



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fracties van:
M:OED, de heer M.H.M. van Rooij
SP, mevrouw S. Blom
Partij voor de Dieren, de heer J.E. Vaessen

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake fietsroutes en
fietsstraten door de binnenstad

DATUM
2 juni 2026
Verzonden: 02-06-2026

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
F (Ferry) Wahls

TELEFOONNUMMER
043 350 4548

ONZE REFERENTIE
2025.04073

E-MAILADRES
Ferry.Wahls@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren Van Rooij en Vaessen en mevrouw Blom,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die u stelt.

Vraag 1:

In de onlangs gepubliceerde RIB staat een overzicht van de stadfietsroutes. Deze kaart wekt de indruk dat het de bedoeling van het College is om de fietsers vooral om het centrum heen te laten fietsen. Fietsers worden hier behandeld alsof het automobilisten zijn. Om stadfietsroutes te laten werken is het cruciaal dat fietsers een korte goede berijdbare routes door het centrum krijgen. Omléidingen zoals in het kaartje staan aangegeven werken niet. We hebben daarom in rood twee stadsfietsroutes toegevoegd die in onze ogen niet mogen ontbreken. Is het College het met ons eens dat deze twee routes niet mogen ontbreken in het netwerk?

Antwoord 1:

We zijn het met u eens dat fietsen door het centrum belangrijk is en blijft. Met de invoering van de fietszone leggen we hier juist extra nadruk op en willen we stapsgewijs de openbare ruimte in het centrum aanpassen om deze voor fietsers nog aantrekkelijker te maken. De routes om het centrum heen zijn geen vervanging van de routes door het centrum, maar een toevoeging zodat fietsers zelf de keuze hebben welke route ze gebruiken.

Vraag 2:

Is het College het met ons eens dat de bruggen niet het probleem zijn, maar de aansluitende routes in de binnenstad zelf de bottleneck voor goede fietsroutes vormen?

Antwoord 2:

Daarin kunnen we (deels) met u meegaan. We zijn van mening dat de combinatie van de ligging van de bruggen in relatie tot de routes door het centrum een uitdaging vormen.



DATUM
2 juni 2026

Vraag 3:

Kan het College toelichten waarom het comfortabele rode fietspad op de Wilhelminabrug abrupt eindigt aan de westzijde van de brug, waardoor fietsers het laatste en meest gevaarlijke stuk alsnog kwetsbaar tussen het vele (bus)verkeer moeten rijden? Is het mogelijk om dit fietspad te verlengen tot aan de aansluiting met de Gubbelstraat, zodat de veiligheid over de hele brug consistent is?

Antwoord 3:

Het eerder beëindigen van de rode fietsstrook op deze plek is juist bewust gedaan. Dit om het risico op een dodehoek incident tussen een rechtsafslaande bus naar de bushalte Mosae Forum en een rechtdoorgaande fietsers richting Gubbelstraat te verkleinen. Met het eerder stoppen van de fietsstrook geven we de bus de mogelijkheid om meer richting de wegkant te gaan en zo voor of achter een fietser te komen in plaats van ernaast. Voor de reconstructie was dit in een iets andere vorm ook al het geval. Onze ervaringen met deze inrichting zijn positief.

Vraag 4:

Is het College bereid om de route van oost naar west via de Graanmarkt, het Onze Lieve Vrouweplein en de Cortenstraat, structureel te verbeteren, door daar duidelijke, herkenbare en brede rode fietspaden aan te leggen?
Zo niet, waarom niet?

Antwoord 4:

Nee, wij vinden dit voor deze historische en karakteristieke omgeving geen goede inpassing. Het inpassen van rode fietspaden zou hier een afbreuk aan doen. Wij kiezen daar bewust niet voor. Wel zouden we graag de verharding op de Graanmarkt en Onze Lieve Vrouweplein aan willen passen, door het gebruik van andere stenen, zodat deze route aantrekkelijker en comfortabeler is om hier over heen te fietsen.

Vraag 5:

Is het College bereid om de route van de Wilhelminabrug via de Gubbelstraat over de markt structureel te verbeteren door ook daar te zorgen voor een goed herkenbare fietsroute zodat vrachtauto's, bestelbussen en ook voetganger duidelijk merken dat ze een fietsroute betreden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5:

Volgens ons is de fietsroute over de Wilhelminabrug, Gubbelstraat en Markt al voldoende zichtbaar en herkenbaar.

In de schriftelijke vragen is geen vraag 6 opgenomen en wordt van vraag 5 gelijk naar vraag 7 gegaan.



DATUM
2 juni 2026

Vraag 7:

Heeft het College bij de plannen voor de inrichting van de fietszone de aanbevelingen van de CROW als uitgangspunt genomen?

Antwoord 7:

In het centrum is een fietszone ingesteld. Hoe we hier invulling aan geven is uitgewerkt in het ['Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht'](#). De fietszone gaat over een concept hoe we meer ruimte willen geven aan de fiets in het centrum. Dus niet alleen in een specifieke straat. Hiermee maken we niet van elke straat in het centrum een fietsstraat. De uitwerking per straat is nog niet opgepakt. Dit zal gebeuren als we daadwerkelijk met een straat aan de slag gaan.

Bij de inrichting van fietsstraten gebruiken we de aanbevelingen van het CROW als vertrekpunt maar is echter vaak ook maatwerk nodig vanwege de bestaande situatie en andere belangen die afgewogen moeten worden. Dit zien we ook bij eerder gemaakte fietsstraten zoals de route over het Orleansplein en Bilsersbaan. Ook hier zijn de aanbevelingen in overleg met de buurten niet één op één gevolgd (zo is aan beide zijden parkeren en ook zelfs schuin inparkeren) en dat dat niet heeft geleid tot klachten of problemen maar wel tot draagvlak.

Vraag 8:

De CROW stelt dat hinder door geparkeerde voertuigen geminimaliseerd moet worden en doorgaand autoverkeer moet worden geweerd. Welke maatregelen heeft het College genomen of overwogen om doorgaand autoverkeer in de fietszone daadwerkelijk te beperken of onmogelijk te maken?

Antwoord 8:

De belangrijkste voorgestelde oplossing is om parkeren en laden- en lossen buiten de rijbaan te laten plaatsvinden. In dit geval komt een fietser niet direct in aanraking met stilstaand gemotoriseerd verkeer. Waar en of dit haalbaar en mogelijk is zal per straat bekeken worden, in goed overleg met gebruikers en de omgeving op het moment dat we voornemens zijn een straat aan te pakken.

Vraag 9:

Welke maatregelen worden genomen om overlast van parkerende vrachtauto's en bestelbussen, met name op het Vrijthof en de Markt, te beperken?

Antwoord 9:

Wij streven er naar om de selectieve afsluitingen op de Markt (Boschstraat), het Vrijthof en ook op de Kesselskade (Het Bat) weer operationeel te krijgen. Helaas hebben we geen geschikte partij gevonden die deze systemen voor ons kan realiseren. Daarnaast blijven we in gesprek met ondernemers en toeleveranciers om hun te wijzen op een eigen verantwoordelijk om voertuigen op een verantwoorde plek neer te zetten, waarbij we ook begrijpen dat er geladen en gelost moet worden.

Vraag 10:

Is het College van plan om alle fietsstraten in de fietszone continue duidelijk herkenbaar te maken als fietsstraat? Zo niet, waarom niet? Zo ja, hoe wil het College dit gaan doen?



DATUM
2 juni 2026

Antwoord 10:

In het centrum is een fietszone ingesteld. Hoe we hier invulling aan geven is uitgewerkt in het ['Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht'](#). De fietszone gaat over een concept hoe we meer ruimte willen geven aan de fiets in het centrum. Dus niet alleen in een specifieke straat. Hiermee maken we niet van elke straat in het centrum een fietsstraat.

Vraag 11:

Is het College van plan om bij belangrijke keuzepunten via wegmarkering voor een goede geleiding te zorgen? Zo niet, waarom niet? Zo ja, hoe wil het College dit gaan doen?

Antwoord 11:

Of dit nodig is is afhankelijk van de specifieke locaties en de inrichting. Daarom kunnen we hier geen eenduidig antwoord op geven. We streven naar duidelijke herkenbare routes door het centrum. Het toepassen van wegmarkering zou hierbij mogelijk een bijdrage aan kunnen leveren (zoals het aanbrengen van fietssymbolen om het Mosae Forumplein om de fietsroute aan te duiden). Dit bekijken we als we een straat aan de slag gaan. Dit betekent niet automatisch het inrichten van straten conform het fietsstraatprincipe.

Vraag 12:

Voldoet met name het verkeer op de Tongersestraat en Brusselsestraat het autoverkeer aan de CROW-normen voor een goed functionerende fietsstraat? Zo niet, hoe wil het College dit oplossen; door verkeersreductie, snelheidsremming, herinrichting of andere maatregelen?

Antwoord 12:

In het centrum is een fietszone ingesteld. Hoe we hier invulling aan geven is uitgewerkt in het ['Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht'](#). De fietszone gaat over een concept hoe we meer ruimte willen geven aan de fiets in het centrum. Dus niet alleen in een specifieke straat. Hiermee maken we niet van elke straat in het centrum een fietsstraat.

Vraag 13:

Hoe wordt er gehandhaafd op gemotoriseerd verkeer dat zich niet houdt aan de regels van de fietszone?

Antwoord 13:

Er zijn niet zoals in België specifieke (wettelijke) regels gekoppeld aan de fietszone in Nederland. Dus in het centrum gelden de normale verkeersregels voor openbare wegen.

Vraag 14:

Welke indicatoren gebruikt het college om te bepalen of de fietszone veilig functioneert? Worden verkeersstromen en conflicten structureel gemonitord?

Antwoord 14:

We zijn voornemens om via een enquête fietsers en andere deelnemers van de openbare ruimte te bevragen over hun ervaringen bevindingen van de fietszone. Dit doen we op meerdere momenten zodat we ook inzicht krijgen over het effect van de nog te nemen infrastructurele maatregelen. Tevens houden we ook bij welke signalen via andere kanalen bij ons binnen komen en proberen we via beschikbare data inzicht te krijgen op welke locaties incidenten voorkomen.



DATUM
2 juni 2026

Vraag 15:

Welk budget is gereserveerd voor de daadwerkelijke inrichting van de fietszone? Is dit voldoende om de CROW-richtlijnen te volgen?

Antwoord 15:

In het besluit van de raad over de besteding van vrijgevallen middelen om niet verder te gaan met de milieuzone is besloten om € 2.000.000 ter beschikking te stellen voor de uitrol van de fietszone. Dit budget gebruiken we om de ingangen van de fietszone (die nu alleen nog met bebording worden aangeduid) aan te pakken. Voor de verdere uitvoering zijn vooralsnog geen specifieke financiële middelen toegekend.

Vraag 16:

Wanneer verwacht het College dat het fietsnetwerk door de binnenstad volledig en veilig is ingericht? Graag een concreet tijdspad

Antwoord 16:

Voor het concept van de Fietszone is een eenmalig bedrag van 2 miljoen ter beschikking gesteld. Na besteding van dit bedrag zal uitvoering vooral afhankelijk zijn van koppelkansen, tenzij de raad extra middelen ter beschikking stelt.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts

Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen