

STAD VAN DICHTBIJ? MAAK HEM DAN TE VOET!

De visie van de Afdeling Maastricht van Voetgangersbeweging Nederland

De afdeling Maastricht van de Voetgangersbeweging Nederland, kortweg: VBM, heeft als kernwaarde dat Maastricht een **leefbare stad** moet zijn. Het gaat om een fundamentele keuze voor de kwaliteit van ons leven, onze gezondheid, ons welzijn! Kiezen voor een leefbare stad is kiezen voor een **leefbare toekomst**. Het is geen vrijblijvend ideaal, maar een **noodzaak** om een aantal grote uitdagingen aan te pakken op het gebied van onze mobiliteit.

Een leefbare stad is alleen maar mogelijk als die stad ook **loopbaar** is. Iedere verplaatsing begint en eindigt met lopen. Lopen is de motor van sociale veiligheid economische bestaansrecht. Winkels, cafés en scholen kunnen niet zonder voetgangers en zonder voetgangers geen spontane ontmoetingen of gemeenschapsgevoel. Lopen is bovendien de meest rechtvaardige, gezonde en schone vorm van voortbeweging. Het kost niets, is CO2-neutraal, en is voor bijna iedereen toegankelijk. Een niet-loopbare stad sluit automatisch grote groepen inwoners uit.

De visie van VBM is dat Maastricht het **STOP-principe** maximaal moet hanteren bij de inrichting van de stad om deze loopbaar en leefbaar te maken, door eerst in te zetten op **Stappen** (te voet), **Trappen** (fiets) -en **Openbaar vervoer** en het gebruik van **Privévoertuigen** (auto) te ontmoedigen.

STOP geeft voorrang aan de zwakste weggebruiker, de voetganger en eindigt onderaan in de hiërarchie bij de privéauto. Dat levert een stad op met minder lawaai en luchtvervuiling, veilige straten en ruimte voor groen en terrassen, eerlijke verdeling en schaarse grond en een gezonde, inclusieve leefomgeving voor jong en oud.

“Stad van Dichtbij” benoemt het STOP-principe maar past het te vrijblijvend en situationeel toe!

1. Van intentie naar implementatie: de doorbraak naar “ten koste van”

In **Stad van Dichtbij** staat dat per plek wordt afgewogen welke modaliteit prioriteit krijgt. Daardoor bestaat het risico dat de auto alsnog vaak dominant blijft. Een fenomeen dat we helaas ook bij recente groot onderhoud projecten aan wegen en straten tegenkomen. Denk bijvoorbeeld aan de eis bij de nieuwe verkeerslichteninstallatie op de Avenue Ceramique dat deze een snelle doorvoer van het autoverkeer moet bevorderen, hetgeen werd bereikt door één zebrapad op te heffen en aan rood licht een maximum tijdsduur te koppelen.

Verbetering:

- Maak “lopen als norm” expliciet leidend bij inrichting van de openbare ruimte.

- Leg vast dat andere modaliteiten zich aanpassen aan de voetganger en niet andersom.
- Denk vanuit de voetganger ten koste van andere weggebruikers.
- Maak autobereikbaarheid structureel ondergeschikt aan een optimale loopbare omgeving (ook buiten het centrum).
- Formuleer dit juridisch/beleidsmatig bindend, niet als intentie.

2. Voetganger centraal in ontwerp (niet impliciet maar expliciet)

VBM is van mening dat in **Stad van Dichtbij** de voetganger onvoldoende centraal staat in het ontwerpdenken.

Verbetering:

- Ontwerp de stad vanuit looproutes (first principle design).
- Maak doorlopende, logische en directe looplijnen.
- Maak een fysieke scheiding met snelverkeer (>15 km/uur).
- Behandel lopen als primaire vervoersvorm, niet als restcategorie.

3. Toegankelijkheid en inclusiviteit onvoldoende uitgewerkt

De huidige visie mist concrete normen voor een inclusieve openbare ruimte. Als je aan toegankelijkheid denkt, is de rolstoel vaak het eerste beeld dat opkomt. Best logisch en niet onterecht. Sterker nog: als iets goed werkt voor een rolstoel, werkt het vaak ook voor een kinderwagen, rollator of scootmobiel. Maar... toegankelijkheid gaat verder dan dat. Denk bijvoorbeeld aan:

- Voldoende contrast tussen stoep, fietspad en rijbaan, zodat mensen met een visuele beperking zich veilig kunnen oriënteren.
- Een ruimte waarin de akoestiek zo is ingericht dat gesprekken verstaanbaar blijven.
- Verkeerslichten die voldoende oversteeftijd geven voor iemand die minder snel loopt.

Toegankelijkheid gaat dus niet over één oplossing of één doelgroep. Het doel is de stad bruikbaar maken voor ouderen, kinderen en mensen met beperkingen

Verbetering:

- Verplicht:
 - Obstakelvrije trottoirs (CROW-normen).
 - Voldoende breedte en vlakheid.
 - Verlaagde stoepranden en ribbelstroken op alle kruispunten en oversteekplaatsen.

- Voeg structureel toe:
 - Zitgelegenheden.
 - Rustpunten.
- Zorg voor handhaving (bijv. tegen fout parkeren op trottoirs)

4. Kwaliteit van de openbare ruimte (verblijf in plaats van doorstroming)

De visie richt zich nog te veel op mobiliteit als verplaatsing en minder op **verblijfskwaliteit**.

Verbetering:

- Meer nadruk op:
 - Groen, schaduw en klimaatadaptatie.
 - Aantrekkelijke verblijfsplekken.
 - In de openbare ruimte direct bij woningen, moet prioriteit gegeven worden aan **verblijven, spelen en lopen**.
- Zie straten als **plekken om te zijn**, niet alleen om doorheen te bewegen
 - Maximumsnelheid in de gehele stad voor alle verkeer 30 km/uur tenzij ...
 - Verkeerslichten bij zebrapaden zodanig instellen dat alle voetgangers kunnen oversteken. Niet zodanig instellen dat autoverkeer maximaal 70 seconden voor een rood licht hoeft te staan.
 - Waar voetgangers en fietsers de ruimte delen, moet de voetganger leidend zijn: fiets aan de hand tenzij ...

5. Sociale veiligheid integreren in ontwerp

Sociale veiligheid wordt genoemd, maar moet sterker ruimtelijk vertaald worden.

Verbetering:

- Ontwerpprincipes expliciet maken:
 - Goede verlichting.
 - Zichtlijnen (geen obstakels, geen donkere hoeken, zichtbaarheid naar of vanuit meerdere richtingen).
 - Levendige plinten.
- Koppel veiligheid direct aan voetgangersroutes

6. Ruimteclaim van de auto expliciet terugdringen

Hoewel STOP wordt genoemd, is de dominantie van de auto nog onvoldoende doorbroken. De voetganger (en de fietser) moeten leidend worden bij

inrichtingsvraagstukken. Dat betekent dat automobilititeit structureel ondergeschikt wordt gemaakt aan een optimale loopbare omgeving, ook buiten het centrum.

Verbetering:

- Verminder:
 - Rijstroken.
 - Parkeerruimte in straten.
- Herverdeel ruimte structureel naar:
 - Voetgangers.
 - Fietsers.
 - Groen.
- Neem een concrete ambitie op voor het verbeteren van infrastructuur die nog is ontworpen vanuit de visie waarin de auto nog centraal stond.

6. Minder vaagheid, meer meetbare doelen

In zijn algemeenheid moet de omgevingsvisie minder abstract en concreter. De visie moet minder ruimte overlaten aan “de waan van de dag” en duidelijker laten zien wat er echt verandert in de stad.

Verbetering:

- Werk met:
 - Meetbare doelen.
 - Concrete ingrepen per gebied.
 - Tijdspaden en prioriteiten.

Conclusie

VBM is verheugd dat in “Stad van Dichtbij” gekozen wordt voor een **voetgangersvriendelijke stad**, waar bij de inrichting van de openbare ruimte het **STOP-principe** wordt gehanteerd.

VBM ziet als belangrijkste verbeteropgave voor “Stad van Dichtbij” **concretisering, prioritering en afdwingbaarheid**. Met andere woorden van visie naar bindende ontwerpprincipes en ruimtelijke keuzes waarin **de voetganger echt op 1 staat**.