



Actieplan

Fietsen in Maastricht

2020-2025

EEN OMGEVINGSPROGRAMMA

TER BEVORDERING VAN

HET FIETSGEBRUIK IN MAASTRICHT

EN DE REGIO



*Gemeente Maastricht*



Fijn dat u belangstelling toont voor het onderwerp Fietsen in Maastricht. Fietsen is immers een belangrijk thema voor onze stad. De fiets is het vervoermiddel in een duurzaam Maastricht. Dit actieplan bevat ruim 50 concrete maatregelen waarmee we in de komende jaren het fietsgebruik in Maastricht willen stimuleren.

Het actieplan is tot stand gekomen met hulp van diverse partners zoals de Fietsersbond, Provincie Limburg, Zuid-Limburg Bereikbaar en Verkeersveiligheidsgroep Maastricht. Maar ook de Maastrichtse fietser. Zo organiseerden we een succesvolle focusgroep met actieve fietsers en dachten ruim vijftig mensen mee tijdens een geslaagde thema-avond. Ik dank hen hartelijk voor hun hulp en input. Ook in de toekomst maak ik graag gebruik van uw hulp bij het realiseren van onze fietsambities.

Fietsen is gezond, nuttig, aangenaam en ontspannend. Ik roep dan ook iedereen graag op om op de pedalen te komen. Om samen van Maastricht een echte fietsstad te maken.

Gert-Jan Krabbendam

Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit

#OpDePedalen



## 1. Aanleiding

# Waarom een actieplan?

Fietsen is leuk. Het is een en actieve bezigheid waarmee je je gemakkelijk en goedkoop verplaatst van A naar B. Het is ook een aangename sociale activiteit. Tijdens het fietsen ontmoet je mensen, kun je bijkletsen en van de omgeving genieten. Voor fanatiekelingen is het een hobby in een prachtig decor met de Zuid-Limburgse heuvels.

Wetenschappelijk is bewezen dat regelmatig fietsen gezond is. Dat is voor veel fietsers de motivatie om dagelijks naar het werk te fietsen of om regelmatig in de vrije tijd een rondje te fietsen. De fietser kan zo het nuttige met het aangename combineren. Maastricht wil bijdragen aan de gezondheid en vitaliteit van zijn inwoners. Meer fietsgebruik in Maastricht en de regio draagt daaraan bij.

Daarnaast zijn er meer maatschappelijke belangen. Want als meer wordt gefietst en tegelijkertijd minder met de auto wordt gereden dan heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid, de luchtkwaliteit en de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Ook neemt een fiets veel minder ruimte in als een auto. De fiets vervult daarmee een sleutelrol in de ontwikkeling van Maastricht naar een toekomstbestendige en leefbare stad.

Dat is de reden waarom dit Actieplan Fietsen in Maastricht is opgesteld. Als het lukt mensen meer te laten fietsen in plaats van auto te laten rijden, draagt dat bij aan de gezonde en leefbare stad.

# Fietsen: een slim idee

## Fietsen neemt weinig schaarse ruimte in beslag

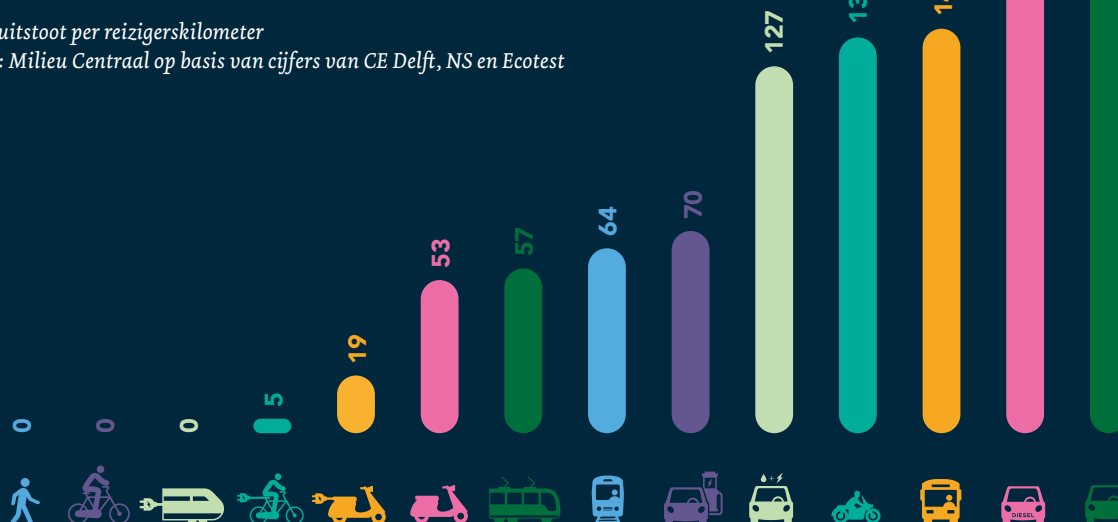
Bron: Gemeente Amsterdam



## Fietsen is klimaatvriendelijk

CO<sub>2</sub> uitstoot per reizigerskilometer

Bron: Milieu Centraal op basis van cijfers van CE Delft, NS en Ecotest

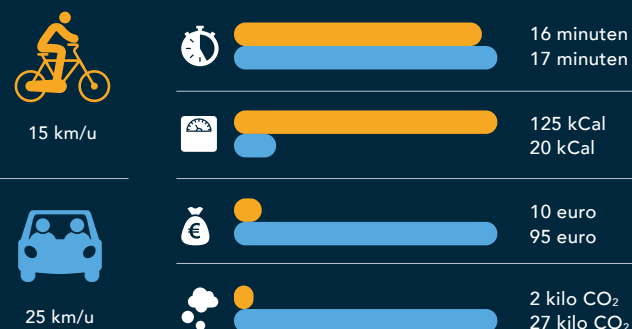




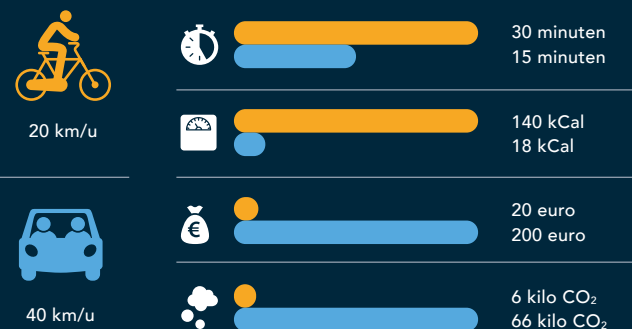
## Met de fiets naar je werk of school is gezond

Bron: Milieu Centraal

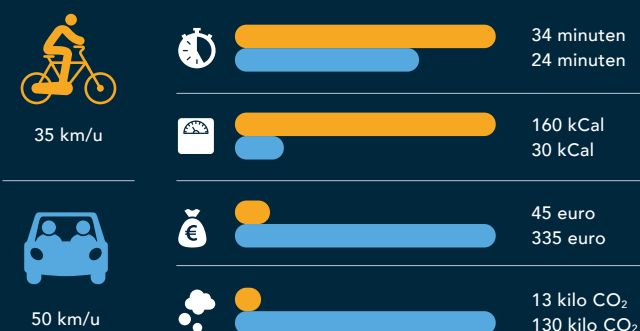
### Woon-werkafstand 4km / stadsfiets



### Woon-werkafstand 10 km / e-bike



### Woon-werkafstand 20 km / speed pedelec



## FIETSECONOMIE

Ook de economie vaart wel bij het gebruik van de fiets. Forenzen die naar hun werk fietsen zijn gemiddeld genomen gezonder. Dat resulteert in een lager ziekteverzuim op het werk. Bovendien besparen fietsers op reiskosten. Ten opzichte van een automobilist zijn ze bijvoorbeeld minder brandstofkosten kwijt. Die besparing op brandstof levert een toegevoegde economische waarde voor de lokale economie. Economisch adviesbureau Decisio becijferde eerder voor Utrecht dat dit leidt tot zo'n 32 procent extra bestedingen in de regionale economie.

Fietsers zijn goede klanten voor winkels en horeca. Ongeveer 25 procent van de bezoekers in de Maastrichtse binnenstad komt per fiets. Uit onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam blijkt dat bestedingen in de binnenstad van fietsers niet lager zijn dan bezoekers per auto. Voor supermarkten in buurtwinkelcentra concludeert adviesbureau SOAB op grond van onderzoek dat de totale bestedingen van fietsers (gemiddelde besteding keer frequentie) hoger zijn, dan de totale bestedingen van de automobilisten.

Onderzoekers van de Universiteit Utrecht concluderen dat de levensverwachting van de Nederlandse bevolking met een half jaar is toegenomen als gevolg van fietsen. Fietsen voorkomt ongeveer 6.500 doden per jaar. Meer dan de helft van de toename in levensverwachting wordt bereikt doordat ouderen van 65 jaar en ouder blijven fietsen. Deze gezondheidsbatens hebben de omvang van ongeveer 3 procent van het bruto nationaal product. De onderzoekers concluderen dan ook dat investeringen op het gebied van fietsbeleid op de lange termijn renderen.

## 1.2 Relatie tot Omgevingsvisie

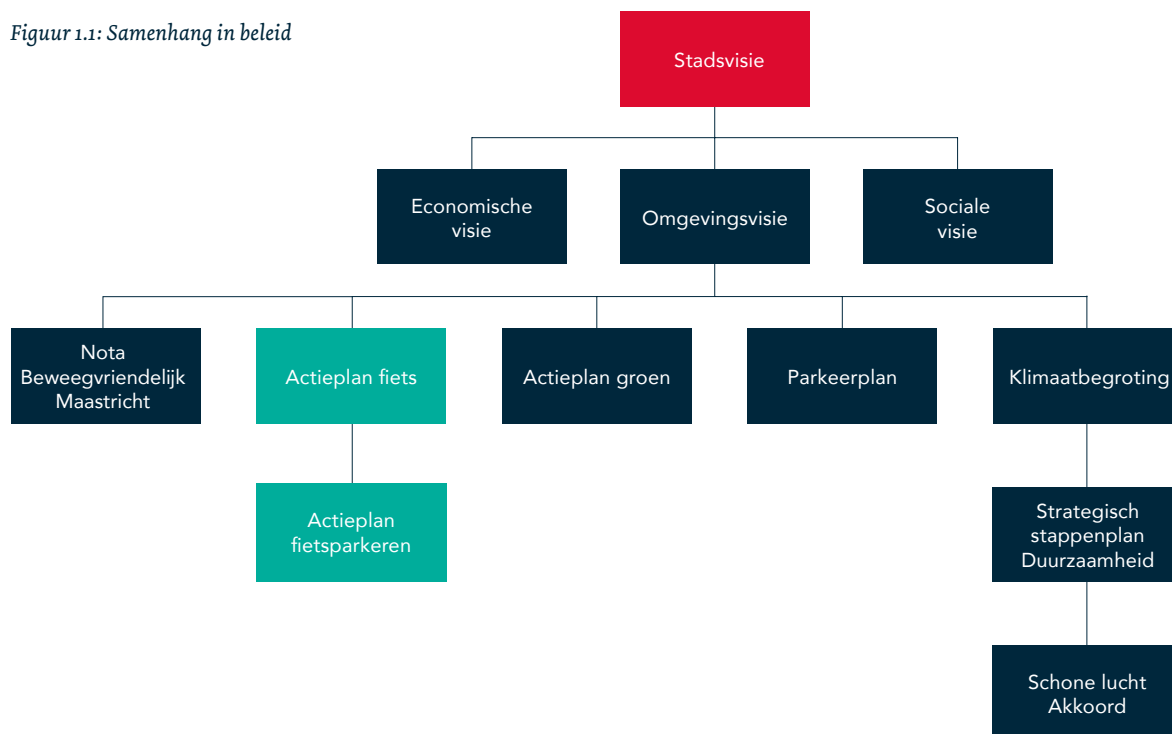
De belangrijkste ruimtelijke opgaven voor de stad naar de toekomst en onze beleidsambities voor mobiliteit inclusief de fiets zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040. We willen een verschuiving van de auto naar lopen en fietsen en andere duurzame vormen van mobiliteit. Dit Actieplan Fietsen in Maastricht vormt – in de geest van de Omgevingswet – een omgevingsprogramma waarmee de gemeente Maastricht haar beleidsambities op het gebied van de fiets wil bereiken. Daarom luidt de ondertitel van dit actieplan ‘een omgevingsprogramma ter bevordering van het fietsgebruik in Maastricht en de regio’.

De maatregelen in dit actieplan dragen bij aan de integrale aanpak van de Omgevingsvisie. Sterker nog, de maatregelen voor het fietsgebruik zijn effectiever als in Maastricht en de regio op meer beleidsthema’s tegelijkertijd wordt gehandeld.

Zo is het fietsbeleid effectiever als naast maatregelen die fietsgebruik aantrekkelijker maken (bijvoorbeeld een verbetering van de fietsinfrastructuur) maatregelen worden geëffectueerd die het gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken (bijvoorbeeld strenger parkeerbeleid en het faciliteren van parkeren op afstand).

Naast dit Actieplan Fietsen in Maastricht werkt de gemeente Maastricht onder andere aan nieuw parkeerbeleid, P+R-voorzieningen, de verkeerscirculatie in de stad, meer groen in de stad, het verduurzamen van stadslogistiek en het stimuleren van elektrisch rijden. Ook wordt op korte termijn de nota Bewegvriendelijk Maastricht vastgesteld. Deze integrale werkwijze leidt per saldo tot de gewenste verschuiving van minder autogebruik en -bezit naar meer lopen, fietsen en andere duurzame vervoersmiddelen. Juist de combinatie van enerzijds pull- en anderzijds push-maatregelen maken het Maastrichtse fietsbeleid effectief en succesvol.

Figuur 1.1: Samenhang in beleid





## STIMULEREN VAN LOPEN EN FIETSEN

De gemeente wil dat mensen zich meer te voet of per fiets verplaatsen. Niet alleen binnen de stad, maar ook bij verplaatsingen van en naar de stad wordt ingezet op een toename van het fietsgebruik. Daarom investeert de gemeente in extra fietsenstallingen, wandel- en fietsroutes in de stad en daarbuiten, en wordt op plekken de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers verbeterd.



## VERMINDEREN OVERLAST VRACHTVERKEER

Maastricht heeft te maken met dagelijkse goederenstromen van en naar bedrijventerreinen, maar ook naar winkels en horeca. Daarnaast groeit als gevolg van de toename van online winkelen de rechtstreekse goederenstroom naar de consument in de woonwijk. De gemeente heeft tot doel de overlast van dit vrachtverkeer te verminderen. Daarom investeert de gemeente enerzijds in infrastructuur die overlast zoveel mogelijk beperkt en anderzijds in het organiseren van goederenstromen via schonere en minder overlast veroorzakende voertuigen.



## MEER RUIMTE VOOR LOPEN, FIETSEN, VERBLIJVEN, GROEN EN WATER

In de stad creëren we meer ruimte voor ontmoeten en bewegen. Op plekken waar dat gewenst is, maakt de rijdende of geparkeerde auto plaats voor andere functies zoals ontmoeten, lopen, fietsen of spelen. Daartoe investeert de gemeente op diverse plekken in de herinrichting van de openbare ruimte, verlagen we de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en voorkomen we waar zinvol doorgaand verkeer.



## STIMULEREN PARKEREN OP AFSTAND

Maastricht is een gastvrije stad met jaarlijks veel bezoekers. Om ervoor zorgen dat de stad niet vastloopt wordt parkeren zoveel mogelijk gefaciliteerd op P+R- en P+W-locaties aan de rand van de stad. Vandaar reis je met het openbaar vervoer, per (deel)fiets of te voet verder naar de binnenstad.



## VERBETEREN (EUREGIONALE) BEREIKBAARHEID

Maastricht is een onderdeel van een samenhangend netwerk van middelgrote steden in Zuid-Limburg en de Euregio. We zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van deze regio. Maastricht investeert daarom bijvoorbeeld in het stationsgebied, maar ook in een tramverbinding met Hasselt.



## VERDUURZAMEN MOBILITEIT

We werken – in lijn met het Klimaatakkoord van de Rijksoverheid – toe naar een emissieloos verkeersaanbod in de gehele stad. Om deze transitie naar elektrisch rijden te stimuleren geven we als gemeente het goede voorbeeld door het eigen wagenpark in stappen te elektrificeren. Daarnaast worden laadinstallaties voor personenauto's en stadsbussen in de openbare ruimte gerealiseerd.





## GEZONDHEID EN FIETSEN

Uit steeds meer onderzoek, waaronder ook van de Universiteit Maastricht, blijkt dat de fysieke leefomgeving invloed heeft op onze leefstijl en gezondheid. Ook blijkt dat met veranderingen in de fysieke leefomgeving gezondheidsverschillen tussen groepen kunnen worden verkleind. Door met deze kennis rekening te houden tijdens het ontwerpen van de leefomgeving kan langdurig gezondheidswinst worden geboekt. Mede daarom werkt gemeente Maastricht aan de nota Bewegvriendelijk Maastricht.

Binnen het onderzoeksproject Ruimte Maken voor Gezondheid in de Stad (RuimteGIDS) werken onder meer de Universiteit Maastricht en de GGD Zuid-Limburg aan kennis voor een gezonde stadsleefomgeving. Zo worden in concrete Maastrichtse casussen de gezondheidseffecten van de aanleg van de Groene en de Blauwe Loper onderzocht.

Stedenbouwkundig adviesbureau Urhahn onderzocht de kenmerken van een beweegvriendelijke stad en stelt dat in een beweegvriendelijke stad sport, spel en ontspanning een structurele plek moeten krijgen. Daarnaast moet meer ruimte gegeven worden aan de voetganger en de fietser.

Een stad zou qua lopen en fietsen de volgende 4 ambities moeten hebben. Deze ambities zijn onderdeel van het fietsbeleid in Maastricht en komen op diverse plekken terug in dit actieplan.

- Realiseer goed en snel openbaar vervoer in combinatie met lopen en fietsen voor het voor- en natransport als goed alternatief voor de auto.
- Maak autoluwe stadsbuurten met hoge dichtheden en een intensieve functiemenging. In een luwe stadsbuurt is de snelheid van de normale stadsfietser het uitgangspunt. Meer functiemenging zorgt ervoor dat je als bewoner niet altijd de wijk uit hoeft en al fietsend en wandelend naar je werk, winkel of school kunt gaan.
- Geef de fietser en voetganger de ruimte. Richt je hierbij op menging in plaats van het scheiden van verkeersstromen. Fietsstraten, shared space en gemengde stadsstraten zien hiervan goede voorbeelden (koppelen aan verkeersmilieus). Snelle fietsers kunnen ook langzaam fietsen.
- Zorg voor comfortabele, veilig en frictieloze routes voor vooral de kwetsbare doelgroepen, zoals kinderen, mindervaliden en ouderen. Heldere straatprofielen met goede stoepen geven geborgenheid aan de voetganger. Goede oversteekevoorzieningen zorgen voor minder frictie of wrijving met snellere straatgebruikers. Frictieloos betekent ook comfortabele routes met weinig oponthoud, een goed fiets- en wandeloppervlak en weinig obstakels.



*Thema-avond Fietsen in Maastricht op 9 maart 2020*



### 1.3 Totstandkoming en participatie

Dit actieplan is in samenwerking met belanghebbenden en partners opgesteld. Hiervoor hebben in de eerste maanden van 2020 werksessies plaatsgevonden en zijn gesprekken gevoerd met delegaties van de Fietzersbond, buurgemeentes in binnen- en buitenland, Provincie Limburg, Zuid-Limburg Bereikbaar en de Verkeersveiligheidsgroep Maastricht. Bovenal hebben we geluisterd naar de Maastrichtse fietser. Zo organiseerde Zuid-Limburg Bereikbaar op verzoek van de gemeente Maastricht een focusgroep van enthousiaste Maastrichtenaars die regelmatig fietsen.

Specifiek op het gebied van fietsparkeren sprak de gemeente aanvullend met Arriva, de Fietzersbond, Samen Onbeperkt, diverse buurtnetwerken, ondernemers, het overleg van Bewoners, Ondernemers en Studenten (BOS), Universiteit Maastricht, studentenverenigingen, Katholieke Bond van Ouderen (KBO Limburg), Swapfiets en exploitanten van de fietsstallingen in Maastricht. Voor het actieplan zijn ook diverse vakdisciplines binnen de gemeente geraadpleegd. Denk hierbij aan handhaving, sport, economie, stadsbeheer, stedenbouw, ruimtelijke kwaliteit, groen en mobiliteit.

Op 9 maart 2020 vond de thema-avond Fietsen in Maastricht plaats met ruim 60 deelnemers. Tijdens deze avond is gediscussieerd over het belang van de fiets in een duurzame toekomstbestendige stad en konden de aanwezigen vragen stellen en reageren op de eerste aanzet van het actieplan. Dit werd gepresenteerd aan de hand van diverse informatiepanelen.

Voor het thema Fietsen in Maastricht is veel belangstelling. Er zijn veel wensen, ideeën en suggesties binnengekomen. Deze zijn dankbaar in ontvangst genomen en meegenomen bij het opstellen van het actieplan.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit actieplan hebben we de beleidsambities geconcretiseerd in meetbare doelen en definiëren we een realisatiestrategie waarmee we verwachten de ambities te bereiken. Hiertoe zijn 3 actielijnen van die realisatiestrategie uitgewerkt in hoofdstuk 3 tot en met 5. We pakken na vaststelling van dit actieplan door aan de hand van een concrete uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 6 staat de uitvoeringsagenda beschreven en wordt de samenwerking uitgewerkt die we zullen opzoeken met diverse partners op het gebied van de fiets.

## 2. Ambities

# Welke doelen willen we halen?

### 2.1 Doelen

#### 1. Meer en vaker fietsen

Het fietsgebruik zit in de lift. Zowel landelijk als in Maastricht wordt steeds meer gefietst. De gemeente Maastricht wil dat het fietsgebruik in Maastricht en regio verder groeit. Dat betekent meer fietsers op straat en meer fietsen in stallingen. Tot doel wordt jaarlijks een groei van 1 procent gesteld, oftewel een groei van ruim 10 procent te realiseren tussen 2020 en 2030. Dat betekent bijvoorbeeld dat in de komende 10 jaar het gemiddeld aantal fietsers dat de Maas oversteeft met 3.000 stijgt tot ruim 32.000 fietsers per dag.

#### 2. In combinatie met minder autogebruik

Bij voorkeur gaat deze groei van het fietsgebruik gepaard met een daling van het autogebruik. Zo ontstaat er per saldo ruimte in de stad en neemt de leefbaarheid toe. Binnen Maastricht vindt in de huidige situatie 31 procent van de verplaatsingen volledig per fiets plaats. Bij verplaatsingen van en naar Maastricht is het fietsaandeel op dit moment 10 procent. We stellen tot doel dat beide percentages met 5 procentpunt toenemen in 10 jaar tijd, ten koste van de auto.

#### 3. Inclusief jongeren en ouderen

Een sterk voordeel van de fiets is dat het een laagdrempelig vervoermiddel betreft. Jong en oud kunnen zich veelal zelfstandig verplaatsen per fiets. Dat is een groot goed dat bijdraagt aan een inclusieve stad. Daarom streven we naar een groter gebruik van de fiets bij jongeren en ouderen. We willen dat meer kinderen fietsend naar school gaan. Ook willen we dat meer Maastrichtse senioren (65+) regelmatig fietsen. En we willen dat mensen die niet zelfstandig kunnen fietsen zich zoveel mogelijk per fiets verplaatsen, als ze dat willen en dit met een aangepaste fiets of onder begeleiding kan.

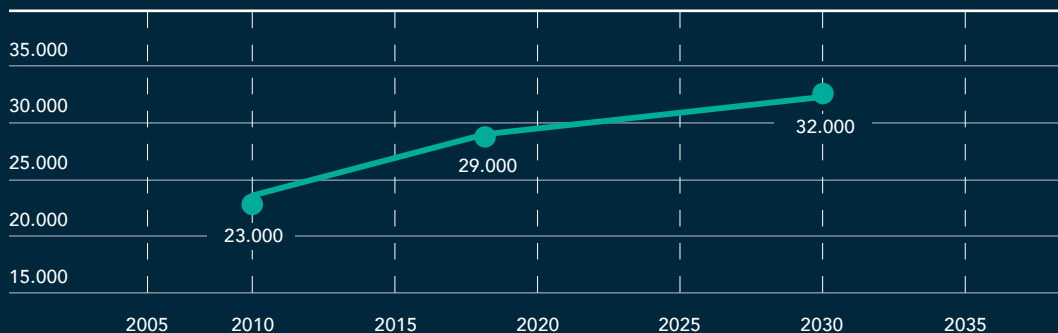
#### 4. In combinatie met andere vervoerwijzen

Op afstanden langer dan 15 kilometer wordt de reistijd per fiets te lang en verliest de fiets het als vervoermiddel van bijvoorbeeld de auto. De laatste jaren zien we een sterke opkomst van het gebruik van de combinatie trein en fiets. Die combinatie maakt de fiets op langere afstanden snel en flexibel. We willen dit combinatiegebruik, ook wel ketenmobiliteit genoemd, stimuleren. Bus- en treinreizigers gebruiken vaak een eigen fiets voor de rit van huis naar bushalte of treinstation (voortransport). Dit in tegenstelling tot de rit van bushalte of treinstation naar de eindbestemming (natransport). Dit natransport is vaak de zwakste schakel. Een deelfiets, zoals de ov-fiets, kan hierin voorzien. De combinatie



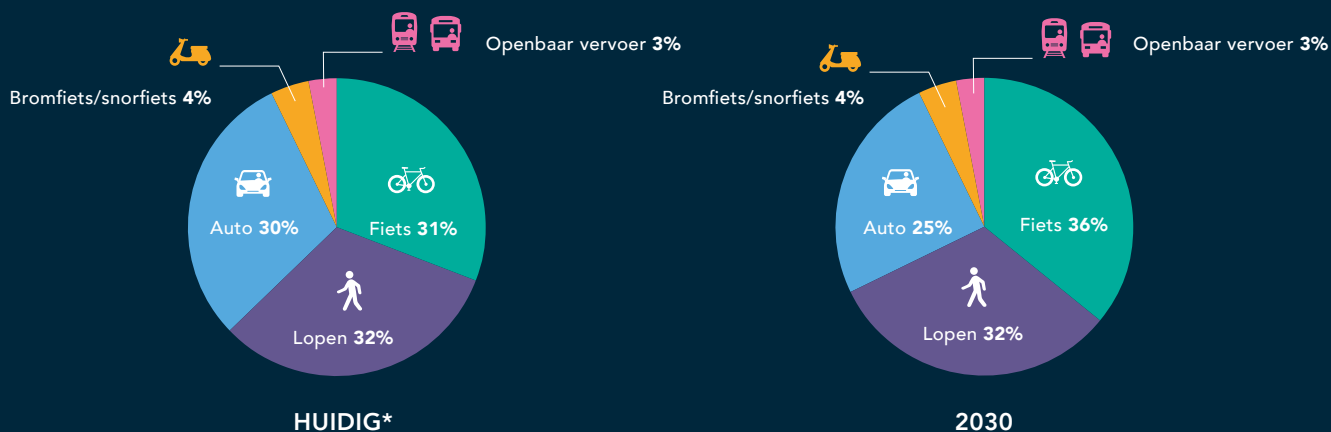
## Aantal Maaskruisende fietsbewegingen per dag

Bron: Gemeente Maastricht



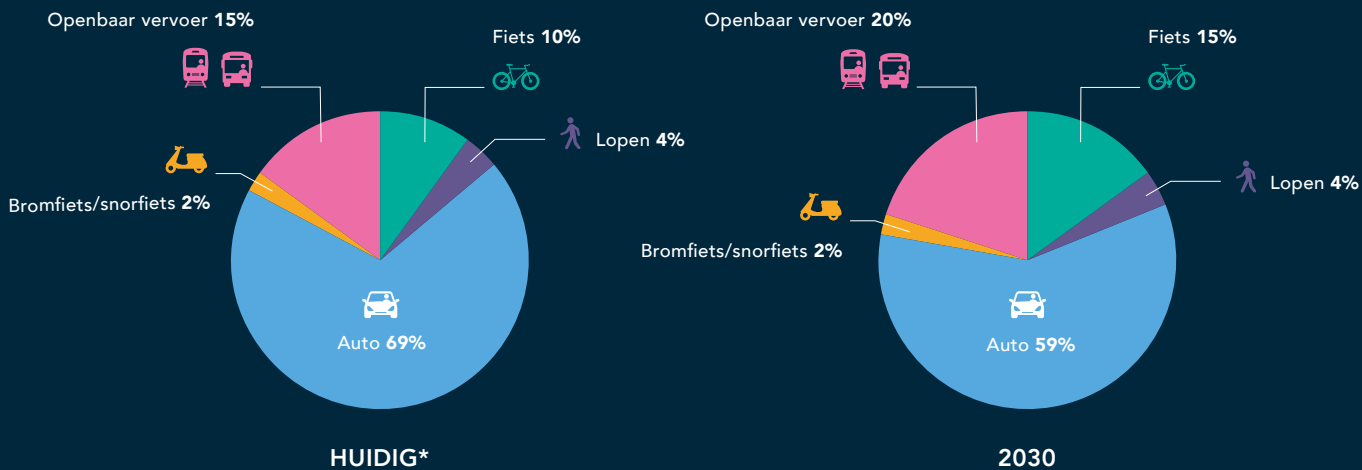
## Aandeel fietsverplaatsingen binnen Maastricht

Bron: OViN, bewerking gemeente Maastricht



## Aandeel fietsverplaatsingen van en naar Maastricht

Bron: OViN, bewerking gemeente Maastricht



\*) gebaseerd op gemiddelde over 2014-2018

trein en fiets wordt gerekend onder het openbaar vervoer. Daarom zetten we bij verplaatsingen van en naar Maastricht in op een groei van het openbaar vervoer met 5 procentpunt.

### 5. Fietsen is leuk

Fietsen is goedkoop, gemakkelijk en vooral leuk. Het feit dat fietsen leuk is, zal bijdragen aan het succes van de maatregelen in dit actieplan. Andersom maken de maatregelen fietsen aangenamer (of aangener). We streven ernaar dat fietsers een rapportcijfer van 7,5 of hoger geven voor het fietsen in Maastricht.

### 6. Veilig fietsen

Helaas is er een landelijke trend dat jaarlijks steeds meer (letsel)ongevallen gebeuren waarbij fietsers betrokken zijn. Dit hangt samen met het feit dat meer en vaker met e-fietsen gefietst wordt, bijvoorbeeld door ouderen die doorgaans kwetsbaarder zijn. Daarnaast is onveilig gedrag, zoals het gebruik van de smartphone op de fiets, een oorzaak van meer ongevallen. De gemeente ambieert het aantal (letsel)ongevallen met fietsers te laten dalen naar uiteindelijk nul verkeersslachtoffers, in lijn met de ambitie van het Regionale Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). In eerste instantie door het aantal ongevallen niet verder te laten stijgen ondanks meer fietsgebruik. Om uiteindelijk voor 2030 ook in absolute zin op weg te zijn naar nul verkeersslachtoffers.

## 2.2 Realisatiestrategie

De gemeente Maastricht hanteert een strategie om voorgaande ambities te realiseren. Aan de hand van 3 actielijnen willen we de komende 5 jaar projecten uitvoeren.

1. Het verbeteren van fietsvoorzieningen met als doel een aantrekkelijk en veilig **fietsnetwerk** in stad en regio.
2. De aanpak van het **fietsparkeren** met een substantiële toename van het aantal fietsparkeerplekken en toepassing van kleinschalige maatwerkoplossingen waardoor geparkeerde fietsen geen overlast meer veroorzaken.
3. Het **stimuleren** van fietsgebruik en veilig gedrag op straat aan de hand van een uitgaande doelgroepenbenadering.

De gemeente zoekt actief samenwerking met partners op om de 3 actielijnen zo effectief mogelijk te maken. Tot slot vormt heldere communicatie met doelgroepen een belangrijke randvoorwaarde. We willen het enthousiasme onder (potentiële) fietsers aanwakkeren en daarmee de fietscultuur verstevigen.

Bij het uitwerken van maatregelen houden we rekening met 3 afwegingen die de fietser maakt. **Durven:** fietsers moeten zich in de eerste plaats veilig voelen voordat ze durven te fietsen. **Kunnen:** als ze zich veilig genoeg voelen, moet de infrastructuur zo zijn ingericht dat het mogelijk is om snel en makkelijk te kunnen fietsen. **Willen:** als durven en kunnen op orde zijn, is het de kunst (nieuwe) fietsers te verleiden vaker of over grotere afstanden te gaan fietsen. De omgeving moet dan wel zo aantrekkelijk zijn dat mensen er ook willen fietsen.

In de volgende hoofdstukken worden deze actielijnen afzonderlijk toegelicht en uitgewerkt en bijbehorende maatregelen en acties benoemd.

## Strategie met drie actielijnen



COMMUNICATIE



SAMENWERKING

## Van durven fietsen naar willen fietsen

Gebaseerd op idee van Mark van Hagen (NS) en Bas Govers (Goudappel Coffeng)



Dissatisfiers  
Gebruikswaarde



DURVEN



KUNNEN



Satisfiers  
Belevingswaarde



WILLEN

### Veiligheid en betrouwbaarheid

- Voldoende afstand tot overig (gemotoriseerd) verkeer
- Geen obstakels
- Gladheidbestrijding (bladeren, bevroering)
- Sociale veiligheid, verlichting
- Goed beheer en onderhoud (geen wortelopdruk, vlakke bestrating)

### Gemak

- Veilig stallen nabij herkomst en bestemming
- Bewegwijzering / logische routes, ook zonder locatiekennis
- Geen helmplicht

### Snelheid

- Directe routes, zonder omwegen
- Elkaar kunnen inhalen
- Korte wachttijden bij verkeerslichten

### Beleving

- Naast elkaar kunnen fietsen
- Fraai ingepast in een aantrekkelijke omgeving

### Comfort

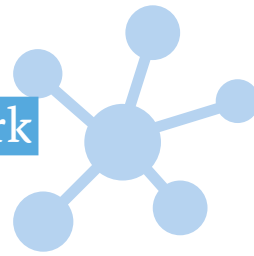
- Befietsbare hellingen en bochten
- Samenhang van het netwerk
- Geen hinder door andere verkeersdeelnemers (lawaai, stank)





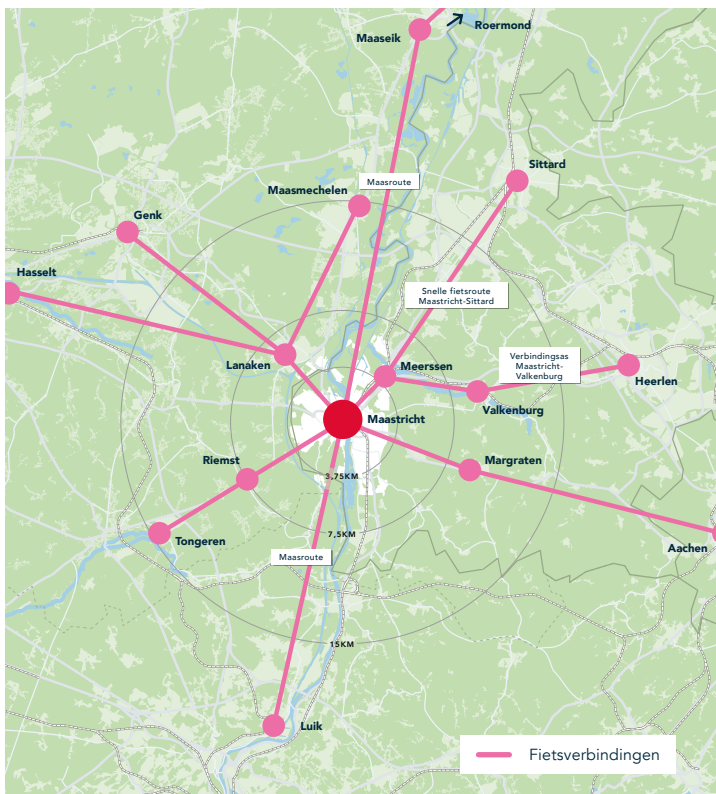


### 3. Verbeteren fietsnetwerk



# Samenhang, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort

Een belangrijk middel om het fietsgebruik in Maastricht te stimuleren is het verbeteren van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. We investeren in de samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en het comfort hiervan. De ambitie is een fietsnetwerk in Maastricht en regio waar zoveel mogelijk fietsers durven, kunnen en willen fietsen. Daartoe realiseren we op diverse plekken de komende 5 jaar verbeteringen.

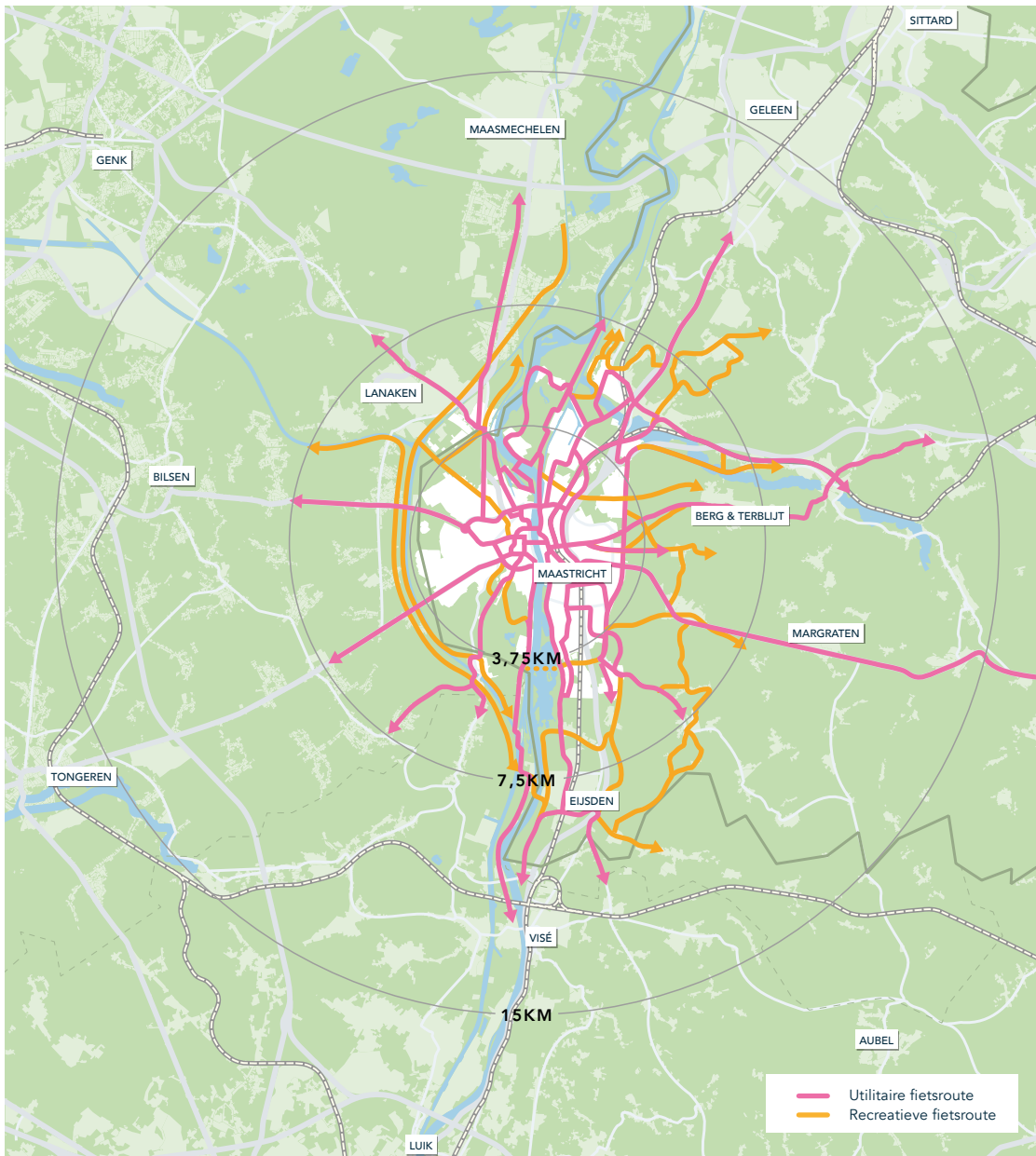


Figuur 3.1: Fietsnetwerk in groter geheel

#### 3.1 Een samenhangend fietsnetwerk

Het fietsnetwerk vormt idealiter een samenhangend geheel in de stad en met de regio. Daarbij worden beginpunt en eindbestemming verbonden via zo direct mogelijke routes. Het fietsnetwerk van Maastricht is onderdeel van een groter geheel (zie figuur 3.1).

In figuur 3.2 is het regionaal bewegwijzerde netwerk weergegeven. In roze staan de routes voor woon-werk-/schoolverkeer (de zogenaamde utilitaire routes) en in oranje de recreatieve routes. De weergegeven cirkels hebben een straal van respectievelijke 15, 7,5 en 3,75 kilometer met als middelpunt de Sint Servaasbrug. Over het algemeen vormt 7,5 kilometer de bovengrens voor utilitaire verplaatsingen per (stads)fiets. Bijna alle verplaatsingen binnen Maastricht vallen binnen de kleinste cirkel. Dit bevestigt dat Maastricht een ideale omvang heeft voor de fiets.



Figuur 3.2: Regionaal fietsnetwerk

Met de opkomst van de e-fiets is de actieradius voor veel fietsers vergroot. Voor verplaatsingen per fiets naar het centrum van Maastricht is het gangbare bereik opgerekt van de middelste cirkel naar de grootste cirkel. Ook reisafstanden langer dan 15 kilometer kunnen per fiets afgelegd worden. Enerzijds is de speed pedelec hiervoor uitermate geschikt. En ook is steeds vaker sprake van ketenverplaatsingen waarbij openbaar vervoer (trein, bus en toekomst tram) of auto worden gecombineerd met de fiets als natransport.

Het bereik van de fiets is daarmee groter dan ooit:

1. In de stad: fiets
2. In de regio tot 7,5 km: fiets en e-fiets
3. In de regio van 7,5 tot 15 kilometer: e-fiets en speed pedelec
4. In de regio boven 15 kilometer: speed pedelec en de combinatie openbaar vervoer en fiets en auto en fiets.

Voor het benutten van de regionale potentie investeren we de komende jaren samen met partners in de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk.

## DOEN (2020 – 2025)

- We agenderen een grote fietsambitie: het John F. Kennedybrugtracé. We vragen fietsers en omwonenden om ideeën in te brengen. We zetten een prijsvraag uit bij marktpartijen met de vraag om een concreet plan te ontwikkelen voor een veilige en aantrekkelijke fietsverbinding over het Kennedybrugtracé.
- We reserveren de onderhoudsmiddelen en een bedrag uit het Mobiliteitsfonds voor dit project en doen een concreet verzoek tot cofinanciering bij partners. Hierbij denken we aan subsidiemogelijkheden in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
- We investeren met partners in de snelle fietsverbinding naar Meerssen, Beek en Sittard.
- We participeren in de uitwerking van het regionale fietsnetwerk in het kader van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg.
- We agenderen het doortrekken van de verbindingssas via Rothem naar Valkenburg (en verder).
- We verbeteren met partners de samenhang in het euregionale recreatieve fietsnetwerk door routes met elkaar te verbinden in Vlaanderen (Fruitspoor, Kolenspoor), Limburg (Maasroute, Leisure Lane) en Duitsland (Vennbahn) en het knooppuntenfietsnetwerk.
- We agenderen bij de Vlaamse partners de directe aantrekkelijke fietsroutes tussen Maastricht en stedelijke kernen Riemst, Tongeren, Lanaken en Maasmechelen (en verder).
- We agenderen de fietsroute tussen Maastricht en Smeermaas en Lanaken (Bosscherweg).
- We vullen de bewegwijzering voor utilitaire en recreatieve routes aan.
- We investeren in de fietsbrug Borgharen – Boschoop.
- We investeren in de fietsstraat Mergelweg.
- Rijkswaterstaat investeert in een nieuwe fietsbrug Itteren. Maastricht realiseert de fietsvoorziening tussen de brug en Itteren.

## JOHN F. KENNEDYBRUGTRACÉ, EEN

### BELANGRIJKE REGIONALE FIETSAS

Maastricht wil een veilige en aantrekkelijke fietsroute via het John F. Kennedybrugtracé realiseren. Deze maatregelen stimuleren het gebruik van de fiets van en naar grote attractiepunten als de Brightlands Maastricht Health Campus en de binnenstad van Maastricht vanuit diverse woonwijken in west en zuid-oost. Het is ook een belangrijke as in het regionale fietsnetwerk (zie figuur 3.3).

Mogelijke ingrepen zijn het aanpassen van de open afritten, het voorrang geven aan fietsers en het herprofilen van het brugdek zodat ruimte ontstaat voor bredere fietspaden. Andere ideeën zijn het realiseren van een gelijkvloerse aansluiting ter hoogte van het MECC, het doortrekken van de Groene Loper naar de Brightlands Maastricht Health Campus (BL-MHC), het vergroenen van het tracé zodat de aantrekkelijkheid van de fietsroute toeneemt, het herinrichten van de ventwegen en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Prins Bisschopsingel, het Tongerseplein en de Hertogsingel.

Binnen 3 tot 5 jaar is groot onderhoud aan het wegdek van de John F. Kennedybrug noodzakelijk. Dit biedt kansen om naast noodzakelijk onderhoud het profiel op de brug aan te passen. Door toepassing van een smaller profiel voor gemotoriseerd verkeer kan bovendien bijgedragen worden aan het verminderen van de snelheid van het autoverkeer. Dit zorgt voor minder overlast voor omwonenden en meer verkeersveiligheid voor fietsers. Gemeente Maastricht heeft een aanvraag gedaan voor een rijksbijdrage voor geluidsschermen ter hoogte van de Alfons Ariënsstraat. De schermen kunnen als onderdeel van dit project op een goede manier worden ingepast.



Figuur 3.3: John F. Kennedybrugtracé

### 3.2 Een direct en aantrekkelijk fietsnetwerk

Het regionale fietsnetwerk gaat naadloos over in het stedelijke fietsnetwerk. Figuur 3.4 toont het stedelijke fietsnetwerk. Dit netwerk is een aaneenschakeling van fietspaden, fietsstroken en fietsstraten. Uiteraard is het ook buiten dit netwerk mogelijk om te fietsen, maar op die plekken (zoals woonerven) zijn geen specifieke fietsvoorzieningen. Er is bewust geen hiërarchie aangebracht in het netwerk. Het netwerk moet overal geschikt zijn voor zowel langzame als snelle fietsers en voor zowel recreatief als utilitair gebruik.

Specifieke fietsroutes zijn afgebeeld met een kleur die de prioriteit van de route aangeeft. Deze prioritaire routes vormen cruciale verbindingen tussen enerzijds de Maastrichtse woonbuurten en het regionale fietsnetwerk en anderzijds de belangrijkste attractiepunten en werklocaties in Maastricht, zoals de binnenstad, het station en de Brightlands Maastricht Health Campus. Investerings ter verbetering van deze routes renderen naar verwachting het meest en leiden tot de grootste groei van het fietsverkeer.

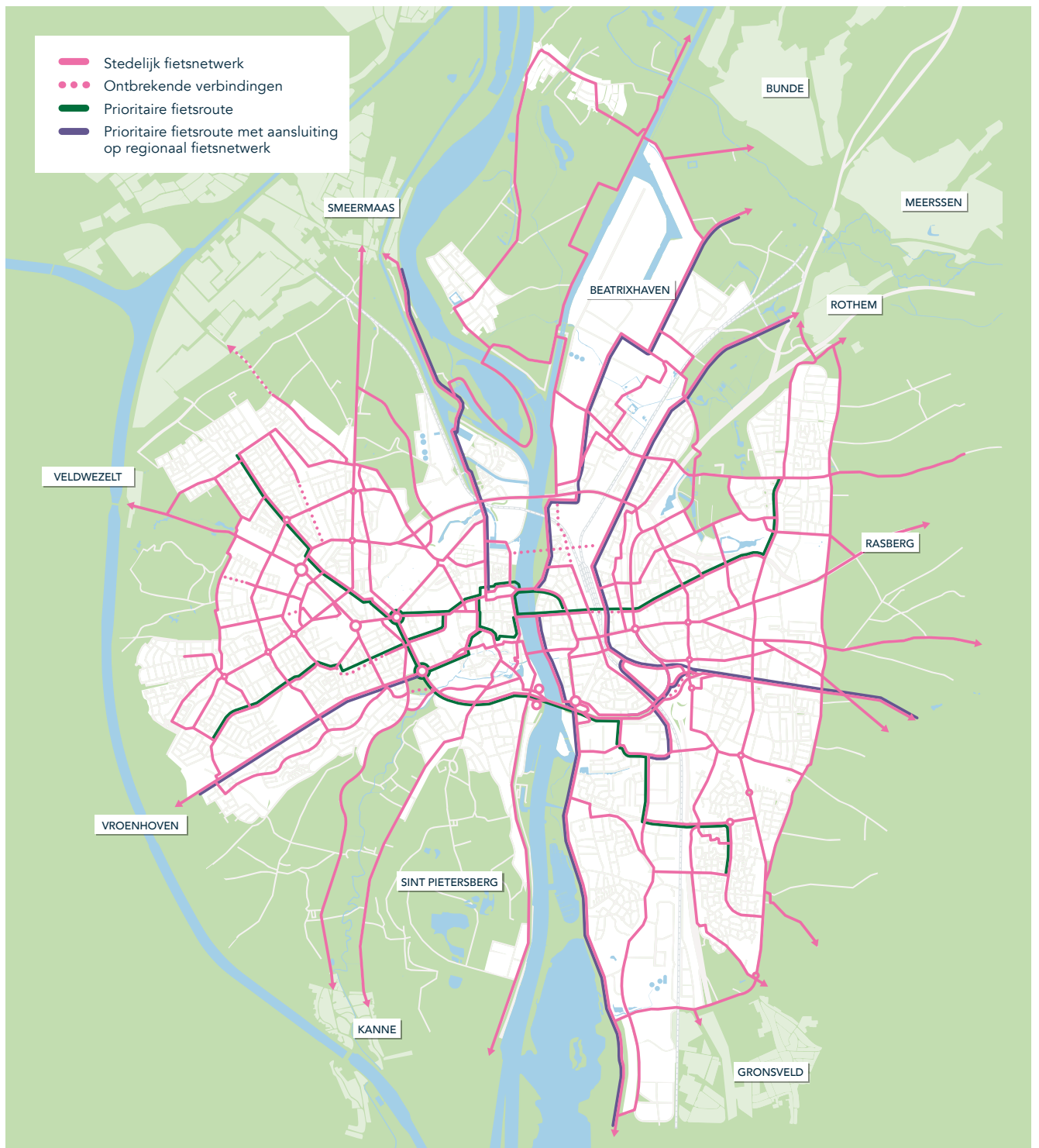
In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is opgenomen dat we ambiëren dat het centraal stedelijk gebied (dat grofweg loopt van het Emmaplein tot de Groene Loper) autoluw en beter toegankelijk wordt voor voetgangers en fietser. Dit willen we bereiken door bijvoorbeeld op plekken de verkeersstructuur aan te passen en het realiseren van parkeren op afstand en minder parkeerplekken in de binnenstad. Maar ook door de barrièrewerking van de binnenstad, de Maas en het spoor op de fietsverbindingen te verminderen.

Ook de aantrekkelijkheid van een route is daarbij van belang. Fietzers zijn bereid om (in beperkte mate) om te fietsen als de kortste route onaantrekkelijk is. Dat geldt op regionale schaal, maar ook in de stad. We willen fietsroutes aantrekkelijk maken door groen toe te voegen. Dit heeft als bijkomend voordeel dat je kunt fietsen in de schaduw van bomen (minder hittestress) en dat fietsroutes duidelijker worden gescheiden van het autoverkeer door middel van groene hagen of struiken. Sociale veiligheid speelt hierbij ook een rol.

#### DOEN (2020 – 2025)

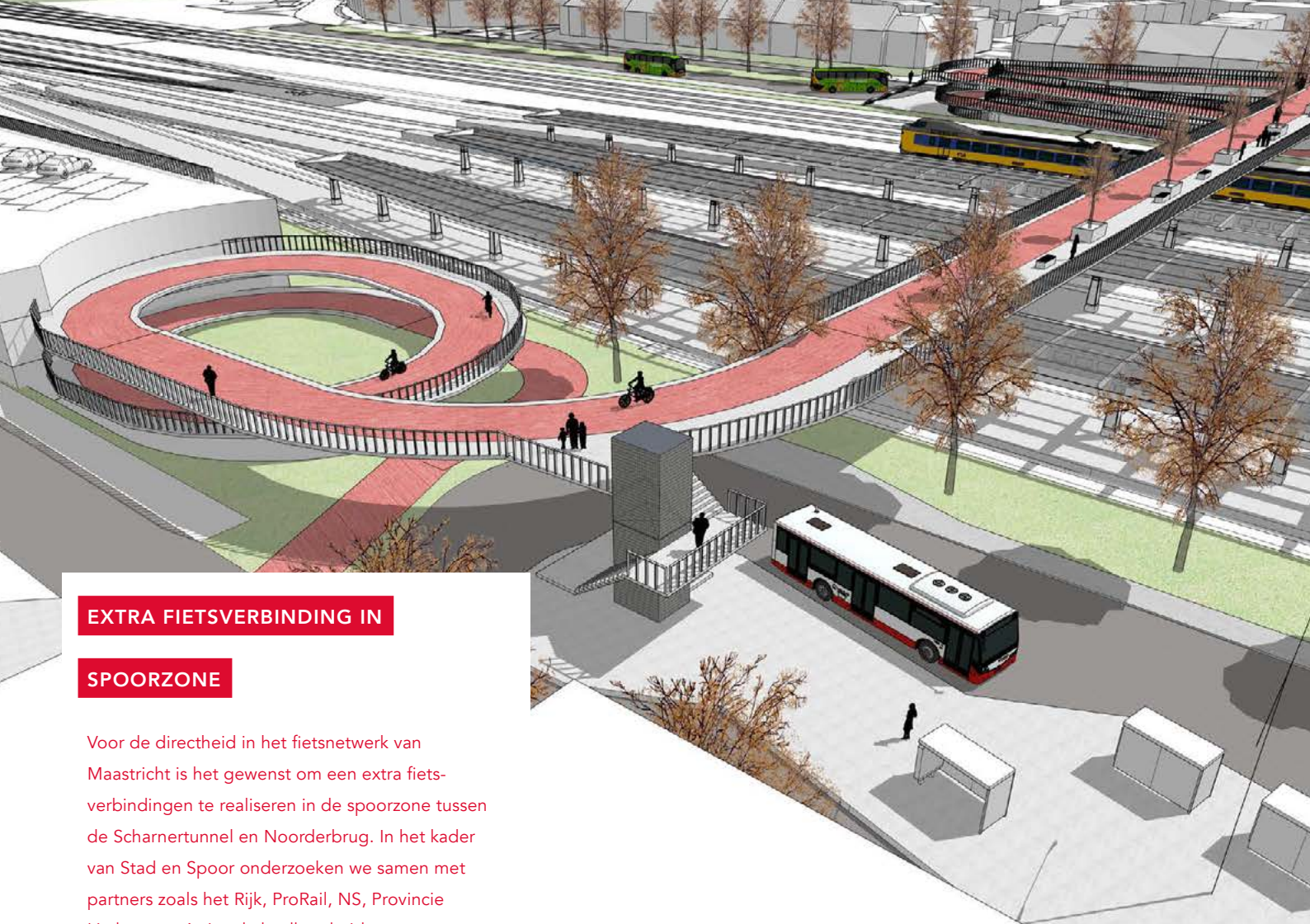
- We willen een extra fietsverbinding in de spoorzone (Stad en Spoor). ProRail voert in opdracht van het Rijk, Provincie Limburg en Gemeente Maastricht een verkenning uit naar een nieuwe spoorkruising ter vervanging van de huidige passerelle.
- We investeren met partners in de Blauwe Loper Mariaberg (fietsroute Mariaberg - Centrum).
- We investeren in veilige fietsvoorzieningen Tongerseweg (deel Javastraat-grensovergang).
- We investeren op basis van de resultaten in de Verkeersstudie Stationsomgeving in meer ruimte voor fietser en veiligere oversteken in Wyck en Wyckerpoort.
- We investeren in een logische en veilige fietsroute aan de noordzijde van het Europaplein.
- We onderzoeken of het mogelijk is om meer ruimte voor fietsers te creëren door een andere verkeerscirculatie voor lijnbussen, taxi en auto in de omgeving van de Markt, bijvoorbeeld op de Grote Gracht.
- We investeren in een veiligere fietsoversteek Sint Lucassingel - Gentelaan (optimalisatie of vervanging huidige rotonde Nobellaan – Gentelaan).
- We agenderen onze fietsambities bij de ontwikkeling van het Zinkwit en Trega-terrein.
- We investeren in verblijfsklimaat en ruimte voor fietsers in het Jekerkwartier (Sint Pieterstraat, Maastrichter Heijdenstraat, Hondstraat).
- We investeren in verblijfsklimaat en ruimte voor fietsers als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Brightlands - Maastricht Health Campus, eerste fase.





Figuur 3.4: Stedelijk fietsnetwerk met prioriteiten





## EXTRA FIETSVERBINDING IN

## SPOORZONE

Voor de directheid in het fietsnetwerk van Maastricht is het gewenst om een extra fietsverbindingen te realiseren in de spoorzone tussen de Scharnertunnel en Noorderbrug. In het kader van Stad en Spoor onderzoeken we samen met partners zoals het Rijk, ProRail, NS, Provincie Limburg en Arriva de haalbaarheid van een extra fietsverbinding gecombineerd met de reizigersverbinding tussen de perrons. Dit ter vervanging van de huidige te krappe passerelle. De combinatie van interwijk- en reizigersverbinding heeft de voorkeur. Wijst het onderzoek uit dat een fietsverbinding in of nabij het stationsgebouw niet mogelijk is? Bijvoorbeeld omdat de inpassing te complex blijkt. Dan wil de gemeente Maastricht een extra fietsverbinding ten noorden van het stationsgebouw realiseren in de spoorzone.



*Impressies van mogelijke extra fietsverbinding over het emplacement*

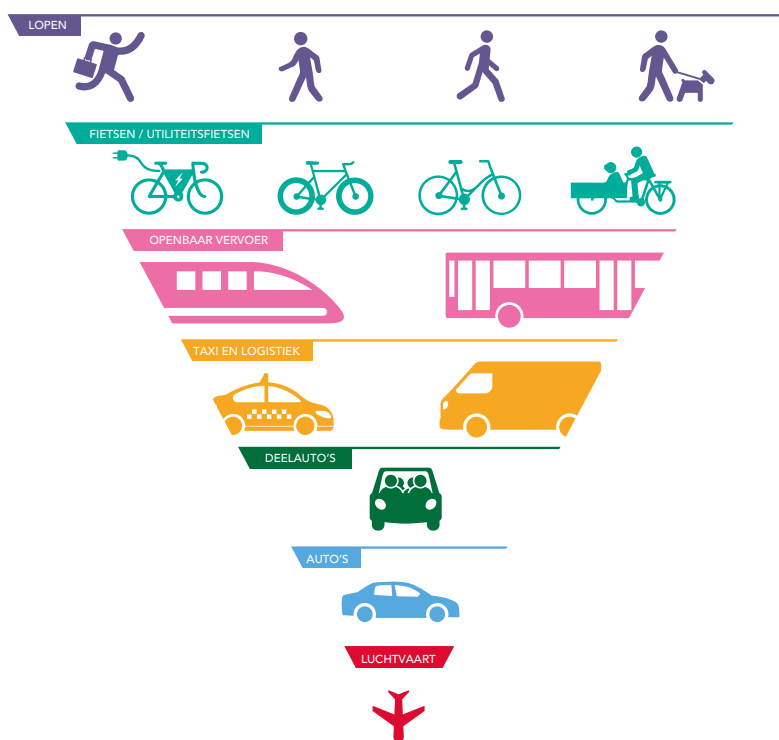


### 3.3 Veilige en comfortabele inrichting

De kwaliteit van het stedelijk fietsnetwerk laat op sommige plekken te wensen over. Vaak is er voor de fietser onvoldoende ruimte door het toegenomen fietsgebruik en variatie in snelheden. Maar vooral door de groei van het autoverkeer voelen fietsers zich onvoldoende veilig of raken ze zelfs in de verdrukking. Op die plekken in fietsnetwerk moet een nieuwe balans gevonden worden tussen enerzijds lopen en fietsen en anderzijds het gemotoriseerd verkeer. Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen) hanteren we daarbij als leidend principe. In figuur 3.5 is het STOP-principe weergegeven. Daarnaast blijven uiteraard de ontwerprichtlijnen van het CROW, zoals opgenomen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, uitgangspunt bij nieuwe fietsvoorzieningen in Maastricht.

Het ontwerpen van fietsvoorzieningen in een historische stad als Maastricht is altijd maatwerk en onderdeel van een integrale afweging. Het decor dat de stad en het weidse Heuvelland vormen, zien we nadrukkelijk als een kans. Uit steeds meer onderzoek blijkt dat naast reistijd en comfort de aantrekkelijkheid van een fietsroute een belangrijke factor is voor veel fietsers. Dat geldt ook voor factoren als levendigheid en dynamiek. Daarom zijn we ervan overtuigd dat ruimte voor ontmoeten, terrassen, speelruimte en ook functies ingegeven vanuit de klimaatopgave zoals meer groen en betere waterafvoer bijdragen aan de aantrekkelijkheid van fietsroutes.

Met het STOP-principe als uitgangspunt is de gewenste positie voor de voetganger en fietser bepaald in verschillende verkeerssituaties te Maastricht. Voor ieder zogenaamd verkeersmilieu zijn specifieke inrichtingskenmerken bepaald en goede voorbeelden in Maastricht geïdentificeerd.



Figuur 3.5: Het STOP-principe geeft een prioriteitsvolgorde per vervoerwijze

ONGEREGELD	VERKEERSLICHTEN	ROTONDE
Oversteek in etappes Voldoende opstelruimtes	Gemiddeld max. wachttijd < 60 sec Voldoende opstelruimtes	In de voorrang (binnen de bebouwde kom) Uit de voorrang (buiten de bebouwde kom)

Figuur 3.6: De 3 varianten voor een fietsoversteek bij een gebiedsontsluitingsweg

Oversteeklocaties verdienen extra aandacht omdat ze zorgen voor verkeersonveiligheid en oponthoud en daarmee voor comfortverlies voor de fietser. Maatgevend bij het kiezen van het type oversteek is de hoeveelheid en de snelheid van het kruisend (gemotoriseerd) verkeer.

De hoogste categorie, de stroomweg, wordt uitsluitend ongelijkvloers gekruist zoals de Wielerbaan over de A2 nabij Nazareth. Op

gebiedsontsluitingswegen (verbindingswegen) is er veel verkeer en is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer vaak hoger. Bij oversteeklocaties hanteren we daarom de ontwerprichtlijnen zoals in bovenstaande figuur 3.6. Hierbij is er aandacht voor de positie van de fietser zodat deze de situatie goed kan inschatten en veilig en comfortabel kan oversteken. Bij alle wegen van een lagere categorie (erftoegangswegen) geldt dat verkeer van rechts inclusief de fietser voorrang heeft.

#### DOEN (2020 – 2025)

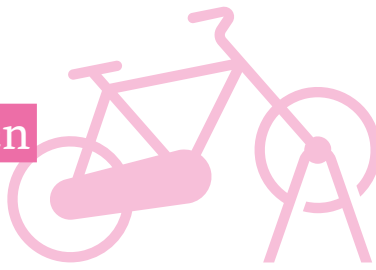
- We implementeren het STOP-principe in de integrale planvorming, in het ontwerpproces, in de uitvoering en de beheerfase.
- We lobbyen voor landelijk beleid met betrekking tot de maximumsnelheid binnen bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur.
- Bij groot onderhoud van wegen waar onder andere de maximumsnelheid onduidelijk is voor de gebruiker (grijze wegen) wordt de weg of ingericht op 30 km/uur (met de fietser op de rijbaan of op een fietsstrook) of op 50 km/uur (met de fietser op gescheiden fietsvoorzieningen).
- Bij groot onderhoud van straten met ventwegen wordt waar mogelijk de ventweg omgezet naar een fietspad of een fietsstraat. Op alle ventwegen wordt 30 km/uur de maximumsnelheid.
- We investeren in een betere positie van de fietser op het Emmaplein.
- We investeren in veiligere fietsoversteken bij de Köbbesweg.
- We investeren in een veiliger kruispunt Randwyck-singel – Duboisdomein.
- We investeren in veiligere oversteekplekken en fietsvoorzieningen bij de Via Regia en Dokter Bakstraat.
- We investeren in een betere fietsoversteek Orleanstraat - Bilsersbaan.
- We investeren in een betere positie en prioritering van de fietser bij het verkeerslicht Maasboulevard – Graanmarkt.
- We investeren in veiligere fietsoversteken bij de rotonde Via Regia.
- We investeren in betere fietsvoorzieningen en oversteekplekken aan de Maasboulevard (tussen John F. Kennedybrug en de grensovergang).
- We investeren in 6 intelligente verkeersregelinstantiaties (iVRI's) die in de toekomst fietsers meer prioriteit kunnen geven bij oversteken (begin 2020 zijn 20 soortgelijke installaties al in werking op straat).
- We brengen samen met Provincie Limburg en de gemeentes in Limburg onveilige locaties in kaart, conform de risicogestuurde aanpak in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
- We plegen onderhoud aan fietsvoorzieningen met wortelopdruk en vlakken de bestrating in de Boschstraat af zodat het fietscomfort verbeterd.
- We verwijderen waar mogelijk obstakels op fietsvoorzieningen.
- We investeren in een fietsvriendelijke inrichting van de Dolmanstraat, Populierenweg en Bethlehemweg.
- We verplaatsen op plekken waar dit nog niet is gebeurd de bromfiets naar de rijbaan. Dit gebeurt gefaseerd en blijft maatwerk waarop uitzonderingen mogelijk blijven.







## 4. Aanpak fietsparkeren



# Makkelijk parkeren, minder overlast

### 4.1 Fietsparkeren onderdeel van iedere fietsrit

Fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit. Hoe beter je thuis je fiets kunt stallen, hoe eerder je de fiets als vervoermiddel kiest. Dat geldt ook voor het stallen op de bestemming. Kun je daar je fiets niet veilig kwijt, is de loopafstand tussen stalling en bestemming te

groot of vergt stallen te veel rompslomp? Dan neem je minder snel de fiets. En hoe populairder de fiets, hoe groter de behoefte aan stallingsplekken. Hierop anticiperen we. Ook de groeiende populariteit van de e-fiets en andere bijzondere fietsen stelt meer diverse en hogere eisen aan de fietsparkeervoorzieningen in de stad.

Bij populaire bestemmingen zijn fietsparkeervoorzieningen regelmatig vol. Ook worden ze gebruikt door de verkeerde doelgroep. Door een tekort aan stallingsvoorzieningen (op de juiste locatie) wordt er ook buiten de voorzieningen geparkeerd. Dit leidt op verschillende plekken in de stad tot overlast, bijvoorbeeld omdat het trottoir wordt geblokkeerd. Ook zijn fietsparkeervoorzieningen bij woningen regelmatig te klein en moeilijk toegankelijk. Of ze ontbreken helemaal zodat niet op eigen terrein kan worden geparkeerd.

Fietsparkeren is kortom een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit en daarom een volwaardig onderdeel van dit actieplan. De ambitie van de gemeente Maastricht is om te beschikken over voldoende aantrekkelijke stallingsmogelijkheden voor de fiets. Zo kan iedereen makkelijk de fiets parkeren met zo min mogelijk overlast voor anderen.





Figuur 4.1: Voorbeelden voor fietsparkeeroplossingen

## 4.2 Hogere diversiteit aan fietsparkeeroplossingen met ruimte voor maatwerk

We hanteren in de hele stad dezelfde principes voor fietsparkeren. Hierbij maken we onderscheid naar wonen, werken en bezoeken. In alle gevallen dient op eigen terrein voldoende (goed toegankelijke) fietsstallingsruimte te zijn. Is die ruimte er niet? Dan kunnen inwoners gebruikmaken van rekken op straat. Als burenhetzelfde probleem hebben, dan is het soms mogelijk om een gezamenlijke buurtstalling in gebruik te nemen. Zo'n in pandige oplossing heeft de voorkeur boven het gebruik van rekken. Een dergelijke oplossing moet wel voorhanden zijn en gefinancierd worden. De gemeente kan hierbij optreden als intermediair. Als er geen andere opties zijn, dan kunnen bewoners een gezamenlijke fietsbox laten plaatsen. Deze moet dan wel inpasbaar zijn in de buitenruimte. Hierbij wordt ook rekening gehouden met aspecten als het gevelaanzicht van monumentale architectuur en het behoud van groenoppervlak. De gemeente is eigenaar van deze box, bewoners huren een fietsparkeerplek voor een langere periode.

<b>Bewoner</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Op eigen terrein</li> <li>2 In besloten algemene fietsstallingsvoorzieningen (buurtstalling)</li> <li>3 Op straat in rekken of fietsboxen</li> </ol>
<b>Forens</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Fietsstallingsvoorzieningen door werkgever</li> <li>2 Openbare fietsstallingsvoorziening (grootschalig en bedoeld voor lang parkeren)</li> <li>3 Op straat in rekken (kleinschalig en bedoeld voor kort parkeren)</li> </ol>
<b>Bezoeker</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Openbare fietsstallingsvoorziening (grootschalig en bedoeld voor lang parkeren)</li> <li>2 Op straat in vakken of rekken (kleinschalig en bedoeld voor kort parkeren)</li> </ol>

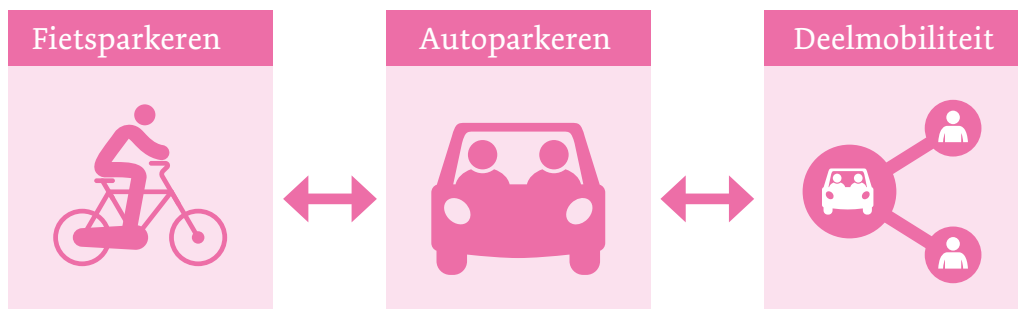
Figuur 4.2: Principes voor fietsparkeren

Eventueel kan een parkeervak worden gemaakt op plekken waar de bezoeker tijdens winkeltijden met volle rekken wordt geconfronteerd, bijvoorbeeld bij een kapper of bakker. Vooral als deze plekken vol staan met fietsen van bewoners en forenzen (winkelpersoneel). In een parkeervak geldt een parkeerdurbeperking van bijvoorbeeld 1 uur waardoor bewoners en forenzen hier niet zullen parkeren en er tijdens de dag ruimte overblijft voor bezoekers.

Fietsparkeren kost ruimte. Deze ruimteclaim mag niet ten koste gaan van de looproute of van de toegankelijkheid van panden. Is die ruimte er niet dan kan die bijvoorbeeld gevonden worden door een parkeervak voor auto's in te ruilen voor fietsparkeren. Als de autoparkeerdruk in de buurt hoog is, dan kan met een tijdelijke fietsvlonder proefondervindelijk worden uitgezocht of de uitruil positief uitpakt voor de buurt. De buurt neemt hier het initiatief voor, zorgt voor draagvlak en kiest een plek. De gemeente financiert de vlonder.

### DOEN (2020 – 2025)

- We experimenteren, adviseren en passen maatwerkoplossingen zoals buurtstallingen, fietsboxen, (tijdelijke) fietsvlonder en fietsparkeervakken breder toe. Hierbij kiest de gemeente waar dat zinvol is een faciliterende of organiserende rol en biedt ze tegelijkertijd ruimte voor initiatieven van bewoners en ondernemers.
- We breiden de inzet van de mobiele stallingen uit.



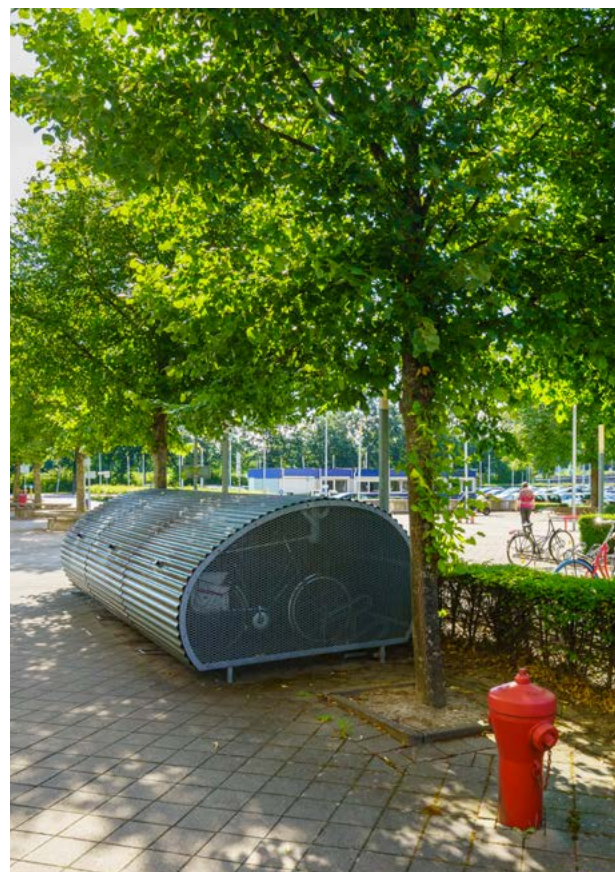
Figuur 4.3: Mobiliteitsoplossingen in plaats van parkeernormen

### 4.3 Duurzame mobiliteitsoplossingen

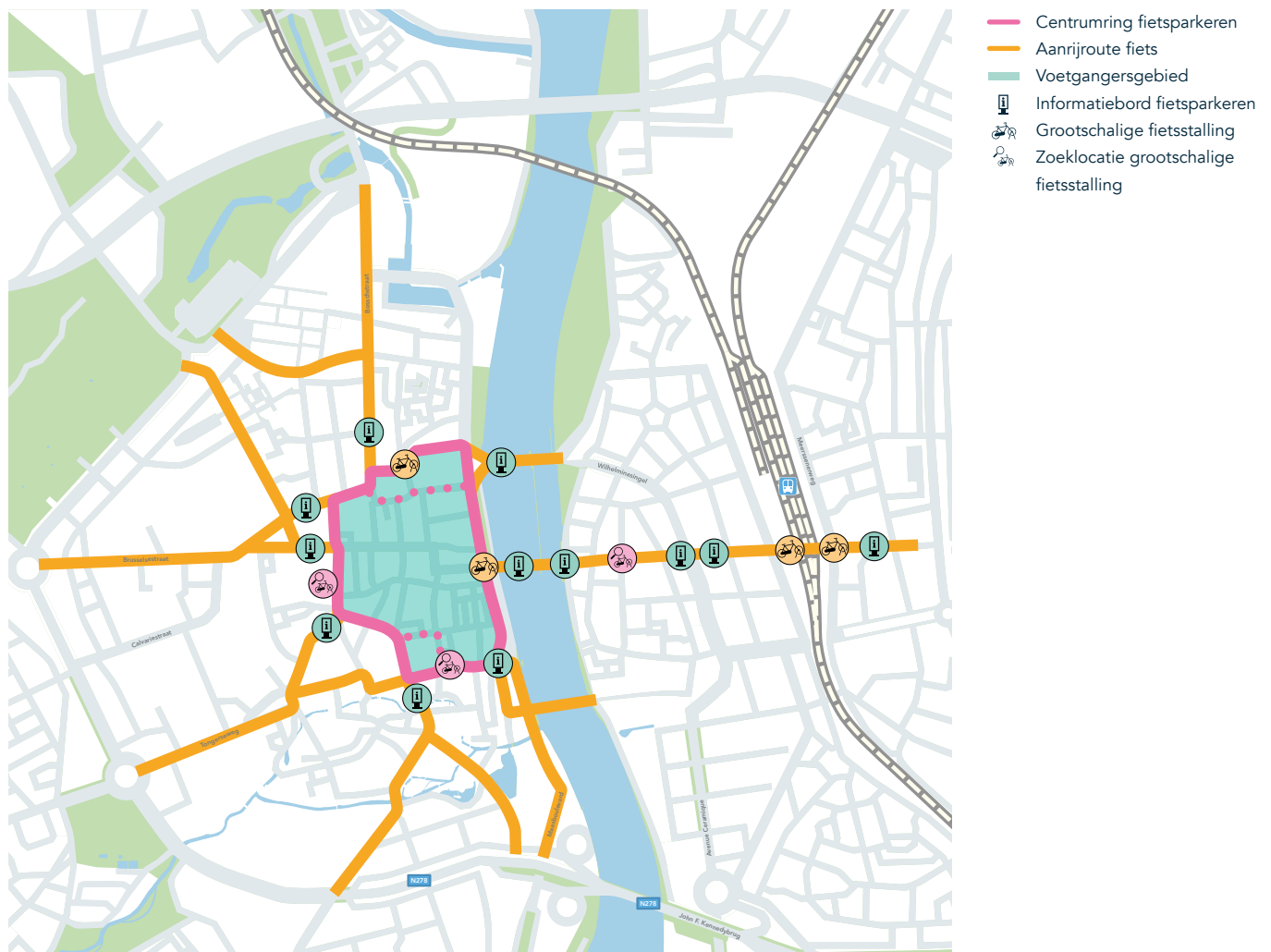
Voor nieuwe bouwinitiatieven willen we waar mogelijk flexibeler om gaan bij de bepaling van het aantal autoparkeerplekken dan op basis van de traditionele parkeernormen. Het (juridische) kader hiervoor wordt vastgelegd in de beleidsnota parkeren. We gaan bijvoorbeeld afspraken maken met de initiatiefnemer over alternatieven voor de auto. Denk aan deelauto's, fietsstallingsvoorzieningen, deelfietsen en parkeren op afstand. Zo stimuleren we het gebruik van de fiets en wordt er minder schaarse ruimte gebruikt door geparkeerde auto's. Behalve bij nieuwe bouwinitiatieven ambiëren we ook (een deel van de) parkeervoorzieningen in bestaande situaties vervangen door parkeren op afstand, groen, ontmoetingsruimte, deelmobiliteit, een fietsstalling en/of efficiëntere laad- en losvoorzieningen.

#### DOEN (2020 – 2025)

- We stellen een nota vast met kaders voor duurzame mobiliteitsoplossingen in plaats van de huidige parkeernormen. Daarmee stimuleren we bij bouwinitiatieven het fietsgebruik en deelmobiliteit in plaats van autoparkeerplekken.
- We inspireren en stimuleren eigenaren en instanties de bestaande situaties te transformeren van grijs (autoparkeren) naar groen en fiets.







Figuur 4.4: Fietsparkeren in het centrum

#### 4.4 Fietsparkeren in het centrum

Het fietsparkeren in het centrum vraagt om specifieke aandacht. We constateren op basis van periodieke tellingen een tekort aan fietsstallingsmogelijkheden. Hierdoor wordt in de buurt van populaire bestemmingen en panden met meerdere wooneenheden zoals studentenhuizen veelvuldig buiten de rekken geparkeerd. Het gaat hierbij om zowel fietsen als ook snor- en bromfietsen. Door het grote aantal voetgangers in hetzelfde gebied en de (groeïende) vraag naar ruimte voor functies zoals groen, terrassen en laden en lossen is eenvoudig bijplaatsen van fietsrekken niet altijd een optie.

Daarom ambieert de gemeente Maastricht de komende jaren een forse uitbreiding van het aantal stallingsplekken in het centrum. Denk aan zo'n 1.500 tot 2.000 fietsstallingsplekken. Hierbij

gaat de voorkeur uit naar grotere, inpandige voorzieningen met een zodanige omvang dat ook het toezicht kostenefficiënt kan worden georganiseerd. Het streven is deze stallingen te realiseren op strategische plekken aan de aanrijroutes naar het kernwinkelgebied: het Vrijthof, de Markt, de Kesselskade, het Onze Lieve Vrouweplein en de hoek Rechtstraat/Wyckerbrugstraat. Fietsers hoeven dan minder om te fietsen waardoor ze eerder worden verleid van de stallingen gebruik te maken. Ook aan de oostzijde van het station is op termijn behoefte aan uitbreiding van de fietstallingsmogelijkheden.

We introduceren een centrumring voor fietsparkeren. De belangrijke fietsroutes van en naar het centrum sluiten aan op deze centrumring. Via deze centrumring kan de fietser snel en comfortabel een grootschalige fietsparkeervoorziening bereiken. In het geval dat stalling vol is, is via de

ring ook de eerstvolgende stalling goed bereikbaar. De fietser wordt daarbij ondersteund door een fietsparkeerinformatiesysteem. Daarnaast vermindert deze ring de barrièrewerking van het kernwinkelgebied voor doorgaand fietsverkeer overdag. Het mintgroen gearceerde gebied vormt het gebied waar fietsen niet buiten de rekken gestald mogen worden, zodat voldoende ruimte overblijft voor voetgangers en mindervaliden.

Binnen de centrumring voor fietsparkeren is ook behoefte aan kleinschalige fietsparkeervoorzieningen voor de kortparkeerders. Bijvoorbeeld voor het doen van de snelle boodschap. Ook het bewonersparkeren in het voetgangersgebied is fijnmaziger (zeer vertakt) van aard. Daar waar parkeren op eigen terrein onmogelijk is, gaat het om maatwerk. Zo'n maatwerkoplossing kan zijn dat bewoners of winkelpersoneel gebruikmaken van grootschalige stallingen, zodat ruimte ontstaat voor kortparkeerders. Een voorbeeld hiervan is het parkeervak in de Helmstraat dat is geïntroduceerd in 2019.

Het kernwinkelgebied ligt centraal in de stad en maakt hierdoor vaak onderdeel uit van de kortste route voor een fietsrit. Ook vormen de winkels een bestemming waar de fietser liefst tot voor de deur naartoe wil fietsen. Hierdoor signaleren we (potentieel) gevaarlijke situaties. Zeker als overdag fietsers door de straten fietsen als de winkels open zijn en veel voetgangers door het kernwinkelgebied lopen. Dit ondanks dat fietsen in het kernwinkelgebied overdag niet is toegestaan.

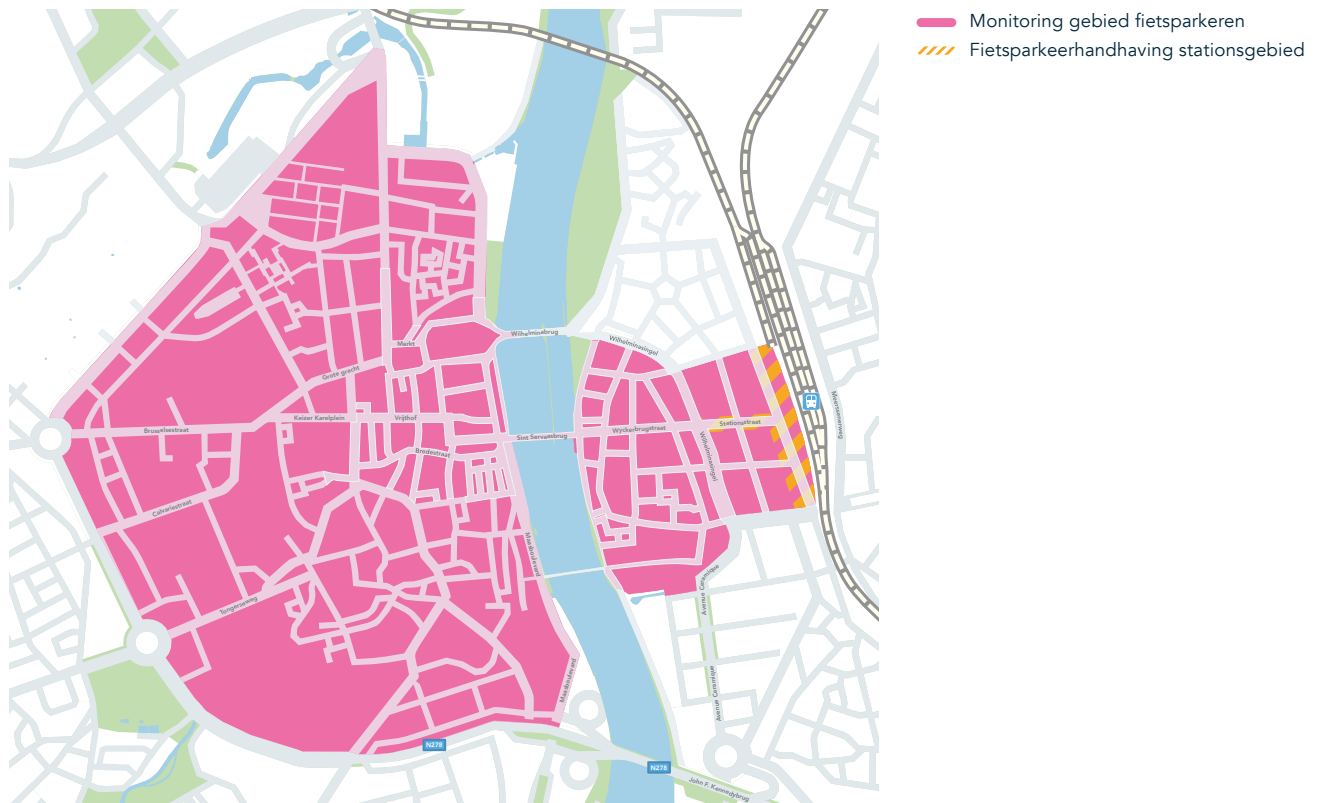
Beide tegengestelde belangen kunnen we het best dienen door duidelijkheid en alternatieven te bieden. Op korte termijn, maar wel na realisatie van de eerste tranche fietsparkeervoorzieningen,

willen we het moment waarop in de ochtend niet meer gefietst mag worden wordt voor de duidelijkheid gelijkgetrokken met de geldende venstertijden voor laden en lossen. Daardoor kan de fietser na ingang van deze regels in de ochtend langer door de winkelstraat fietsen. De fietser mag overdag, tot het moment dat de winkels sluiten, niet fietsen in het kernwinkelgebied.

- De fietser heeft overdag de keuze om met de fiets aan de hand de weg door het kernwinkelgebied te vervolgen als voetganger of te blijven fietsen via de centrumring rond het kernwinkelgebied.
- De fietser is op de rest van de dag welkom in het kernwinkelgebied, maar houdt altijd rekening met de voetganger door met een gepaste snelheid te fietsen en voorrang te verlenen.
- De bebording wordt hierop aangepast en er volgt een aanpak vergelijkbaar met die aan fietsparkeren. Eerst komt er een communicatiecampagne, dan wordt tijdens een gewenningsperiode de fietser aangesproken op fout gedrag. Tot slot kunnen de gemeentelijke handhavers fietsers staande houden en verbaliseren.

#### DOEN (2020 – 2025)

- We gaan de stallingscapaciteit uitbreiden op of nabij de aanrijroutes nabij de centrumring. De ambitie is 1.500 tot 2.000 plekken (inclusief Wyck).
- Optimalisatie van de exploitatie van de huidige stallingen met toezicht.
- We realiseren een centrumring voor fietsparkeren inclusief fietsparkeerbewegwijzering (Markt, Gubbelstraat, voorplein Mosae Forum, Kesselskade, Het Bat, Onze Lieve Vrouweplein, Cortenstraat, Bredestraat, Vrijthof en Helmstraat).
- Op termijn realiseren van extra fietstallingsmogelijkheden aan de oostzijde van het station.
- We gaan de regels met betrekking tot fietsen door het kernwinkelgebied duidelijk communiceren.
- We realiseren een scooterstalling in het stationsgebouw.



Figuur 4.5: Fietsparkeren in het centrum

#### 4.5 Handhaven als onderdeel van drietrapsaanpak

Op dit moment worden op verschillende plekken in de stad fietsen hinderlijk gestald. Die plekken hebben we, in volgorde van urgentie, opgenomen in een lijst. We pakken daar het hinderlijk stallen aan. We zorgen per plek voor maatwerkoplossingen in samenspraak met de belanghebbenden ter plaatse. We analyseren de situatie. Dat doen we op basis van doelgroepen. Zo willen we kijken of het mogelijk is afspraken te maken met de betrokkenen en willen we gewenst parkeergedrag communiceren. Als daar aanleiding toe is kan er extra fietsparkeercapaciteit komen of kunnen fietswrakken en weesfietsen worden verwijderd.

Blijft het aantal foutgestalde fietsen ook na deze ingrepen nog steeds te groot dan kan overwogen worden fietscoaches in te zetten. Deze coach informeert de fietsers waar de fiets gestald hoort te worden. Tot slot is handhaving op foutgestalde fietsen als voorgaande maatregelen onvoldoende gewerkt hebben, het optionele sluitstuk. Meer hierover in het Actieplan Fietsparkeren Maastricht 2020 – 2025.

#### DOEN (2020 – 2025)

- We realiseren oplossingen voor fietsparkeren op basis van een met bewoners en belanghebbenden samengestelde prioriteitenlijst.
- We blijven twee keer per jaar de bezetting van fietsparkeervoorzieningen in het centrum monitoren en verwijderen zes keer per jaar fietswrakken en weesfietsen in het centrum (monitorgebied).
- We blijven inzetten op een drietrapsaanpak met 1) communicatie en als dat nodig is 2) inzet van fietscoaches en 3) handhaven als optioneel sluitstuk.



#### 4.6 Deelfietsen en ketenmobiliteit

Deelfietsen vormen een goede aanvulling op de traditionele fiets als privébezit. De deelfiets is ideaal als natransportmiddel bij een treinreis, hetgeen is terug te zien in de populariteit van OV-fiets. De deelfiets is ook een uitkomst in combinatie met parkeren op afstand of voor bezoekers in de stad die de stad per fiets willen verkennen. In deze markt opereerde Nextbike in opdracht van openbaarvervoerbedrijf Arriva de afgelopen jaren. Arriva wil op korte termijn het aanbod deelfietsen uitbreiden. Daarnaast zijn ook andere aanbieders van deelmobiliteit geïnteresseerd om in Maastricht te starten. De trend daarbij is dat wordt gewerkt met een zogenaamde free-float in plaats van deelstations. Om verrommeling en rondslingerende fietsen te voorkomen gaan we werken met ‘neutrale’ vakken die onafhankelijk zijn van de aanbieder. In eerste instantie werken we toe naar 25 vakken verspreid over de stad. Bij de locatiekeuze en uitvoering van die vakken wordt zorgvuldig gekeken naar de inpassing in het stadsgezicht. Wanneer in de toekomst een aanbieder van deelmobiliteit zich concreet aandient, zal de toelating afhangen van de meerwaarde op het gebied van duurzame mobiliteit van het desbetreffende product.

Op het vlak van deelmobiliteit willen we de komende jaren ervaring opdoen. Daarom focussen we in eerste instantie op deelfietsen en overwegen we in een later stadium de toepassing van deelscooters en deelstepjes in de openbare ruimte. Daarnaast loopt in opdracht van de Provincie Limburg een euregionale Mobility as a Service (MaaS)-pilot. Met nieuwe kennis

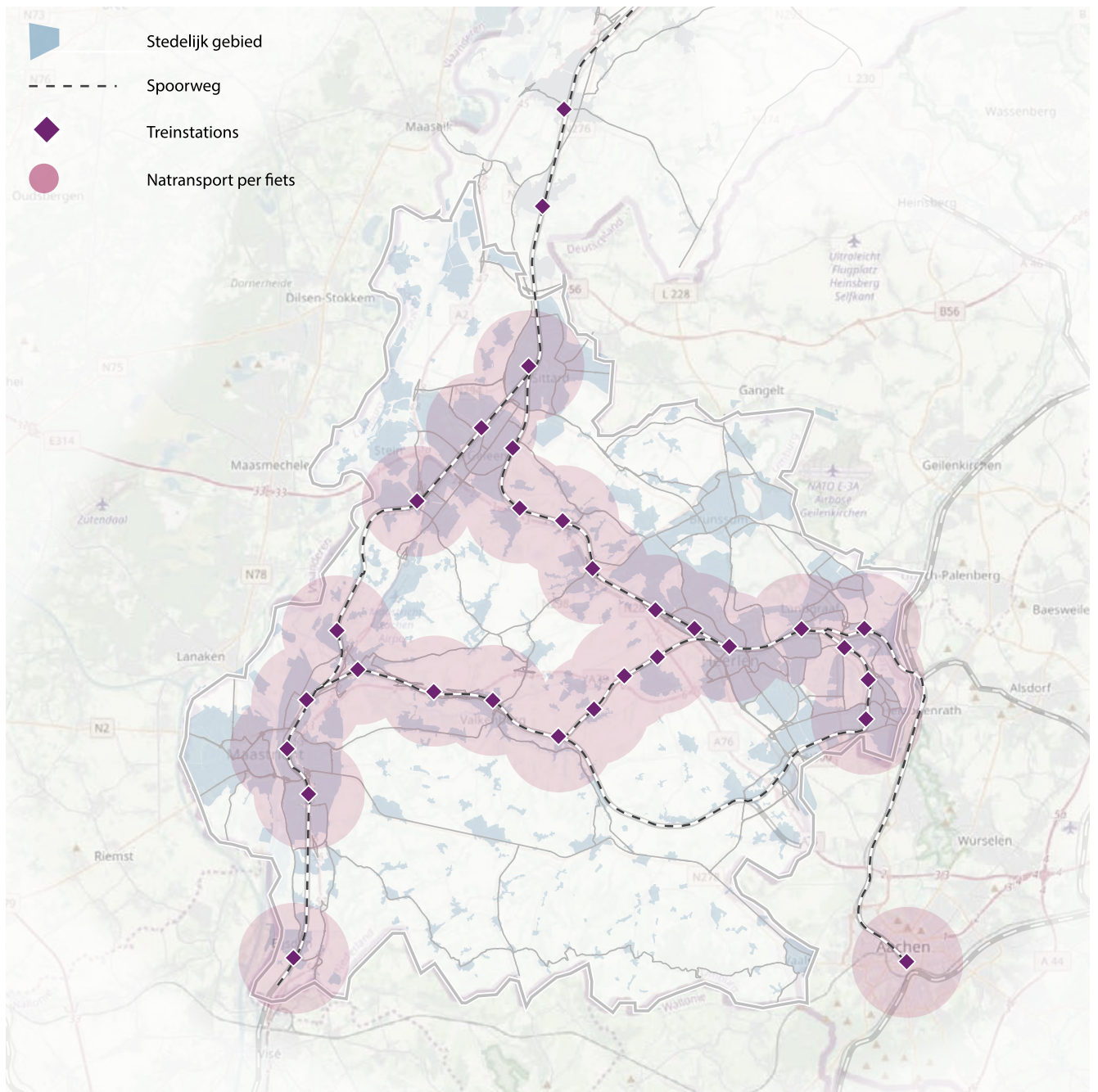
over grensoverschrijdende interoperabiliteit, de levensvatbaarheid en de ruimteclaim in de schaarse openbare ruimte zal gemeente Maastricht de aanpak ten aanzien van deelmobiliteit en MaaS verder invullen.

Voor de Regionale Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is de potentie van de combinatie trein en fiets in Zuid-Limburg geanalyseerd, door de ruimtelijke dekking van het systeem inzichtelijk te maken. In figuur 4.6 is met de paarse cirkels rondom de treinstations deze dekking weergegeven. Ongeveer de helft van de verstedelijking in de regio is afgedekt. De samenwerkende overheden in Zuid-Limburg hebben uitgesproken dat zij op de kansrijke knooppunten de ketenmobiliteit willen stimuleren. Ook de rol van de deelfiets in duurzaam toerisme, bijvoorbeeld als recreatief vervoermiddel in het Heuvelland, krijgt hierbij aandacht.

#### DOEN (2020 – 2025)

- We vergaren kennis over deelmobiliteit en MaaS, onder meer door de euregionale MaaS-pilot (in opdracht van de Provincie Limburg).
- We faciliteren aanbieders van deelfietsen met neutrale vakken. Hierbij wordt ingezet op groei van het aanbod (aantal deelfietsen en deelstations) bijvoorbeeld bij de toekomstige tramhalte Mosae Forum, maar ook in de buurt van parkeerlocaties op afstand van de binnenstad.
- We investeren met partners in kansrijke regionale knooppunten zodat de potentie van de combinatie openbaar vervoer en fiets verder benut wordt.





Figuur 4.6: Dekking van de combinatie trein en fiets in Zuid-Limburg  
 Bron: Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, maart 2020







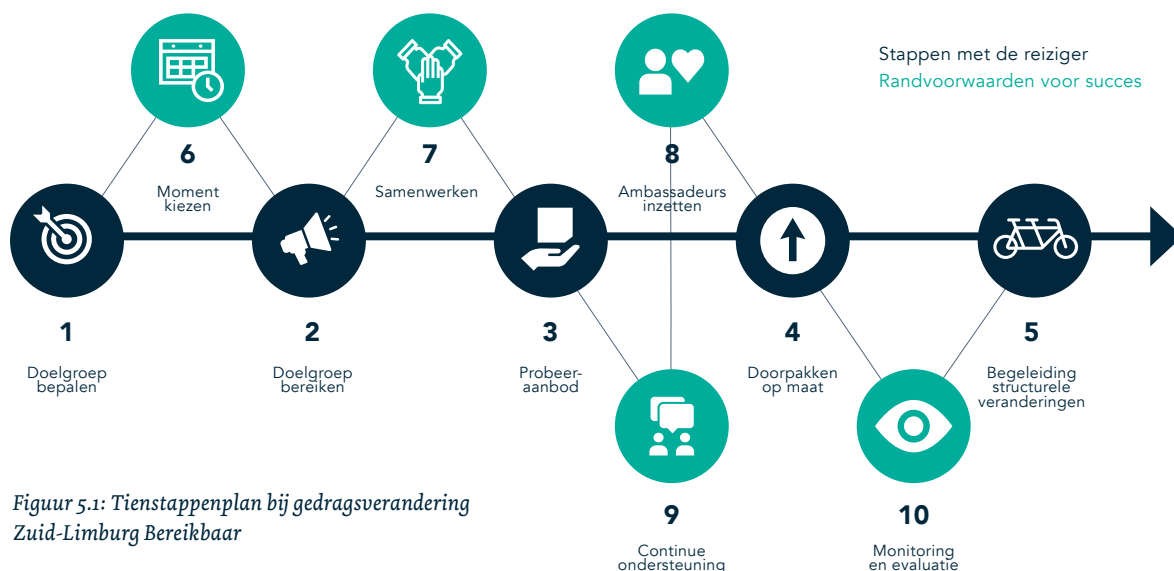
# Verder bouwen aan de fietscommunity

## 5.1 Doelgroepenbenadering

Naast het verbeteren van het fietsnetwerk en de aanpak fietsparkeren willen we zoveel mogelijk (potentiële) fietsers bereiken en stimuleren de fiets te gebruiken. Wat daarvoor nodig is, hangt sterk af van de specifieke doelgroep en vraagt om een uitgekende benadering.

In Maastricht is er op dit thema veel ervaring opgedaan door het toepassen van het tienstappenmodel. Dat is gebaseerd op de door de Universiteit Maastricht ontwikkelde methode Intervention Mapping. Daarbij wordt per doelgroep aan de hand van een probeerervaring over een langere periode de fietser begeleid in het maken van een structurele verandering.

Voor de probeerervaring worden verschillende types fietsen aangeboden. Denk aan e-fietsen, speed pedelecs en vouwfietsen in verschillende uitvoeringen en maten. De campagne Ontdek de e-bike heeft zo geleid tot een groot aantal personen dat is overgestapt van de auto naar de fiets voor meerdere woon-werkverplaatsingen per week. De insteek van de gedragscampagnes moet variëren omdat mensen wisselend tegen fietsen aankijken. Zo is de een ontvankelijk voor milieuvriendelijk reizen; de ander heeft vooral een voorbeeldfiguur in de vorm van een ambassadeur nodig. Weer een ander slaat vooral aan op fiscale voordelen.



Figuur 5.1: Tienstappenplan bij gedragsverandering Zuid-Limburg Bereikbaar



## 5.2 Stimuleren van het fietsgebruik

De gemeente Maastricht vraagt partner Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB) de uitvoering van de gedragscampagnes de komende jaren uit te voeren. Uitgangspunt daarbij blijven het tienstappenmodel en de doelgroepenbenadering. Wel gaan we meer dan in de afgelopen 10 jaar proberen door kruisbestuiving tussen meerdere doelgroepen het bereik van de campagnes te vergroten. Bijvoorbeeld door naast inzet op convenantpartners, ook (nadrukkelijker) individuele belangstellenden op te zoeken en toegang te geven tot specifieke acties.

Hiermee proberen we de doelgroep te verbreden door ook het potentieel bij niet-convenantpartners zoals midden- en kleinbedrijf en zzp'ers en bezoekers en recreanten te benutten. Daarbij hebben we speciale aandacht voor het stimuleren van fietsen bij jongeren en ouderen.

De volgende campagnes willen we samen met Zuid-Limburg Bereikbaar ontwikkelen en opzetten.



### 1. (Vaker) fietsen naar werk

<b>Doelgroep</b>	Werknemers in regio Maastricht (via convenanten met werkgevers, maar ook individueel. Denk aan zzp'er, midden- en kleinbedrijf, franchise of filiaalleider.
<b>Maatregelen / acties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbreden bereik door naast inzet op convenantpartners, ook individuele belangstellenden (nadrukkelijker) toegang te bieden. Denk aan midden- en kleinbedrijf, zzp'ers, werknemers bij niet-convenantpartijen.</li><li>• Regionaal aanhaken op Fietsmissie, een campagne van het Rijk.</li><li>• Intensiveren inzet e-bike pool door naast centraal uitgiftepunt in Valkenburg, het aanbod met probeerfietsen uit te breiden naar lokale rijwielhandelaren en pop-upuitgiftepunten op centrale plekken en werklocaties in Zuid-Limburg. Denk aan de Markt, Randwyck en misschien ook winkelcentra De Leim en Brusselsepoort.</li><li>• Nadrukkelijker opvolging na probeerweken via rijwielhandelaren en het betrekken van andere marktpartijen.</li><li>• Inzetten op flexibeler mobiliteitspatroon met steeds meer fietsdagen. Continueren succesvolle acties uit verleden waarbij medewerkers worden gestimuleerd om regelmatig de fiets te pakken. Liefst zoveel mogelijk dagen van de week.</li><li>• Teamprestaties met beloning waarbij wordt gestreefd naar bepaalde doelen (aantal fietskilometers per team per kwartaal).</li><li>• Ondersteuning werkgevers bij herziening fietsbeleid, regelingen en fietsfaciliteiten in combinatie met auto- en parkeerbeleid en andere vervoersvormen.</li><li>• Stimuleren deelfietsgebruik door probeerabonnement.</li><li>• Informeren over fiscale voordelen: opstellen informatiemateriaal, campagne gericht op convenantpartners, midden- en kleinbedrijf en zzp-netwerken via social media, bijeenkomsten en kennissessies.</li><li>• Ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.</li></ul>

## 2. (Vaker) fietsen naar binnenstad, winkel in de buurt, sportvereniging, cultuur en evenementen

<b>Doelgroep</b>	Bezoeker
<b>Maatregelen / acties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Benadrukken dat fietsen leuk en praktisch is door leuke winacties, een koppeling te maken met evenementen, het inzetten van ambassadeurs en met fotoacties.</li><li>• Belonen groepsprestaties van bijvoorbeeld voetbalteam, natuurliefhebbers, buurtvereniging.</li><li>• Inzet van mobiele stalling.</li><li>• Testimonials van fietsers bij opening van nieuwe fietsvoorzieningen (centrumstallingen).</li><li>• Belonen van activiteiten die bijdragen aan de fietscommunity.</li><li>• Scooter weg, e-fiets erin door ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.</li><li>• Stimuleren deelfietsgebruik met aantrekkelijk probeerabonnement.</li></ul>

## 3. (Vaker) fietsen met als doel ontspanning en beweging

<b>Doelgroep</b>	Recreant
<b>Maatregelen / acties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belonen individuele of groepsprestaties (strava) van voetbalteam, natuurliefhebbers, buurt.</li><li>• Benadrukken dat fietsen leuk is door leuke winacties en een koppeling maken met mooie fietsroutes.</li><li>• Belonen van activiteiten die bijdragen aan de fietscommunity.</li><li>• Testimonials van fietsers bij de opening van nieuwe fietsvoorzieningen.</li><li>• Ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.</li><li>• Stimuleren deelfietsgebruik met aantrekkelijk probeerabonnement.</li></ul>

## 4. (Vaker) de fiets gebruiken voor zakelijke en logistieke ritten

<b>Doelgroep</b>	Ondernemers, vervoerders en verladers
<b>Maatregelen / acties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inzet van probeerpool e-cargobike (ter vervanging van bestelbus).</li><li>• Stimuleren inzet van fiets of e-cargobike bij korte logistieke ritten met kleine (en lichte) pakketten.</li><li>• Scooter weg, e-fiets erin door ondersteuning van de e-bike leaseregeling met als doel op een verantwoorde manier de drempel om een e-bike aan te schaffen te verkleinen.</li><li>• Informeren over fiscale voordelen aan de hand van informatiemateriaal, campagnes, social media, bijeenkomsten en kennissessies.</li></ul>

## 5.3 Stimuleren van veilig gedrag en informeren

Daarnaast is er behoefte aan gedrags- en communicatiecampagnes die bijdragen aan het veilig kunnen fietsen van specifieke doelgroepen. Een belangrijk kader hierbij is de regionale doorvertaling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat is opgesteld door het Rijk. Deze regionale doorvertaling start in 2020. De gemeente Maastricht wil samen met partners zoals het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), Veilig Verkeer Nederland (VVN),

de Verkeersveiligheidsgroep Maastricht (VVGGM), Maastricht Sport en bijvoorbeeld ook betrokken schoolbesturen en onderwijsinstellingen enkele campagnes ontwikkelen en in de komende jaren uitvoeren. Waar dat zinvol en effectief is worden campagnes verbreed met andere thema's dan veiligheid, zoals het informeren over dienstverlening van regionale aanbieders en fietsparkeren.

De volgende campagnes willen we samen met de hiervoor genoemde partners ontwikkelen en opzetten (of voortzetten).

## 1. Veilig leren fietsen - kind met ouder

<b>Doelgroep</b>	Kind met ouder
<b>Maatregelen / acties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stimuleren van lopen en fietsen naar de basisschool (in plaats van brengen met de auto).</li><li>• Educatie op het gebied van veilig leren lopen en fietsen in het verkeer.</li><li>• Samen fietsen naar school. Kinderen, ouders en scholen stimuleren het aandeel fiets te vergroten. Het belonen van succesvolle basisscholen.</li><li>• Fietsbank. Voor ieder kind een fiets.</li><li>• Ouders die kinderen per auto brengen overtuigen om het laatste stuk te voet te doen.</li><li>• Gebruik van fietshelm.</li><li>• Stimuleren van het gebruik van de family bike als vervanger van de auto.</li></ul>

## 2. Veilig leren en blijven fietsen - scholieren

<b>Doelgroep</b>	Scholieren
<b>Maatregelen / acties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stimuleren scholieren om te blijven fietsen in plaats van scooter rijden.</li><li>• Stimuleren van zelfstandig fietsen naar school.</li><li>• Educatie op het gebied van veilig fietsen in het verkeer.</li><li>• Fietsbank. Voor ieder kind een fiets.</li><li>• Mono, zonder oordopjes en smartphone op de fiets.</li><li>• Fietsverlichtingsactie.</li></ul>



### 3. Veilig leren fietsen - student en andere nieuwkomers

**Doelgroep** Student en andere nieuwkomers

**Maatregelen / acties**

- Verkeersveiligheidscampagnes en acties met betrekking tot:
  - mono, zonder oordopjes op de fiets
  - fietsverlichtingsactie
  - door rood licht rijden.
- Nieuwe studenten informeren tijdens introductieweek over dienstverlening vervoerders, deelfietsen, verkeersregels en gedragsregels fietsparkeren.
- Overige nieuwkomers informeren over fietsverkeersregels en gedragsregels fietsen en fietsparkeren. Voldoende beschikbaarheid fietsen voor bewoners van asielzoekerscentra (azc).
- Campagne en informatiemateriaal naast Nederlands in bijvoorbeeld Engels beschikbaar stellen.

### 4. Veilig blijven fietsen

**Doelgroep** Senioren (65+)

**Maatregelen / acties**

- Stimuleren fietsen met gerichte campagnes op 65+ fietsen. De nadruk ligt erop dat fietsen leuk, praktisch en gezond is. Een dag niet gefietst is een dag niet geleefd.
- Educatie op het gebied van veilig fietsen voor senioren (veilig gebruik van de e-bike).



## 5.4 Gebiedsgerichte aanpak

Naast gerichte gedragscampagnes voor doelgroepen zetten we in op een aantal gebiedsgerichte campagnes en programma's die insteken op een specifieke problematiek van een buurt of stadsdeel. Hierbij zijn tijd en middelen uiteraard eindig en zullen jaarlijks keuzes gemaakt worden over welke straat of school wel en wat niet wordt opgepakt.

### 1. Gewenst fietsparkeergedrag

#### Doelgroep

Binnenstad/bewoners, studenten, scholieren en bezoeker van winkels, horeca, evenementen

#### Maatregelen / acties

- Benadrukken dat we blij zijn met iedere fietser.
- Voortzetten campagne Staat 'ie goed?/Parked just right?.
- Informeren over gewenst parkeergedrag, verwijzen naar gewenste parkeerlocatie.
- Inzet van fietscoaches, als onderdeel van communicatie- en gedragscampagne gericht op informeren, aanspreken op gedrag en handhaven.
- Acties koppelen aan evenementen, nieuwe winkels of horecazaken, inzet evenementenstalling of opening nieuwe fietsvoorzieningen.
- (Informatie)acties tijdens introductieweek van Universiteit Maastricht en Hogeschool Zuyd.







## 2. Veilig naar school per fiets

**Doelgroep** Schoolomgeving en schoolroutes/kinderen, scholieren, ouders en overige verkeersdeelnemers

**Maatregelen / acties**

- Aanvullend op de gedragscampagnes worden waar daartoe aanleiding is extra analyses verricht. Aanleiding is bijvoorbeeld een nieuw schoolgebouw of een wijkontwikkeling of een specifieke verkeerssituatie. Te zetten stappen kunnen zijn:
- een mobiliteitsscan naar het reis- en herkomstpatroon van leerlingen en medewerkers
- een analyse van de verkeerssituatie in de directe schoolomgeving en op schoolroutes.
- Het realiseren van kleinschalige aanpassingen in schoolomgeving zodat:
- verkeersonveilige situaties verdwijnen
- de herkenbaarheid van de schoolzone en de schoolroutes wordt vergroot.
- Afspraken maken over gewenste haal- en brenggedrag en de mobiliteit van medewerkers (vaker fietsen, op afstand parkeren).
- Het aanpakken van onveilige plekken op schoolroutes.

## 3. Groen voor grijs

**Doelgroep** Straat of buurt/bewoners

**Maatregelen / acties**

- Opheffen autoparkeerplekken en daarvoor ruimte creëren voor groen en fietsparkeren. Bijvoorbeeld door inzet van een (tijdelijke) fietsvlonder.

## 4. Verminderen overlast gestalde fietsen

**Doelgroep** Straat of buurt/bewoners

**Maatregelen / acties**

- Maatwerkoplossingen voor fietsparkeren daar waar overlast wordt ervaren als gevolg van hinderlijk gestalde fietsen. Bijvoorbeeld in de omgeving van plekken met een hogere concentratie studentenwoningen.









## 5.5 Fietscommunity en kennisnetwerk

De gemeente Maastricht wil het uitwisselen van ervaringen en ideeën op het gebied van de fiets stimuleren. In de komende jaren willen we hierop intensiveren door verder te bouwen aan een actieve fietscommunity. Die kan uiteindelijk zonder hulp van de overheid zelfstandig voortbestaan.

- Op de Pedalen is een online én offline platform over de betekenis van fietsen. Voor alle fietsers van Limburg en voor iedereen die dat nog wil worden. We gaan samen Op de Pedalen en zetten koers naar een duurzaam en modern Limburg.
- Binnen het programma Zuid-Limburg Bereikbaar delen reizigers (waaronder fietsers) en overheden, vervoersaanbieders en het bedrijfsleven ervaringen.
- We staan nadrukkelijk stil bij het bereiken van (tussen-)resultaten. Zo markeren we aanstaande investeringen in fietsinfrastructuur op strategische plekken in de stad, zetten

we fietsambassadeurs in om het fietsbeleid uit te dragen en brengen we de fiets onder de aandacht via [www.thuisinmaastricht.nl](http://www.thuisinmaastricht.nl).

- We leggen de relatie met wielervedstrijden en recreatieve fietsevenementen.
- We belonen activiteiten van (particuliere) initiatiefnemers die bijdragen aan de fietscommunity of het enthousiasme voor de fiets in het algemeen.
- We organiseren enthousiasmerende fietsstadprestaties waarbij we bijvoorbeeld samen streven naar dertigduizend Maaskruisende fietspassages en waarbij het aantal passages 'live' wordt bijgehouden op displays en op de website.
- Zuid-Limburg Bereikbaar zet de periodieke bijeenkomsten met werkgeversorganisaties over duurzame mobiliteit en fietsstimulering verder.
- We zoeken samen met partners als de Fietzersbond en Zuid-Limburg Bereikbaar naar een goede vorm om de focusgroep Fiets en de thema-avond Fietsen in Maastricht van 9 maart 2020 een vervolg te geven.

De gemeente Maastricht neemt daarnaast deel aan diverse (professionele) kennisnetwerken.

- We wisselen kennis uit over effectief fietsbeleid binnen het CROW-Fietsberaad. De doelstelling van CROW-Fietsberaad (CROW is een landelijk kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer) is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid.
- Ook zijn we lid van F10. De F10 is een netwerk van wethouders en ambtenaren van ambitieuze fietssteden. Zij werken samen met het Rijk, vervoerregio's en provincies aan een verdere groei van het fietsgebruik in Nederland. Ze doen dit onder de vlag van de Tour de Force.
- We overwegen met partners in Zuid-Limburg het lidmaatschap van de Dutch Cycling Embassy. Dat geeft ons toegang tot internationale voorbeelden van succesvolle fietsmaatregelen. En het geeft ons de gelegenheid de regio te promoten als fietsregio.
- We willen onze stad kandidaat stellen voor het gastheerschap van het Nationaal Fietscongres in Maastricht.

#### DOEN (2020 – 2025)

- We stimuleren het fietsgebruik door gerichte gedragscampagnes voor werknemers, zzp'ers, forenzen, bezoekers, recreanten.
- We stimuleren het zakelijk fietsgebruik, bijvoorbeeld door inzet cargobike, bezorging met e-bike.
- We gebruiken lesprogramma Veilig leren fietsen voor basisschoolkinderen.
- We gebruiken een lesprogramma Veilig fietsen voor scholieren, studenten, senioren en nieuwkomers.
- We blijven inzetten op een sterk netwerk met scholen en sluiten waar zinvol met het thema fiets aan op de brede aanpak Veilige scholen van de gemeente Maastricht.
- We realiseren een programma Schoolomgeving en schoolroutes dat zich richt op kleine fysieke ingrepen voor een veilige schoolomgeving en veilige schoolroutes.
- We voeren een gebiedsgerichte aanpak met Gewenst fietsparkeergedrag in de binnenstad, de Aanpak fietsparkeren in woonstraten en de aanpak Groen voor grijs.
- We nemen actief deel aan regionale en landelijke kennisnetwerk en bouwen meer aan een fietscommunity.
- We stimuleren senioren om te blijven fietsen.







## 6. Uitvoeringsagenda

# Plannen, doen, monitoren en bijsturen

### 6.1 Samenwerking

Gemeente Maastricht wil met de ambities in dit actieplan nadrukkelijk bijdragen aan de groei van het fietsgebruik. Maar we beseffen dat we voor succesvol beleid nadrukkelijk de samenwerking moeten opzoeken met de fietsers, inwoners, andere overheden en overige partners.

We moeten verder bouwen aan de fietscommunity met fietsambassadeurs in Zuid-Limburg om in contact te komen met de (potentiële) fietser. We nemen actief deel aan de Op de Pedalen en blijven samenwerking met partners zoals Fietzersbond, VVN, VVGM, Zuid-Limburg Bereikbaar en de toeristensector. Dat geldt nadrukkelijk ook voor de samenwerking met belanghebbenden rondom fietsparkeren en het realiseren van maatwerkoplossingen. Het draagvlak bij de mensen is bepalend voor het succes en tempo waarin gewerkt kan worden.

We doen zelf aanzienlijke investeringen. Zo maken we duidelijk hoe belangrijk en urgent het thema fiets is. Tegelijkertijd nodigen we zo overheden en partners uit mee te denken en om mee te werken aan het realiseren van de projecten in dit actieplan. Andersom denken wij graag mee met en nemen we graag deel aan projecten van partners die bijdragen aan het stimuleren van de fiets.

De rijksoverheid en ook Provincie Limburg hebben gelijksoortige ambities als de gemeente als het over de fiets gaat. Zo heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een Fietsmissie gelanceerd en investeert ook de provincie nadrukkelijk in fietsinfrastructuur op basis van de mobiliteitsaanpak Slim op weg naar morgen. Verkeersveiligheid is een beleidsterrein met ambitieuze doelen. Het Rijk, de provincie en gemeente zoeken daarbij al de samenwerking op. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Rijk wordt op regionale schaal uitgewerkt. Die reikende hand steekt Maastricht ook uit naar buurgemeentes en naar Vlaanderen. In de Regionale Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg hebben de zestien gemeentes in Zuid-Limburg en de provincie ambities geformuleerd als het over de fiets gaat. Die vormen de goede basis voor regionale investeringen in de fiets.

Maastricht ziet daarbij verschillende rollen voor zich. Naast de traditionele rol als regisseur en uitvoerder van projecten wil de gemeente ook ruimte bieden aan initiatiefnemers. In die gevallen willen we zelf een faciliterende rol aannemen. Leidend is het bereiken van de ambities zoals geformuleerd in dit actieplan.



*De brug bij Itteren over het Julianakanaal wordt de komende jaren volledig vervangen door een nieuwe brug met ruime vrij liggende fietsvoorzieningen.*

## 6.2 Scope uitvoeringsagenda

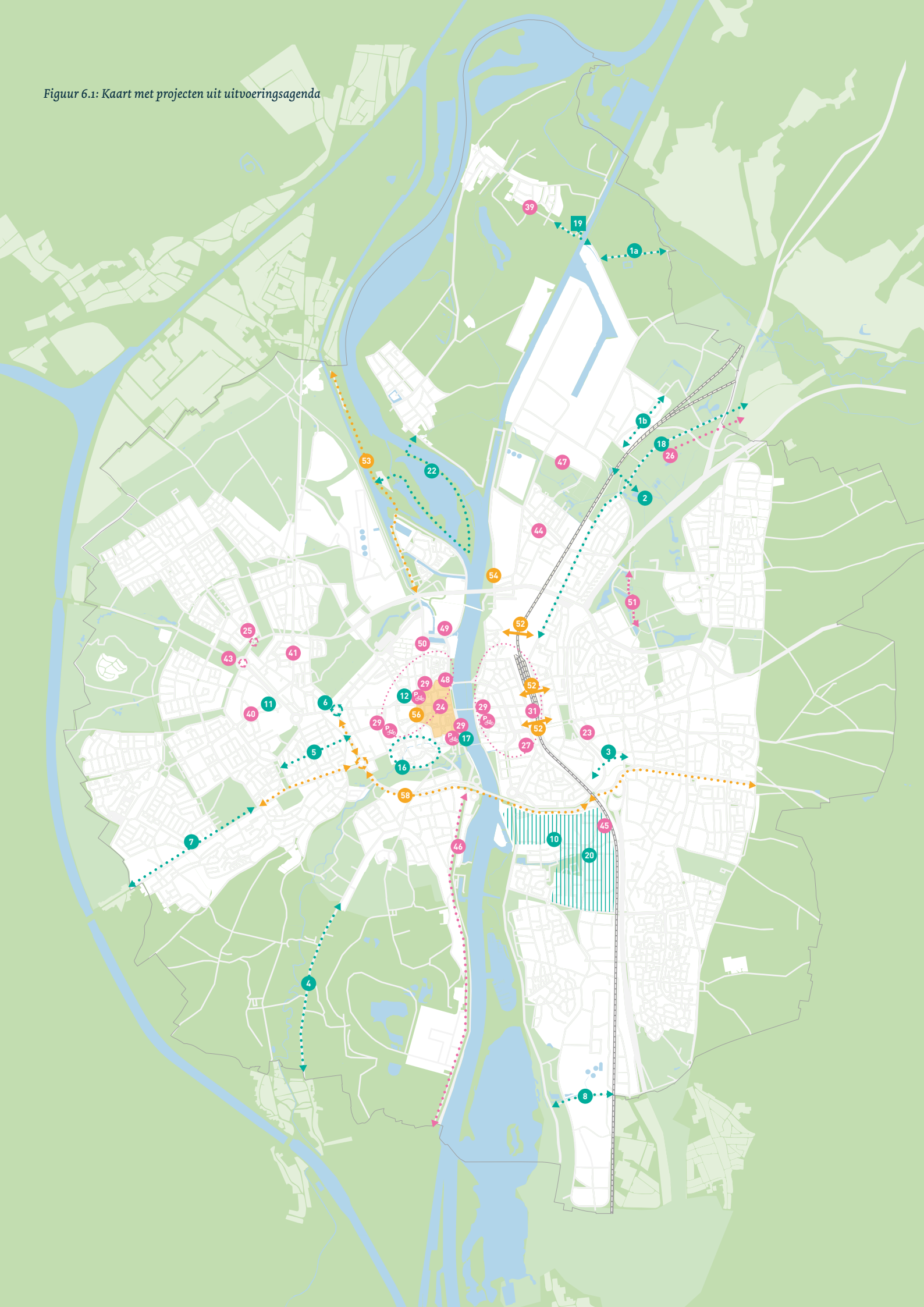
De ruim 50 maatregelen en acties in dit Actieplan Fietsen in Maastricht zijn opgenomen in een uitvoeringsagenda tot en met 2025. Hierbij is sprake van 3 deelpakketten:

- A** een pakket maatregelen waarvoor voldoende middelen (zowel tijd als geld) beschikbaar zijn;
- B** een pakket maatregelen waarvoor in dit actieplan een financieringsvoorstel wordt gedaan, en;
- C** een pakket maatregelen dat wordt geagendeerd, verkend en uitgewerkt. Zodra dit leidt tot een duidelijke scope en voldoende middelen (tijd en geld) beschikbaar zijn, worden deze maatregelen opgestart en uitgevoerd. Dat is vermoedelijk in de periode 2025 – 2030.

De fietsprojecten in pakket A zijn financieel afgedekt door al gemaakte afspraken over financiering. Denk aan afspraken in de gemeentelijke begroting van 2020 en toezeggingen van provincie Limburg en het Rijk. Daarnaast willen we voor de periode 2021 tot en met 2025 ongeveer 65 procent van het Mobiliteitsprogramma reserveren voor de genoemde fietsmaatregelen in pakket B. Samen met mogelijkheden tot werk met werk (gemeentelijke onderhoudsgelden en stedelijke (her)ontwikkelingsprojecten), het meerjarenprogramma Zuid-Limburg Bereikbaar 2020 – 2022 en financiering door partners is dan ook pakket B gedekt. Voor pakket C wordt in een later stadium een financieringsvoorstel gedaan.



Figuur 6.1: Kaart met projecten uit uitvoeringsagenda



PROJECT	PLANVORMING	ONTWERPFASE	UITVOERING
1			gereed
2			gereed
3			gereed
4	gereed	gereed	2020
5	gereed	2020	2022
6	gereed	gereed	2020
7	gereed	2020	2021
8	gereed	2020	2021
9	gereed	gereed	2020-2023
10	gereed	gereed	2020
11	gereed	gereed	2020
12	gereed	2020	2021
13	gereed	2020	2020-2021
14	2020	2020	2020
15	gereed	2020	2020
16	gereed	2020	2020-2021
17	gereed	2020	2020
18	gereed	2020-2021	2021-2022
19	gereed	2021-2022	2024
20a	gereed	onbekend	onbekend
20b	2020	2020	2021
21	2020	2020	2020
22	2020	2020-2021	2021-2022
23	2020	2020	2021
24	gereed	2020-2021	2020-2023
25	2020	2021	2022
26	gereed	2021-2022	2023-2024
27	2020	2021	2021-2023
28	2021	2021	2021
29	2020	2020	2020-2022
30	2020	2020	2020-2022
31	2020	2020	2020-2021
32	2021	2021	2021-2025
33	2021	2021	2021-2025
34	2020	2021	2021-2025
35	2021	2021	2021-2025
36	2020	2021	2021-2025
37	2020	2021	2021-2025
38	2020	2021	2021-2025
39	gereed	2021-2022	2024
40	2020	2020	2022
41	2020	2020	2022
42	2020	2021-2022	2021-2022
43	2020	2020	2022
44	2020	2021	2022
45	gereed	2022	2023
46	2023	2024	2025
47	2020	2025	2026
48	gereed	2021	2023
49	2020	onbekend	onbekend
50	gereed	2020	2020
51	2020	2020	2021
52	2020-2021	onbekend	onbekend
53	onbekend	onbekend	onbekend
54	2021	2022	2023
55	2021	2021	2022
56	2020	2020-2023	2020-2023
57	2020	2020	2020-2022
58	2020-2021	2021-2022	2023-2025

Deze planning is een voornemen en kan in werkelijkheid afwijken. Bij vaststelling van de jaarlijkse begroting worden projecten definitief ingepland.

### 6.3 Evaluatie en monitoring

Dit Actieplan Fietsen in Maastricht is erop gericht om de beleidsambities voor de fiets te bereiken. Daarom monitoren we de komende jaren of en hoe de voorgestelde maatregelen worden gerealiseerd en of vervolgens ook de gewenste effecten worden bereikt. De ambities in hoofdstuk twee hebben betrekking op 2030. Hiervoor is gekozen omdat de realisatie van maatregelen tijd vergt en effecten met enige vertraging zullen optreden. Bovendien kan als dat nodig is worden bijgestuurd, bijvoorbeeld door aanvullende maatregelen te nemen.

Het effect na uitvoering van de maatregelen meten we aan de volgende (meetbare) doelen:

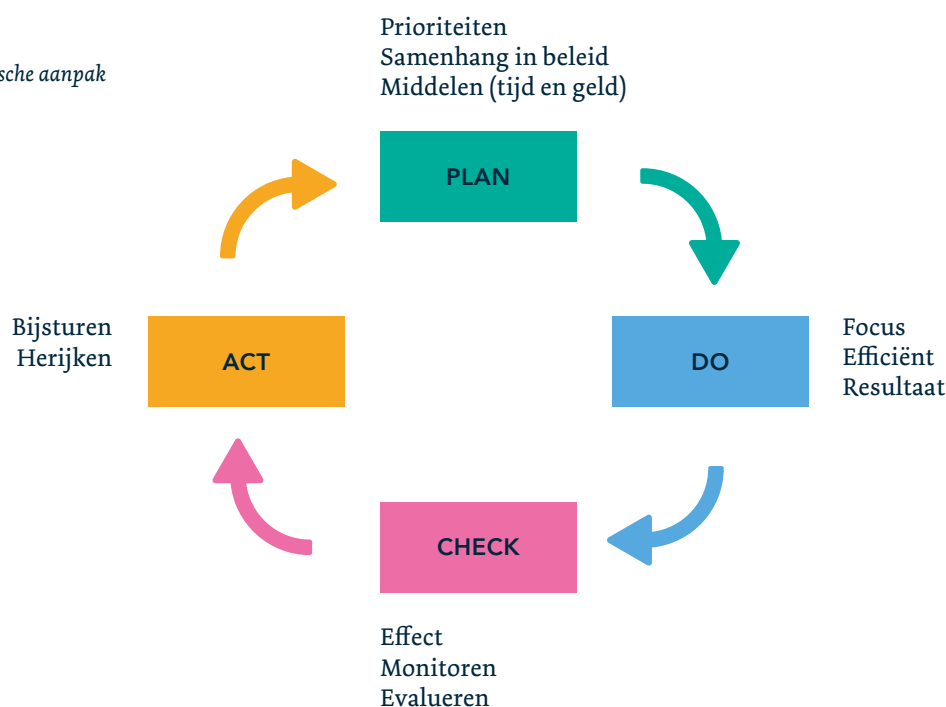
- Een jaarlijkse stijging van 1 procent van het aantal fietsbewegingen. Dit meten we aan de hand van gewogen gemiddelde over verschillende screenlines (Maas, het spoor, binnen-cordon (een cirkel rond de binnenstad) en buitencordon (een cirkel rondom de stad).
- Een toename van het aandeel fietsen (inclusief e-fiets) van 5 procentpunt binnen 10 jaar bij verplaatsingen binnen Maastricht (ten koste van de auto of bromfiets).
- Een toename van het aandeel fietsen (inclusief e-fiets) van 5 procentpunt binnen 10 jaar bij verplaatsingen van en naar Maastricht (ten koste van de auto of bromfiets).

- Een toename van het aandeel kinderen (jonger dan 18 jaar) dat lopend of fietsend naar school gaat.
- Een toename van het aandeel Maastrichtse senioren (65+) dat aangeeft regelmatig te fietsen.
- Aantal treinreizigers dat de fiets gebruikt als voor- en/of natransport.
- Een toename van het rapportcijfer van fietsers voor fietsen in Maastricht tot minimaal een 7,5 of hoger op basis van een enquête.

#### DOEN (2020 – 2025)

- We zoeken actief de samenwerking op met partners om de gezamenlijke doelen te bereiken.
- We programmeren de gewenste maatregelen (inclusief tijd en geld) in een uitvoeringsagenda van 2020 tot en met 2025.
- We monitoren of en hoe de maatregelen worden gerealiseerd en meten de effecten.
- We investeren in de realisatie en het beheer van extra fietstelpunten.
- We evalueren het programma Fietsen in Maastricht en sturen waar nodig bij.

Figuur 6.2: Programmatische aanpak







## Colofon

**Uitgave**  
**Fotografie**

Gemeente Maastricht, oktober 2020  
Fred Berghmans, Philip Driessen,  
Aron Nijs, Paul van der Veer

**Illustraties en kaarten**  
**Vormgeving**

Zuiderlicht  
Zuiderlicht



