



Samenvatting

Het college stem in met het 'Inspiratiedocument fietszone centrum'. De fietszone moet ervoor zorgen dat fietsen in het centrum ontspannen en fijn is. In overleg met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is onderzocht wat nodig is om fietsen in het centrum prettiger te maken. Het inspiratiedocument geeft inzicht in bouwstenen die kunnen worden toegepast om de gewenste situatie te bereiken. Een deel van de bouwstenen kan direct op straat, als quickwins, worden gerealiseerd. Andere bouwstenen vragen om reconstructie van een weg, hiervoor volgen eigen planvormingsprocessen. Voor verdere uitwerking en realisatie van de quickwins en een voorlichtingscampagne wordt het benodigde budget beschikbaar gesteld.

Beslispunten

1. Instemmen met het voorliggende 'Inspiratiedocument fietszone centrum'
2. Beschikbaar stellen van € 1,8 mln uit de voor de fietszone gereserveerde middelen in het MJIP voor het verder uitwerken en realiseren van de quickwins inclusief een voorlichtingscampagne.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 21 januari 2025:

Conform.



1. Aanleiding

In het coalitieakkoord 2022 - 2026 staat opgenomen: *'In overleg met ondernemers en bewoners verkennen we of aanloopstraten in de binnenstad om te vormen zijn tot fietsstraten waar de auto te gast is, bij voorkeur binnen regulier onderhoud'*

In de begroting 2023 is de verkenning naar de fietsstraten opgenomen als uitvoeringsproject onder collegebevoegdheid. Daarnaast staat het volgende opgenomen:

Aanloopstraten omvormen tot fietsstraten (5.C6)

In overleg met ondernemers en bewoners verkennen we of aanloopstraten in de binnenstad om te vormen zijn tot fietsstraten waar de auto te gast is. Doel van de verkenning is inzichtelijk krijgen hoe ver de gezamenlijke ambitie voor fietsstraten in het centrum rijkt, welke investeringen in de openbare ruimte wenselijk zijn en wat benodigd is voor de ondersteunende gedragscampagne. Het budget van € 0,150 mln. voor 2023 is voor onderzoeks-, proces- en ontwerpkosten.

Van fietsstraten naar fietsstraatzone naar fietszone

In het coalitieakkoord ging het initieel over aanloopstraten omvormen naar fietsstraten. In de collegememo d.d. 16 juni 2023 is aangegeven te kiezen voor een eenduidige situatie en een zone binnen de singels introduceren waar overal de fietser centraal staat: De fietsstraatzone. Omdat het verbeteren van het fietsklimaat meer is dan het realiseren van een optelsom van fietsstraten, is in de collegememo d.d. 11 juni 2024 aangegeven dat we werken aan een fietszone.

Doel fietszone

Het centrum van Maastricht, binnen de singels, is een druk en levendig gebied met veel bewoners, bezoekers, studenten, arbeidsplaatsen en evenementen. De toenemende drukte zet de leefbaarheid steeds meer onder druk. De historische opbouw van het centrum, met smalle wegen en weinig plek voor de verschillende (en toenemende) vormen van mobiliteit, vraagt om slim indelen van de ruimte.

De fietszone moet ervoor zorgen dat fietsen in het centrum ontspannen en fijn is. Het doel is een fietsvriendelijke omgeving die past bij het historische karakter en inrichting van het centrum, met veilige en prettige routes voor fietsers waar auto's te gast zijn. Een combinatie van een veilige inrichting en duidelijke informatie is belangrijk voor het succes van de fietszone, zodat iedere weggebruiker weet welk gedrag van hem/haar wordt verwacht. Omdat het centrum minder geschikt is voor snellere doorfietzers, kunnen zij de bestaande fietspaden en wegen rondom de fietszone gebruiken.



Inmiddels is het participatieproces afgerond en is het inspiratiedocument gereed.

2. Context

- Coalitieakkoord 2022 - 2026: 'In overleg met ondernemers en bewoners verkennen we of aanloopstraten in de binnenstad om te vormen zijn tot fietsstraten waar de auto te gast is, bij voorkeur binnen regulier onderhoud'.
- Actieplan Fietsen in Maastricht 2020 – 2025: Doelen van het actieplan zijn onder andere: meer en vaker fietsen, fietsen is leuk en veilig fietsen. Het centrum komt op meerdere onderdelen terug, bij het stimuleren van fietsgebruik wordt '(Vaker) fietsen naar binnenstad...' benoemd.
- Omgevingsvisie Maastricht 2040: Het centrum van Maastricht heeft een belangrijke aantrekkingskracht op mensen als woon- en bezoekstad. In het centrum biedt na Randwyck-Noord de meeste arbeidsplaatsen. Het is dan ook een van de dynamische gebieden waarvan uitbreiding gewenst is. De (aanloop)straten van de dynamische centra zijn aangemerkt als levendige routes die ontmoetingsplekken verbinden. Er liggen aan deze routes van oudsher publieksaantrekkende functies in combinatie met wonen. Deze straten stimuleren ontmoeting en dragen bij aan het gewenste woonmilieu van stedelijk wonen met dynamiek om de hoek. De levendige routes moeten aantrekkelijk en goed oversteekbaar zijn voor voetgangers en fietsers. Aandacht voor leefbaarheid is hierbij essentieel. Om een gezonde en leefbare stad te maken is 1 van de 10 principes: Investeer in veilige en aantrekkelijke routes voor wandelaars en fietsers conform het 'STOP'-principe, de volgorde voor het prioriteren van verschillende vervoersvormen (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenauto)
- Economische visie Maastricht 2040: Er is gekozen voor een duurzame ontwikkeling van de binnenstad, met een evenwichtige balans tussen economische en sociale duurzaamheid. Een interessante mix van functies van horeca, retail, recreatie, cultuur, wonen en werken wordt versterkt zodat de binnenstad van Maastricht verder groeit van een 'Place to buy' naar een 'Place to meet'. De binnenstad is gastvrij en verwelkomend voor inwoners én bezoekers. Een goede (OV) ontsluiting van de binnenstad vanuit alle richtingen met daarbij behorende (parkeer-) voorzieningen, ook voor fietsers en voetgangers, is gewenst. Ook zijn nieuwe innovatieve vormen van binnenstadslogistiek aan de orde. De communicatie over de voorzieningen, evenals het gebruik daarvan, is gericht op alle bewoners en bezoekersgroepen.
- Gerelateerde projecten: Uitwerking sfeergebieden centrum, Vergroenen centrum, uitbreiden fietsparken in het centrum en Autoluw Wyck.



3. Gewenste situatie

Inspiratiedocument

Onderzocht is wat nodig is om fietsen in het centrum prettiger te maken, deze resultaten zijn opgenomen in het 'Inspiratiedocument fietszone'. Het inspiratiedocument geeft inzicht in bouwstenen die kunnen worden toegepast om de gewenste situatie te bereiken. Een deel van de bouwstenen kan direct op straat worden gerealiseerd, deze bouwstenen kunnen ingezet worden om quickwins te behalen. Andere bouwstenen vragen om een reconstructie van een weg, dit zijn projecten die om een eigen planvormingsproces vragen. Bij die projecten wordt het inspiratiedocument als een van de belangen als context meegegeven.

Het inspiratiedocument is geen actieplan. Bij het inrichten van wegen komen namelijk veel aspecten samen. Er lopen meerdere opgaven die gezamenlijk tot een verbetering van de leefbaarheid moeten leiden, de fietszone is hier een aspect van. Andere lopende projecten zijn bijvoorbeeld de pilot 'Autoluw Wyck', de vergroeningsopgave in het centrum, de uitwerking sfeergebieden in het centrum en het uitbreiden van de fietsparkeercapaciteit. De belangen rondom deze aspecten moeten per locatie ten opzichte van elkaar worden afgewogen.

Het centrum is te groot om voor het hele gebied een uitgewerkt plan voor te leggen. Dit vraagt een weloverwogen en dus lange planvormingsperiode en daarnaast zijn de beschikbare budgetten niet toereikend om elke straat in het centrum in een periode van 5 tot 10 jaar volledig herin te richten. Het is dus niet haalbaar om op voorhand één integrale afweging voor het hele centrum te maken. Dit maakt dat de huidige plannen in het inspiratiedocument mogelijk alweer achterhaald zijn door de grote dynamiek in projecten in het centrum, op het moment dat de realisatie op straat start.

Het inspiratiedocument laat zien wat mogelijk danwel nodig is om fietsen in het centrum prettiger te maken, waarbij de fietser centraal staat en de auto te gast is. Het is dus nog geen integraal afgestemd inrichtingsplan voor het hele centrum. Dit volgt in de latere participatie/ ontwerpprocessen waarin de fietszone een van de belangen zal zijn.

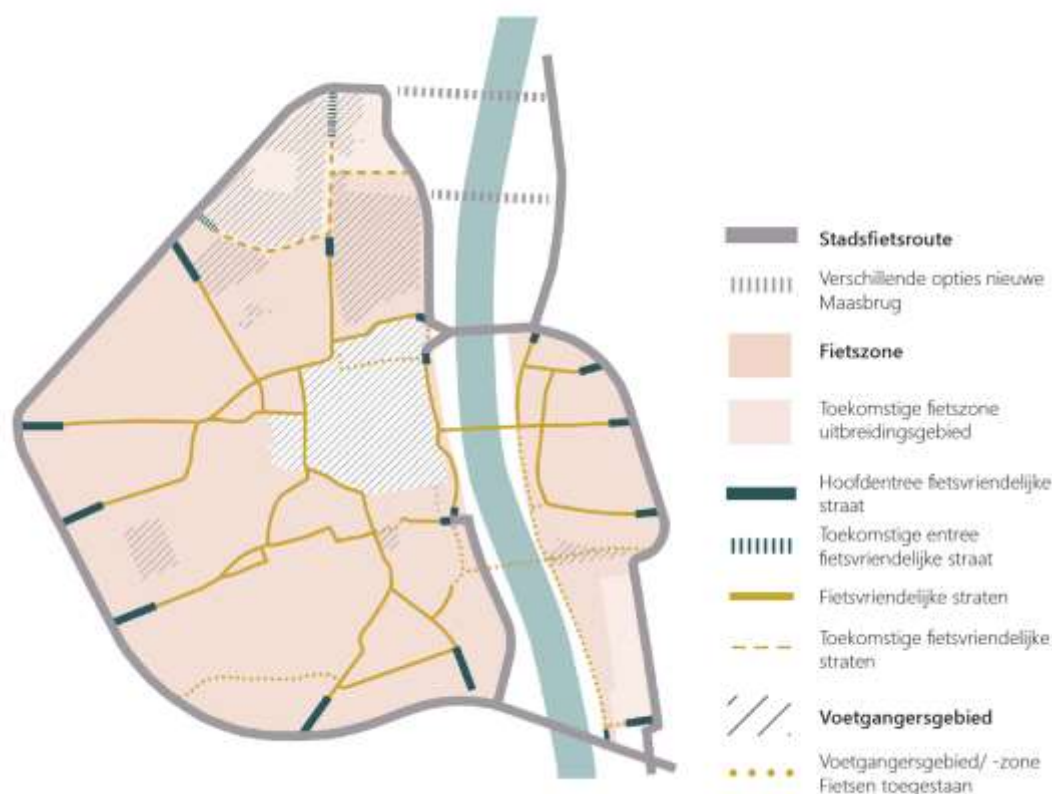
Na een eerste verkenning van kansen en bedreigingen is een eerste versie van het inspiratiedocument opgesteld om meer gevoel te krijgen van mogelijke maatregelen, passend bij een fietszone. Dit document is gedeeld in de collegememo d.d. 11 juni 2024. Na de participatie is dit document aangevuld met input die tijdens diverse bijeenkomsten met belangstellenden is opgehaald. De participatie heeft geleid tot een uitbreiding en optimalisatie van de bouwstenen. Het vernieuwde inspiratiedocument is als bijlage 1 toegevoegd.



Samenvatting op hoofdlijnen

Binnen de fietszone is het van belang om:

1. **herkenbare entrees** tot de fietszone te realiseren. Een helder vormgegeven begin van de fietszone biedt direct duidelijkheid over het gewenste gedrag binnen de fietszone aan alle weggebruikers.
2. de belangrijkste routes voor fietsers in het centrum als eerste om te vormen tot **fietsvriendelijke straten**. Gezien het intensieve gebruik van deze straten door fietsers, heeft het verbeteren van het fietsklimaat in deze straten de grootste impact.
3. waar nodig **fietsvriendelijke maatregelen** toe te passen in overige straten binnen de fietszone.
4. daar waar belangrijke voetgangers- en fietsroutes gecombineerd zijn, geldt het ritme van de traagste weggebruiker. Dit worden **voetgangersgebieden waar fietsen is toegestaan**.



Afbeelding 1. Visiekaart fietszone centrum

De omgevingskwaliteit en inrichting van de fietsvriendelijke straten binnen de fietszone moeten bijdragen aan het prettige fietsklimaat en (potentiële) fietsers verleiden om deze routes te gebruiken. Belangrijke uitgangspunten waarlangs dit kan worden gerealiseerd zijn: een herkenbare fietsvriendelijke weginrichting, het beperken van hinder en een aantrekkelijke fietsroute.



Met verschillende bouwstenen kan invulling worden gegeven aan herkenbare entrees en fietsvriendelijke straten, deze bouwstenen hebben steeds een relatie met de drie uitgangspunten.

Quickwins

Het volledig realiseren van de fietszone zal langere tijd duren. Om op korte termijn de fietszone te introduceren en resultaat te bereiken zijn quickwins benoemd. De quickwins spelen in op de volgende doelen:

- Een goed begin is het halve werk, oftewel een zone moet je goed starten. Daarom worden de entrees, de plekken waar verkeer de singels verlaat en het centrum inrijdt, als eerste aangepakt. Een volledige herinrichting, zoals opgenomen in de sfeerbeelden in het inspiratiedocument, is te complex om snel te realiseren. Daarom is er een basismodel gemaakt van maatregelen die relatief eenvoudig kunnen worden toegepast, zie kader.
- Bij nieuwe fietsenstallingen rekening houden met de gestelde uitgangspunten om de toegankelijkheid van trottoirs voor voetgangers te borgen.
- Meer ruimte voor groen en fietsparkeren realiseren door parkeerplaatsen, die het grootste risico voor de veiligheid van fietsers vormen, aan te passen. Dit betekent in sommige gevallen het omzetten van gestoken en haakse parkeervakken naar langsparkeervakken en de vrijkomende ruimte benutten voor groen en fietsparkeren.
- Meer ruimte voor de voetganger, waarbij rekening wordt gehouden met voldoende doorloopbreedte. Daarnaast worden gebieden met veel voetgangers aangeduid als voetgangersgebied, waar de voetganger centraal staat en de fietser is toegestaan.
- Communicatie over de fietszone.



Entree tot de fietszone – basismodel als quickwin

Ter hoogte van de entrees wordt letterlijk de loper uitgelegd. Met natuursteen of een speciale coating wordt een loper op de rijbaan aangelegd. Deze loper brengt het kenmerkende bestratingsmateriaal van het centrum tot aan de singels. Bij voorkeur wordt dit met natuursteen gedaan, maar mogelijk kan dit niet omwille van een toename van het geluidsniveau op de gevels niet. Als natuursteen niet mogelijk is, wordt gekozen voor een coating met een natuursteen toeslag. Dit is recent op het kruispunt Gubbelstraat/Wilhelminabrug gerealiseerd. Op de loper wordt het fietssymbool aangebracht en naast de weg wordt het fietszonebord geplaatst. Daarnaast wordt per entree een maximale vergroening gerealiseerd voor een prettige ontvangst en klimaat.



Afbeelding 2. Voorbeelduitwerking quickwin entree Brusselsestraat

Realisatiestrategie

Voor realisatie van de fietszone wordt de volgende strategie gehanteerd, waarbij de nadruk ligt op realisatie van de entrees en fietsvriendelijke straten:

1. Start met de zogenaamde makkelijke quickwins, deze zouden rond de zomer van 2025 gerealiseerd moeten kunnen worden. Dit betreft:
 - Plaatsen bebording fietszone bij alle entrees
 - Voorlichtingscampagne ter introductie van de zone
 - Nieuwe fietsenstallingen conform richtlijnen in de bouwstenen realiseren
 - Voetgangersgebieden introduceren op o.a. Stenenwal, Maaspuntweg, Stadspark door aanpassing van de bebording. In deze gebieden blijft fietsen toegestaan, maar wordt de positie van de voetganger benadrukt. Op de Cortenstraat, Markt en Hoenderstraat is de situatie al op deze manier van toepassing.



2. Fietsstroken aan weerszijde van de rijbaan realiseren op wegen van asfalt die nu een fietsstrook in een richting hebben. Dit zorgt voor eenduidigheid naar de weggebruiker, en door vernauwing van het wegbeeld zorgt dit voor een snelheidsremmende werking. Dit betreft de volgende wegen: St. Pieterstraat, Maastrichter Heidestraat, Bredestraat, Papenstraat, Tongersestraat, Calvariestraat en Kommel.
3. Vervolgens de overige quickwins realiseren, deze kunnen in de periode 2025/2026 gerealiseerd worden. Dit betreft:
 - De entrees voorzien van loper, fietssymbool en groen.
 - Fietsstroken opheffen of juist aan weerszijde van de rijbaan realiseren op wegen in natuursteen die nu een fietsstrook in een richting hebben. Dit zorgt voor eenduidigheid naar de weggebruiker. Dit betreft de volgende wegen: Brusselsestraat, Grote Gracht en Keizer Karelplein.
 - Op de Stenenwal meer ruimte bieden voor de voetganger, door fietsers te verleiden gebruik te maken van de Rechtstraat.
4. Aansluiten bij groot onderhoud, maakt het mogelijk om werk-met-werk te maken.
 - In 2025/2026 wordt voorzien dat de bestrating van Helmstraat, zuidelijk deel Grote Gracht en rijloper op de Markt wordt vernieuwd. Hiervoor wordt onderzocht of dezelfde bestrating als op de Gubbelstraat kan worden toegepast. Dit zorgt voor prettiger fietsen.
 - In 2027 staat onderhoud aan de Sint Hubertuslaan gepland. Het participatieproces voor de planvorming start in 2025.
 - Voor de overige wegen in het centrum is op dit moment nog geen planning bekend.
5. Een selectie van wegen maken met meerdere vraagstukken maken en aanpakken. Dit zijn wegen waar meerdere vraagstukken spelen, maar nog geen groot onderhoud gepland is. Bijvoorbeeld de Capucijnenstraat. Hier spelen vraagstukken rondom schoolzone, vergroenen, fietsparkeren en te smalle loopruimte.
6. Bij projecten in het centrum zoals Autoluw Wyck, Vergroenen centrum, Uitwerking Sfeergebieden centrum en het uitbreiden van de fietsparkeercapaciteit wordt de fietszone in de integrale uitwerking meegenomen.

In bijlage 4 is een overzicht van maatregelen per straat opgenomen. Dit zijn maatregelen die gepland zijn om te onderzoeken en te realiseren, met daarbij een jaartal van planvorming en/of realisatie. Ook zijn een aantal straten benoemd waar een reconstructie ten behoeve van de fietszone wenselijk is, maar nog onderhoud is voorzien. Hierbij is als jaartal n.t.b. (nader te bepalen) opgenomen.



4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Het project is gericht op prettig fietsers, dit moet er onder andere voor zorgen dat mensen vaker gaan fietsen. Veel van de maatregelen zijn ook positief voor de positie van de voetganger. Meer lopen en fietsen heeft een positieve uitwerking op de gezondheid en het milieu.

5. Effect op de openbare ruimte

De quickwins zorgen voor aanpassingen in de openbare ruimte, hiermee wordt het areaal groen uitgebreid ten opzichte van het areaal verhardingen. Daarnaast worden verkeersborden aangepast, er worden verkeersborden opgeruimd en er komen nieuwe borden bij. Dit zal per saldo naar verwachting tot een kleine toename van het aantal verkeersborden leiden.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing

7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

Niet van toepassing

8. Financiën

Op dit moment is budget nodig voor het voorbereiden en realiseren van quickwins en een voorlichtingscampagne. De quickwins omvatten: plaatsen zone-bebording op 23 locaties, aanpassen verharding inclusief vergroening op 10 locaties. Hiervoor is ca. € 1,75 mln excl. BTW nodig. Voor het opzetten van de voorlichtingscampagne en eerste acties bij plaatsingen van de zone-borden is ca. €50.000 excl. BTW nodig.

De totale kosten bedragen op dit moment ca. € 1,8 mln. excl. BTW (BTW is compensabel).

Na instemming met dit collegevoorstel zullen de quickwins en voorlichtingscampagne nader gedetailleerd worden waardoor de kostenraming verfijnd kan worden.

Voor de realisatie van de fietszone is in het MJIP € 2 mln. gereserveerd (na raadsbesluit herverdeling van de resterende middelen voor de milieuzone). Hiermee kunnen in ieder geval de quickwins worden gerealiseerd. De resterende middelen in het MJIP worden aangehouden zodat ze, zodra de vraag actueel wordt, samengevoegd kunnen worden met andere middelen, bijvoorbeeld voor onderhoud asfaltverhardingen, vergroenen centrum of uitvoering van autoluw Wyck, zodat werk-met-werk gemaakt kan worden. Zodra deze mogelijkheden zich voordoen, zal, per locatie, een voorstel worden gedaan.



9. Aanbestedingen

Nadat de quickwins nader zijn uitgewerkt wordt bekeken welke regels van het gemeentelijke aanbestedingsbeleid relevant zijn voor realisatie.

10. Participatie tot heden

In augustus en september 2024 heeft het participatieproces rondom dit project plaatsgevonden. Een uitgebreid verslag van dit proces is als bijlage 2 toegevoegd. Doel van participatie binnen dit project was meepraten over de mogelijkheden om het centrum prettiger en comfortabeler te maken voor fietsers. Het participatieproces is gebruikt om meningen, standpunten en belangen helder in beeld te brengen.

Deelnemers participatie

Als algemene belangenvertegenwoordigers is gesproken met VVN, VvGM, Fietsersbond Maastricht, Stichting Samen Onbeperkt en Centrummanagement Maastricht. Tijdens drie bijeenkomsten in het centrum is gesproken met bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. Bij de drie bijeenkomsten waren 59 mensen aanwezig. De opkomst was kenmerkend voor vele bijeenkomsten, een groot aantal met name oudere bewoners. Daarom heeft aanvullend een gesprek met studenten van de Academie van Bouwkunst plaatsgevonden. Een aantal mensen kon niet aanwezig zijn, en heeft wel via een e-mail een bijdrage aangeleverd. Veel mensen hebben de kans gekregen om mee te praten over het onderwerp, de opkomst was relatief laag. Dit geeft geen representatieve afspiegeling van de stad, maar toch kwamen uit de diverse monden op verschillende avonden gelijksoortige reacties en ervaringen. Daarmee oordelen we dat de participatie een waardevolle aanvulling is geweest binnen dit project.

Meerwaarde van de participatie

Het participatieproces heeft laten zien dat alle voorgestelde bouwstenen in het eerste inspiratiedocument goed toepasbaar zijn om fietsen in het centrum prettiger te maken. Door het participatieproces is er meer aandacht gekomen voor de voetganger. Uit het proces zijn 3 nieuwe bouwstenen toegevoegd en aanpassingen/toevoegingen aan 5 bouwstenen gedaan.

11. Voorstel

1. Instemmen met het voorliggende 'Inspiratiedocument fietszone centrum'
2. Beschikbaar stellen van € 1,8 mln uit de voor de fietszone gereserveerde middelen in het MJIP voor het verder uitwerken en realiseren van de quickwins inclusief een voorlichtingscampagne.



12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na uw instemming worden de volgende stappen gezet:

- Verder uitwerken van de quickwins en vervolgens de realisatie hiervan. Voor de entrees betekent dit het nader inzoomen op de beperkingen vanuit geluid en op basis daarvan een keuze voor het bestratingsmateriaal maken.
- Voor een goede introductie van de fietszone is een voorlichtingscampagne gewenst, deze wordt verder uitwerken, zodat deze kan worden uitgerold bij introductie van de fietszone.
- In kwartaal 2 en 3 van 2025 is de verwachting dat de eerste maatregelen op straat kunnen worden getroffen en start de voorlichtingscampagne.
- In 2027 staat groot onderhoud aan de St. Hubertuslaan en H. Hermanspark gepland, hiervoor start in 2025 het participatieproces om tot een gedragen ontwerp te komen. Hierover zullen wordt u later geïnformeerd.