

**BINNENGEKOMEN  
TEAM POSTBEHANDELING EN  
ARCHIVERING  
D.D. 14 november 2025  
No. 2025.04073  
Portefeuillehouder: Aarts  
Team: Mobiliteit**

Aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht  
Postbus 1992  
6201 BZ MAASTRICHT

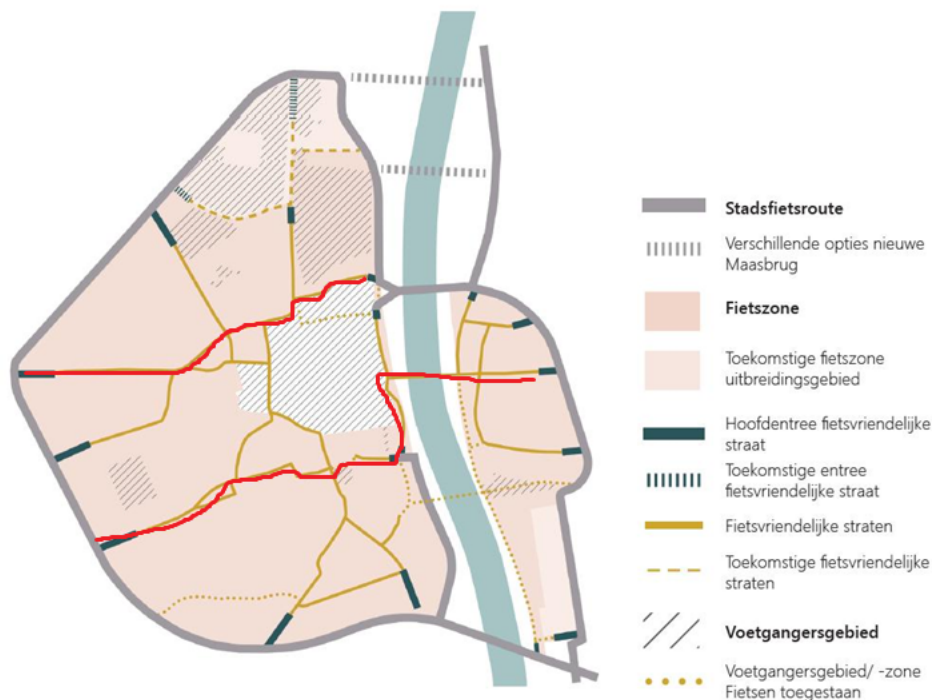
Maastricht, 14 november, 2025

**Betreft:** Schriftelijke vragen inzake fietsroutes en fietsstraten door de binnenstad

Geacht college,

De fracties van M:OED en SP zien met genoegen dat Maastricht de afgelopen jaren stappen heeft gezet om fietsen door de stad veiliger en comfortabeler te maken. De reconstructie van de Wilhelminabrug en -singel is daarvan een goed voorbeeld: brede fietsstroken en een duidelijker route zorgen ervoor dat fietsen hier eindelijk weer vanzelfsprekend aanvoelt. Complimenten aan alle betrokkenen voor dit resultaat.

Tegelijkertijd constateren we dat de goede voorbeelden zich nog niet hebben doorgezet in de rest van de binnenstad. De met veel feestelijkheid aangekondigde en inmiddels 'unieke fietszone' in de binnenstad roept bij ons veel vragen op en geeft de fietsers in de binnenstad niet de ruimte die ze nodig hebben. De zone blijkt in de praktijk vooral te bestaan uit een aantal bordjes, maar niet uit veiligere fietsroutes. Fietsers slingeren nog altijd tussen bestelbusjes, vrachtwagens en doorgaand gemotoriseerd verkeer. Kortom, een samenhangend, comfortabel fietsnetwerk door het hart van de binnenstad ontbreekt, terwijl dat essentieel is voor bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. M:OED en SP hebben hierover de volgende vragen.



*Afbeelding 1. De fietszone*

#### Het fietsnetwerk

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. Omleidingen zoals in het kaartje staan aangegeven werken niet. We hebben daarom in rood twee stadfietsroutes 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?

Tijdens eerdere vergaderingen werd aangegeven dat de maas met haar bruggen een belemmering zou vormen voor goede oost-westverbindingen. De succesvolle reconstructie van de Wilhelminabrug lijkt juist het tegendeel te bewijzen.

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?
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 Gubbelsstraat, zodat de veiligheid over de hele brug consistent is?

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?
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?

### *De fietszone*

Een groot deel van het centrum is inmiddels op grond van de geplaatste borden een fietszone geworden. Feitelijk is daar weinig en juist in de drukste straten niets van te merken. 's Morgensvroeg op het Vrijthof en op marktdagen op de Markt hebben deze twee straten meer weg van een vrachtwagen- en bestelbuszone dan van een fietszone. Er is niets aan de inrichting van de weg die de gebruiker laat merken dat het hier om een fietsstraat gaat, terwijl de fietsers om de bestelbussen en vrachtwagens heen moeten slingeren en op de markt regelmatig geconfronteerd worden met auto's die zonder veel pardon van de stoep de weg oprijden.

Zoals u zult weten heeft het CROW een aantal interessante publicaties waarin wordt uitgelegd aan welke eisen een fietsstraat moet voldoen om adequaat te kunnen functioneren (zie [https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/WOBU/Ontwerpwijzer\\_fietsverkeer/Fietsstraten/32964](https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/WOBU/Ontwerpwijzer_fietsverkeer/Fietsstraten/32964) en "Fietsstraten in hoofdfietsroutes. Toepassingen in de praktijk"). De CROW geeft aan dat fietsstraten qua vormgeving continue herkenbaar moeten zijn. Verder wordt aanbevolen om:

- Hinder door geparkeerde voertuigen te minimaliseren;
- Een gesloten verharding toe te passen (liefst asfalt);
- Waar nodig op keuzepunten een vorm van geleiding te realiseren;
- Doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren, bijvoorbeeld door voor motorvoertuigen altemnerend eenrichtingsverkeer in te stellen."

Eigenlijk wordt aan al deze aanbevelingen niet voldaan. Eenmaal langs het nauwelijks opvallend bordje "fietszone" is er niets wat de weggebruikers duidelijk maakt dat we sprake is van een fietszone. De hinder van geparkeerde vrachtwagens en bestelbussen is in sommige delen van de fietszone erg groot. Voor een groot deel is er geen sprake van een gesloten verharding. Bij belangrijke keuzepunten (bijvoorbeeld van de Wilhelminabrug naar de markt en bij de splitsing Tongersestraat – Kakeberg) is er geen sprake van een vorm van geleiding) en er zijn geen maatregelen genomen om doorgaand motorverkeer te weren.

De CROW stelt dat bij te veel autoverkeer een fietsstraat niet goed kan functioneren. Wij vragen ons dan ook af of straten zoals de Tongersestraat en de Brusselsestraat, vooral op drukke dagen zoals 1 mei, en 15 augustus, aan de criteria van CROW voldoen.

Vandaar de volgende vragen:

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

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

#### *Handhaving, monitoring en uitvoering*

Hoewel de fietszone formeel is ingevoerd, ontbreekt het aan structurele handhaving, duidelijke monitoring en een helder uitvoeringsplan. Zonder handhaafbare regels en meetbare doelen blijft de fietszone vooral symbolisch. Daarom hebben M:OED en SP nog de volgende vragen over hoe het college zorgt dat het voorgenomen beleid in de praktijk ook echt werkt.

13. Hoe wordt er gehandhaafd op gemotoriseerd verkeer dat zich niet houdt aan de regels van de fietszone?
14. Welke indicatoren gebruikt het college om te bepalen of de fietszone veilig functioneert? Worden verkeersstromen en conflicten structureel gemonitord?
15. Welk budget is gereserveerd voor de daadwerkelijke inrichting van de fietszone? Is dit voldoende om de CROW-richtlijnen te volgen?
16. Wanneer verwacht het College dat het fietsnetwerk door de binnenstad volledig en veilig is ingericht? Graag een concreet tijdspad.

M:OED blijft zich inzetten voor een fietsvriendelijk Maastricht, waarin bewegen door de stad veilig, logisch en duurzaam is. De vernieuwde Wilhelminabrug laat zien hoe het kan laten we dat succes nu ook doorzetten in het hart van de stad.

Met vriendelijke groet,

Martin van Rooij

Stephanie Blom

Jules Vaessen

M:OED

SP

Partij voor de Dieren