

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/buurt 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 tariefskortingen 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

Gedragsverandering 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 gedragsverandering, 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

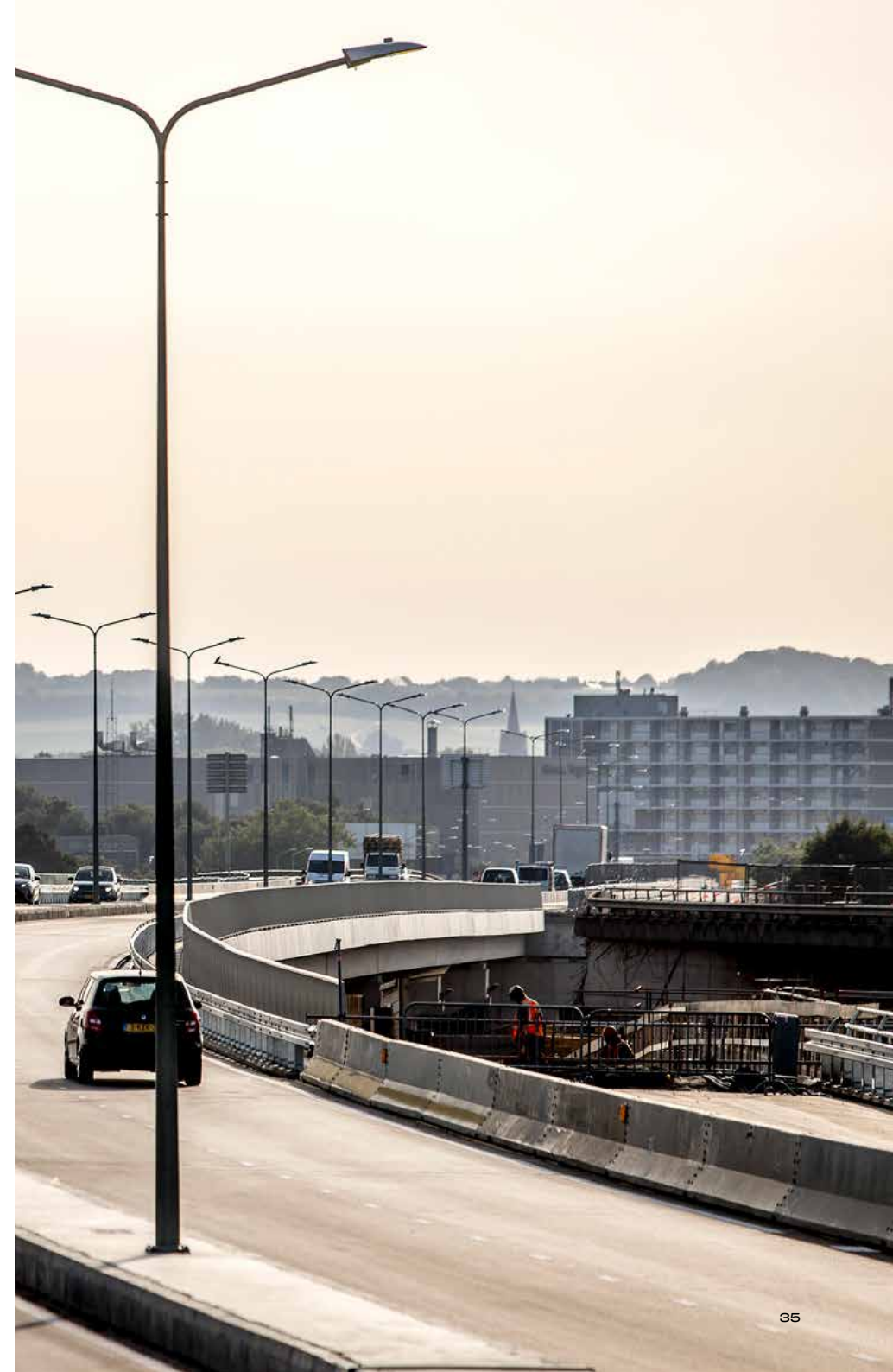
Bewoners Bieslanderweg en Cannerweg
Buurtnetwerk Binnenstad
Buurtnetwerk Brusselsepoort
Bewonersvereniging Jekerkwartier
Buurtnetwerk Kommelkwartier
Bewonersbelang Meerssenerweg
Bewonersvereniging Ravelijn
Bewonersplatform Verkeer & Milieu
Buurtplatform Wyck
Fietzersbond Maastricht en Heuvelland
Tongerseweg 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

