

# Schouwtocht 2026

## Route

Stadhuis Maasboulevard Kennedybrug Randwyck Debyelaan Verlengde Groene Loper  
Bloemenweg Sphinxlunet Plein 1992 Hoeg Brögk Boompjes OLV-plein Cortenstraat  
Hondstraat Vrijthof Markt café Local

## Stopplekken

### *1 Verzameling bij vertrekpunt bij trappen stadhuis (15 uur)*

Welkomstwoord en wie is wie

Uitslag fietsgemeenteverkiezing: [het fietsgebruik is laag en fietsers hebben vaak gevoelens van drukte en onveiligheid.](#)

Thema: bezoek van plekken en situaties die een grote invloed hebben op de beleving van Maastrichtse fietsers omdat juist daar veel wordt gefietst, en wat de gemeenteraad en het stadsbestuur zouden kunnen doen om de beleving te verbeteren en daarmee wellicht ook het fietsgebruik te stimuleren.

### *2 Maasboulevard, op Jekerbrug*

Verouderde ruimteverdeling leidt tot versnippering fietsroute en barrièrevorming

-De overdreven brede rijbanen met best weinig auto's, de smalle fietsstrookjes waarvan die langs de Maas niet doorloopt. Fietsroute geknipt voor luxe autotunnel. Fietsers na 2,5 km Lage Kanaaldijk via rommelgebiedje naar Maasoever, dan via stoplicht toch terug oversteken en door drukke binnenstad. Auto's volgen wel de rechte lijn. Gaat dit ook gebeuren in Limmel aan de Maas?

-De Aw Brögk in hoge stand als het nieuwe normaal, de lift naar de Hoeg Brögk aan de verkeerde kant van de weg en met hekken afgescheiden van het park, waardoor slechte gebruikswaarde voor kwetsbare mensen (kinderen achterop, scootmobielers, ouderen).

## Discussie?

**Zou Maastricht niet moeten overgaan naar downgrading van de Maasboulevard als logische stap naar een leefbare stad op basis van het STOP-principe? Meer park en meer mensen langs de Maas. Denk aan rijbaan helft smaller, 30 km/uur, breed tweerichtingsfietspad, een flaneerzone langs de Maas, meer oversteekplaatsen en de toeristenbussen naar de Frontensingel.**

Voor onze visie zie [Rive Gauche](#) en [Maasboulevard 3.0.](#)

### *3 Op het gras langs fietspad Kennedysingel, kort na de eerste oversteek aan de oostzijde van de brug*

De erfenis van de jaren '60

Drukke verbinding van Maastricht-west tot bij Randwyck (van de 5 fietsers op de brug gaan er ongeveer 4 bij Randwyck af of juist op in de andere richting), spitsdrukte op fietspad, onveilig inhalen want fietspad is te smal, water blijft erop staan, fietspadverlichting ontbreekt, de oversteek wordt als onveilig ervaren door hoge autosnelheden en weinig oversteektijd, het voetpad loopt niet door naar MECC maar buigt terug langs de afrit.

#### **Discussie**

**Over het verleiden van Maastrichtenaren om met de fiets naar Randwyck te gaan ipv met de auto, hoe verhoog je de kwaliteit van de route en wat moet dan eerst aangepakt?**

#### ***4 Korte stop naast fietspad P. Debyelaan tegenover dr. Tanslaan***

De treurige buitenruimte in centrum Randwyck

Einde project verlengde Groene Loper, daardoor nog geen samenhangend plan voor slechte en ontbrekende voetgangersvoorzieningen, conflicten op het fietspad, kapot asfalt, scherpe bochten en hobbels, lelijke omgeving, hitte-eiland, ontbreken van verblijfsruimte in de open lucht.

#### ***5 Op inrit Plaza Sorbonnelaan***

##### **Discussie**

**Het campusterrein is eigendom van UM/MUMC/Brightlands. Wat is de betekenis van het terrein voor de inwoners van de stad? Heeft de gemeente niet meer verantwoordelijkheid voor het gebied, in het bijzonder voor doorgaande fietsroute? En dus ook voor financiering? Kan aanpak naar voren gehaald?**

Zie onze visie op [de betekenis van de openbare ruimte in Randwyck](#).

#### ***6 Korte stop bij Endepolsdomein***

De verlengde Groene Loper!

- Beeld op verlengde Groene Loper (een mooi project!).
- De blijvende betekenis van het Endepolsdomein voor fietsers én voetgangers.
- Sociale veiligheid is hier wel een zorgpunt.

Zie wat met het verlengen van de Groene Loper tot de Oeslingerbaan wordt bereikt: [De Groene Uitloper](#).

#### ***7 Park De Boompjes bij de Hoeg Brögk***

Wat gebeurt hier (niet)?

- Over de Hoeg Brögk wikkelt zich slechts 7% van de Maaskruisende fietsbewegingen af. Het ontbreken van hellingbanen en het smalle pad tussen Avenue Ceramique en Plein 1992 wijzen erop dat hiervoor in het stedenbouwkundig plan al geen grote ambitie was.
- De Boompjes is een pad waarmee drukke binnenstedelijke straten vermeden kunnen worden. De status is verlaagd van fietspad naar voetgangersgebied met fietsen toegestaan.

## Discussie

**-Wat betekent het lage fietsgebruik van de Hoeg Brögk voor de eisen aan de nieuwe brug over de Maas? Moet dat (slechts) een verbinding tussen Sphinxkwartier naar Wyck zijn of een tussen Maastricht west en oost? Worden hellingbanen en heldere aansluitingen een harde eis?**

**-Hoe moeten fietsers rijden als door drukte niet over De Boompjes kan worden gefietst?**

Zie onze [wensen voor de Maaskruisingen](#).

## *8 Vrijthof Oost, hoek plein*

Binnenstad toegankelijk en ook dórgankelijk?

Vrijthof oost is onderdeel van een (onherkenbare) fietsring om het kernwinkelgebied. Zoals alle straten in de buurt is het er erg druk. Rustig fietsen is nooit mogelijk. Allerlei activiteiten vragen voortdurende aandacht van de fietsers. Logistiek en enorme terrassen eisen veel ruimte op. Er wordt vaak op de rijbaan gelopen. Magisch Maastricht en andere grote evenementen nopen steeds vaker tot tijdelijke afsluitingen voor fietsers. Een omweg is dan bewegwijzerd maar zeer onaantrekkelijk, niet erg serieus te nemen. Als de binnenstad steeds vaker propvol is wordt die voor fietsers een te vermijden barrière.

## **Discussie: een eeuwigdurende fietsring**

**Is het blokkeren van zulke routes acceptabel gelet op de fietsonvriendelijke alternatieven? Wordt hier de grens van het toerisme niet overschreden?**

## *9 Fietsenstalling Markt en daarna Café Local*

Planologie van de verandering

-De planning van herinrichtingsprojecten is in Maastricht sterk afhankelijk van de door Stadsbeheer vastgestelde onderhoudsprioriteiten met een reikwijdte van 3 jaar. Om transformerende projecten uit te voeren is vaak een lang proces nodig, denk bijvoorbeeld aan ingewikkelde technische kwesties en aan betrekken van andere partijen. Dit levert spanning op met de urgentie van onderhoud die zich in zekere zin vrij plotseling voordoet. Als de transformatie in tijd niet meer haalbaar is, wordt de oude inrichting weer met nieuwe materiaal voor 30 jaar vastgelegd.

-Terwijl wegvakken een levensduur van zo'n 30 jaar hebben worden de VRI's om de 15 jaar vernieuwd. Beide hebben een eigen planning waardoor ingrepen vaak niet samenvallen. Omdat kruispunten en wegvakken op elkaar moeten aansluiten wordt het veranderen van het grotere geheel lastig.

-Deze planningswijzen leiden ertoe dat inrichtingswijzigingen vaak achterwege of klein blijven, bijvoorbeeld binnen het bestaande profiel of alleen op wegvak- of kruispuntniveau. De methoden hebben een sterk conservatief resultaat: aan de wegen en fietsvoorzieningen verandert in Maastricht niet zoveel.

**Hoe kan de planning vaker op routeniveau worden gebracht? Hoe kan bij gebiedsontwikkelingen de ontsluiting worden meegenomen? Hoe kan de planning worden**

**afgestemd op de Omgevingsvisie om zeker te stellen dat de relevante projecten in 2040 zijn uitgevoerd?**

LT, 12-3-2026