetsbare fietsers en omslachtig (lange/dubbele wachttijden voor fietsers)
- wandelpad langs Jeker wordt dagelijks gebruikt als autoluwe fietsverbinding
- Handhaving: niet geloofwaardig (kosten, toeristentreintje)

Ontwikkeling

- Aldenhof: dé verbinding tussen uni Tongersestraat en uni Tapijn
- Fietsgebruik groeit! (Tapijn, Maastricht)

Raadsvoorstel 054-2016

De fiets in het Parkontwerp

Voorliggend ontwerp:

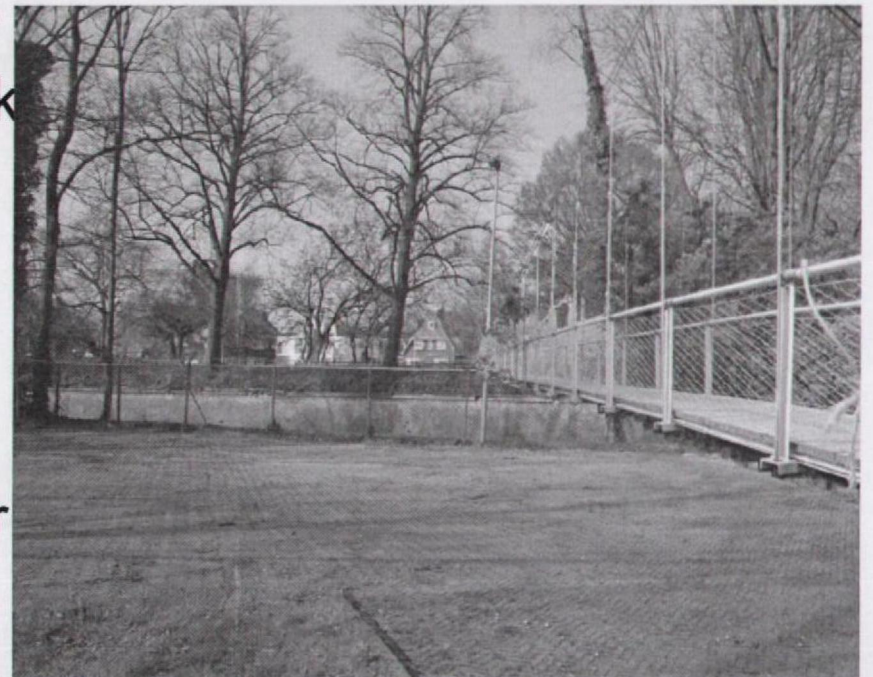
- Negeert het verkeer tussen de te verbinden locaties universiteit
- Heeft geen oog voor betere fietsroutes (is ook stadsontwikkeling)
- Lukt fietsverkeer uit over het pad langs de Jeker tussen Aldenhof en uni-gebouwen/Pieterstraat
- Is geen antwoord op groeiend fietsgebruik
- Krijgt daarom: geen ~~X~~ maar een 6

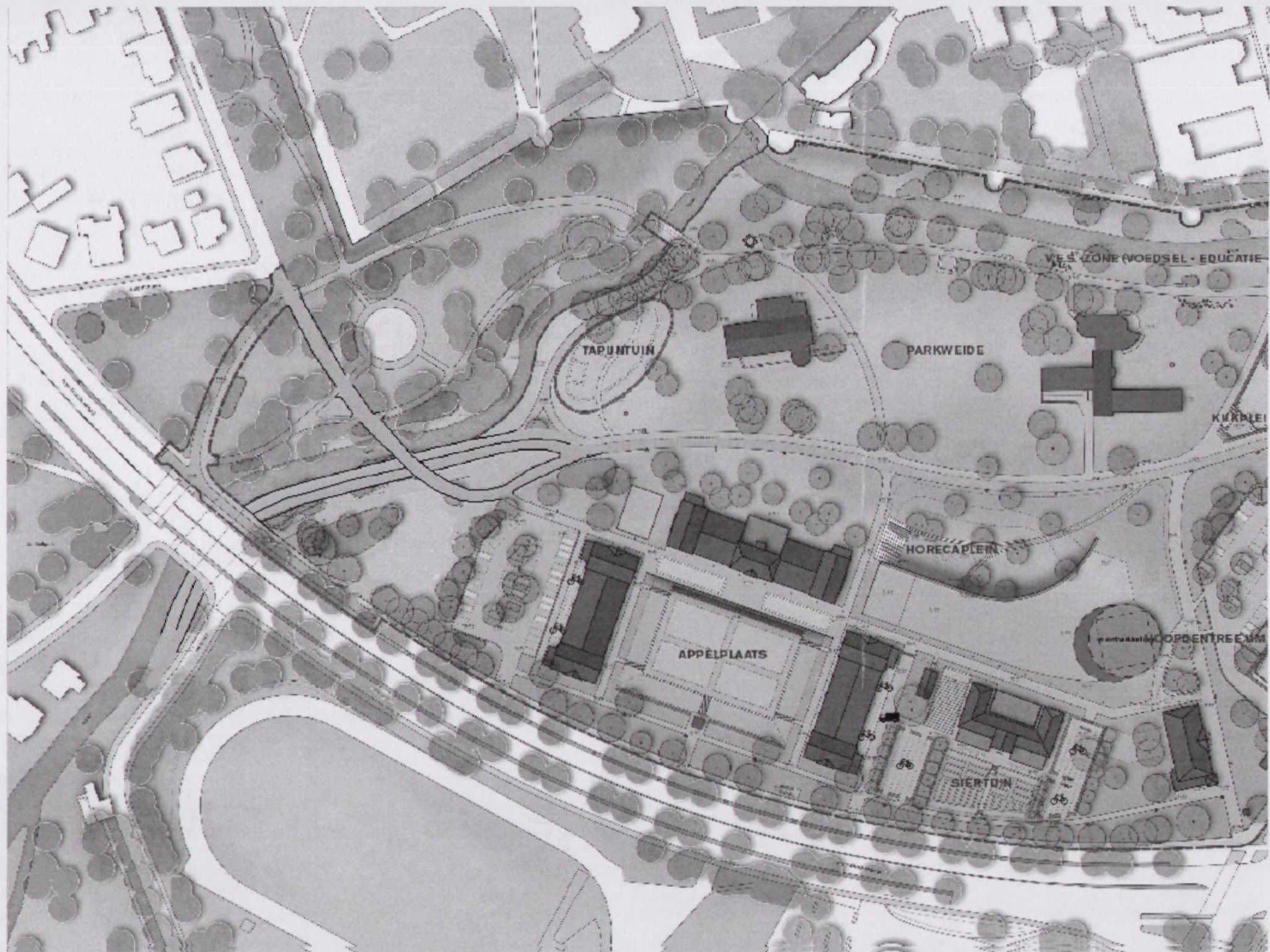
Ambitie Maastricht tav. fietsen?

- Fiets is prioritair in college-akkoord, maar: woorden alleen \neq bevorderen van fietsverkeer
- Budget voor fiets 2015: uitvoering?
- Budget voor fiets 2016: prioriteit? Geen €
- Moderne stadsontwikkeling stelt fietser en voetganger centraal
- Wil Maastricht echt Fietsstad zijn? Meer mensen op de fiets? Dan zijn kwalitatieve fietsroutes geen luxe

Logisch oplossing: centrale fietsroute aansluiten op fietsnetwerk

- Nieuwe uni-verbindingen: extra groei van fietsen
- “Brug” tussen Tapijn en Aldenhof: fietsroute met kwaliteit in plaats van rommeligheid
- “Open” brugontwerp op poten: overbrugt hoogteverschil, spaart de zichtlijnen; poten als klimrek
- Bastion Wilhelmina eindelijk zichtbaar voor burger
- Wandelaar en fietser: niet in elkaars vaarwater





Logisch alternatief = gaan voor de 8

- Maastricht heeft grote behoefte aan kwalitatieve herkenbare, directe en aangename fietsroutes
- Fietsroute met bruggetje is een 8 waard:
 - winst in tijd: gering
 - winst in kwaliteit: groot
 - winst voor prioriteit: groot
 - winst op animositeit: aanmerkelijk
- Kwaliteit is niet voor niets