



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van GroenLinks
De heer H.C. Schouten

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake positie voetganger
en fietser in het centrum
BEHANDELD DOOR
F (Ferry) Wahls

DATUM
30 september 2025
Verzonden: 01-10-2025
TELEFOONNUMMER
043 350 4548

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2025.01477

E-MAILADRES
Ferry.Wahls@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heer Schouten,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

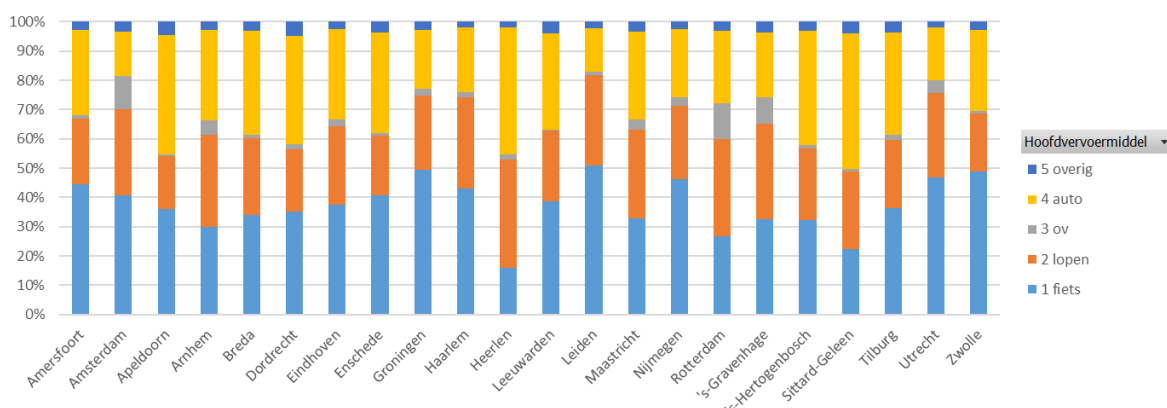
Beschikt de gemeente over recentere gegevens?

Antwoord 1:

In onderstaande grafiek worden de meest recente beschikbare gegevens weergegeven. De gemeente beschikt niet standaard over deze gegevens en heeft deze extern opgevraagd. De gegevens zijn afkomstig van het (jaarlijkse) steekproefonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN)¹ van het CBS. Het betreft hierbij een gemiddelde over de jaren 2018 t/m 2023, waarbij de coronajaren 2020, 2021 en 2022 niet zijn meegenomen in verband met de invloed die de pandemie heeft op de vervoerswijzekeuze in deze periode.

De verdeling naar vervoerswijze bij interne verplaatsingen in Maastricht is als volgt: fiets 32,7%, lopen 30,6%, openbaar vervoer 3,5%, auto 29,8% en overig 3,4% (zie bijlage voor overige cijfers).

Modal Split voor 22 stedelijke gemeenten: interne verplaatsingen (ODiN)



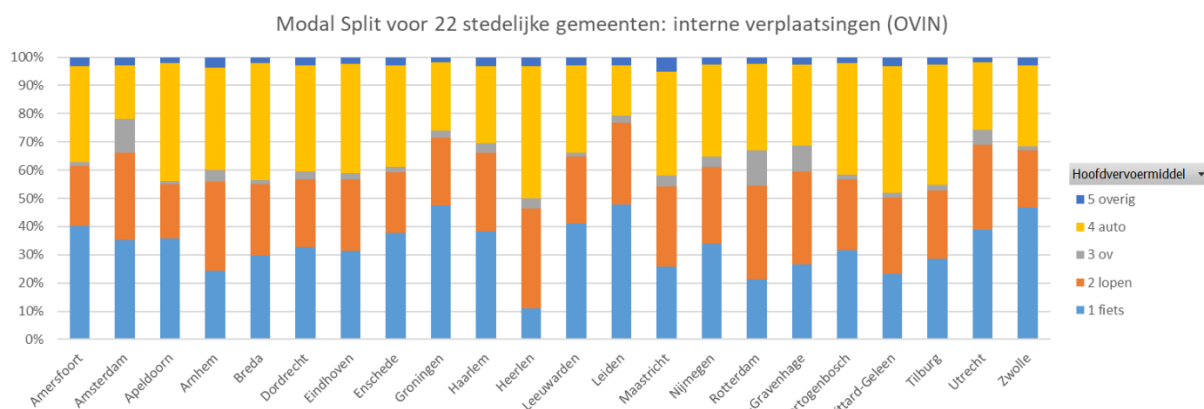
Figuur 1: Modal split van verplaatsingen binnen stedelijke gemeenten, 2018 - 2023 (excl. 2020, 2021 en 2022)

¹ Tot en met 2017: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)



DATUM
30 september 2025

Voor een betrouwbaar vergelijk hebben we op basis van dezelfde bron ook de tabel tussen 2010-2014 opnieuw laten opstellen. De oorspronkelijke tabel van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid kan hier iets van afwijken vanwege een veranderde methodiek.



Figuur 2: Modal split van verplaatsingen binnen stedelijke gemeenten, 2010 - 2014

Vraag 2:

Hoe verhouden de vier modaliteiten zich anno 2025 in aantallen binnen de singels van Maastricht?

Antwoord 2:

Deze gegevens zijn niet op dat detailniveau beschikbaar.

Vraag 3:

Is er een beeld van verschuivingen tussen de vier modaliteiten over de afgelopen 5-10 jaar?

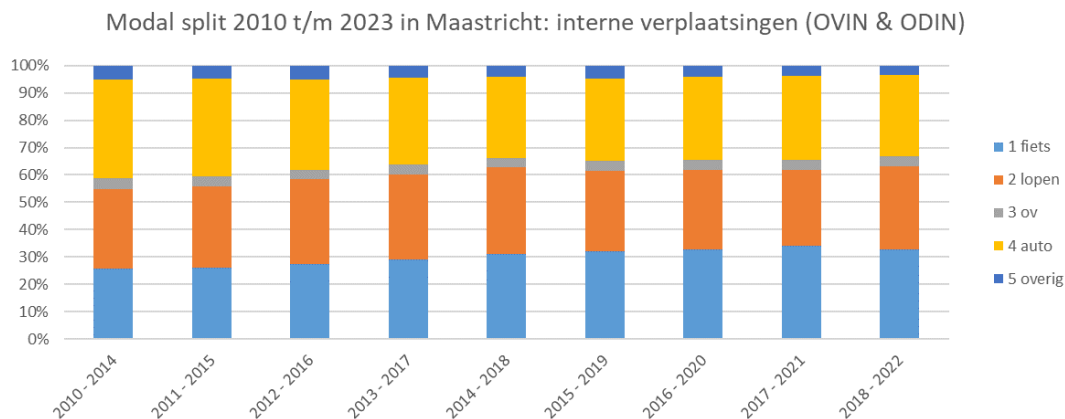
Antwoord 3:

In onderstaande grafiek wordt er een beeld weergegeven van de verschuivingen vanaf 2010 t/m 2023. In verband met de betrouwbaarheid van de data wordt er steeds een gemiddelde van een periode van vijf jaar weergegeven. De cijfers laten voornamelijk een verschuiving zien van de auto naar de fiets.



DATUM
30 september 2025

Het fietsgebruik laat een stijgende trend zien van ca. 25,8% in de periode 2010 – 2014 naar ca. 32,7% in de periode 2018 – 2023. Het autogebruik laat een dalende trend zien van ca. 36,6% naar ca. 29,8% (zie tevens cijfers in bijlage).



Figuur 3: Model split van verplaatsingen binnen Maastricht, 2010 t/m 2023

Vraag 4:

Zijn er verschuivingen in het Maas-passerende fietsverkeer? Spelen Noorderbrug en Kennedybrug een grotere rol? Hoe denkt u over eventuele gezondheidseffecten van fietspaden langs drukke wegen over deze bruggen?

Antwoord 4:

Over de hoeveelheid fietsverkeer en eventuele verschuivingen op de bruggen kunnen nu nog geen uitspraken gedaan worden. In samenwerking met de provincie zijn (o.a.) op de bruggen in 2023 en 2024 fietstelpunten gerealiseerd. Deze zijn in 2024 actief geworden, maar 2025 vormt het eerste volledige jaar waarover gegevens verzameld worden. Aangezien de hoeveelheden fietsverkeer meer fluctueren dan het autoverkeer, is om betrouwbare uitspraken hierover te kunnen doen data over langere tijd nodig. In de [verkeersmonitor](#) die we jaarlijks uitbrengen zullen de gegevens over de hoeveelheden fietsers opgenomen gaan worden. Dit zal voor het eerst gebeuren in de monitor over 2025, die in het voorjaar van 2026 zal worden uitgebracht.

Over gezondheidseffecten in deze specifieke gevallen zijn geen gegevens bekend. Wel geldt in het algemeen dat fietsen langs een drukke weg ongezonder is dan fietsen langs een verkeersluwe route.

Vraag 5:

Zijn er gegevens over het effect van het STOP-principe binnen de singels van Maastricht?

Antwoord 5:

Nee, hier hebben we geen gegevens over beschikbaar. Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 6:

Omdat de indruk bestaat dat het aantal voetgangers is gestegen, bestaat de kans dat andere gebruikers, zoals fietsers in het gedrang komen. Klopt deze aanname? Als voorbeeld: hoe denkt u over het fietsverkeer over de Stenen Wal?



DATUM
30 september 2025

Antwoord 6:

Wij zien dat op sommige locaties het zo druk kan zijn met voetgangers en/of fietsers dat ze elkaar in de weg zitten. De Stenenwal is hier inderdaad een voorbeeld van. Vanuit het STOP-principe zal het verkeersregime op de Stenenwal omgezet gaan worden naar een voetgangersgebied waarop fietsers zijn toegestaan. Hiermee laten we zien dat op deze weg de voetganger de primaire gebruiker is. Dit doen we op meerdere locaties zoals bijvoorbeeld op de Hoenderstraat en Cortenstraat. De maatregel op de Stenenwal wordt uitgevoerd bij de start van de pilot autoluw Wyck.

Vraag 7:

Heeft u een visie over de plaats van de Maastrichtse fietser in relatie tot de (toeristische) wandelaar binnen de singels?

Antwoord 7:

Onze visie is dat voor beide plaats moet zijn binnen de singels. Per weg kan een andere afweging gemaakt worden hoe hier invulling aan gegeven kan worden, passend binnen het STOP-principe. Hoe we hiernaar kijken is uitgewerkt het [Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht](#).

Vraag 8:

Is er een nieuwe visie over de plaats van de fietser binnen de singels nodig? En hoe denkt u over de rol van burgerparticipatie (o.a. de fietsersbond) in het ontwikkelen van deze visie over de relatie fietser/voetganger binnen de singels?

Antwoord 8:

Zie ook hiervoor het [Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht](#).

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

en

Manon Fokke
Wethouder Financiën, Personeel & Organisatie, Burgerparticipatie en Lobby

Schriftelijke vragen



DATUM
30 september 2025

Bijlage 1

Modal split van verplaatsingen binnen 22 stedelijke gemeenten in de periode 2018 – 2023
(excl. 2020, 2021 en 2022)

Gemeenten	1 fiets	2 lopen	3 ov	4 auto	5 overig
Amersfoort	44,4%	22,5%	1,2%	29,2%	2,7%
Amsterdam	40,6%	29,5%	11,3%	15,2%	3,4%
Apeldoorn	36,0%	18,2%	0,6%	40,8%	4,4%
Arnhem	30,0%	31,3%	5,1%	30,8%	2,9%
Breda	34,0%	26,1%	1,2%	35,6%	3,1%
Dordrecht	35,1%	21,2%	1,8%	37,1%	4,8%
Eindhoven	37,5%	26,8%	2,4%	30,8%	2,5%
Enschede	40,6%	20,4%	0,8%	34,6%	3,6%
Groningen	49,4%	25,5%	2,2%	20,1%	2,8%
Haarlem	43,1%	31,1%	1,7%	22,0%	2,0%
Heerlen	15,8%	37,1%	1,9%	43,2%	2,0%
Leeuwarden	38,6%	24,1%	0,5%	32,9%	3,9%
Leiden	51,0%	30,8%	1,2%	14,7%	2,3%
Maastricht	32,7%	30,6%	3,5%	29,8%	3,4%
Nijmegen	46,1%	25,1%	2,8%	23,4%	2,5%
Rotterdam	26,8%	33,0%	12,2%	24,9%	3,0%
's-Gravenhage	32,6%	32,6%	9,1%	22,1%	3,6%
's-Hertogenbosch	32,2%	24,6%	1,2%	38,8%	3,2%
Sittard-Geleen	22,2%	26,7%	0,7%	46,6%	3,8%
Tilburg	36,4%	23,3%	1,5%	35,0%	3,7%
Utrecht	46,8%	28,7%	4,7%	17,9%	2,0%
Zwolle	48,9%	19,7%	0,8%	27,7%	2,9%

Bron: ODIN, CBS

Schriftelijke vragen



DATUM
30 september 2025

Modal split van verplaatsingen binnen 22 stedelijke gemeenten in de periode 2010 – 2014

Gemeenten	1 fiets	2 lopen	3 ov	4 auto	5 overig
Amersfoort	40,3%	21,2%	1,5%	34,0%	3,1%
Amsterdam	35,3%	30,9%	11,8%	18,9%	3,0%
Apeldoorn	35,9%	19,1%	1,3%	41,6%	2,2%
Arnhem	24,5%	31,2%	4,2%	36,3%	3,7%
Breda	29,8%	25,3%	1,4%	41,6%	1,9%
Dordrecht	32,6%	23,9%	2,8%	37,7%	2,9%
Eindhoven	31,3%	25,4%	2,3%	38,6%	2,5%
Enschede	37,8%	21,3%	2,2%	35,8%	2,9%
Groningen	47,4%	23,9%	2,6%	24,3%	1,8%
Haarlem	38,3%	27,9%	3,3%	27,5%	3,1%
Heerlen	10,9%	35,4%	3,6%	46,9%	3,2%
Leeuwarden	41,1%	23,6%	1,5%	30,9%	2,9%
Leiden	47,8%	29,1%	2,3%	18,1%	2,8%
Maastricht	25,6%	28,4%	4,1%	36,8%	5,0%
Nijmegen	33,7%	27,5%	3,6%	32,4%	2,7%
Rotterdam	21,4%	33,1%	12,6%	30,5%	2,4%
's-Gravenhage	26,7%	32,8%	9,4%	28,5%	2,8%
's-Hertogenbosch	31,6%	25,1%	1,6%	39,7%	2,0%
Sittard-Geleen	23,4%	27,0%	1,7%	44,8%	3,1%
Tilburg	28,6%	24,0%	1,9%	42,8%	2,6%
Utrecht	38,7%	30,2%	5,2%	24,2%	1,7%
Zwolle	46,5%	20,6%	1,3%	28,6%	3,0%

Bron: OVIn, CBS

Modal split van verplaatsingen binnen de gemeente Maastricht tussen 2010 en 2023
(gemiddelden per 5 jaar, excl. 2020, 2021 en 2022)

Periode	1 fiets	2 lopen	3 ov	4 auto	5 overig
2010 - 2014	25,8%	28,9%	4,1%	36,3%	5,0%
2011 - 2015	26,1%	29,6%	4,0%	35,6%	4,8%
2012 - 2016	27,4%	31,0%	3,4%	33,3%	4,9%
2013 - 2017	29,1%	31,2%	3,6%	31,6%	4,5%
2014 - 2018	30,9%	31,8%	3,5%	29,7%	4,1%
2015 - 2019	32,1%	29,4%	3,6%	30,3%	4,6%
2016 – 2020*	32,8%	29,0%	3,8%	30,2%	4,2%
2017 – 2021*	34,2%	27,7%	3,7%	30,7%	3,7%
2018 – 2023*	32,7%	30,5%	3,5%	29,8%	3,4%

* Hier is uitgegaan van een gemiddelde over 3 jaar i.v.m. de coronajaren 2020 t/m 2022

Bron: OVIn (t/m 2017) & ODin (2018 t/m 2023), CBS