

Gemeente Maastricht

# Fietsplan Maastricht

Opdrachtgever(s) Gemeente Maastricht  
Domein Stadsontwikkeling, Economie en Beheer  
Sector Ruimte  
Team Mobiliteit & Milieu

Titel rapport Fietsplan Maastricht

Kenmerk Ontwerp Fietsplan Mtt – 010509def.pdf

Datum publicatie Mei 2009



MAASTRICHT-BEREIKBAAR.nl

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Waarom is de fiets zo belangrijk voor Maastricht?</b>	<b>2</b>
2.1	Rijksoverheid: fiets als ketenverplaatsing	2
2.2	Provincie: terugdringen autogebruik op korte afstanden	2
2.3	Maastricht: bereikbaar en leefbaar	2
2.4	Van landelijke ontwikkelingen naar lokale keuzes	3
2.4.1	Landelijke ontwikkelingen	3
2.4.2	Lokale keuzes	3
2.5	Visie op het toekomstig fietsbeleid	4
<b>3</b>	<b>Waar staan we nu met de fiets?</b>	<b>5</b>
3.1	Een korte terugblik	5
3.2	Het huidige fietsklimaat	5
3.2.1	Fietsbalans	6
3.2.2	E-spraak	6
3.2.3	Bereikbaarheidsonderzoek Binnenstad	7
3.2.4	Fietsstallingsnota: een stap in de goede richting	8
3.2.5	Verkeersveiligheidsmonitor	9
3.2.6	Verkeerstellingen	9
3.2.7	Benchmark: het fietsgebruik in andere steden	10
3.3	Een blik op de toekomst	11
3.4	Sterkte-zwakte analyse	12
<b>4</b>	<b>Streefbeeld voor de rijdende fiets</b>	<b>13</b>
4.1	Wensrelaties: waar wordt gefietst?	13
4.2	Utilitair netwerk: kwaliteit en directheid	13
4.3	Toeristisch-recreatieve netwerk: de fietser verleiden	14
4.4	Routekenmerken en kwaliteitseisen	14

<b>5</b>	<b>Streefbeeld voor de stilstaande fiets</b>	<b>16</b>
5.1	Kwaliteitseisen van de voorzieningen	16
<b>6</b>	<b>Niet infrastructureel beleid</b>	<b>18</b>
6.1	Mobiliteitsmanagement	18
6.2	Educatie en voorlichting	19
6.3	Handhaving	19
6.4	Medegebruik fietsinfrastructuur	19
6.5	Promotie	20
6.6	Innovatie	20
<b>7</b>	<b>Speerpunten en projecten</b>	<b>21</b>
7.1	Speerpunten en projecten	21
7.2	Projectenoverzicht	24
<b>8</b>	<b>Financiering</b>	<b>29</b>
<b>9</b>	<b>Monitoring</b>	<b>30</b>

## 1 Inleiding

*Nederland heeft het hoogste fietsaandeel van Europa<sup>1</sup>. In 2006 werd meer dan een kwart van alle verplaatsingen fietsend afgelegd. De gemeente wil hierop aanhaken en een ambitieus fietsbeleid voeren. Deze nota zet de koers uit om het fietsen in de gemeente naar een hoger plan te brengen, waarbij zowel voor de rijdende als stilstaande fietser verbeteringen worden getroffen om het gebruik te stimuleren.*

### *Kansen voor de fiets*

Een compacte stad, een hoge mate van stedelijkheid, verscheidene voorzieningen die een fietsaantrekkelijke werking hebben, een omvangrijk potentieel aan fietsers, zowel in de gemeente als in de omliggende kernen. De gemeente ziet volop kansen om het fietsgebruik in de gemeente de komende jaren te vergroten. Kansen, die alleen benut kunnen worden als voldaan wordt aan een verbetering van de veiligheid voor fietsers en een comfortabel, aantrekkelijk, samenhangend en direct netwerk wordt gerealiseerd.

### *Een hoge ambitie*

Als vervoermiddel heeft de fiets een aantal belangrijke voordelen. Voor de fietser zelf is misschien het meest van belang dat fietsen gezond en goedkoop is. Voor de maatschappij als geheel vormt de fiets het meest milieuvriendelijke vervoermiddel met het minste ruimtebeslag. Tevens is de fiets in compacte steden, zoals Maastricht, veelal het snelste vervoermiddel. In een tijd van groeiend milieubewustzijn mag van de gemeente daarom ook een vooruitstrevend en ambitieus fietsbeleid worden verwacht. Het vigerende fietsbeleidsplan uit 1996 is voor een belangrijk deel uitgevoerd. Er is daarom grote behoefte aan een nieuw fietsbeleidsplan dat invulling geeft aan deze hoge ambitie.

### *Van infra naar infra & gedrag*

De afgelopen jaren is de focus van het fietsbeleid met name gericht op de rijdende fietser: het completeren van het fietsnetwerk. Door verschillende projecten en het aanleggen van ontbrekende schakels is dit netwerk verder uitgebouwd. De komende jaren wordt naast het verder ontwikkelen van deze infrastructuur, waar overigens nog een inhaalslag gemaakt moet worden, ook aandacht besteed aan de stilstaande fietser. Dat betekent dat meer aandacht uitgaat naar een kwaliteitsverbetering van de voorzieningen, gedragsbeïnvloeding door educatie, promotie en mobiliteitsmanagement.

### *Fietsnota: samenwerken aan ambities*

Het realiseren van een hoge ambitie kan alleen door een goede samenwerking met alle betrokken partijen. In het fietsplan presenteert het gemeentebestuur daarom de beleidsuitgangspunten die het fietsen in de stad Maastricht naar een hoger plan moet brengen. Samenwerking met andere overheden, instanties en belangenorganisaties is daarbij een uitgangspunt.

#### Doelstellingen:

- Het realiseren van een zodanige kwaliteit van voorzieningen dat iedere inwoner of bezoeker van de stad en regio op de korte verplaatsingen (tot 7,5 km) het gebruik van de fiets overweegt;
- Het samen met andere partijen realiseren van fietsbevorderende maatregelen;
- Resultierend in een groei van het aantal fietsers in de stad van 10% in 2010 ten opzichte van 2006;
- Na 2010 een verdere toename van het fietsgebruik.

<sup>1</sup> Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2007

## 2 Waarom is de fiets zo belangrijk voor Maastricht?

*De Rijksoverheid en de Provincie scheppen kaders en aandachtspunten voor het gemeentelijke beleid. In het Bestuursakkoord 2006-2010 neemt de fiets een belangrijk plaats in bij de dubbele uitdaging om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen en tegelijkertijd te werken aan de verbetering van de leefbaarheid. Ook in het beleid van de gemeente neemt de fiets een cruciale plaats in. De ambities van de stad vragen om een grote rol voor de fiets in de mobiliteit.*

### 2.1 Rijksoverheid: fiets als ketenverplaatsing

De Rijksoverheid zet, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit<sup>2</sup>, in op het stimuleren van het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. De opgave voor gemeenten is om het huidige fietsgebruik te consolideren, fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken voor korte autoritten en om natuur- en recreatiegebieden per fiets bereikbaar te houden. Ook dragen ze zorg voor verbindingen naar het centrum en naar het buitengebied voor wonen, werken en vrije tijd.

Ze doen dat onder meer door te zorgen voor:

- Een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, comfort, aantrekkelijkheid en veiligheid;
- Fietsparkeervoorzieningen die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag;
- Goede fietsverbindingen met het centrum en met het buitengebied bij de oplevering van nieuwbouwwijken;
- Fietsdiefstal terug te dringen waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999;
- Promotie van het fietsgebruik en kennisoverdracht.

<sup>2</sup> Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM, april 2006.

### 2.2 Provincie: terugdringen autogebruik op korte afstanden

Ook de provincie zet in het PVVP in op een ambitieus fietsbeleid. Zij erkennen dat de grootste winsten liggen in het stedelijk gebied. De provincie wil Maastricht stimuleren om op lokaal niveau te komen tot:

- Terugdringen van het gebruik van de auto op korte ritten tot 7,5 kilometer;
- Verbeteren van de leefbaarheid en duurzaamheid van de leefomgeving (bijvoorbeeld geluidsoverlast en luchtkwaliteit).

Voor de provincie is het verknopen van de fietsnetwerken (recreatief, lokaal en regionaal) en de verknoping naar andere modaliteiten (openbaar vervoer, auto en lopen) van groot belang om een gemiddeld fietsaandeel in de vervoermiddelkeuze van 25% in 2020 te halen.

### 2.3 Maastricht: bereikbaar en leefbaar

Het Bestuursakkoord geeft invulling aan de ambitie voor het langzaam verkeer in de stad: “ruim baan te maken voor wandelaar, jogger, skater en fietser. En dit in de letterlijke zin van het woord. Dus meer veilige wandel- en fietspaden met een logische routing. Het wildstallingsverbod van fietsen in de binnenstad wordt beperkt tot de kwetsbare winkelstraten en handhaving richt zich primair op daadwerkelijke overlast. Het aantal bovengrondse en gratis stallingen neemt toe.” Parkeren en verkeersveiligheid spelen dus een essentiële rol in de doelstelling om het fietsgebruik in de stad te stimuleren.

Ook andere beleidsnota's gaan in op het fietsgebruik in de stad:

- Structuurvisie Mobiliteit;
- Luchtkwaliteitsplan;
- Nota lokaal gezondheidsbeleid.

## 2.4 Van landelijke ontwikkelingen naar lokale keuzes

Landelijk spelen er ontwikkelingen die ook voor Maastricht van toepassing zijn. Vergrijzing, een afnemende arbeidsbevolking en een wankelende economie hebben invloed op de mobiliteit in de stad.

### 2.4.1 Landelijke ontwikkelingen

*Demografische ontwikkeling: afnemende bevolkingssomvang*

Nederland vergrijsst. De gemeente mag er niet zomaar van uitgaan dat de bevolking in de stad de komende jaren zal toenemen. Sterker, de regio Zuid-Limburg was een van de eerste regio's waar de bevolking structureel daalt, al sinds 1997<sup>3</sup>. Het CBS verwacht de komende jaren een voortzetting van deze daling, zoals blijkt uit onderstaande tabel.

Jaar	Prognose aantal inwoners <sup>4</sup>
2008	120 152
2015	119 249
2020	118 524
2025	117 404

De bevolkingsafname heeft ook gevolgen voor de arbeidsmarkt. Afname en vergrijzing van de bevolking leidt ook tot een afnemende beroepsbevolking en mogelijk minder woon-werk verkeer.

*Economische groei: groei mobiliteit*

Maastricht is één van de pijlers van de regionale economie. De stad mikt op verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen en wil een aantrekkelijk vestigingsklimaat bieden. Samen met andere trends in de mobiliteit leidt dit bij ongewijzigd beleid tot een groei van het autoverkeer, ook met een afnemende economische groei. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft in oktober 2008 een verkenning uitgevoerd voor de groei van het autoverkeer. De verwachting is dat het autoverkeer de

komende vijf jaren met 11 tot 14 procent groeit, afhankelijk van de benzineprijzen, de invoering van kilometerheffing en economische terugval. De verwachte groei kan echter niet op het stedelijk wegennet worden opgevangen. De fiets moet daarom een deel van de groeiende automobilititeit opvangen, door bestemmingsverkeer in de stad goede (fiets)alternatieven te bieden

### 2.4.2 Lokale keuzes

*Mobiliteitsstrategie: robuuste structuren*

In de uitwerking van het Collegeprogramma is de mobiliteitsstrategie opgenomen. Ingezet wordt op de ontwikkeling van robuuste structuren voor auto, openbaar vervoer en fiets. Robuust wil zeggen: duurzaam en met kwaliteit. Daarnaast wordt het parkeren als sturingsinstrument ingezet en worden alternatieven voor het autoverkeer gestimuleerd. Naast harde elementen als fietsinfrastructuur en fietsstallingen, gaat het daarbij ook om zachte elementen als communicatie, promotie en projecten op het gebied van mobiliteitsmanagement.

*Hoofdkeuzes voor de stad: groot belang voor de fiets*

De inzet in de mobiliteitsstrategie komt voort uit het Structuurbeeld en Mobiliteitsbeeld van de gemeente Maastricht, waarin de gewenste ontwikkelingsrichting van de stad is aangegeven. Elk van deze keuzes heeft een belangrijke relatie met het fietsbeleid.

*Stedelijkheid; grote rol voor fiets en OV noodzakelijk*

Ten opzichte van andere steden in de regio onderscheidt Maastricht zich door een hoge mate van stedelijkheid met daarbij behorende stedelijke voorzieningen en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Dit gaat alleen samen als het openbaar vervoer en de fiets belangrijke dragers zijn van de mobiliteit.

<sup>3</sup> Structurele bevolkingsdaling: Een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsbepalers.

Derks, Hovers en Klinkers, 2006

<sup>4</sup> CBS Statline: regionale prognose bevolkingsopbouw Maastricht

***Compactheid; alles op fietsafstand***

De kracht van de stad is ook de nabijheid van het omliggende landschap. Er wordt gekozen voor stedelijke herstructurering, eerder dan voor uitbreidingen. Hierdoor zijn fietsaantrekkelijke voorzieningen vanuit alle delen van de stad goed per fiets te bereiken.

***Inzet op kwaliteit; de mobilist verleiden***

Maastricht zet in op kwaliteit. Deze keuze, die in de afgelopen decennia consequent is gehanteerd, begint steeds duidelijker vruchten af te werpen. Maastricht onderscheidt zich door de ruimtelijke kwaliteit en het verblijfsklimaat. Vanuit dat oogpunt moet ook de veeleisende mobilist op kwaliteit 'verleid' worden om gebruik te maken van de fiets. Dat kan door ook voor de fiets- en stallingsvoorzieningen hoge kwaliteitsnormen te hanteren.

***Intensiveren op oost; een grotere rol voor de fiets in het maaskruisend verkeer***

De capaciteit van de Maasbruggen is beperkt. Dit maakt het noodzakelijk om verdere intensivering en verdichting meer op de oostoever te concentreren. De problematiek van het Maaskruisend verkeer maakt een maximale inzet van de fiets juist op maaskruisende relaties noodzakelijk om de capaciteit van de bestaande bruggen voor het autoverkeer optimaal te benutten. Met het realiseren van de A2-traverse zal de barrière van de A2 worden opgelost. Nu is het zaak ook de barrière van de Maas, de binnenstad en van het spoor voor het fietsverkeer te slechten.

**2.5 Visie op het toekomstig fietsbeleid**

De fiets speelt met 30% van de verplaatsingen een belangrijke rol voor de interne mobiliteit, die nog kan groeien. De ontwikkelingen in de maatschappij vragen om voortdurende aandacht voor de positie van de fiets. Het fietsbeleid moet anno 2008 een antwoord geven op vraagstukken van het waarborgen van de stedelijke bereikbaarheid, luchtkwaliteit, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid. Ook is er een relatie met grote herstructureringsprojecten (A2 en Belvédère), de veranderende economie (werkgelegenheid) en de terugloop van het bevolkingsaantal. Dat vraagt om nabijheid van voorzieningen, aanpassingen van de netwerkstructuur, verbetering van kwaliteit van routes, het oplossen van de laatste knelpunten bij het stallen en parkeren van fietsen, de introductie of uitbreiding van vernieuwende vormen van fietsgebruik (zoals huur- of leenfietsen), en om allerlei acties die het fietsgebruik en/of de veiligheid van de fietsers bevorderen.

Het voorgaande maakt duidelijk dat er veel mogelijkheden zijn om het fietsgebruik in de stad te stimuleren. Belangrijk daarbij is dat de zorg voor een verkeersveilig en comfortabel systeem niet uit het oog verloren mogen worden.

Speerpunten voor de komende jaren zijn:

- Het slechten van barrières in het hoofdrouthenetwerk;
- Het ontvlechten van de hoofdstructuren voor auto, OV en fiets;
- Het verbeteren van het comfort en de veiligheid op belangrijke routes (aanpak knelpunten);
- Verbetering van de doorkruisbaarheid van wijken en buurten;
- Verbetering van de kwaliteit, kwantiteit en toegankelijkheid van fietsparkeervoorzieningen en stallingen;
- Vergroting van het aanbod aan huur- en leenfietsen;
- Mobiliteitsmanagement, educatie en fietspromotie;
- Verbeteringen voor recreatief fietsgebruik.

De verkeersveiligheid is daarbij steeds een belangrijke randvoorwaarde.

### 3 Waar staan we nu met de fiets?

*Om een ambitieus fietsplan te maken dient eerst inzicht verkregen te worden in de huidige stand van zaken. Het fietsbeleid is in Maastricht al decennia in ontwikkeling. In dit hoofdstuk daarom een korte terugblik, een inzicht in de huidige stand van zaken aan de hand van verschillende onderzoeken en een eerste blik op de toekomst.*

#### 3.1 Een korte terugblik

Het eerste fietsplan van Maastricht was het Fietsverkeersplan uit 1978. Daarin is een groot deel van de structuur van het huidige fietsnetwerk op basis van een herkomst- en bestemmingen-analyse vastgelegd. Behalve in fietsplannen is er ook in andere plannen aandacht geweest voor de fiets in de stad. Hierdoor is een goede uitgangspositie gecreëerd om de rol van de fiets te versterken.

*Fietsbeleidsplan 1996: een goede basis*

Het vigerende fietsbeleidsplan dateert van 1996. In dit plan is ingezet op een gemeentebreed fietsnetwerk van directe, veilige en comfortabele fietsverbindingen. Dit netwerk is voor een belangrijk deel gerealiseerd. Ingezet moet nu worden op enkele ontbrekende schakels, het slechten van de belangrijkste barrières voor de fiets en het stimuleren van het fietsgebruik door gedragsbeïnvloeding.

*Enkele voorbeelden van projecten uit het Fietsbeleidsplan 1996 die zijn gerealiseerd:*

- 1) Kruispunt Keurmeestersdreef – Gewantmakersdreef; Na beëindiging levensduur verkeerslichten is een rotonde aangelegd.*
- 2) Lenculenstraat en Kakeberg; Deze straten waren ondanks het intensieve gebruik oncomfortabel. De bolle keibestrating met grote voegen zijn herbestraat.*
- 3) Verbinding van Beatrixstraat naar Schutkolkweg, Door aanleg van een brug en nieuwe fietsverbinding is een kortere en autovrije route direct vanuit*

*Borgharen ontstaan, waarbij de oversteek via de Bovenstraat vermeden kan worden.*

*4) Ten zuiden van de Viaductweg-oost is een tweerichtingen fietspad aangelegd als alternatief van het smalle fietspad tussen Meerssenerweg en de fietstunnel Geusselt.*

*5) Het Koningin Emmaplein is gereconstrueerd naar aanleiding van de plannen voor de OV-as en het hoge aantal ongevallen met fietsers.*

Een uitgebreide samenvatting en een overzicht van de projecten uit het Fietsbeleidsplan uit 1996 is opgenomen in bijlage 1.

#### 3.2 Het huidige fietsklimaat

Wat is het fietsklimaat anno 2008 in Maastricht? Om een beeld te krijgen van de huidige situatie is gebruik gemaakt van evaluaties en tellingen, te weten:





- Conclusies van de Fietsbalans;
- Reacties via E-Spraak;
- Resultaten van het bereikbaarheidsonderzoek Binnenstad;
- Evaluatie van de Fietsstallingnota;
- De trends uit de verkeersveiligheidsmonitor;
- Resultaten van verkeerstellingen;
- Benchmark van het fietsgebruik in vergelijkbare steden.

### 3.2.1 Fietsbalans

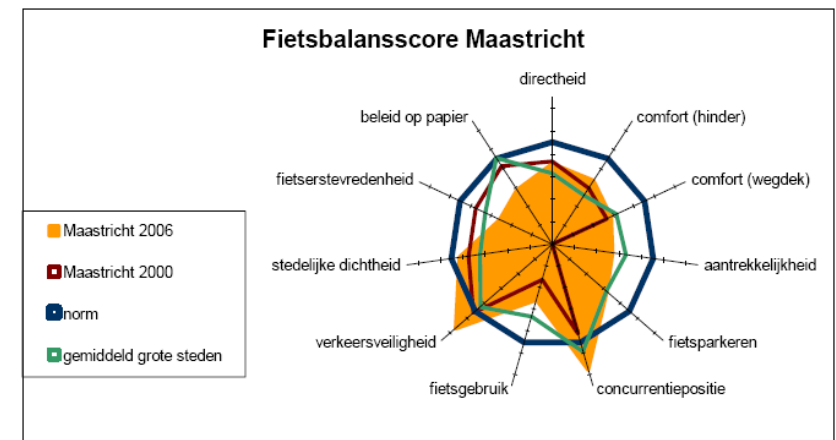
De Fietsersbond heeft in 2000 en 2006 de positie van de fiets in Maastricht op een groot aantal onderdelen onderzocht. Ten opzichte van 2000 zijn een aantal punten in het fietsbeleid verbeterd, maar zijn er nog voldoende verbeterpunten over. De resultaten zijn opgenomen in de zogenoemde 'Fietsbalans' (een samenvatting is opgenomen in bijlage 2).

Sterke punten in het fietsbeleid van Maastricht zijn de concurrentiepositie van de fiets, de stedelijkheidsgraad en de geringe kans om als fietser bij een ongeval betrokken te raken. Verbeterpunten zijn de fietsertevredenheid, de subjectieve verkeersveiligheid en het comfort voor de fietser.

Het onderzoek uit 2006 toont aan dat de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer in Maastricht zeer sterk is. In bijna alle ritten is de fiets sneller dan de auto. Desondanks is het fietsgebruik in de stad relatief laag in vergelijking met andere grote steden: 30% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer vindt plaats per fiets. De compactheid (veel bestemmingen liggen op fietsafstand) van de stad speelt hierin een belangrijke rol. Een ander sterk punt zijn de gratis bewaakte stallingen in het centrum. De stalling bij het ziekenhuis is sinds enige jaren niet meer gratis. Ook bij het station heeft Maastricht een goede bewaakte stalling.

Per saldo zijn de resultaten in 2006 ten opzichte van 2000 verbeterd. Op de meeste aspecten zijn verbeteringen waargenomen. Alleen op de

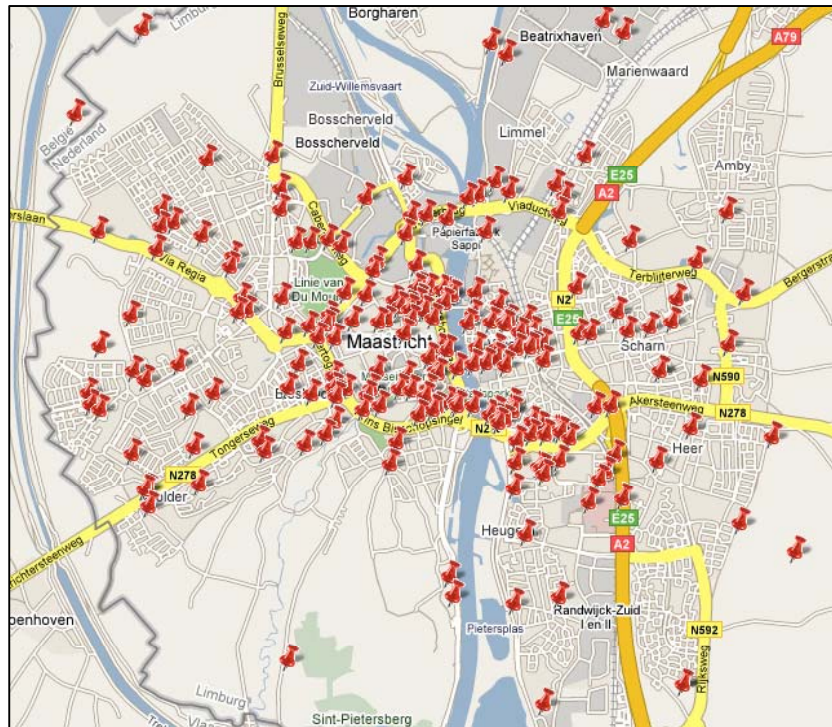
aspecten 'fietserstevredenheid' en 'beleid op papier' heeft een daling van de waardering plaatsgevonden.



De conclusie van de Fietsbalans is dat Maastricht per saldo zeker niet slechter scoort ten opzichte van andere steden in Nederland. Er is ten opzichte van 2000 een duidelijke inhaalslag gemaakt. Het streven is daarom de goede punten minimaal te behouden en de verbeterpunten de komende jaren aan te pakken.

### 3.2.2 E-spraak

Begin november 2007 is 'E-spraak' gelanceerd. Via een website hebben inwoners van de stad de mogelijkheid gehad om hun mening ten aanzien van verschillende aspecten (veiligheid, ontbrekende schakels in het netwerk, comfort en kwaliteit) van het fietsbeleid kenbaar te maken. Het doel van E-spraak is enerzijds input te krijgen voor de koers van het fietsplan. Anderzijds geeft deze vorm van inspraak al inzicht in de projecten die in de toekomst uitgevoerd dienen te worden.



Uit de resultaten blijkt dat met name de verkeersveiligheid van kruispunten en wegvakken in het centrum van de stad en langs de Bisschopssingel – Kennedybrug een belangrijk thema is. Ook het éénrichtingsverkeer in de Brusselsestraat is een thema waar veel discussie over is. Daarentegen is het aantal reacties met betrekking tot het parkeren relatief beperkt.

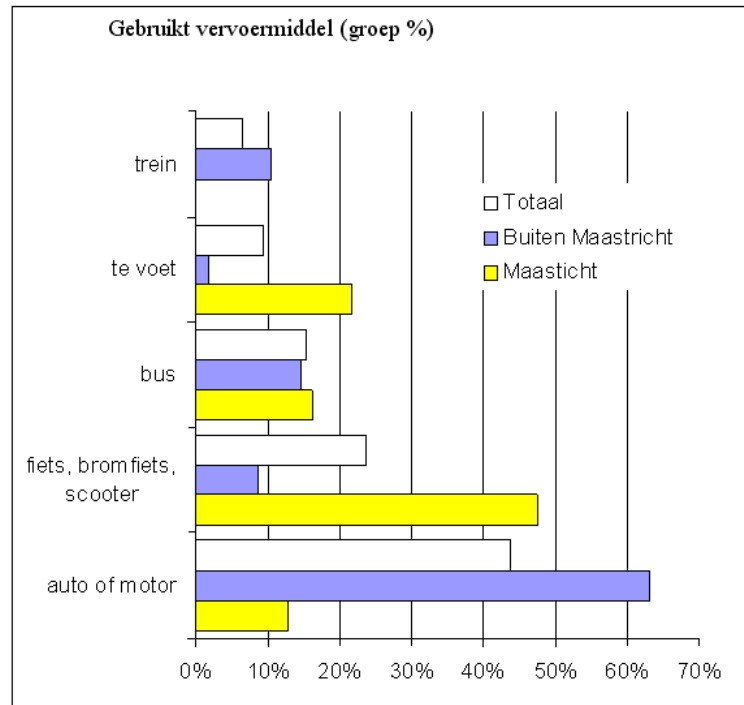
Een samenvatting van de reacties die binnen zijn gekomen via E-spraak is opgenomen in het procesrapport (bijlagerapport). Hierin zijn per thema de verschillende locaties aangegeven. Naast de inwoners van de stad zijn ook belangenorganisaties betrokken in de totstandkoming van

de fietsnota. In het bijlagenrapport zijn twee verslagen van de bijeenkomsten opgenomen.

### 3.2.3 Bereikbaarheidsonderzoek Binnenstad

In het voorjaar van 2007 heeft de gemeente een nulmeting uitgevoerd naar de bereikbaarheid van het centrum. Ruim 1.100 personen zijn gevraagd naar de frequentie van hun bezoek, de mate van bereikbaarheid, het motief en de vervoerswijze naar het centrum.

Uit het onderzoek blijkt dat ongeveer 48% van de bezoekers die in Maastricht woonachtig zijn de (brom)fiets gebruikt om naar de binnenstad te gaan. Voor de auto ligt dit aandeel op 12% en voor de bus op 16%. Het argument om de fiets te gebruiken is dat het snel en gemakkelijk is. Ook het feit dat de (brom)fiets (zeker in vergelijking met de auto) relatief goedkoop is (parkeren en gebruik) speelt een rol. De bezoekers die met de (brom)fiets de binnenstad bezoeken zijn derhalve tevreden over de stallingmogelijkheden (60%). Tevens is 94% tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets.



### 3.2.4 Fietsstallingsnota: een stap in de goede richting

Begin 2005 heeft de raad de fietsstallingsnota Binnenstad Maastricht vastgesteld. Hierin is een fietsstallingverbod voor het kernwinkelgebied opgenomen inclusief een plan voor het uitbreiden van het aantal bewaakte en onbewaakte stallingsmogelijkheden voor (brom)fietsen in de stad. Na het besluit is 1 juni 2005 gestart met een pilot om het fietsparkeren te reguleren. Bezoekers van het kernwinkelgebied mogen hun fiets alleen stallen in de bewaakte stallingen of fietsrekken. Deze maatregel is ingevoerd in combinatie met:

- de mogelijkheid om gratis te stallen in bewaakte stallingen;
- het plaatsvinden van handhaving om ongewenst gedrag tegen te gaan (wegsleepregeling);

- een uitgebreide voorlichting voor de bewoners en bezoekers van de stad.

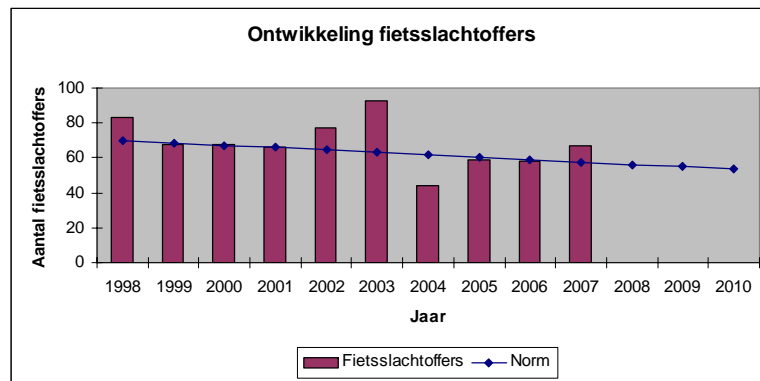
Uit de evaluatie in 2006 blijkt dat het instellen van de maatregelen een positief effect heeft op het aanzien van de stad. Tevens is het gebruik goed en de capaciteit voldoende. Desondanks bestaat de vraag naar uitbreiding van de stallingen voor zowel bromfietzers als fietsers. Hiervoor is, vlak na het vaststellen van de fietsstallingsnota, gestart met een onderzoek naar alternatieve locaties voor (brom)fietsstallingen. Dit heeft geresulteerd in een uitbreiding van het aantal bewaakte en onbewaakte fietsstallingen in en rondom het kernwinkelgebied. De stijging van het aantal fietsers heeft als gevolg dat ook de vraag naar (anti-diefstal)parkeervoorzieningen



toeneemt. Dit geldt niet alleen voor het kernwinkelgebied, maar ook voor de stadsdeelwinkelcentra, de uitgaansgebieden, de stations en sportvoorzieningen. Het verdient continue aandacht om de balans tussen vraag en aanbod van stallingen positief te houden.

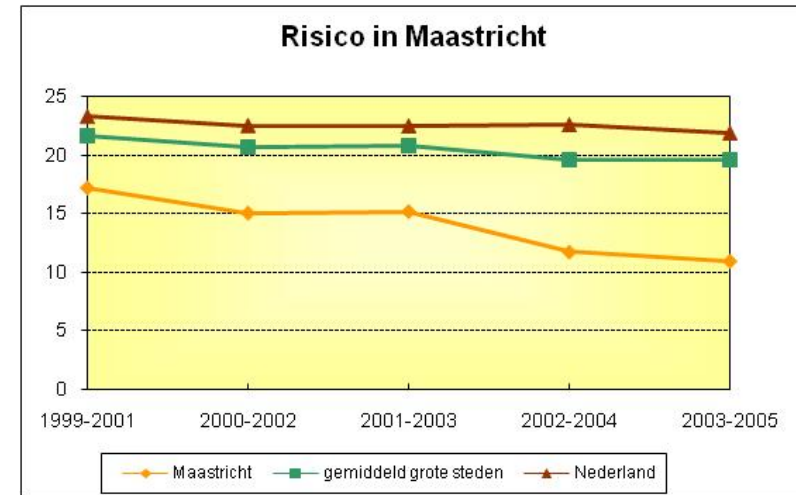
### 3.2.5 Verkeersveiligheidsmonitor

De ontwikkeling van de objectieve verkeersveiligheid van fietsers in de stad is een aandachtspunt. Voor het eerst sinds 2003 ligt het totaal aantal fietsslachtoffers boven het streefcijfer op basis van de landelijke doelstelling van 25% minder slachtoffers in 2010 ten opzichte van 1998. Inzet op een betere verkeersveiligheid voor fietsers blijft derhalve noodzakelijk.



Het blijkt dat veel fietsers zich in Maastricht onveilig voelen. Van de fietsers die in Maastricht voor de Fietsbalans werden ondervraagd was 43% ontevreden over de veiligheid, terwijl dat gemiddeld 28% is. Dat beeld wordt bevestigd in de reacties uit E-spraak, waarbij veel reacties ingaan op de onveiligheid als fietser.

De resultaten uit de monitor en E-spraak laten zien dat op het gebied van verkeersveiligheid voortdurende aandacht en inzet noodzakelijk is. Overeenstemming tussen functie, inrichting en categorisering van de wegen dient plaats te vinden in het kader van Duurzaam Veilig. De reacties uit E-spraak geven een goed beeld van de belangrijkste knelpunten, waarin de komende jaren verbetering aangebracht moet worden.



Figuur: het aantal slachtoffers per 100.000 fietskilometers.

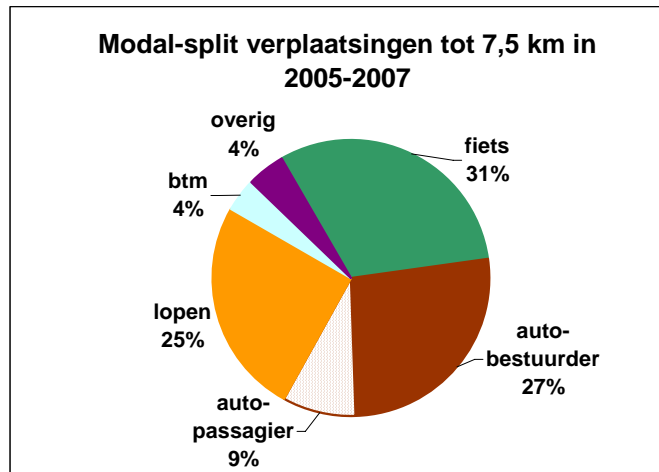
### 3.2.6 Gebruik van de fiets

De fiets is een veelgebruikt vervoermiddel voor verplaatsingen over korte afstand. Landelijk gezien is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel voor verplaatsingen tussen 1 en 3,7 kilometer. Het fietsaandeel neemt geleidelijk af naarmate de verplaatsing groter is. Omdat de kracht van de fiets vooral op de korte afstand ligt, is het in Nederland gebruikelijk om het beleid vooral te richten op verplaatsingen tot 7,5 kilometer.

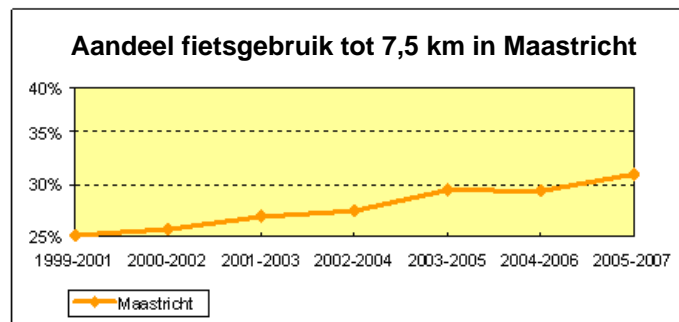
Afstand	Te voet	Per fiets	Per auto	Overig
0,1 – 0,5 km	78%	17%	4%	0%
0,5 – 1 km	50%	35%	15%	0%
1 – 2,5 km	21%	44%	32%	3%
2,5 – 3,7 km	9%	36%	52%	3%
3,7 – 5 km	0%	36%	64%	0%
5 – 7,5 km	0%	24%	71%	6%
> 7,5 km	0%	7%	82%	11%

Figuur: aandeel vervoerwijze per afstand (bron: MON)

Uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), dat jaarlijks onderzoek doet naar de vervoerswijzekeuze van verkeersdeelnemers, blijkt dat de fiets in Maastricht een gemiddeld aandeel heeft in de modalsplit van 31% (over de periode 2005-2007) voor afstanden tot 7,5 km. Hiermee is de fiets na de auto de meest gebruikte vervoerswijze.



Over de afgelopen jaren gezien is er een toename te zien van het gebruik van de fiets in verhouding tot de andere vervoerswijzen. In de afgelopen periode is er een stijging van het fietsaandeel van 26% in 2001 naar 31% in 2007.



De jaarlijks door de gemeente gehouden fietsverkeerstellingen op de Maasbruggen bevestigen het beeld van het toenemende aandeel fietsverkeer. Van 13.000 maaskruisende fietsers in 2000 met daarna tussen 2001 en 2003 een lichte daling is sinds 2004 de stijging ingezet tot 21.000 fietsers in 2008.



Hierbij dient aangemerkt te worden dat de tellingen jaarlijks worden uitgevoerd op één dag in het jaar. Met name weersinvloeden zijn sterk van invloed op het fietsgebruik per dag. Door de jaren heen is wel duidelijk de stijgende trend te zien.

### 3.2.7 Benchmark: het fietsgebruik in andere steden

Het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) schetst het beeld dat het fietsgebruik in Maastricht in vergelijking met andere steden nog niet zo slecht is.

Ter vergelijking: Den Bosch heeft een lager fietsaandeel als Maastricht. Dordrecht, Breda en Eindhoven hebben een vergelijkbaar fietsaandeel. In Nijmegen ligt het fietsgebruik iets hoger en in Leiden is het fietsaandeel boven de 40% fors hoger dan in Maastricht.

### 3.3 Een blik op de toekomst

Per saldo kan worden gesteld dat het fietsklimaat in Maastricht momenteel niet slecht is. Zowel in de Fietsbalans als uit de E-spraak zijn plus- en verbeterpunten van het huidige beleid en de invulling genoemd. Om het fietsverkeer te bevorderen moeten we inspelen op de kansen en bedreigingen die gerelateerd zijn aan het fietsgebruik.

Kansen zijn er volop: het recreatieve fietsverkeer neemt door de vergrijzing toe, het aantal studenten groeit (De Universiteit Maastricht wil groeien van 13.400 studenten in 2008 naar 19.500 studenten in 2020) en het verbreden van de scholen (samengaan van scholen) leidt tot meer fietskilometers. Aan de andere kant zijn er ook enkele bedreigingen. De matige tevredenheid van de fietser kan worden verbeterd door de barrièrewerking in de stad te slechten en de lokale bereikbaarheid van de fiets te verbeteren.

#### *Prioriteit: verminderen barrièrewerking voor fietsverkeer*

Barrièrewerking is nadelig voor het fietsverkeer. Het zwaartepunt van de belangrijkste fietsbestemmingen in Maastricht ligt op de oostoever, terwijl een groot van de inwoners op de westoever woont. Dat betekent dat veel fietsers die een functie willen bereiken tenminste één barrière moeten passeren. En dat weerhoudt mensen om de fiets te gebruiken, terwijl alle randvoorwaarden (compacte stad, uitgebreid netwerk en voldoende fietsparkeerplaatsen) nagenoeg aanwezig zijn. Het plan moet daarom ingaan om de vier barrières voor het fietsverkeer te verminderen:

1. De **A2-zone** is in de huidige situatie een grote barrière voor de fietser. Naast de lange wachttijden vormt het vele gemotoriseerde verkeer hinder op het gebied van luchtkwaliteit geluid en verkeersveiligheid. In het A2-project is de ambitie om de barrièrewerking van de A2-traverse weg te nemen en het leefklimaat en verkeersveiligheid langs en rondom de traverse te verbeteren. Tot de realisatie van de tunnel heeft de fietser op 7

2. Het **spoor** vormt naast de A2 een belangrijke barrière voor de fietser. Het beperkt aantal overgangen naar het centrale deel van de stad (3 van de 9) leidt tot flinke omrijdafstanden, een negatief effect op het fietsgebruik. Het spoor vormt, zeker na aanleg van de A2-tunnel de belangrijkste barrière voor het fietsverkeer. Vanuit noordoost-Maastricht is de Noorderbrugtracé momenteel het meest directe alternatief om het spoor ongelijkvloers te passeren.
3. **De Maas** is eveneens een noord-zuid gerichte barrière. De laatste jaren is het zwaartepunt van de voorzieningen van de westoever naar de oostoever verschoven. De concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid in Maastricht-oost vergroot de noodzaak om relatief grote, Maaskruisende verplaatsingen te doen. De auto of het openbaar vervoer hebben dan al snel de voorkeur. Dat komt mede doordat de fietser momenteel maar 5 oeververbindingen binnen het stedelijk gebied heeft om de Maas over te steken, allen bruggen (van zuid naar noord: Kennedybrug, Hoge Brug, St. Servaasbrug, Wilhelminabrug en Noorderbrug). Daarnaast zijn er nog twee mogelijkheden om het Julianakanaal over te steken. De Kennedybrug heeft evenals de Noorderbrug een sterke autofunctie en is derhalve voor de fietser niet veilig en comfortabel.
4. Tenslotte is de **binnenstad** ook een barrière voor verplaatsingen tussen de westelijke woonwijken en de bestemmingslocaties aan de oostzijde van de stad en vice versa. Door de ligging van het kernwinkelgebied op de centrale as door de stad is de fietser genoodzaakt om het kernwinkelgebied heen te gaan over het OLV-plein of de Markt. Verder zijn nog niet alle straten in de binnenstad toegankelijk voor fietsers in tweerichtingen (o.a Brusselsestraat).

Op lokaal niveau speelt ook de barrière van de groenvoorzieningen en de fietsdoorsteekjes op. Groenvoorzieningen zijn niet altijd geschikt om te fietsen. Dat levert omrijdafstanden op. Datzelfde geldt voor fietsdoorsteken.

### 3.4 Sterkte-zwakte analyse

De voorgaande paragrafen gaan in op de sterke en verbeterpunten, de kansen en bedreigingen van het fietsverkeer. In de onderstaande tabel worden alle elementen nogmaals op een rij gezet:

#### Sterke punten:

- Compacte stad met voorzieningen op fietsbare afstand; goede concurrentiepositie;
- Hoge mate van stedelijkheid;
- Omvangrijk fietsnetwerk is reeds aanwezig;
- Fietsers hebben relatief laag risico op ernstig ongeval (op basis van geregistreerde ongevallen);
- Omringd door toeristisch-recreatief interessante fietsgebieden met bewegwijzerde routes;
- In het centrum gratis bewaakt stallen met kwalitatief goede rekken;
- Specifieke fietsbewegwijzering.

#### Zwakke punten:

- Tevredenheid van de fietser;
- Hoewel stijgend nog altijd een relatief laag aandeel fietsers in vergelijking met andere universiteitssteden;
- Fysieke barrièrewerking tussen oost en west Maastricht;
- Beperkte mogelijkheid gebruik fietsdoorsteken en fietsen door groenvoorzieningen;
- Mate van verkeersveiligheid voor fietsers (op basis van gevoel);
- Onvoldoende (veilige) fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad;
- Niet bewaakte fietsparkeervoorzieningen, met name in de stadsdeelcentra en sportvoorzieningen, zijn gevoelig voor diefstal;
- Comfort is voor verbetering vatbaar;
- Slechte luchtkwaliteit op een deel van de routes.

#### Kansen:

- Beslecht barrières door nieuwe verbindingen;
- Ontvlechten van auto, openbaar vervoer en fietsnetwerk;
- Toename van de automobilititeit en samenhangende congestieproblemen;
- Promotie van elektrische fiets vanwege hoogteverschillen;
- Fietsgebruik op regionale verbindingen;
- Toenemende aandacht voor (fiets)veiligheid op scholen;
- Integratie van de fiets in grote projecten (Belvédère, A2 e.d.).

#### Bedreigingen:

- Stijging van het aantal geregistreerde ongevallen met fietsers (objectief);
- Schaalvergroting (scholen en andere voorzieningen);
- Afnemende bevolkingsomvang; Afnemende beroepsbevolking;
- Toenemende druk van rijdend en stilstaand autoverkeer.

Het overzicht dat er voldoende mogelijkheden zijn om de positie van de fiets te verbeteren. In het fietsplan wordt dat vertaald naar drie onderdelen:

- Een streefbeeld voor de rijdende fietser (hoofdstuk 4);
- Een streefbeeld voor de stilstaande fietser (hoofdstuk 5);
- Niet infrastructureel beleid (hoofdstuk 6).

## 4 Streefbeeld voor de rijdende fiets

### 4.1 Wensrelaties: waar wordt gefietst?

De wensrelaties vormen de basis voor het fietsnetwerk. De wensrelaties zijn de verbindingen tussen de herkomstgebieden (woonwijken en de omliggende kernen) en de belangrijkste fietsbestemmingen in de stad. Hierbij wordt onderscheidt gemaakt tussen bestemmingen met drie verschillende verzorgingsgebieden:

1. Stedelijk: bestemmingen die vanuit heel Maastricht per fiets bereikbaar moeten zijn, te weten:
  - Bedrijvenconcentratie Randwyck met het MECC, het AZM en de Universiteit Maastricht;
  - Stationsomgeving met Wyck en de bibliotheek;
  - Binnenstad met de kernwinkelfunctie en Universiteit;
  - Middelbare en Hogescholen (MBO en HBO);
  - De Geusselt, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen;
  - Bedrijventerrein Beatrixhaven inclusief het toekomstige P+R-terrein.
2. Stadsdeel: bestemmingen die voornamelijk gericht is op fietsers van de oost- of westoever in Maastricht, zoals middelbare onderwijslocaties en de winkelcentra Brusselse Poort en Heer;
3. Wijkbestemmingen die voornamelijk een zeer lokale functie hebben zoals buurtwinkelcentra, basisscholen en openbaar vervoer haltes. Bij dergelijke functies verdient ook het veilig stallen van fietsen speciale aandacht.

Voor de regiogemeenten geldt dat zij gekoppeld zijn aan het dichtstbijzijnde cluster van voorzieningen of het deelgebiedcentrum.

### 4.2 Utilitair netwerk: kwaliteit en directheid

De wensrelaties leiden tot een hoofd-, aanvullend-, en toeristisch-recreatief fietsnetwerk (bijlage 3).

Het **hoofdnetwerk** heeft een verbindende functie op stedelijk en interlokaal niveau. Dit is de meest directe verbinding, conform de wensrelaties, tussen de woongebieden en de stedelijke bestemmingen en tussen woongebieden onderling. Dat betekent dat de omrijdfactor laag moet zijn evenals het oponthoud. De maaswijdte is minimaal ongeveer 500 meter. De betreffende routes zijn niet alleen functioneel belangrijk, ze worden doorgaans ook het intensiefst gebruikt. Het hoofdnetwerk wordt voornamelijk gebruikt door utilitaire fietsers die gevoelig zijn voor omrijdafstanden en tijdverlies. De vormgeving van het fietsnetwerk is zoveel mogelijk vrijliggend, ook om de fietsers comfort en een veilige omgeving te bieden. Ook solitaire fietspaden (bijvoorbeeld door parken) kunnen tot het hoofdnetwerk behoren. De routes zijn ruim gedimensioneerd, herkenbaar en krijgen zoveel mogelijk voorrang.

Het hoofdnetwerk verbindt ook de belangrijkste bestemmingen in de kern Maastricht met de omliggende kernen. De kernen Borgharen, Itteren, Bunde, Meerssen, Rothem, Bemelen, Cadier en Keer, Gronsveld, Maarland en Eijsden liggen op fietsafstand van Maastricht. De voorzieningen zijn buiten de bebouwde kom vrijliggend om de veiligheid van de fietser zoveel mogelijk te waarborgen. Tevens worden gelijkvloerse oversteekmogelijkheden van regionale stroomwegen vermeden. Ontbrekende schakels in het netwerk worden gerealiseerd.

Het **aanvullende fietsnetwerk** vormt de verbindende schakels tussen het hoofdnetwerk. Dit zijn de verbindingen van het hoofdnetwerk naar de deur van de bestemming. Dat kan niet altijd over vrijliggende fietspaden, maar ook middels fietsstroken en fietsstraten. Ontbrekende schakels in het netwerk worden gerealiseerd.



### 4.3 Toeristisch-recreatieve netwerk: de fietser verleiden

Naast het utilitaire fietsnetwerk beschikt de regio ook over een **toeristisch-recreatieve netwerk**. Dit netwerk maakt binnen de bebouwde kom onderdeel uit van de bovengenoemde netwerken. Bij dit netwerk ligt de nadruk niet om zo snel mogelijk een bestemming te bereiken, maar om de omgeving te beleven. Dit netwerk bestaat voornamelijk uit solitaire fietspaden of autoluwe wegen en voert langs attractiepunten (thearoutes etc.) zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Het doel is om de fietsende Maastrichtenaar bewust te laten worden van de aantrekkelijke fietsroutes in de omgeving. Rondom Maastricht ligt een grote variatie aan aantrekkelijke fietsgebieden: het noordelijke en zuidelijke Maasdal, het Geuldal, het Heuvelland, het Jekerdal, de Kempen en de Haspengouw. Maastricht is goed verknoopt met de fietsroutes in die gebieden: met knooppuntennetwerken, met lange-afstandsroutes (LF, Ravel) en met rondroutes (ANWB).

Op het gebied van het recreatief fietsen zijn verbetering mogelijk. Onderzoek van de Fietzersbond heeft uitgewezen dat voor ommetjes in de westelijke stadsrand veel minder mogelijkheden zijn gerealiseerd dan in de oostelijke. Daarnaast worden met name in het Maasdal bestaande fietskwaliteiten of -potenties bedreigd door verstedelijking (zoals in de groene buffer tussen Maastricht en Lanaken, de aanleg van bedrijventerreinen bij Gronsveld en grootschalige woningbouw in Eijsden) en door het Grensmaasproject.

### 4.4 Routekenmerken en kwaliteitseisen

Hoewel de functie van het hoofd en aanvullend netwerk in de hele stad hetzelfde is, is de inrichting locatiegebonden. De inrichting van het hoofdnetwerk in de binnenstad heeft andere voorwaarden, omdat het

aanleggen van vrijliggende fietspaden daar meestal geen optie is. We onderscheiden in de stad drie gebieden:

- In het centrum (binnen de singels) ligt de nadruk op de kwaliteit van de openbare ruimte. De auto is ondergeschikt; aparte vrijliggende fietsvoorzieningen zijn in het hoofdnetwerk en het aanvullende netwerk niet nodig. In deze zone ligt de nadruk meer op de kwaliteit en kwantiteit van de voorzieningen (kwaliteit van het wegdek, bewegwijzering, voorrang, fietsparkeren) en zoals overal maximale verkeersveiligheid.
- In het overige deel van de bebouwde kom (exclusief het centrum), zijn aparte duidelijk herkenbare voorzieningen getroffen. Het hoofdnet bestaat uit comfortabele voorzieningen in de vorm van een twee-richtingenpad op een eigen onafhankelijk tracé (bijvoorbeeld door groenvoorzieningen), hetzij in de vorm van parallelle gescheiden fietsvoorzieningen langs ontsluitingswegen, hetzij in de vorm van fietsstraten door verblijfsgebieden. Op de hoofdroutes richting de binnenstad moet de gemiddelde snelheid van de fietsers zo hoog mogelijk zijn. Dat betekent dat op deze verbindingen de wachttijden bij belangrijke kruispunten maximaal 60 seconden zijn, de infrastructuur voldoende breed is, er geen last is van obstakels, de trillingshinder minimaal is en ook geluidshinder en luchtverontreiniging van het gemotoriseerde verkeer wordt beperkt (ontvlechten). Het aanvullend net heeft een verbindende functie. Deze zijn tenminste uitgevoerd middels fietsstroken. In de woonwijken ligt een fijnmaziger aanvullend netwerk met langs de wegen met een verkeersfunctie eigen voorzieningen. Op buurtniveau spelen woonstraten en fietsdoorsteken een onmisbare rol (deze worden vanwege het detailniveau niet op kaart vastgelegd).
- Het fietsnetwerk buiten bebouwde kom volgt voor het hoofdnetwerk de regionale autoverbindingen en heeft vrijliggende voorzieningen. Het toeristisch-recreatieve netwerk heeft veelal een eigen netwerk. Fietsoversteken met regionale

stroomwegen buiten de bebouwde kom worden zoveel mogelijk ongelijkvloers uitgevoerd.

*Fijnmazige ontsluiting op wijkniveau*

Dit is een nieuw thema in het Maastrichtse fietsbeleid. Conform het feitelijke fietsgebruik wil Maastricht een stimulerend beleid voeren voor fietsverplaatsingen vanaf 1 kilometer lengte. Rekening houdend met een maximale omrijdfactor moet de maaswijdte dan maximaal 200 à 250 meter zijn. Qua vorm gaat het om straten of fietspadjes.

Doorsteekjes bij woonbuurten zijn er wel, maar vaak verboden of niet ingericht voor (extensief) fietsverkeer. In parkgebieden mag veelal niet worden gefietst waardoor fietsers er met het autoverkeer omheen moeten rijden. Onderzoek moet uitwijzen op welke locaties verbeteringen aangebracht kunnen worden.

Voor het comfort en de veiligheid is een fietser in hoge mate afhankelijk van de kwaliteit van de infrastructuur. De verharding dient vlak en stroef te zijn en goed af te wateren. Het hoogste comfortniveau wordt bereikt met asfaltverharding. Buiten de binnenstad zal daarom zoveel mogelijk asfalt worden toegepast. In de binnenstad kan op fietsroutes ook kleinplaveisel worden toegepast.

Voor incidentele obstakels (zoals lichtmasten en borden) is een vrije zone van 0,30 meter gewenst. Voor gesloten obstakels (muren, tunnelwanden et cetera) is een vrije zone van 0,60 meter gewenst om de fietser veilig langs obstakels te geleiden. Paaltjes op fietspaden worden uit de rijlijn gezet en staan 1,50 meter uit elkaar.

*Beheer en onderhoud: 'werk met werk' combineren*

Het beheer en onderhoud zijn belangrijk om het comfort van de fietser te verbeteren. Een goede afwatering, een vlakke en stroeve verharding geven extra comfort aan de fietsvoorziening. Op locaties waar deze criteria voor de fietser niet voldoende gewaarborgd worden, worden aanpassingen verricht. Hierbij wordt zoveel mogelijk 'werk met werk'

gecombineerd (een goed voorbeeld hiervan is het vervangen van straatkolken door combikolken).

Een uitwerking van de kwaliteitseisen van het netwerk is opgenomen in bijlage 4.

*Fietsstraten: prioriteit voor fietsers in woongebieden*

In steeds meer steden verschijnen fietsstraten. Een fietsstraat is een straat binnen een verblijfsgebied, die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is. Hierop is echter ook op beperkte mate autoverkeer mogelijk. De belangrijkste kenmerken van de fietsstraat zijn dat de straat binnen het verblijfsgebied overal voorrang heeft en dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets. Bij grootschalige reconstructies van woonstraten dient de keuze voor een fietsstraat meegenomen te worden. Voorwaarde is dat de intensiteit van het autoverkeer niet hoger is dan 2.500 mvt/etmaal. Tevens dient in de straat minimaal twee keer zoveel fietsers als auto's rijden. Voor toepassing kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de Capucijnenstraat, de Bilzerbaan en de Burgemeester van Oppenstraat.

*Sociale veiligheid: zorg dragen voor goede verlichting*

In het centrum komen op een aantal locaties fietstunnels en bruggen voor. Bundeling van (langzaam) verkeer op die locaties vergroot de sociale veiligheid. Voor alle zones geldt dat waar deze tunnels en bruggen deel uitmaken van het fietsnetwerk ook de aanwezigheid van verlichting noodzakelijk is om de veiligheid van de fietser te waarborgen. Ook solitaire (brom)fietspaden (een fietspad met eigen tracé dat minimaal 10 meter van de weg verwijderd is) dienen met goede en voldoende verlichting uitgerust te zijn. Naast verlichting dienen er voldoende vrij zicht en vluchtmogelijkheden te zijn

## 5 Streefbeeld voor de stilstaande fiets

*Naast de rijdende fietser moeten we de komende jaren naar verhouding steeds meer aandacht besteden aan de stilstaande fietser. Het netwerk is immers nagenoeg gereed. Nu wordt het tijd om de kwaliteit van het netwerk te waarborgen en zorg te dragen voor kwalitatief en kwantitatief goede voorzieningen (parkeren, bewegwijzering etc).*

### 5.1 Kwaliteitseisen van de voorzieningen

Het kunnen parkeren van de fiets dicht bij de bestemming is een belangrijk motief om de fiets te pakken. De doelstelling om het fietsgebruik in de stad te stimuleren is daarom gebaat bij kwalitatief hoogwaardige voorzieningen. Hoewel de onderzoeken naar het parkeren elkaar enigszins tegenspreken (Fietsbalans is vrij negatief over het fietsparkeren in de binnenstad (wel een sterke verbetering tussen 2000 en 2006), terwijl uit het onderzoek Bereikbaarheid Centrum blijkt dat het merendeel van de bezoekers van de binnenstad de fiets gebruiken



omdat het parkeren eenvoudig is) liggen er nog volop kansen dit te verbeteren. De hoge mate van stedelijkheid en een goede reistijdverhouding ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer benadrukken de kansen voor de fiets.

#### *Fietsparkeren: voldoen aan de extra vraag*

Het streven is om bij bezoekersintensieve voorzieningen in de stad voldoende fietsparkeervoorzieningen te realiseren, zowel bewaakt als onbewaakt. In de binnenstad zijn extra (bewaakte) stallingplaatsen gerealiseerd. Aan de Maaszijde is voldoende capaciteit beschikbaar. Ook bromfietsen dienen een plaats te krijgen rond de binnenstad. Aandachtspunten zijn de stallingvoorzieningen rondom het Vrijthof en het NS-station.

In de nabijheid van het station dient eveneens voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn. In de huidige situatie heeft de fietsparkeervoorziening de maximale capaciteit bereikt. Een toename van het aantal fietsers betekent ook een toename van het aantal parkeerders. Bovendien is het treingebruik toegenomen alsmede het gebruik van de fiets in het voortransport. Om volle parkeervoorzieningen zoveel mogelijk te voorkomen is een extra capaciteit gewenst.

Tijdens evenementen is het fietsgebruik in de stad meestal hoger dan gebruikelijk. Om te kunnen voldoen aan deze extra parkeervraag wordt per evenement bezien of:

1. tijdelijk extra fietsparkeerplaatsen aangelegd worden;
2. de openingstijden van de parkeervoorzieningen uitgebreid worden.

#### *Handhaving: wrakken en knelpuntlocaties*

Aandacht is gewenst voor het achterlaten van fietswrakken.

Handhaving en een duidelijk beleid voor het verwijderen van wrakken leiden tot een overzichtelijk stationsgebied en kernwinkelgebied.

Daarnaast is er een handhavingbeleid geformuleerd die het mogelijk maakt om in de fietsparkeerverbodszone te handhaven. Fietsen die op de

drukke locaties hinder veroorzaken (doorgang voor andere gebruikers belemmeren) worden verwijderd. Handhaving van het verbod vindt in nauwe samenwerking met de politie plaats.

Naast wrakken vormen ook weesfietsen veelal een probleem bij stations. Uit onderzoek blijkt dat bij de grotere stations ongeveer 20% van de capaciteit in gebruik wordt genomen door fietsen die langer dan twee weken ongebruikt blijven, de zogenaamde weesfietsen (Bron: Groen licht, 2007). Nader onderzoek op de stations van Maastricht moet uitwijzen hoe omvangrijk het probleem is, waarna in samenspraak met Prorail actie kan worden ondernomen. Ervaringen die eerder zijn opgedaan in de gemeente Middelburg zijn hierbij een voorbeeld.

#### *Huurfietsen op stations: een groeiende markt*

Bij de stations is het mogelijk om een fiets te huren of te lenen (als overstap van openbaar vervoer naar de fiets). Het principe van de OV-fiets moet worden gestimuleerd voor bezoekers en werknemers van bedrijven. Momenteel wordt eveneens een discussie gevoerd om de OV-fiets ook bij andere overstappunten te realiseren. Dit biedt kansen voor de Park&Ride en Park&Walk punten. Aangezien blijkt dat dit systeem van fietsverhuur landelijk in populariteit stijgt heeft de gemeente het voornemen het ook in Maastricht uit te breiden. Ook vanuit recreatief oogpunt moet het station een belangrijke rol spelen in het verhuren van fietsen.

#### *Fietsparkeren bij nieuwe initiatieven: fietsparkeernorm hanteren*

Bij nieuwe initiatieven worden fietsparkeernormen aangehouden. Deze zijn conform de landelijke richtlijnen<sup>5</sup> die in bijlage 5 zijn opgenomen.

<sup>5</sup> Bron: ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW 2004 en Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW, 2006.

#### **Aanpak fietsendiefstal: handhaving en voorlichting blijft noodzakelijk**

Het risico op diefstal is nadelig voor het fietsgebruik. Uit onderzoek van de Fietsersbond<sup>6</sup> blijkt dat 45% de fiets af en toe thuislaat uit angst voor fietsdiefstal. Met name bij stations en in het centrum zijn locaties waar mensen hun fiets liever niet neerzetten. Hoewel het landelijke cijfers betreffen, kan de algemene boodschap ook op Maastricht van toepassing zijn. Stimulering van het fietsverkeer is gebaat bij voldoende bewaakte fietsstallingen, onbewaakte stallingen met hoge kwaliteit fietsklemmen (met Fietsparkeurmerk), maar ook proactieve houding op handhaving van politie en goede voorlichting. De gemeente zoekt aansluiting bij campagnes om het fietsendiefstal tegen te gaan.

Evenals in het centrum besteden bedrijven en instellingen aandacht aan het fietsbeleid binnen de organisatie en blijft fietsparkeren bij publieksaantrekkelijke functies belangrijk. Tevens is het belangrijk dat het gevoel van onveiligheid van de fietser in de stedelijke zone wordt verminderd. Dit kan door het beperken van de conflicten met het autoverkeer en bieden van sociaal veilige voorzieningen.

In de woonwijken ligt de kwaliteit van de voorzieningen bij het fietsparkeren. De lokale bestemmingen zijn in de omgeving bekend, waardoor bewegwijzering niet nodig is. Om het fietsverkeer op de korte afstanden naar winkels, scholen en openbaar vervoer haltes te stimuleren dienen bij deze bestemmingen fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn.

#### *Actualiseren van bewegwijzering*

Sinds eind jaren '80 heeft Maastricht een goed bewegwijzeringsstelsel specifiek voor utilitaire fietsers. Het stelsel is echter aan een herziening toe, waarbij de bewegwijzering naar de buurgemeenten en de binnenstedelijke voorzieningen wordt geactualiseerd.

<sup>6</sup> Bron: Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, 2005

## 6 Niet infrastructureel beleid

*Gedragsbeïnvloeding om het fietsgebruik te stimuleren vraagt de komende jaren meer aandacht. Educatie, voorlichting en promotie zijn factoren die het fietsgebruik bij doelgroepen als scholieren en werknemers verhogen.*

De fiets wordt vaak gebruikt als voor- of natransportmiddel. Het gebruik in deze vorm heet ketenmobiliteit. De fietser stapt over van de auto, het openbaar vervoer of wandelend op de fiets of andersom. Het is van belang dat bij de overstappunten voldoende en kwalitatief goede voorzieningen aanwezig zijn, waardoor de fietser niet in aanraking komt met negatieve ervaringen (zoals vandalisme, een tekort aan parkeervoorzieningen of huurfietsen) die invloed kunnen hebben op een volgende vervoermiddelkeuze. Juist voor de doelgroep die niet frequent gebruik maakt van de fiets is dit essentieel.

### 6.1 Mobiliteitsmanagement

*Stimuleren fietsgebruik bij bedrijven: opstellen fietsplan*

Bij bedrijven en instellingen worden parkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd. Bedrijven met meer dan 500 werknemers stellen een fietsplan op, waarin zij aangeven op welke wijze het fietsverkeer te stimuleren. Daarbij richten zij zich tenminste op de toegankelijkheid van de stallingen. Dat betekent dat de ingang zodanig gesitueerd wordt dat deze aansluit op het fietsnetwerk.

Evenals het principe van de huurfiets op stations geven bedrijven en instellingen haar werknemers de mogelijkheid gebruik te maken van leenfietsen. Deze fietsen worden gebruikt voor korte werkgerelateerde verplaatsingen.

De gemeente heeft in samenwerking met het Projectbureau A2 een plan van aanpak opgesteld voor Mobiliteitsmanagement in Maastricht en omgeving. In het plan van aanpak wordt aangegeven dat er belangrijke kansen liggen voor het stimuleren van het fietsgebruik onder

werknemers en (zakelijke) bezoekers van de stad als alternatief voor de auto. De gemeente moet de rol op zich nemen om het fietsgebruik bij bedrijven onder de aandacht te brengen en te bevorderen. Een combinatie van de hierna genoemde mogelijke acties heeft hierbij de voorkeur:

- De werkgever mag aan de werknemer die de eigen fiets gebruikt een **fietsreiskostenvergoeding** voor het woon-werkverkeer een belastingvrije vergoeding betalen van €0,18 per kilometer, ongeacht het aantal kilometers. Een fietsverklaring voor de reiskosten is niet nodig;
- De werkgever kan een **'fiets van de zaak'** aanschaffen en deze ter beschikking stellen aan een werknemer voor het zakelijke en privé fietsverkeer.

*De 'fiets van de zaak'-regeling is echter wel aan een aantal voorwaarden gebonden, zoals:*

- *Maximale catalogusprijs van de fiets is €749,-. Is de fiets duurder, kan de waarde van het privé gebruik van de fiets bij het loon bijgeteld worden;*
- *Naast een fiets mag de werkgever van 1 januari 2007 jaarlijks tot een maximum van €82,- onbelast accessoires verstrekken;*
- *Na vijf jaar mag de fiets aan de medewerkers worden gegeven zonder fiscale bijtelling*
- *Voor de bijtelling kan worden uitgegaan van 10% van de catalogusprijs per jaar;*
- *De fiets moet gebruikt worden voor woon-werk verkeer;*
- *De enkele reisafstand mag maximaal 15 kilometer bedragen;*
- *De werknemer moet verklaren de fiets voor tenminste de helft +1 van het aantal werkdagen te gebruiken in het woon-werk verkeer.*

- Met het fietsstimulerings- en beloningssysteem **Trappers** worden fietsende medewerkers beloond met spaarpunten die zij in de shop van Trappers kunnen omzetten in een beloning. Elke woon-werk fietsrit wordt geregistreerd en op basis van het aantal afgelegde kilometers ontvangt de medewerker een aantal spaarpunten, de zogenaamde Trappers. De invoering

van Trappers kan direct en kostenneutraal starten en is interessant voor zowel het bedrijfsleven als overheidsorganisaties.

- Tenslotte dient de gemeente samen met de Provincie Limburg na te gaan wat de mogelijkheden en kosten zijn om een **fietsrouteplanner** te ontwikkelen. Deze planner is in eerste instantie bedoeld voor recreatieve fietsers, maar kan ook voor woon-werk verkeer een behulpzame tool zijn. De routeplanner maakt onderdeel uit van de website 'Maastricht Bereikbaar'.

Mobiliteitsmanagement wordt de komende jaren opgepakt in samenwerking met het A2 projectbureau. Het is de bedoeling dat ook na de realisatie van het A2-project de projecten voortgezet worden.

## 6.2 Educatie en voorlichting

De afgelopen jaren besteden de gemeente in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid

Limburg (ROVL) steeds meer aandacht aan de verkeersveiligheid onder jongeren tussen de 4 en 18 jaar. Aangezien veel van deze jongeren veelvuldig van de fiets gebruik maken is continue aandacht voor een

verkeersveilig gedrag belangrijk. (Jonge) fietsers blijven immers een kwetsbare doelgroep. Het ROVL heeft daarom het Verkeersveiligheidslabel in het leven geroepen. Basisscholen en het voortgezet onderwijs behalen het label door punten te halen. Die kunnen zij verdienen met de aandacht voor verkeersveiligheid. De gemeente moet scholen van zowel het basis- als het voortgezet onderwijs stimuleren het label te behalen.



Naast het Verkeersveiligheidslabel heeft het ROVL meer projecten die gericht zijn op verkeer. In de Speerpuntenanalyse die het ROVL heeft laten uitvoeren blijkt dat verkeersveiligheid bij (brom)fietsers een belangrijke speerpunt is. Dat komt doordat (brom)fietsers, gemeten naar de vervoersprestatie, een relatief hoog slachtofferrisico hebben. Niet alleen jongeren komen aan bod, ook de verkeersveiligheid van ouderen vormt een speerpunt. Zowel ouderen als jongeren moet de gemeente, in samenwerking met het ROVL en Veilig Verkeer Nederland, actief benaderen. Intensivering van de samenwerking met het ROVL, maar ook met Veilig Verkeer Nederland is gewenst.

## 6.3 Handhaving

Naast handhaving bij het stallen van fietsen, blijft de politie actief controleren op verkeersovertredingen van fietsers. Met name het niet voeren van licht krijgt hierbij, van eind oktober tot eind december, veel aandacht. De politie voert deze acties uit in nauwe samenwerking met de gemeente en het ROVL, die educatie en voorlichting geven op het gebied van juist verkeersgedrag.

## 6.4 Medegebruik fietsinfrastructuur

Bromfietsers, snorfietsers en dus ook scooters maken in Maastricht vaak gebruik van de fietsinfrastructuur: bij gemengd profiel, op ventwegen en bij veel fietspaden. Weliswaar is sinds december 1999 in Nederland de regel van kracht dat bromfietsers (en dus ook bromscooters) binnen de bebouwde kom van de rijbaan gebruik maken, echter dat geldt dus niet voor snorscooters en bovendien alleen bij een beperkt aantal fietspaden die niet als bromfietspad aangegeven zijn. De aanwezigheid van bromfietsers op het fietspad wordt in E-spraak sporadisch genoemd. Medegebruik van het fietspad kan echter op bepaalde wegvakken en kruispunten een knelpunt vormen: door verkeersonveiligheid, lawaai en/of stankoverlast. Gestreefd wordt om routes voor fietsers en gemotoriseerde tweewielers waar mogelijk te ontkoppelen.

## 6.5 Promotie

### Stimuleren van het recreatieve rondje

Onderzoek wijst uit de veel mensen op de korte afstanden van de auto gebruik maken. Dat heeft enerzijds te maken met het comfort van de auto, anderzijds zijn veel mensen onbekend met het gemak en de voordelen van de fiets. Om die mensen op de fiets te krijgen is promotie van het recreatieve rondje een begin. De aanwezigheid van het knooppuntensysteem, waarbij de recreatieve fietser zelf zijn afstand en route kan bepalen, is hiervoor een succesvol middel. Promotie van het netwerk, door bijvoorbeeld ieder huishouden te voorzien van een speciale kaart van het knooppuntensysteem, leidt tot een toename van het aantal recreatieve fietsers. Fietsers moeten de omgeving beleven; ontspannen en met het hele gezin de omgeving verkennen. Een positieve ervaring met het recreatieve fietsen kan vervolgens een positieve uitwerking hebben in het utilitaire fietsen. Ingezet wordt op het complementeren van het recreatieve fietsnetwerk.



## 6.6 Innovatie

Indien er innovatieve ideeën of toepassingen op de markt komen die het fietsverkeer stimuleren zullen deze daar waar mogelijk ondersteund worden. De gemeente staat open voor initiatieven zoals groene golven voor fietsers, voorrang voor fietsers bij regenachtig weer (conform de proef in Oosterhout), fietslessen voor ongeoefende fietsers of het toepassen van innovatieve verlichtingssystemen (toename van verlichtingssterkte bij passeren van fietsers). Naar verwachting zal de komende jaren ook de fiets met trapondersteuning in populariteit toenemen. Dit zal het fietsgebruik stimuleren. Onderzocht moet worden op welke manier de gemeente een rol kan spelen als het gaat om het aanschaffen van een (elektrische) fiets.

## 7 Speerpunten en projecten

*In navolging op het Fietsverkeersplan uit 1996 streeft de gemeente naar het vergroten van het fietsgebruik. In het oude plan lag de focus voornamelijk op het completeren van het fietsnetwerk en het aanleggen van ontbrekende schakels. De komende jaren verschuift de focus naar het verbeteren van de kwaliteit van de voorzieningen en het promoten van het gebruik van de fiets. Dit gaat aan de hand van 12 hoofdkeuzen die uitmonden in concrete projecten. Er wordt onderscheid gemaakt in korte termijn projecten (2009-2011) en middellange en lange termijn projecten (>2011). In paragraaf 7.1 is per speerpunt aangegeven welke projecten hieronder komen te vallen. In Paragraaf 7.2 is per project een nadere uitwerking van het project omschreven.*

### 7.1 Speerpunten en projecten

#### 1 Barrières slechten

Al eerder zijn de vier barrières genoemd die in Maastricht invloed hebben op het fietsverkeer:

De aanleg van de tunnel in de A2-zone heeft op al deze elementen een sterk positief effect voor de fietser. Ook het aantal oversteekmogelijkheden neemt na de aanleg van de tunnel toe. Met het realiseren van de A2-traverse is de barrière van de A2 geslecht. De stadsdelen ten oosten en westen van de A2 komen daarmee dicht bij elkaar te liggen. Het is nu zaak om het stadsdeel Oost aan de binnenstad te koppelen door ook de barrière van het spoor en de Maas te slechten en de nieuwe en bestaande kruisingen op een logische manier aan de oost-westverbindingen te koppelen.

Om de oversteekmogelijkheden over het spoor te verbeteren zijn nieuwe directe verbindingen gewenst. Direct ten noorden van het station is een goede locatie, om ook het fietsverkeer van de Noorderbrug te onttrekken. Dit is tenslotte een veelgenoemde verkeersonveilige verbinding, waarbij ook de luchtkwaliteit voor de fietser niet optimaal is. Om de Maas te passeren dienen met name aan de noordzijde van de

stad goede alternatieven voor de Noorderbrug voorhanden te zijn. Een nieuwe brug voor het langzaam verkeer ter hoogte van het Landbouwbelaag is gewenst. Deze brug zal door de ontwikkeling van de Kwaliteitssprong Congres en Cultuur ook interessant zijn voor parkeerders aan de oostoever.

De Kennedybrug vormt een belangrijke schakel om de stedelijke functies in Randwyck te bereiken. De fietsvoorzieningen dienen op deze brug vrijliggend te worden. Als alternatief voor de Kennedybrug moet het gebruik van de Hoge brug worden verbeterd. Alle mogelijkheden om deze brug aantrekkelijk te maken voor fietsverkeer blijven open. Ten noorden van de stad zal een nieuwe verbinding over de stuw en sluis bij Borgharen de fietsrelatie tussen Maastricht-west – Borgharen – Beatrixhaven verbeteren.

Tenslotte behoeven ook de verbindingen van de westelijke wijken door de binnenstad via het centrum naar het station en verder een kwaliteitsimpuls. Met name voor het doorgaande verkeer is een verbetering van de routing en het comfort van de fietsroutes gewenst

#### *Nieuwe schakels*

De realisatie van de Kwaliteitssprong Congres en Cultuur, Belvédère, de Geusselt en de herstructurering van Wittevrouwenveld bieden kansen om nieuwe of ontbrekende schakels in het netwerk aan te leggen. In het netwerk zijn 6 ontbrekende schakels opgenomen.

Project	Termijn
- Openstellen wijkdoorsteekjes	Kort
- A2 –project	Middellang
- Spoorkruising	Lang
- Geusselt	Middellang
- Ontwikkeling Noord-oost/Trega	Lang
- Kwaliteitssprong Congres en Cultuur / Sphinx	Middellang
- Belvédère	Lang
- Kennedybrug	Middellang



- Tapijnkazerne	Lang
- Een nieuwe oeververbinding thv Kwaliteitssprong	Middellang
- Een verbinding in Amby	Middellang
- Verbinding over stuw bij Borgharen	Middellang
- Verbetering verbinding over de sluis	Middellang
- Verbinding door Wittevrouwenveld in verbinding Wyck - Geusselt – Amby.	Middellang

## 2 Hoofdstructuur auto, OV en fiets ontvlechten

Het hoofdnet voor het autoverkeer bestaat uit een ruggengraat (A2) en ribben (Noorderbrug, Kennedybrug, Oeslingerbaan). Ook de op- en afritten van deze routes behoren tot het hoofdnet voor het autoverkeer. Op dit hoofdnet moeten conflicten met fietsverkeer worden geëlimineerd om geluidshinder en onveilige situaties te voorkomen. Kruispunten met de hoofdinfrastructuur dienen bij voorkeur ongelijkvloers te zijn. Tracés voor het hoofdnet fietsverkeer worden bij voorkeur niet met dit hoofdnet autoverkeer gebundeld. Hierdoor heeft de fietser ook minder hinder van de slechtere luchtkwaliteit rond deze wegen.

Project	Termijn
- Kwaliteitsroute Station – Markt – Kon. Emmaplein	Kort
- Kwaliteitsroute Station – OLV-plein - Tongerseplein	Kort
- Kwaliteitsroute Malberg - centrum	Kort
- Fietstunnel Scharnerweg	Kort
- Ambyerstraat Zuid/Noord	Kort
- Fietspad oostzijde Limburglaan	Kort
- Afsluiten Goudenweg voor autoverkeer	Kort
- Fietsroute Molenweg	Kort
- BBBB-route	Middellang

## 3 Verbeteren van veilig en comfortabel fietsen op belangrijke fietsroutes

Zowel binnen de stad als op de verbindingen naar de buurtkernen zijn veiligheid en comfort de speerpunten. Wachttijden zijn voor de fiets minimaal. Met name op de belangrijke oversteekpunten bij de singels wordt onderzocht welke winst er is te halen bij het oversteken. Ook conflicten met het gemotoriseerd verkeer worden teruggedrongen.

Ook de omliggende dorpen liggen op fietsafstand van Maastricht. Door gerichte verbeteringen wordt waar mogelijk ingezet op verhoging van het fietscomfort op de relaties naar Borgharen, Itteren, Bunde, Meerssen, Rothem, Bemelen, Cadier en Keer, Gronsveld, Oost-Maarland, Eijsden en de Belgische kernen Kanne, Vroenhoven, Veldwezelt, Smeermaas en Lanaken. Te denken valt aan betere aansluitingen op het hoofdnet in de stad, betere doorstroming op kruisingen, betere aansluiting op de hoofdstructuur in de kernen, aanpak slecht wegdek. De aanleg van de afslag A2-Beatrixhaven wordt aangegrepen om de fietsroute naar Bunde aantrekkelijker te maken.

Project	Termijn
- Hellingbaan Plein 1992	Kort
- Verbeteren verkeersveiligheid Moutmolen	Kort
- Verbeteren fietsroute langs Rijksweg	Kort
- Fietsstraat Capucijnenstraat	Kort
- Verbreden overgang Av. Ceramique – Sphinxlunet en Av. Ceramique Akerstraat	Kort
- Ronde Scharnerweg – Weth. van Caldenborglaan	Kort
- Verbeteren verkeersveiligheid Cannerweg	Kort
- Optimaliseren van bewegwijzering	Kort
- Verbeteren fietsvoorzieningen Wilhelminasingel	Kort
- Wachtijdvoorspeller bij verkeerslichten	Kort
- Plan innovatieve verlichting Molenweg	Kort
- Planetenhof	Kort

#### 4 Verbeteren van doorkruisbaarheid van wijken en buurten

Binnen de wijken heeft veilig en comfortabel netwerk prioriteit. Het streven is om het fietsnetwerk in de wijk een maaswijdte van maximaal 200 à 250 meter te hebben. Speciale aandacht is nodig voor de bereikbaarheid van basisscholen en wijkwinkelcentra. De gemeente moet actiever worden in publieksacties om fietsen op korte ritten te stimuleren. Tevens speelt de voorlichting en educatie op scholen een steeds grotere rol. Zowel de oudere als de allerjongste fietsers moeten de wijkvoorzieningen veilig kunnen bereiken. Bij reconstructies of nieuwbouw van woonstraten dient de fiets een prominente rol in het ontwerp te krijgen. Fietsvriendelijke maatregelen of fietsstraten moeten in overweging genomen worden.

Project	Termijn
- Fietsroute westelijke Maasoever	Kort
- Fietsroute oostelijke Maasoever	Kort
- Tweerichtingen Brusselsestraat	Kort
- Tweerichtingen Grote Gracht	Kort
- Randwycksingel – Ittersondomein	Kort
- Randwycksingel - Leuvenlaan	Kort
- Verbeteren situatie Bronckweg en Bemelerweg	Kort

#### 5 Inzetten op kwaliteit en kwantiteit van stallen en toegankelijkheid van fietsparkeervoorzieningen en stallingen

De fiets wordt vaak gebruikt als voor- of natransportmiddel (ketenmobiliteit). Zowel bij de belangrijkste bestemmingspunten als bij de aankomstplaatsen ((H)OV-haltes, carpoolplaatsen, P&R, stations) is een extra beleidsinspanning nodig voor de fiets. Hier dient hoog te worden ingezet op de kwaliteit, kwantiteit en toegankelijkheid van de stallingsvoorzieningen. De belangrijke bestemmingspunten zijn bijvoorbeeld de binnenstad met de kernwinkelfunctie en de universiteit, de stations, de Geusselt met de toekomstige ontwikkelingen, de voorzieningen in Randwyck (de Universiteit, het AZM, het MECC en de bedrijven) maar ook schoollocaties voor voortgezet onderwijs en de stadsdeelwinkelcentra Brusselse Poort en Heer.

Voor het parkeren van auto's bij nieuwe ontwikkelingen is een normering vanzelfsprekend. Voor het stallen van fietsen is dit niet zo. Steeds vaker blijkt dit tot problemen te leiden voor het opnemen van het fietsstallingen in het bouwplan, zowel ten aanzien van toegankelijkheid als ten aanzien van de stallingsvoorzieningen.

Project	Termijn
- Uitbreiden stallingsvoorzieningen Centraal Station	Kort
- Uitbreiden stallingsvoorzieningen station Randwyck	Kort
- Uitbreiden stallingsvoorzieningen wijk- en sportvoorzieningen	Kort
- Bewaakte stalling Vrijthof bemannen	Kort
- Uitbreiding openingstijden bewaakte stallingen	Kort
- Uitbreiden stallingen binnenstad	Kort
- Uitbreiden stallingen Wyck	Kort
- Stallingen Zwembad	Middellang

#### 6 Maximale inzet op mobiliteitsmanagement, educatie en fietspromotie

Naast de inzet op comfortabele en veilige fietsinfrastructuur wordt ook ingezet op gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld bij bedrijven en instellingen. Deze moeten nadenken over een fietsplan binnen de organisatie. Tevens moet het gemakkelijker worden voor bedrijven en instellingen om, met hulp van de gemeente of de provincie, het fietsgebruik te stimuleren.

Verkeerseducatie wordt steeds belangrijker op scholen. Zowel het basisonderwijs als het voortgezet onderwijs besteedt meer en meer aandacht aan het veilig en verantwoord deelnemen aan het verkeer. Scholieren zijn immers relatief vaak betrokken bij verkeersongevallen. Voor verschillende leeftijdscategorieën wordt mede door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROVL) specifiek lesmateriaal verschaft. Ook voor andere doelgroepen, zoals ouderen, heeft het ROVL materiaal beschikbaar.

Continu is aandacht nodig voor het imago van de fiets. Publieksacties brengen de fiets als vervoermiddel onder de aandacht. De gemeente Maastricht wil hier actief op inspelen door met enige regelmaat publieksacties te organiseren. Aanleidingen hiervoor zijn de evenementen, de autoloze zondag, de week van de vooruitgang en dagen als Hemelvaart en Pinksteren, waarop veel recreatieve fietsers Maastricht en het Limburgse heuvelland bezoeken.

Project	Termijn
- Uitbreiden fietscampagnes (VVN, ROVL)	Kort
- Betrokkenheid Fietsersbond vergroten	Kort

## 7 Gebruik huur- en leenfiets verbeteren

Mogelijkheden om een huurfiets in het voor- en natransport vanaf de stations en P&R-terreinen te benutten moeten worden verbeterd. Ook voor lokale ritten tussen bestemmingspunten is het gebruik van een huurfiets een interessante optie. Bij de belangrijkste stallingsvoorzieningen en P&R-terreinen wordt daarom ook gestreefd naar de introductie van huurfietspunten (conform Velib Parijs of de OV-fiets). Tevens dient bij grote bedrijven voor werknemers de mogelijkheid aanwezig te zijn een fiets te lenen voor (werk)verplaatsingen op korte afstanden.

Project	Termijn
- Uitbreiden aanbod huur- en leenfietsen	Kort
- Uitbreiden Park en Bike locaties	Kort

## 8 Recreatief fietsen, ook in de stad

Met de vergrijzing van de bevolking ligt het voor de hand dat het recreatief fietsverkeer de komende jaren gaat stijgen. Wij willen hier actief op inspelen door de faciliteiten voor recreatief fietsverkeer te verbeteren. Dit fietsverkeer is in toenemende mate ook een economische factor. Een recreatieve fietser besteedt gemiddeld € 10,- tot € 13,- tijdens zijn fietstocht (bron: Actieplan Fiets, provincie Zeeland, 2005). Het stimuleren van het recreatieve rondje is in 2008 gestart met de

aanleg van paden door het Lanakerveld. Die moeten onderdeel worden van een netwerk waarop kleine en grote tochten mogelijk zijn. Ook in de Geusselt en de Landgoederenzone worden nieuwe fietsverbindingen gerealiseerd. De fietsroute door het Jekerdal kan verder naar de monding worden doorgetrokken tot aan de Rode Brug. Voor het centrum bieden de aanleg van ontbrekende schakels op de Maasoever interessante opties. Regionaal gezien zal Maastricht vooral het behoud en ontwikkeling van aantrekkelijke routes door de dalen en andere vlakke gebieden ondersteunen. Bij de herziening van de recreatieve fietsbewegwijzering wordt bekeken of er nieuwe of aanvullende routes moeten worden opgenomen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan promotie van het knooppuntensysteem waarbij de complete omgeving van Maastricht (alle windrichtingen) aan bod komt.

Project	Termijn
- Afsluiting Mergelweg	Kort
- Gebiedsontwikkeling Maastricht - Valkenburg	Lang

## Algemene projecten

Naast de specifieke projecten zijn er ook algemene projecten die de komende periode continue aandacht verdienen:

Project	Termijn
- Beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen	Kort
- Aanpak van kleine knelpunten en klachten	Kort
- Uitbreiden fietsmonitoringssysteem	Kort

## 7.2 Projectenoverzicht

In het volgende overzicht is per maatregel een korte toelichting gegeven over de inhoud van het project. Bij de uitwerking van de afzonderlijke maatregelen dienen deze verder geconcretiseerd te worden.

1. *Openstellen wijkdoorsteekjes*  
Het zoveel mogelijk openstellen van wijkdoorsteekjes voor fietsers die nu nog veelal alleen voor voetgangers opengesteld zijn.
2. *A2-Project*  
Opheffen barrièrewerking en verbeteren fietsvoorzieningen A2-traverse door ondertunneling.
3. *Spoorkruising*  
Ten noorden van het station een nieuwe ongelijkvloerse verbinding realiseren voor langzaam verkeer eventueel in combinatie met een oversteek inclusief haltevoorzieningen voor openbaar vervoer. Dit project maakt onderdeel uit van het integrale project Spoorkruising.
4. *Geusselt*  
Integrale ontwikkeling inclusief zwembad op de Geusselt. De fiets een zo goed mogelijke positie geven in dit project op het gebied van voorzieningen en infrastructuur.
5. *Ontwikkeling Noord-oost/Trega*  
Integrale ontwikkeling. De fiets een zo goed mogelijke positie geven in dit project op het gebied van voorzieningen en infrastructuur.
6. *Kwaliteitsprong Congres en Cultuur / Sphinx*  
Integrale ontwikkeling. De fiets een zo goed mogelijke positie geven in dit project op het gebied van voorzieningen en infrastructuur.
7. *Belvédère*  
Integrale ontwikkeling. De fiets een zo goed mogelijke positie geven in dit project op het gebied van voorzieningen en infrastructuur.
8. *Kennedybrug*  
Het verbeteren van de verkeersveiligheid en comfort voor de fietser op de Kennedybrug. Op lange termijn is er een oplossing voorzien binnen het project Maaskruisend Verkeer. Op korte termijn kleinschalige maatregelen uitvoeren om zoveel mogelijk de verkeerssituatie en verkeersveiligheid te verbeteren.
9. *Tapijnkazerne*  
Integrale ontwikkeling. De fiets een zo goed mogelijke positie geven in dit project op het gebied van voorzieningen en infrastructuur. Binnen dit project dient bekeken te worden of het mogelijk is een fietsroute te creëren door het Aldenhofpark
10. *Een nieuwe oeververbinding thv Kwaliteitsprong*  
Binnen het project Kwaliteitsprong Congres en Cultuur is er de wens om een nieuwe brug over de Maas te realiseren tussen Landbouwbang en de Griend voor langzaam verkeer.
11. *Een verbinding in Amby*  
Verbeteren van de fietsverbinding Geusselt – Amby.
12. *Verbinding over stuw bij Borgharen*  
Het realiseren van een langzaamverkeersverbinding over de stuw bij Borgharen. Dit project dient bekeken te worden in relatie met het project Grensmaas, Gebiedsontwikkeling Maastricht-Valkenburg en Maaskruisend Verkeer.
13. *Verbetering verbinding over de sluis*  
Het verbeteren van de langzaamverkeersverbinding over de sluis bij Borgharen. Dit project dient bekeken te worden in relatie met het project Grensmaas, Gebiedsontwikkeling Maastricht-Valkenburg en Maaskruisend Verkeer.

14. *Verbinding door Wittevrouwenveld in verbinding Wyck - Geusselt - Amby*  
Het creëren van een doorlopende langzaamverkeersverbinding in de vorm van fietsstraten of eigen infrastructuur. Dit project heeft een sterke relatie met de projecten spoor kruising, aanpak Wyckerpoort/Wittevrouwenveld en Geusselt.
15. *Kwaliteitsroute Station – Markt – Kon. Emmaplein*  
Het optimaliseren van de fietsroute tussen Station en Kon. Emmaplein door de huidige route duidelijker en zichtbaarder aanwezig te maken. Daar waar noodzakelijk infrastructurele maatregelen treffen.
16. *Kwaliteitsroute Station – OLV-plein – Tongerseplein*  
Het optimaliseren van de fietsroute tussen Station en Kon. Emmaplein door de huidige route duidelijker en zichtbaarder aanwezig te maken. Daar waar noodzakelijk infrastructurele maatregelen treffen. Onderdeel van dit project is het instellen van tweerichtingen fietsverkeer op de Brusselseweg en Grote Gracht.
17. *Kwaliteitsroute Malberg – centrum*  
Het instellen van een kwaliteitsverbinding tussen Malberg en centrum door het instellen van een tweerichtingen fietspad in combinatie met fietsstraten.
18. *Fietstunnel Scharnerweg*  
Rechtdoortrekken van de noordelijke fietstunnel in westelijke richting.
19. *Ambyerstraat Zuid/Noord*  
Integrale ontwikkeling. De fiets een zo goed mogelijke positie geven in dit project op het gebied van voorzieningen en infrastructuur.
20. *Fietspad oostzijde Limburglaan*  
Aanleg van een fietspad aan de oostzijde van de Limburglaan tussen de kruispunten met de Randwycksingel en Op-/afritten Kennedybrug.
21. *Afsluiten Goudenweg voor autoverkeer*  
Het afsluiten van de Goudenweg voor autoverkeer om de hoeveelheid (sluip)autoverkeer dat gebruikt maakt van deze weg en de route door de wijk terug te dringen.
22. *Fietsroute Molenweg*  
Het optimaliseren van de fietsroute door middel van de weg zoveel mogelijk af te sluiten voor autoverkeer.
23. *BBBB-route*  
Integrale ontwikkeling. Het verbeteren van de recreatieve fietsverbindingen in het gebied tussen Borgharen, Boschpoort Belvedere en Binnenstad door het aanbrengen van langzaamverkeersverbindingen. Dit project heeft een relatie met Gebiedsontwikkeling Maastricht-Valkenburg.
24. *Hellingbaan Plein 1992*  
Het verruimen van de Hellingbaan naar Plein 1992. Door het verbreden van de hellingbaan of verruimen van de toegangen van de hellingsbaan.
25. *Verbeteren verkeersveiligheid Moutmolen*  
Het aanbrengen van een verkeerslichtenregeling.
26. *Verbeteren fietsroute langs Rijksweg*  
Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietsroute door het aanbrengen van een trottoir aan de westzijde en het verplaatsen van brommers van het fietspad naar de rijweg om zo het fietspad vrij te maken ten behoeve van het fietsverkeer en het verbeteren van een drietal oversteekplaatsen richting Vroendaal.

27. *Fietsstraat Capucijnenstraat*  
Deze straat omvormen tot een zogenaamde fietsstraat.
28. *Verbeteren overgang Av. Ceramique – Sphinxlunet en Av. Ceramique – Akerstraat*  
Vernieuwen van de verkeersregelinstanties en verruimen van de opstelplaats voor fietsers voor de fietsoversteek.
29. *Scharnerweg – Weth. van Caldenborglaan*  
Aanleggen van een rotonde.
30. *Verbeteren verkeerveiligheid Cannerweg*  
Afhankelijk van de genomen maatregel op de Mergelweg en de effecten hierop voor de verkeersveiligheid op de Cannerweg overwegen hier aanvullende maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te waarborgen.
31. *Optimalisering bewegwijzering*  
Het huidige bewegwijzeringssysteem onder de loep nemen en daar waar noodzakelijk aanpassingen doorvoeren.
32. *Verbeteren fietsvoorzieningen Wilhelminasingel*  
De fietsroute ter hoogte van de kruising met de Stationstraat verplaatsen naar de parallelweg of eigen infrastructuur. Dit in combinatie met uitbreiden van de bushalte.
33. *Wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten*  
Het aanbrengen van wachttijdvoorspellen bij verkeerslichten zodat fietsers zien wanneer ze groen krijgen.
34. *Pilot innovatieve verlichting Molenweg*  
Het uitvoeren van een pilot waarbij de verlichting langs deze weg in verlichtingsnivo toe- of afneemt afhankelijk van de fietsintensiteit.
35. *Planetenhof*  
Het aanbrengen van rode fietsstroken.
36. *Fietsroute westelijke Maasoever*  
Het zoveel mogelijk openstellen van de verbinding langs de Maas voor fietsers. Daar waar nodig doorsteekjes maken.
37. *Fietsroute oostelijke Maasoever*  
Het zoveel mogelijk openstellen van de verbinding langs de Maas voor fietsers. Daar waar nodig doorsteekjes maken.
38. *Tweeërtingen Brusselsestraat*  
Het instellen van tweeërtingen fietsverkeer in de Brusselsestraat als onderdeel van de fietsroute Markt – Kon. Emmaplein.
39. *Tweeërtingen Grote Gracht*  
Het instellen van tweeërtingen fietsverkeer in de Brusselsestraat als onderdeel van de fietsroute Markt – Kon. Emmaplein.
40. *Randwycksingel – Ittersondomein*  
Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruising.
41. *Randwycksingel – Leuvenlaan*  
Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruising.
42. *Verbeteren situatie Bronckweg en Bemelerweg*  
Door het terugdringen van de hoeveelheid autoverkeer de Bronckweg en Bemelerweg aantrekkelijker maken als veilige en comfortabele fietsroute vanuit het Heuvelland. Dit project heeft een sterke relatie met het Luchtkwaliteitsplan.

43. *Uitbreiden stallingsvoorzieningen Centraal Station*  
Realiseren van extra onbewaakte stallingsvoorzieningen voor fietsen. Dit dient bekeken te worden in overleg met NS-Poort en Prorail.
44. *Uitbreiden stallingsvoorzieningen station Randwyck*  
Realiseren van extra onbewaakte stallingsvoorzieningen voor fietsen. Dit dient bekeken te worden in overleg met NS-Poort en Prorail.
45. *Uitbreiden stallingsvoorzieningen wijk- en sportvoorzieningen*  
Realiseren van extra onbewaakte stallingsvoorzieningen voor fietsen.
46. *Bewaakte stalling Vrijthof bemannen*  
Het bemensen van de bewaakte fietsenstalling in de parkeergarage Vrijthof om zo het kwaliteitsnivo van de voorziening te versterken.
47. *Uitbreiding openingstijden bewaakte stallingen*  
Het uitbreiden van de openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen om een optimale balans te krijgen tussen aanbod en vraag naar bewaakte fietsenstallingen.
48. *Uitbreiden stallingen binnenstad*  
Realiseren van extra onbewaakte stallingsvoorzieningen.
49. *Uitbreiden stallingen Wyck*  
Realiseren van extra onbewaakte stallingsvoorzieningen.
50. *Stallingen Zwembad*  
Realiseren van voldoende stallingsvoorzieningen voor fietsen bij het nieuwe zwembad Geusselt.
51. *Uitbreiden fietscampagnes (VVN, ROVL, Maastricht Bereikbaar)*  
Het fietsverkeer promoten via diverse fietscampagnes.
52. *Betrokkenheid Fietsersbond vergroten*  
Het inhuren van expertise van de fietsersbond door detachering.
53. *Uitbreiden aanbod huur- en leenfietsen*  
Het aantal locaties met huur- en leenfietsen uitbreiden.
54. *Uitbreiden Park en Bike locaties*  
Het uitbreiden van het aantal locaties met het systeem van Park en Bike.
55. *Afsluiting Mergelweg*  
Het periodiek afsluiten van de Mergelweg voor gemotoriseerd verkeer.
56. *Gebiedsontwikkeling Maastricht – Valkenburg*  
Integraal project voor het bevorderen van het toeristisch-recreatief verkeer tussen Maastricht en Valkenburg. De fietser hier een zo goed mogelijke positie in geven.
57. *Beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen*  
Achterstallig onderhoud uitvoeren aan fietsvoorzieningen. Als basis hiervoor dient de inventarisatie van E-spraak.
58. *Aanpak van kleine knelpunten en klachten*  
Het aanpakken van kleine fietsknelpunten en klachten. Als basis hiervoor dient de inventarisatie van E-spraak.
59. *Uitbreiden fietsmonitoringssysteem*  
Realiseren van een permanent meetpunt voor tellen van het aantal passerende fietsers. Voorkeurslocatie is de Sint Servaasbrug.

## 8 Financiering

*Voor de financiering van de in hoofdstuk zeven genoemde maatregelen zijn door de raad middelen ter beschikking gesteld die gelabeld zijn aan fietsprojecten. Deze middelen zullen worden ingezet voor de maatregelen op kort termijn. De middellange en lange termijn projecten zijn met name integrale projecten, waarbinnen de financiering dient meestal nog geregeld dient te worden.*

### Financiering korte termijn projecten

Voor de financiering van de projecten uit het fietsplan voor de korte termijn (2009-2011) is een budget beschikbaar gesteld van € 4,0 mln.

€ 3,4 mln. wordt gedekt vanuit de Quick Wins Netwerkanalyse Zuid Limburg. Daarnaast is er € 0,6 mln. beschikbaar vanuit de “Impuls Fietsverkeer”.

Een gedeelte van het budget van de Quick Wins Netwerkanalyse Zuid Limburg is reeds binnen dit kader gelabeld aan afzonderlijke projecten. Een aantal kleinschalige (fiets)projecten alsmede de inhuur van expertise bij het tot stand komen van het fietsplan is reeds betaald vanuit de budgetten impuls Fietsverkeer

### Financiering middellange / lange termijn projecten

De financiering van de grotere projecten na 2011 gebeurt via de integrale projecten afzonderlijk. Hiervoor is meestal de dekking nog niet rond. Vanuit het Fietsplan zijn hier geen financiële middelen voor gereserveerd.

Daar waar mogelijk wordt getracht zoveel mogelijk bij de afzonderlijke projecten werk met werk te maken en externe financieringsbronnen aan te spreken.





## 9 Monitoring

Bij het opzetten van een fietsbeleid voor het komende jaren is het belangrijk te weten wat de effecten zijn van het gevoerde beleid. Op die manier kan periodiek bepaald worden op welke specifieke punten het beleid aangescherpt moet worden of gehandhaafd kan blijven. Bij het monitoren van beleid gaat het om de vragen: wat willen we bereiken en hoe gaan we dat bereiken. Monitoren verschilt in dat opzicht van evalueren, dat aan het einde van een beleidscyclus wordt uitgevoerd.

### *Metten = weten*

Een veelgebruikte constructie voor het monitoren van beleid op het gebied van verkeer en vervoer is de systematiek Metten = Weten. Bij deze systematiek wordt een directe relatie gelegd tussen de beoogde (eind)effecten van het beleid en de daartoe te verrichten inspanningen en activiteiten. De systematiek gaat uit van 5 vragen:

1. *Wat willen we bereiken?* Het hoofddoel is het bevorderen van het fietsverkeer. Om dit te bereiken gaan we de komende jaren verschillende projecten uitvoeren. Hieraan wordt een uitvoeringstermijn gekoppeld om aan de gestelde ambitie te kunnen voldoen;
2. *Hoe meten we dat?* Om de ontwikkelingen in het fietsverkeer in de stad te meten is een goed monitoringssysteem noodzakelijk. Uitgangspunt hierbij is het huidige systeem dat zowel Maaskruisend als rondom de binnenstad het aantal fietsers meet. Ook andere onderzoeken (zoals bijvoorbeeld het MON) worden bij de monitoring betrokken, mits ze de situatie specifiek voor Maastricht beschrijven. Een verdere uitbreiding van dit systeem is wenselijk.
3. *Wat hebben we gedaan?* Jaarlijks worden de ontwikkelingen in het fietsverkeer in beeld gebracht aan de hand van: de stand van zaken ten opzichte van de doelstelling en de stand van zaken in de uitvoering van projecten;

4. *Wat zijn de (tussentijdse) resultaten en effecten?* Dat is de resultante van vraag 2 en 3;
5. *Conclusies*, die antwoord geven op de driedeling:
  - Wat gaat goed en zetten we zo door?
  - Wat gaat niet goed en moeten we bijsturen?
  - Wat ontbreekt en moeten we verder invullen?

Door deze stappen om de 2 jaar te herhalen wordt duidelijk of doelstellingen worden gehaald of juist extra aandacht nodig is.

## Bijlage 1: Samenvatting Fietsverkeersplan 1996

Opsteller: gemeente Maastricht, dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken

Het Fietsverkeersplan uit 1996 was een uitvloeisel van het Raamplan uit 1992. In het Raamplan is destijds in navolging van het Rijksbeleid als taakstelling een vermeerdering van het fietsverkeer met 50% in 2010 ten opzichte van 1986 genomen. Deze doelstelling moet gehaald worden door realisatie van voorzieningen en door het stellen van duidelijke prioriteiten voor het fietsverkeer ten opzichte van het autoverkeer. Evenals in het huidige plan gaat het plan uit 1996 in op de aanleg van snelle en comfortabele fietsroutes, een goede bereikbaarheid van stallingen bij voorzieningen, verbetering van de vervoerketen tussen fiets en openbaar vervoer, verbetering van de verkeersveiligheid en het promoten van de fiets.

In de jaren na 1985 heeft al een flinke groei plaatsgevonden in de omvang van het fietsverkeer in Maastricht. Begin jaren '90 lag het aantal fietskilometers ongeveer 25% boven het niveau van 1985, waardoor al een flinke stap werd gezet richting het realiseren van de doelstelling. Ondanks deze progressie wordt in het fietsverkeersplan gesteld dat continue aandacht voor het verbeteren van de fietsvoorzieningen in combinatie van het onaantrekkelijk maken van de auto het gebruik van de fiets verder verbetert.

Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid blijft een actueel thema in het fietsbeleid. Het blijkt dat midden jaren '90 de helft van de verkeersslachtoffers in Maastricht (veelal jeugdige) fietsers of bromfietzers zijn. Het risico voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers om bij een ongeval betrokken te raken is 4 keer hoger dan voor een automobilist. Het verplaatsen van de bromfietser naar de rijbaan binnen de bebouwde kom is in dit kader een succesvolle verandering.

Het streefbeeld uit het plan van 1996 bestaat uit 3 elementen: hoofdroutes, secundaire routes en kortsluitende verbindingen. Het uitgangspunt is dat het complete netwerk voldoet aan de hoofdeisen van een goed fietsnetwerk: samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel. Specifiek wordt in het plan de nadruk gelegd op de inrichting van kruispunten. Aangezien bij kruispunten relatief veel ongevallen plaatsvinden, wordt voorgesteld vaker rotondes aan te leggen. Tevens wordt voorgesteld op kruispunten met verkeerslichten de wachttijd voor de fietser te verlagen, bijvoorbeeld door het instellen van 'rechtsaf door rood'.

Het streefbeeld, waarin de uitgangspunten voor het fietsnetwerk zijn omschreven, wordt vervolgens vertaald naar concrete projecten. In het plan zijn 84 projecten opgenomen, verdeeld over de stad.

Naast de projecten, waarvan de kosten zijn geraamd op ongeveer 16 miljoen euro (fl. 35 miljoen) zijn in het plan ook beleidsmatige randvoorwaarden opgenomen hoe om te gaan met:

- de uitvoering van fietspaden en –stroken: herkenbaar met comfortabele verharding, maar rekening houdend met de karakteristieke omgeving;
- rechts af langs rood: moet mogelijk blijven;

- stallingen: voldoende, goed gesitueerd en van een hoogwaardige kwaliteit, zowel bewaakt als onbewaakt;
- bromfietsen: inmiddels zijn deze binnen de bebouwde kom verhuist naar de rijbaan;
- bewegwijzering: nagaan van compleetheid en eventueel aanvullen;
- promotie: ontplooiën van activiteiten in samenwerking met andere overheden en belangenorganisaties.

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de projecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd:

- 47 projecten zijn gereed;
- 6 projecten zijn uiteindelijk anders uitgevoerd dan oorspronkelijk de bedoeling;
- 6 projecten zijn nog in voorbereiding of worden opgepakt;
- 25 projecten zijn niet uitgevoerd.

<b>Nr</b>	<b>Project</b>		<b>Uitgevoerd</b>
1	Boschstraat-noord	Comfort verbeteren	Gereed
2	Maasboulevard-noord	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
3	Lenculenstraat	Comfort verbeteren	Gereed
4	Kakeberg: herbestraten	Herbestraten	Gereed
5	Ceramiquebrug	Rechtstreekse verbinding realiseren	Gereed
6	Kruispunt Wilhelminasingel - St. Maartenslaan	Rotonde aanleggen	Alternatieve aanpassingen
7	Wycker Brugstraat - Stationstraat-west	Herinrichting	Gereed
8	Boscherweg van grens tot Jojo-haven	Comfort verbeteren	Gereed
9	Papyrussingel	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
10	Peter Huysenslaan	Fietsvoorzieningen aanleggen	Niet uitgevoerd
11	Fort Willemweg	Comfort verbeteren	Niet uitgevoerd
12	Fort Willemweg	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
13	Nobellaan - Fagotstraat	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
14	Via Regia thv grens	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
15	Via Regia tussen Koffiemolenweg en Dousbergweg	Rotonde aanleggen	Niet uitgevoerd
16	Kruispunt Via Regia - Canteclerstraat	Rotonde aanleggen	Alternatieve aanpassingen
17	Goudenweg	Weg verbreden of autoluw maken	Niet uitgevoerd
18	Kruispunt Potteriestraat - Terra Cottalaan	Rotonde aanleggen	Gereed
19	Appiushof - Horatiushof	Rotonde aanleggen	Niet uitgevoerd
20	Kruispunt Aureliushof - Hazendansweg	Rotonde aanleggen	Gereed
21	Kruispunt Keurmeestersdreef - Gewantmakersdreef	Rotonde aanleggen	Gereed

<b>Nr</b>	<b>Project</b>		<b>Uitgevoerd</b>
22	Oversteek Javastraat door park Borneostraat	Oversteek beveiligen	Gereed
23	Kruispunt Via Regia - Dr. Bakstraat - Dr. Van Kleefstraat	Kruispunt verbeteren voor fietsers	Gereed
24	Pastoor Habetsstraat	Drempels fietsvriendelijk maken	Gereed
25	Koninging Emmaplein	Verkeersveilig maken	Gereed
26	Tongerseweg ter hoogte van begraafplaats	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
27	Tongerseweg ter hoogte van grensovergang	Verkeersveilig maken	Gereed
28	Medoclaan - D'artangalaan	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
29	Bieslanderweg - Cannerweg	Fietsvoorzieningen aanleggen	Alternatieve aanpassingen
30	Verbinding Jekerdal/St Pieter met Biesland	Aanleggen ontbrekende schakel	Gereed
31	Mergelweg	Afsluiten voor autoverkeer	Loopt
32	Maasboulevard ter hoogte van ENCI	Comfort verbeteren	Niet uitgevoerd
33	Maasboulevard ten zuiden van ENCI tot grens	Fietsvoorzieningen aanleggen	Niet uitgevoerd
34	Spekstraat - Pasestraat	Fietsvoorzieningen aanleggen	Alternatieve aanpassingen
35	Verbinding Itteren naar pad langs Julianakanaal	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
36	Pad langs Julianakanaal	Verbreden fietsvoorziening	Gereed
37	Verbinding van Beatrixstraat naar Schutkolkweg	Aanleggen ontbrekende schakel	Gereed
38	Brug c.a. over sluis Borgharen	Aanleggen ontbrekende schakel	Loopt
39	Klipperweg	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
40	Meerssenhoven	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
41	Beukenlaan	Comfort verbeteren	Niet uitgevoerd
42	Hoekerweg	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
43	Jeruzalemweg	Comfort verbeteren	Gereed
44	Verbinding Jeruzalemweg naar Beukenlaan	Fietsvoorzieningen aanleggen	Niet uitgevoerd
45	Galjoenweg	Comfort verbeteren	Gereed
46	Willem Alexanderweg	Fietsvoorzieningen aanleggen	Niet uitgevoerd
47	Balijeweg-west	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
48	Borgharenweg	Aanleggen ontbrekende schakel	Niet uitgevoerd
49	Verbinding pad langs Sphinxmuur	Comfort verbeteren	Loopt
50	Kruispunt Meerssenerweg - Kast. Verduynenstraat	Verbeteren verkeerslichten	Gereed
51	Viaductweg-oost	Comfort verbeteren	Gereed
52	Amyerstraat-noord	Fietsvoorzieningen aanleggen	Niet uitgevoerd
53	Amyerstraat-noord ter hoogte van kern	Kwaliteit voorzieningen verbeteren	Niet uitgevoerd

<b>Nr</b>	<b>Project</b>		<b>Uitgevoerd</b>
54	Ambyerstraat-zuid	Kwaliteit voorzieningen verbeteren	Niet uitgevoerd
55	Severenstraat	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
56	Olympiaweg	Veiligheid verbeteren	Gereed
57	Kruispunt Terblijterweg - Olympiaweg	Rotonde aanleggen	Gereed
58	Bergerstraat - Molenweg	Oversteek beveiligen	Alternatieve aanpassingen
59	Kruispunt Oude Molenweg - Bemelerweg	Uitzicht verbeteren	Niet uitgevoerd
60	Kruispunt Keerderstraat - Ad van Scharnlaan	Uitzicht verbeteren	Niet uitgevoerd
61	Wethouder van Caldenborghlaan	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
62	Scharnerweg	Verbreden fietsvoorziening	Wordt opgepakt
63	Meerssenerweg	Comfort verbeteren	Gereed
64	Kruispunt Duitse Poort – overweg	Wachttijd verminderen	Gereed
65	Tunnel Scharnerweg	Comfort verbeteren	Gedeeltelijk uitgevoerd
66	Parallelweg	Fietsvoorzieningen aanleggen	Niet uitgevoerd
67	Kruising Spoorweglaan – Bourgognestraat	Veiligheid verbeteren	Niet uitgevoerd
68	Verbinding Kennedysingel naar Wyckerpoort-zuid	Aanleggen ontbrekende schakel	Gereed
69	Hoge Weerd	Comfort verbeteren	Gereed
70	Aansluiting Kobbeweg op Hoge Weerd	Aanleggen middengeleider	Gereed
71	Oeslingerbaan - Molensingel	Rotonde aanleggen	Alternatieve aanpassingen
72	Molensingel - Steynboeckel	Rotonde aanleggen	Niet uitgevoerd
73	Molensingel - Maastrichterweg	Aanbrengen verlichting	Niet uitgevoerd
74	Sibemaweg-zuid en Philipsweg	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
75	Akersteenweg - Dorpstraat - Burg. Cortenstraat	Fietsvoorzieningen aanleggen	Gereed
76	Rijksweg - Drenckgaard	Rotonde aanleggen	Gereed
77	Oeslingerbaan	Kwaliteit voorzieningen verbeteren	Niet uitgevoerd
78	Rijksweg-zuid	Aanbrengen verlichting	Gereed
79	Holdaal	Bewegwijzering aanbrengen	Niet uitgevoerd
80	Fietstunnel Randwyck	Uitzicht verbeteren	Loopt
81	Renier Nafzgerstraat	Uitzicht verbeteren	Niet uitgevoerd
82	Prins Bisschopsingel-noord	Veiligheid verbeteren	Niet uitgevoerd
83	Prins Bisschopsingel-zuid	Veiligheid verbeteren	Gereed
84	Verbinding Borgharen - Maastricht-west	Aanleggen ontbrekende schakel	Loopt

## Bijlage 2: Samenvatting Fietsbalans 2

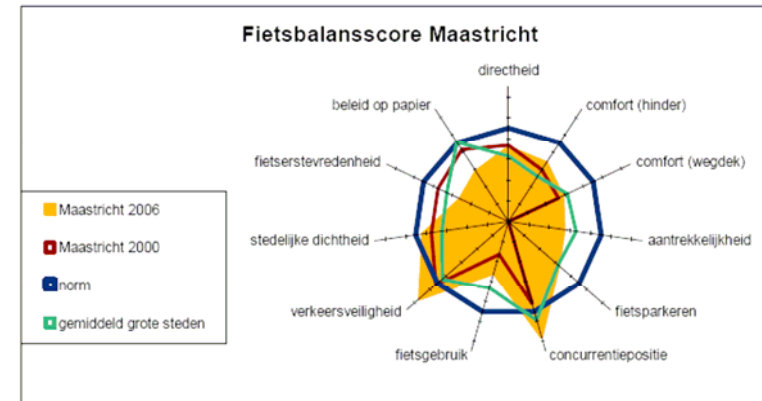
In 2000 heeft de fietsersbond samen met de gemeente de Fietsbalans voor Maastricht opgemaakt. In 2006 en 2007 is dit opnieuw gedaan om te kijken naar de ontwikkeling van het lokale fietsklimaat en de effectiviteit van het gevoerde beleid. De fietsbalans beoordeelt het gemeentelijke fietsklimaat in Maastricht op elf aspecten en vele onderliggende deelaspecten. Voor deze beoordeling is een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Het oordeel wordt vergeleken met normen en gemiddelde scores andere grote Nederlandse steden. Naast deze beoordeling zijn de onderwerpen milieu en gezondheid geanalyseerd, hierbij is het echter niet tot een vergelijking of beoordeling gekomen.

Aspect	Score	t.o.v. fietsbalans 2000	t.o.v. landelijk gemiddelde	Opmerkingen	
Fietsgebruik	slecht	verbeterd	slecht	Hoog scooter en brommer gebruik. Fietsgebruik is wel relatief meer gestegen dan elders.	
Kwaliteit fietsinfrastructuur	Samenhang fietsnetwerk	Resultaten duiden erop dat het hoofd fietsroutenetwerk niet goed de daadwerkelijke routes weergeeft	---	Slecht, norm is 70%, Maastricht haalde 66%	Gemeten door te kijken welk gedeelte van de gemeten routes onderdeel van het netwerk was.
	Directheid	matig	verslechterd	Beter dan gemiddeld	
	Comfort (hinder)	matig	verbeterd	Beter dan gemiddeld	
	Comfort (wegdek)	slecht	verbeterd	Slechter dan gemiddeld	
	Aantrekkelijkheid (geluidhinder)	slecht	verbeterd	Slechter dan gemiddeld	
	Veiligheid: ongevalrisico	Zeer goed	verbeterd	Beter dan gemiddeld	
	Veiligheid: verkeersveiligheidsrisico	---	---	---	Veel oneffenheden die van invloed op de veiligheid zijn
	Fietsparkeren	matig	verbeterd	Gelijk aan andere grote steden	
	Concurrentie-positie fiets en auto	Zeer goed	verbeterd	goed	
Overige aspecten fietsklimaat	Stedelijke dichtheid	goed	---	Beter dan gemiddeld	
	Beleid op papier	slecht	verslechterd	Slechter dan gemiddeld	Belangrijke tekortkomingen zijn het beperkte aantal concrete doelstellingen voor het fietsbeleid, onvoldoende kwaliteitseisen aan het (hoofd)fietsroutenetwerk, een te beperkt fietsparkeerbeleid en beperkte financiële verankering van het fietsbeleid.
	Fietstevredenheid	Ontevredenheid	slechter	Slechter dan gemiddeld	
Gezondheid en milieu	---	---	---	---	Er is beleid, maar dit kan beter

## Conclusies

In 2006 heeft de fiets een zeer goede concurrentiepositie ten opzichte van de auto en hebben fietsers een heel laag risico op een ernstig ongeval. De stedelijke dichtheid is goed. Ondanks die goede voorwaarden is het fietsgebruik laag. En er zijn opvallend veel fietsers ontevreden over het fietsklimaat. Op de routes worden zij vaak geconfronteerd met slecht wegdek en geluidhinder. De directheid, het comfort (hinder) en de fietsparkeervoorzieningen zijn matig. Het gemeentelijke beleid op papier scoort slecht.

Na 2000 zijn twee al sterke punten van het Maastrichtse fietsklimaat verder verbeterd: de concurrentiepositie van de fiets en de verkeersveiligheid van fietsers. Ook de stedelijke dichtheid en het fietsgebruik zijn aanmerkelijk toegenomen. Kleine verbeteringen vonden plaats op de aspecten comfort (hinder) en comfort wegdek. Daar staat tegenover dat de tevredenheid onder fietsers duidelijk is afgenomen en ook het beleid op papier veel minder goed scoort. De directheid is nagenoeg gelijk gebleven. Maastricht scoort over 2006 op 5 aspecten duidelijk beter dan het gemiddelde van de grote steden, op 2 aspecten ongeveer gelijk en op 4 aspecten duidelijk slechter dan gemiddeld. Alles overziend scoort het fietsklimaat in Maastricht wel anders maar zeker niet slechter dan in de gemiddelde Nederlandse stad.

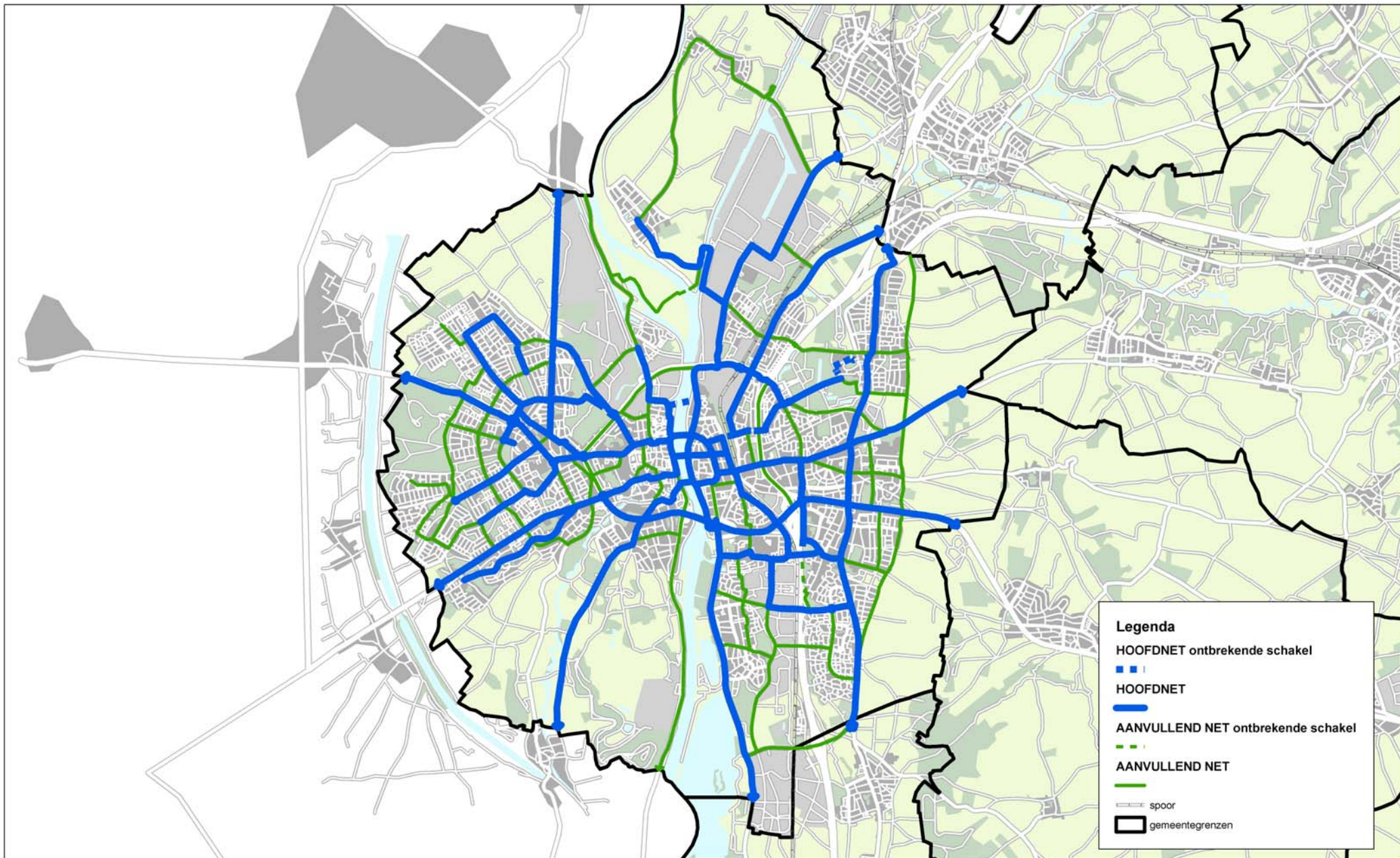


## Aanbevelingen

- De jarenlange aandacht voor verkeersveiligheid werpt zijn vruchten af. Wel mag er meer aandacht besteed worden aan comfort en verkeersveiligheidsbeleving. Dat kan doorwerken in hogere tevredenheid.
- Realiseren van snelle, kwaliteitsvolle fietsroutes.
- Het is wenselijk om structureel en voortdurend aandacht te besteden aan keuze, uitvoering en onderhoud van het wegdek.
- De herkenbaarheid van het netwerk kan beter; denk aan een duidelijke vormgeving en kwaliteitsniveaus en aan een goede bewegwijzering.
- De snelheid van de fietsverplaatsingen: beperk vooral op hoofd fietsroutes het oponthoud en de noodzaak om te stoppen.
- De negatieve invloed van scooters en brommers verdient aandacht, deze vervoerswijze wordt in Maastricht ruim twee keer gebruikt.
- Het beleid op gebied van gezondheid, ruimtelijke ordening, verkeer en luchtkwaliteit kan nog beter op elkaar worden afgestemd.

## **Bijlage 3: Het fietsnetwerk**





## Bijlage 4: Uitwerking kwaliteitsrichtlijnen fietsnetwerk

	Hoofdnetwerk		Aanvullend netwerk	
	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Verharding	Rood asfalt	Asfalt (kruispunten met conflictsituaties en fiets in voorrang: rood asfalt)	Rode klinker of asfaltverharding	Asfalt
Maatvoering	ETW: >1,50 meter GOW: >1,80 meter Fietspad éénrichting: >2,00 meter Fietspad tweerichtingen: >3,00 meter Solitair <sup>7</sup> : >3,00	ETW: >1,50 meter GOW: >1,80 meter Fietspad éénrichting: >2,00 meter Fietspad tweerichtingen: >3,00 meter Solitair: >3,00	ETW: >1,50 meter GOW: >1,80 meter Fietspad éénrichting: >2,00 meter Fietspad tweerichtingen: >3,00 meter Solitair: >3,00	ETW: >1,50 meter GOW: >1,80 meter Fietspad éénrichting: >2,00 meter Fietspad tweerichtingen: >3,00 meter Solitair: >3,00
Verlichting	Beleidsplan openbare verlichting Extra aandacht bij belangrijke oversteeklocaties	Beleidsplan openbare verlichting Extra aandacht bij belangrijke oversteeklocaties	Beleidsplan openbare verlichting Extra aandacht bij belangrijke oversteeklocaties	Beleidsplan openbare verlichting Extra aandacht bij belangrijke oversteeklocaties
Voorrang	Rotondes: fiets in voorrang Verkeerslichten: fiets conflictvrij en wachttijdvoorspellers	Rotondes: fiets uit voorrang Verkeerslichten: fiets conflictvrij	Rotondes: fiets in voorrang Verkeerslichten: fiets conflictvrij en wachttijdvoorspellers	Rotondes: fiets uit voorrang Verkeerslichten: fiets conflictvrij
Compleetheid Obstakelvrije zone	Aanleggen ontbrekende schakels Incidentele objecten: min. 0,30 meter Gesloten objecten: min. 0,60 meter	Aanleggen ontbrekende schakels Incidentele objecten: min. 0,30 meter Gesloten objecten: min. 0,60 meter	Aanleggen ontbrekende schakels Incidentele objecten: min. 0,30 meter Gesloten objecten: min. 0,60 meter	Aanleggen ontbrekende schakels Incidentele objecten: min. 0,30 meter Gesloten objecten: min. 0,60 meter
Wachttijd	Max 60 sec op belangrijke kruispunten <sup>8</sup> Max 100 sec op overige kruispunten	Max 60 sec op belangrijke kruispunten Max 100 sec op overige kruispunten	Max 90 sec op belangrijke kruispunten Max 100 sec op overige kruispunten	Max 90 sec op belangrijke kruispunten Max 100 sec op overige kruispunten

<sup>7</sup> Definitie van een solitair fietspad: solitaire of zelfstandige fietspaden volgen een eigen tracé dat minimaal 10 meter van een rijbaan verwijderd ligt en zijn alleen bedoeld voor fietsers of voor fietsers en bromfietsers (Bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW, april 2006).

<sup>8</sup> Conform Nota Verkeerslichten, gemeente Maastricht, december 2002.

## Bijlage 5: Richtlijnen voor fietsparkeren

Type voorziening	Richtlijn	Eenheid
<i>Winkelcentrum</i>		
Binnenstad/hoofdwinkelcentrum	8	100 m <sup>2</sup> bvo
Groot wijkwinkelcentrum	6	100 m <sup>2</sup> bvo
Buurtwinkelcentrum	7	100 m <sup>2</sup> bvo
<i>Kantoor</i>		
Zonder baliefunctie	2	100 m <sup>2</sup> bvo
Met baliefunctie	4	100 m <sup>2</sup> bvo
<i>Onderwijs</i>		
Kinderdagverblijf	2	10 kinderen
Basisschool	35	100 leerlingen
Voortgezet onderwijs	65	100 leerlingen
Hoger onderwijs	50	100 leerlingen
<i>Sportcomplex</i>		
Sporthal	40	100 bezoekerscapaciteit
Sportveld	25	100 bezoekerscapaciteit
Zwembad	18	100 m <sup>2</sup> wateroppervlakte
<i>Uitgaansgelegenheden</i>		
Theater	25	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)
Concertzaal	30	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)
Bioscoop	30	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)
Discotheek	30	100 bezoekers van topdag
<i>Zorginstelling</i>		
Ziekenhuis	30	100 bedden
Verpleeghuis	10	100 bedden
<i>Recreatie</i>		
Recreatiegebied	30	100 bezoekers van topdag
Attractiepark	25	100 bezoekers van topdag
<i>Sociaal-culturele instelling</i>		
Kerk, moskee	10	10 kerk/moskeegangers
Museum	2	100 bezoekers van topdag