

# Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht

februari 2025



*Gemeente Maastricht*

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>In gesprek met inwoners en ondernemers</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Zo kunnen we de fietszone inrichten</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>De (mogelijke) maatregelen</b>	<b>6</b>
	4.1 Herkenbare en fietsvriendelijke weginrichting	6
	4.2 Minder hinder	7
	4.3 Aantrekkelijke fietsroute	9
<b>5</b>	<b>Het uitvoeringsplan</b>	<b>11</b>
	5.1 Quick wins	11
	5.2 De aanpak en planning	12

# 1 Inleiding

In Maastricht werken we aan een toekomstbestendige en leefbare (binnen)stad. Het hart van Maastricht moet een gastvrije plek zijn waar mensen zich welkom voelen, elkaar ontmoeten en gezond kunnen leven. Of je er nu woont, werkt of je vrije tijd doorbrengt.

Om dit te bereiken, willen we zorgen voor meer groen en voldoende parkeerruimte voor fietsen en auto's. Ook willen we fietsen in de binnenstad prettiger maken. Fietsen is goed voor de gezondheid van inwoners en verbetert de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Daarom komt er een fietszone in het centrum. Behalve in het kernwinkelgebied, want dat is een voetgangerszone.

Hoe we dit kunnen aanpakken, staat in dit document. Het is een beknopte versie van het Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht. Bent u geïnteresseerd in het gehele inspiratiedocument, dan kunt u dat opvragen via [fietszone@maastricht.nl](mailto:fietszone@maastricht.nl)

## Wat is een fietszone?

Een fietszone is een gebied waar fietsers de belangrijkste weggebruikers zijn. Het is een plek waar je prettig kunt fietsen. Auto's zijn nog steeds welkom, maar meer te gast. Ze passen hun snelheid aan aan de fietsers en halen in als dat veilig kan. Voetgangers hebben voldoende ruimte om op de stoepen te lopen. De straten zijn mooi en groen en passen bij de historische sfeer van het centrum. Een fietszone werkt goed als de wegen veilig zijn ingericht en de regels duidelijk zijn voor iedereen.



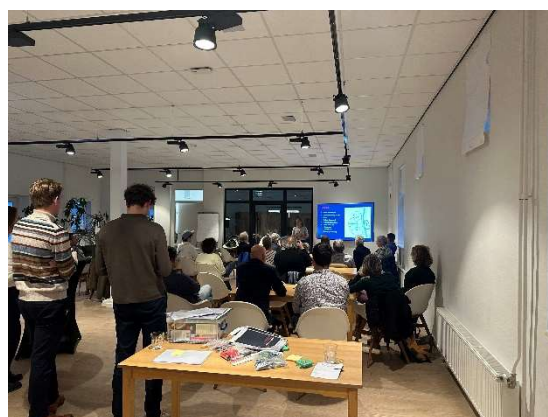
## 2 In gesprek met inwoners en ondernemers

In augustus en september 2024 zijn we in gesprek gegaan met belangenvertegenwoordigers, bewoners en ondernemers. Zij konden meepraten over hoe we het centrum prettiger en comfortabeler kunnen maken voor fietsers. Deze gesprekken waren bedoeld om meningen, standpunten en belangen in beeld te brengen.

### Wie deden er mee?

We spraken met algemene belangenvertegenwoordigers VVN, VvGM, Fietsersbond Maastricht, Stichting Samen Onbeperkt en Centrummanagement Maastricht. En we organiseerden 3 bijeenkomsten voor bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden.

Bij de 3 bijeenkomsten waren in totaal 59 mensen aanwezig, vooral wat oudere bewoners. Om ook de stem van jongeren te horen, hebben we aanvullend een gesprek gevoerd met studenten van de Academie van Bouwkunst. Enkele mensen die niet bij de bijeenkomsten aanwezig konden zijn, hebben wel via een e-mail hun mening gedeeld. Hoewel de opkomst relatief laag was en niet alle groepen uit de stad vertegenwoordigd waren, hoorden we tijdens alle avonden wel dezelfde reacties en ervaringen terugkomen.



### Wat heeft het opgeleverd?

De participatie heeft laten zien dat de voorgestelde ideeën uit het 1e inspiratiedocument goed toepasbaar zijn om fietsen in het centrum prettiger te maken. Daarnaast werd er meer aandacht gevraagd voor voetgangers. Dit heeft geleid tot 3 nieuwe voorstellen en aanpassingen aan 5 bestaande ideeën.

# 3 Zo kunnen we de fietszone inrichten

We willen de balans bewaken tussen de historische sfeer van Maastricht, de drukte en levendigheid van het centrum en de mogelijkheid om prettig te fietsen. Om de fietszone te laten slagen, zetten we in op een herkenbare, verkeersveilige en aantrekkelijke inrichting van de wegen. Dat doen we met:

### Herkenbare entrees

Alle weggebruikers moeten duidelijk zien waar de fietszone begint. Ze weten dan of ze hun gedrag moeten aanpassen. De huidige brede, geasfalteerde entrees vervangen we door entrees in de sfeer van het historisch centrum. Dat zorgt voor rustiger rijgedrag.

### Fietsvriendelijke straten

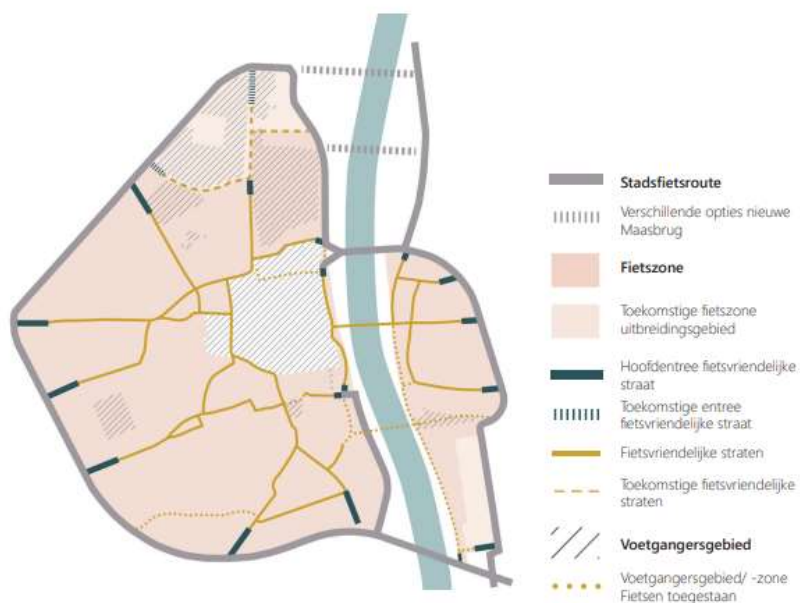
Op de belangrijkste routes waar veel mensen fietsen, maken we de straten als eerste fietsvriendelijk. De fietser staat hier centraal, auto's zijn te gast. Zo wordt fietsen veel prettiger.

### Fietsvriendelijke maatregelen

In de andere straten binnen de fietszone - waar je nu al rustig kunt fietsen - nemen we zo nodig aanvullende maatregelen om fietsen nóg aangenamer te maken.

### Fietsen in voetgangersgebieden

Op plekken waar voetgangers en fietsers samen de ruimte delen, passen fietsers hun tempo aan. Het ritme van de traagste weggebruiker is leidend.



### Gedrag van weggebruikers

Een goede weginrichting is essentieel, maar het gedrag van weggebruikers is minstens zo belangrijk. Met een campagne attenderen we weggebruikers op de veranderingen. En we herinneren hen aan het belang van respectvol en veilig verkeersgedrag. Omdat we de fietszone gefaseerd invoeren, wordt de gedragscampagne meermaals herhaald.

# 4 De (mogelijke) maatregelen

Voor het inrichten van een succesvolle fietszone zijn maatregelen nodig. In dit hoofdstuk lichten we deze (mogelijke) maatregelen toe. Het doel is om hiermee te zorgen voor:

- **een herkenbare en fietsvriendelijke weginrichting**
- **minder hinder**
- **een aantrekkelijke fietsroute.**

## 4.1 Herkenbare en fietsvriendelijke weginrichting

De fietsvriendelijke straten zijn zo ingericht dat fietsers er veilig en prettig kunnen rijden. De gebruikte materialen zorgen ervoor dat iedereen, inclusief fietsers, langzamer rijdt. Auto's zijn te gast en mogen fietsers alleen inhalen als het veilig is. Ze hoeven dus niet onnodig lang achter fietsers te rijden.

### Zone-aanduidingen

De entree maakt duidelijk dat de fietser hier vanaf het fietspad de rijbaan opgaat. Zo weet iedereen dat fietsers vanaf hier de belangrijkste weggebruikers van de rijbaan zijn. De inrichting van de openbare ruimte is van invloed op het gewenste verkeersgedrag. We kunnen de gewenste inrichting niet overal direct toepassen. Daarom is het belangrijk om vanaf het begin duidelijke borden en

markeringen te plaatsen bij de ingang van de fietszone. Dit ondersteunen we met een goede voorlichtingscampagne.



### Van fietspad naar rijbaan

De entree maakt duidelijk dat de fietser hier vanaf het fietspad de rijbaan opgaat. Zo weet iedereen dat fietsers vanaf hier de belangrijkste weggebruikers zijn. Dit benadrukken we door een fiets op het wegdek aan te brengen.

### Duidelijke wegprofielen

Voor een herkenbare inrichting gebruiken we zogeheten standaard wegprofielen. Dat is in lijn met de landelijke richtlijnen voor erftoegangswegen en fietsstraten, en het plan Openbare ruimte binnenstad Maastricht. De weg is breed genoeg om naast elkaar te fietsen, zowel in eenrichtings- als tweerichtingsstraten.

Door de breedte van de weg kunnen auto's veilig inhalen. Dat is wat fietsers graag willen: uit onderzoek blijkt dat ze

het vervelend vinden als een auto lang achter hen blijft rijden.

Het toepassen van de standaard wegprofielen versmalt de rijbaan. Daardoor ontstaat in veel gevallen meer ruimte voor voetgangers.



## 4.2 Minder hinder

Minder hinder zorgt voor meer veiligheid voor fietsers. Hinder ontstaat onder andere door parkeerbewegingen, laden en lossen, afzetten van mensen en openbaar vervoer. We kunnen deze hinder verminderen door alle verkeersdeelnemers voldoende ruimte te bieden. Denk aan brede trottoirs voor voetgangers en voorzieningen voor laden en lossen.

### Fietsstroken

We kijken zorgvuldig naar de noodzaak van fietsstroken. Bij voorkeur maken we geen fietsstroken, zodat de fietser meer ruimte krijgt. Als fietsstroken nodig zijn voor de veiligheid, leggen we ze aan beide zijden van de rijbaan aan.

### Ruimte voor voetgangers

Het centrum is een levendige plek met veel voetgangers. Op sommige locaties delen zij de ruimte met fietsers. Denk aan de voetgangersgebieden waar fietsen is toegestaan, op de fietsroute langs de

Maas (Hoge Brug tot de Stenenwal) en de Boompjes. Op deze plekken moeten fietsers zich aanpassen aan voetgangers.

In straten waar voetgangers onvoldoende ruimte hebben, kijken zij uit naar de rijbaan. Dat hindert fietsers. Een stoep die breed genoeg is, kan dat voorkomen. De minimale breedte van de stoep is 2 meter. Op drukke plekken kan dit oplopen tot 2,9 meter. Als fietsenstallingen of parkeervakken het trottoir versmallen, wordt aangeraden om zo'n versmalling maximaal 12 meter lang te maken. Zo'n 10 meter verderop moet dan pas de volgende versmalling volgen.

### Verkeerscirculatie

Het verkeer is op enkele locaties in de binnenstad te druk voor prettig fietsen. Het invoeren van eenrichtingsverkeer of het autoluw maken van straten kan helpen om het aantal auto's te verminderen. Hiervoor is een verkeerscirculatieonderzoek nodig. Zo'n onderzoek is echter ingewikkeld. Er lopen al andere projecten en onderzoeken in het centrum, zoals Autoluw Wyck en de OV-studie binnenstad. Daarom maakt een verkeerscirculatieonderzoek geen deel uit van dit inspiratiedocument. We pakken dat later op.

### Autoparkeren

Bij de herinrichting van de wegen behouden we zoveel mogelijk parkeerplaatsen voor auto's. Tegelijkertijd moeten de parkeerplaatsen de veiligheid en comfort voor fietsers niet beperken. Per locatie maken we een afweging tussen de parkeerbehoefte, het type parkeerplaatsen en de mate van onveiligheid of hinder. We nemen de volgende maatregelen:

### ***Minder haaksparkeren***

Een haaks parkeervak ligt dwars ten opzichte van de rijbaan.

Deze parkeerplaatsen zijn onveilig voor passerende fietsers. Automobilisten moeten namelijk achteruitrijden en hebben daarbij slecht zicht. Bij de hoofdentrees is haaksparkeren wel wenselijk vanwege de parkeerbehoefte ter plekke en voor elektrisch laden. Hier willen we dat fietsers op een fietspad aan de andere zijde van het haakse parkeervak rijden. Ze hebben dan geen hinder van de parkeerbeweging. Dit noemen we het ontvlechten van fietsverkeer.

### ***Van schuin- en haaksparkeren naar langsparkeren***

Parkeerbewegingen bij langsparkeren (parkeren langs de straat, met de rijrichting mee) zijn minder gevaarlijk dan bij schuin- en haaksparkeren. Het omzetten naar langsparkeervakken, met behoud van zoveel mogelijk parkeercapaciteit, draagt dus bij aan meer verkeersveiligheid. Ook zorgt het voor meer ruimte op straat. Die ruimte kunnen we gebruiken voor een breder trottoir, meer groen of fietsparkeren.

### ***Langsparkeren aan 1 straatzijde***

Als een fietser uitwijkt voor bijvoorbeeld een openslaand autoportier, kan hij in botsing komen met een auto die aan de andere zijde net wegrijdt. Daarom adviseren we, indien mogelijk, parkeren langs de straat slechts aan 1 kant toe te staan.

### ***Ruimere parkeerplaatsen***

Als we de langsparkeerplaatsen een halve meter breder maken, verminderen

we het risico op aanrijdingen met openslaande deuren. Ook wordt inparkeren makkelijker en sneller. Het kan gebeuren dat haakse parkeerplaatsen nodig zijn, maar dat we het fietspad niet buitenom kunnen leiden. Dan is een vrije strook van 1 meter tussen de rijbaan en de geparkeerde auto's wenselijk. Alle verkeersdeelnemers hebben daardoor beter zicht op elkaar.

### ***Voorkeur voor langsparkeren***

Wanneer auto's langer in een parkeervak blijven staan, ontstaan minder parkeerbewegingen. Dit vermindert de hinder en verhoogt de veiligheid voor fietsers. Of we kortparkeren kunnen omzetten naar langsparkeren, hangt af van de locatie. We bekijken dit zorgvuldig, omdat sommige voorzieningen, zoals winkels of andere bedrijven, juist behoefte hebben aan kortparkeren.

### ***Voorrangssituatie***

Op de fietsvriendelijke straten krijgt het verkeer voorrang op de zijstraten. Dit maakt (door)fietsen prettiger. De meeste kruispunten zijn al op deze manier ingericht. Waar dat nog niet het geval is, willen we de voorrangssituatie aanpassen.



### **Snelheidsremmers**

We verwachten dat de maatregelen waarmee we de straten inrichten zorgen voor passend rijgedrag en lagere snelheid. Mochten na de invoering van de fietszone snelheidsremmende maatregelen nodig zijn, dan adviseert het CROW-Fietsberaad enkel sinusvormige 30 km/u-drempels als geschikte maatregel.

### **Voorzieningen laden en lossen**

In het centrum is parkeren op de rijbaan verboden. Toch gebeurt laden en lossen vaak op de rijbaan. Ook staan voertuigen soms half op het trottoir. We moeten het laden en lossen voor winkels en horeca in de binnenstad daarom beter regelen. Met meer laad- en losplekken kunnen we hinder beperken. Dit kan ook door een parkeervak op bepaalde tijden te gebruiken voor laden en lossen. Deze plekken geven we aan met een verkeersbord. We kunnen ook verbieden om op bepaalde plekken stil te staan en dit handhaven.

### **Kiss & Ride zones**

Rondom enkele scholen stoppen auto's op de rijbaan om passagiers te laten in- en uitstappen. Dit is onwenselijk en gevaarlijk. Met een stopverbodsbord en handhaving kunnen we dit voorkomen. Daarnaast maken we op korte afstand van het schoolgebouw plekken waar passagiers wel mogen in- en uitstappen: Kiss & Ride zones.

## **4.3 Aantrekkelijke fietsroute**

De sfeer van het historisch centrum maakt fietsen aangenaam. In lijn daarmee zorgen we voor een groene en passende inrichting van de entrees en straten. We zorgen ook voor goede voorzieningen zoals wegwijzers, voldoende fietsenstallingen en bankjes om uit te rusten. Dit geeft fietsers het gevoel dat de zone speciaal voor hen is ingericht.



### **Natuursteenverharding**

De natuursteenverharding en smalle rijbanen zijn kenmerkend voor onze binnenstad. Dit versterkt het centrumgevoel en beïnvloedt het verkeersgedrag positief. Uit een enquête blijkt dat automobilisten het centrumgevoel vanaf de Kommel en Sint Pieterstraat beginnen te ervaren, terwijl fietsers dit al vanaf de singels voelen. Door de natuursteen door te trekken tot aan de singels en de rijbanen smaller te maken, zullen automobilisten eerder merken dat ze in het centrum zijn.

We moeten daarbij letten op fietscomfort, stevigheid en risico op geluid en trillingen. Een goede fundering en legverband maakt fietsen prettiger. De natuursteenkeien in de Wycker Brugstraat en Gubbelstraat zijn hiervan een geslaagd voorbeeld.

## **Verkeersborden**

De fietszone overlapt met andere zones in het centrum, zoals de 30 km/h-zone, parkeerverbodszone, fietsparkeerverbodszone en ZES-zone (Zero-emissie Stadslogistiek). De verkeersborden die hierover informeren, moeten duidelijk leesbaar en begrijpelijk zijn. We plaatsen de borden per onderwerp samen en met enige afstand van elkaar. Dat geeft een rustiger beeld en voorkomt dat weggebruikers worden overweldigd door informatie. Zo hebben ze meer kans om zich bewust te worden van de verschillende zones.

## **Meer groen**

Groen maakt de omgeving aangenaam, bevordert socialer gedrag in het verkeer en verbetert het klimaat. Dat maakt fietsen prettiger. Daarom zorgen we voor meer groen bij de entrees van de fietszone en in de binnenstad. De studie Kansen vergroenen centrum Maastricht laat zien hoe we dit goed kunnen aanpakken. Op plekken die we willen verrijken met groen, staan nu veelal geparkeerde auto's. Die parkeerplaatsen verdwijnen. Dat maakt de binnenstad veiliger én groener.

## **Fietsenstallingen**

Meer en betere fietsenstallingen maken het centrum aantrekkelijker voor fietsers. We plaatsen de stallingen zo dat je vanaf de rijbaan, via een schuine of verlaagde rand, de fiets makkelijk kunt parkeren. Waar mogelijk zorgen we met een margestrook dat de fietser niet op de rijbaan hoeft te staan om zijn fiets te pakken. Behalve in drukke straten waar lijnbussen rijden. Daar gebeurt het stallen van de fiets vanaf het trottoir voor de veiligheid.

Daarnaast letten we op goed zicht voor alle verkeersdeelnemers en komen stallingen niet te dicht bij kruispunten. Zo houden we ook de stoepen toegankelijk. We zorgen voor voldoende ruimte rondom de stallingen, met minimaal 2 meter vrije doorgang voor voetgangers.

Om een rustig en kwalitatief straatbeeld te behouden, plaatsen we niet te veel fietsenstallingen bij elkaar. Tegelijkertijd zorgen we dat er genoeg plekken zijn om foutgeparkeerde fietsen te voorkomen.

## **Fietsbebording**

Goede informatievoorzieningen helpen fietsers hun weg te vinden. Denk aan routeborden naar specifieke locaties en (bewaakte) fietsenstallingen. We plaatsen geen nieuwe borden, maar verplaatsen bestaande borden waar nodig naar de rechterkant van de straat voor betere leesbaarheid. Op knooppunten en plekken waar een stadsplattegrond staat, zorgen we dat fietsers kunnen stoppen zonder andere verkeersdeelnemers te hinderen.

# 5 Het uitvoeringsplan

## 5.1 Quick wins

Het volledig realiseren van de fietszone kost tijd. Om toch de fietszone alvast te introduceren en op korte termijn resultaten te bereiken, starten we met een aantal quick wins, ofwel: snelle verbeteringen:

### **Duidelijke entrees**

De entrees, de plekken waar verkeer de singels verlaat en het centrum inrijdt, pakken we als 1e aan. We zorgen dat duidelijk is dat hier de fietszone begint. Een volledige herinrichting duurt langer, daarom starten we met een eenvoudig toe te passen basismodel (zie kader).

### **Voetgangervriendelijke straten**

We geven meer ruimte aan voetgangers en houden rekening met een stoep die breed genoeg is. Gebieden met veel voetgangers krijgen een duidelijke aanduiding als voetgangersgebied. Hier hebben voetgangers voorrang en zijn fietsers welkom.

### **Nieuwe fietsenstallingen**

Bij het realiseren van nieuwe fietsenstallingen zorgen we ervoor dat de stoepen voldoende toegankelijk blijven voor voetgangers.

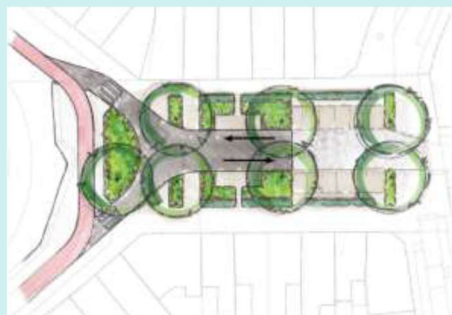
### **Ruimte voor groen en fietsparkeren**

Parkeerplaatsen die fietsers hinderen, passen we aan. Dit betekent bijvoorbeeld dat we haakse parkeervakken vervangen

door langsparkeren. De ruimte die daardoor vrijkomt, benutten we voor meer groen en het stallen van fietsen.

### **Basismodel als quick win**

Bij de entrees van de fietszone leggen we letterlijk de loper uit. Dit doen we door de rijbaan te voorzien van natuursteen of een speciale coating die aansluit bij de bestrating van het centrum. Natuursteen heeft de voorkeur, maar als dit te veel geluid veroorzaakt, kiezen we voor een coating met natuursteenkorrels (zoals bij het kruispunt Gubbelstraat/Wilhelminabrug). Op de loper komt een fietssymbool en naast de weg plaatsen we een fietszonebord. Daarnaast krijgt elke entree zoveel mogelijk groen. Dat zorgt voor een prettige ontvangst én is goed voor het klimaat.



*Voorbeeldschets quickwin entree*

## 5.2 De aanpak en planning

Voor de realisatie van de fietszone hanteren we een stapsgewijze aanpak, waarbij de nadruk ligt op de entrees en fietsvriendelijke straten.

### 1. Snelle quick wins (begin najaar 2025)

- Plaatsen van fietszoneborden bij alle entrees.
- Voorlichtingscampagne om de fietszone onder de aandacht te brengen.
- Nieuwe fietsenstallingen aanleggen volgens de vastgestelde richtlijnen.
- Voetgangersgebieden invoeren op onder andere de Stenenwal, Maaspuntweg en in het Stadspark door aanpassing van de bebording. Fietsen blijft daar toegestaan, maar de voetganger krijgt er nadrukkelijk voorrang. Op de Cortenstraat, Markt en Hoenderstraat is deze situatie al van kracht.
- Wegen die nu maar aan 1 kant een fietsstrook hebben, krijgen fietsstroken aan beide zijden. Dit zorgt voor duidelijkheid voor alle weggebruikers. De versmalling van de rijbaan draagt ook bij aan een lagere rijdsnelheid. Dit geldt voor de Sint Pieterstraat, Maastrichter Heidestraat, Bredestraat, Papenstraat, Tongersestraat, Calvariestraat en Kommel.

### 2. Overige quick wins (2025-2026)

- Aanbrengen van een loper, fietssymbool en extra groen bij de entrees.
- Aanpassen van fietsstroken op wegen met natuursteen: bestaande stroken opheffen of fietsstroken aan beide zijden aanleggen voor meer duidelijkheid. Dit geldt voor de Brusselsestraat, Grote Gracht en het Keizer Karelplein.

- Op de Stenenwal meer ruimte bieden aan voetgangers door fietsers te stimuleren gebruik te maken van de Rechtstraat.

### 3. Aansluiten bij groot onderhoud (2025-2027)

We combineren de realisatie van de fietszone waar het kan met gepland onderhoud.

- In 2025/2026 wordt de bestrating van Helmstraat, zuidelijk deel Grote Gracht en rijloper op de Markt vernieuwd. We onderzoeken of we daar dezelfde bestrating als op de Gubbelstraat kunnen toepassen. Dit maakt fietsen prettiger.
- In 2027 staat onderhoud aan de Sint Hubertuslaan op de planning. Het participatieproces voor de planvorming start in 2025.
- Voor de overige wegen in het centrum is nog geen planning bekend.

### 4. Aanpak van complexe locaties (planning nog niet bekend)

We selecteren een aantal wegen waar meerdere vraagstukken spelen, maar nog geen groot onderhoud is gepland. Een voorbeeld daarvan is de Capucijnenstraat. Deze locatie kent uitdagingen rondom de schoolzone, vergroening, fietsparkeren en een beperkte loopruijme.

### 5. Integratie met andere projecten (doorlopend)

Bij andere ontwikkelingen in het centrum, zoals Autoluw Wyck, Vergroenen centrum, Uitwerking Sfeergebieden centrumproject en de uitbreiding van fietsparkeerplaatsen, wordt de fietszone meegenomen in de plannen. Hierdoor sluiten de maatregelen goed aan op andere projecten.

