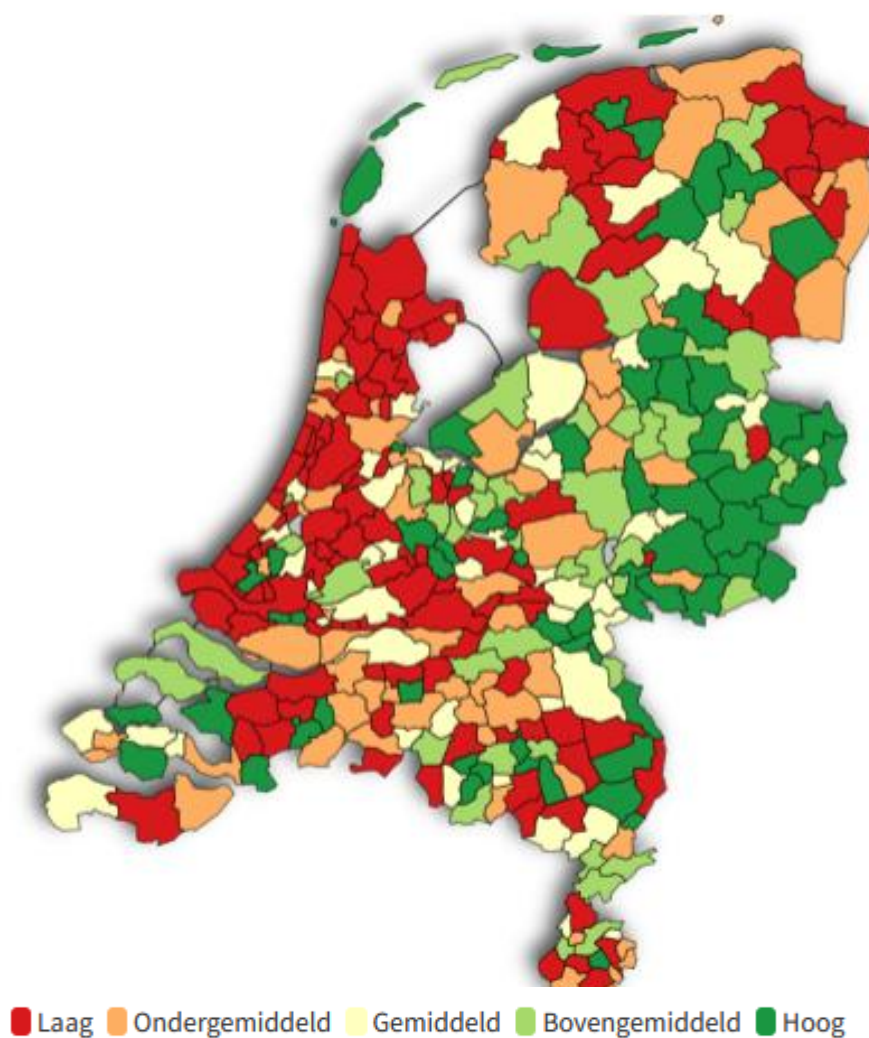


Maastricht-zichtbaar beter

Visie en wensen van de Fietzersbond voor het Mobiliteitsplan Maastricht 2040



Samenvatting van de belangrijkste adviezen en wensen

Evalueer met de raad het Actieplan Fietsen in Maastricht 2020 – 2025 inclusief de uitvoeringsorganisatie.

Behoud de doelen van het Actieplan Fietsen.

Benoem een fietscoördinator of een coördinator actieve mobiliteit met een taakveld van beleid tot en met uitvoering.

Geef meer ruimte op de begroting met voldoende vastgelegd budget voor een meerjarenplanning fietsvoorzieningen.

Geef prioriteit aan de transformatie van gebieden of routes waar veel fietsers kunnen profiteren van echte verbeteringen. Voor de korte termijn dringen we daarom nadrukkelijk aan op de aanpak van de Fietszone, het Kennedytraject en Randwyck.

Maak een grote klapper met invoeren van 30 km/uur op een groot aantal straten en wegen waar deze snelheid ook voor de hand ligt. Zet daarbij communicatie in.

Maak intussen een toekomstvisie voor het hele stedelijke fietsnetwerk met het oog op de kwaliteitseisen die het CROW stelt. Gebruik dit om een planning te maken voor de transformatieopgave: denk aan realisatie van vrijliggende fietspaden op wegen die te druk zijn voor een GOW30, aan fietsstroken met GOW30, zeker ook aan een groot aantal fietsstraten en aan solitaire fietspaden. Het einddoel is een samenhangend systeem van herkenbare, doorlopende fietsroutes, met goede verknopingen en niet onderbroken door onduidelijke wegsituaties of lastige oversteken.

Doe meer projecten op routeniveau voor meer samenhang en effectievere transformatie.

Bewaak balans tussen fiets en toerisme. De binnenstad moet niet alleen toegankelijk zijn voor fietsers maar ook doorgankelijk. De essentiële routes, naar én om het kernwinkelgebied, voor de ontsluiting van het station en voor de bereikbaarheid van onderwijslocaties, moeten worden beschermd. Maak daarom ook binnen de fietszone herkenbaar onderscheid tussen ruimte voor verblijf en ruimte voor mobiliteit. Bewaak het belang van de inwoners en stel daarom grenzen aan het toerisme: laat fietsroutes door onze stad niet onbruikbaar worden door de gevolgen van overtoerisme.

Breid de stallingscapaciteit uit. Er zijn meer beschikbare stallingen op logische plekken in het centrum nodig. Een hoogwaardige bewaakte stalling aan de westzijde van het kernwinkelgebied is van groot belang voor winkels, horeca en theater. Aan de oostkant van het station is ook een grotere stalling nodig, want die is al jaren meer dan vol.

Inleiding

Het Mobiliteitsplan Maastricht 2040 wordt een uitwerking van het thema Mobiliteit uit de Omgevingsvisie Maastricht 2040 – Stad van dichtbij. Die titel wijst op de wens om een compacte stad te zijn, dus met korte verplaatsingsafstanden. Een van de eerstgenoemde veranderingen die worden benoemd is het verdichten met 8000 tot 12.000 woningen. Daarbij wordt ook gezegd dat Maastricht een gezonde, duurzame en leefbare stad wil zijn met ruimte voor iedereen. De gemeente wil daarom ook ruimte geven aan de fiets. Tegelijk wordt erkend dat er tegenstrijdige ruimteclaims zijn en hebben we ook als Fietzersbond de ervaring dat fietsers regelmatig niet krijgen wat wij wenselijk achten vanwege andere belangen (zoals het groen, de voetganger, de toerist). We vinden dat de inwoner van de stad daarbij in de meeste gevallen voorop moet staan. Wat zeker moet worden voorkomen is dat fietswensen niet worden gerealiseerd door de manier waarop de planning is georganiseerd.

De fiets krijgt in de Omgevingsvisie niet alleen aandacht in hoofdstuk 5.8 over mobiliteit, maar ook op andere thema's zijn er raakvlakken waar de fiets aandacht verdient. Daarom gaan wij ook daar op in. De fiets wordt vaak benoemd maar soms ook niet of anders dan we zouden willen. Wat we in onze reactie op de Ontwerp Omgevingsvisie meegaven was vooral de wens voor een snellere uitvoering van de ruimtelijke transformatie naar een stad waar de actieve mobiliteit voorrang heeft.

De reactie van de Gemeente Maastricht op onze zienswijze:

De gemeente dankt de indiener voor de zienswijze en waardeert de betrokkenheid van de indiener bij de ontwikkeling van Maastricht. Indiener geeft aan het merendeel van de gemeentelijke ambities op het gebied van fietsbeleid te ondersteunen. De gemeente wijst erop dat de verkeersruimte niet over één nacht is aangepast. Dit gebeurt door middel van projecten geïnitieerd door de afdeling Mobiliteit of wanneer kan worden meegelift op projecten die opgestart worden vanuit bijvoorbeeld groot onderhoud, woningbouw of de energietransitie. Op die manier worden de beschikbare middelen zo effectief en kostenefficiënt mogelijk ingezet.

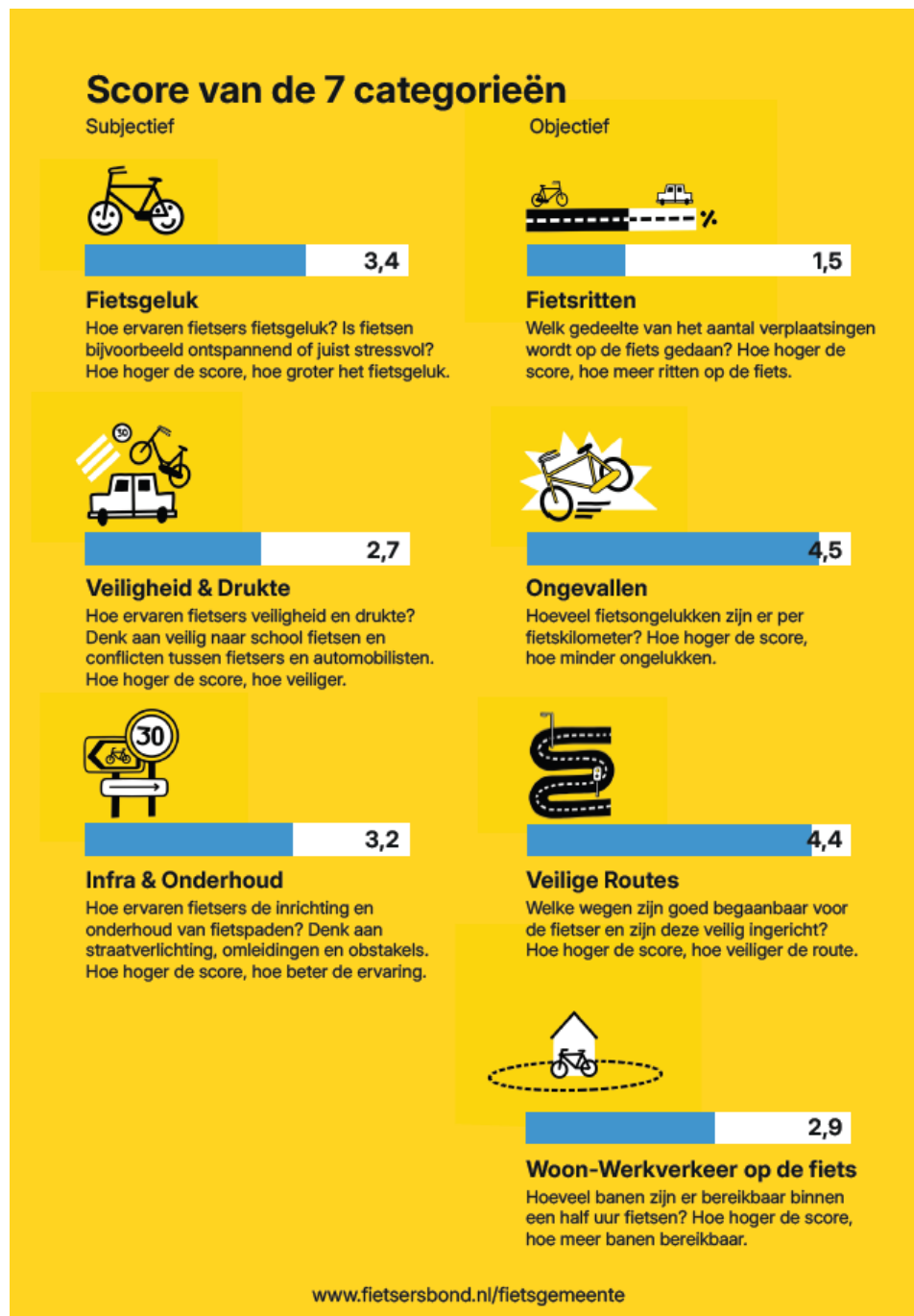
Kort na vaststellen van de vigerende omgevingsvisie zijn het actieplan Fietsen en actieplan Fietsparkeren vastgesteld met ieder een concrete agenda met fietsprojecten. Deze plannen bevatten meetbare beleidsdoelen en een concrete uitvoeringsagenda. Zodra de uitvoeringstermijn van de actieplannen ten einde loopt, zullen beide actieplannen worden geëvalueerd.

De nieuwe omgevingsvisie vormt aanleiding voor een uitvoeringsgericht omgevingsprogramma Bereikbaarheid, waarin ook de investeringen in infrastructuur ter bevordering van de mobiliteitstransitie en verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door investeringen in fiets- en loopinfrastructuur, opgenomen worden. Hiermee krijgen het actieplan Fietsen en het actieplan Fietsparkeren een vervolg dat zal bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen zoals in de omgevingsvisie beschreven.

De gemeente maakt nu vaart met uitwerking van het mobiliteitsbeleid en heeft de Fietzersbond advies gevraagd voor een nieuw Mobiliteitsplan. Dat plan wordt het beleidskader voor bovengenoemd omgevingsprogramma Bereikbaarheid. De Fietzersbond levert inbreng voor het beleidskader en het programma met onder meer deze notitie. We kijken daarvoor naar de beginsituatie, de aanzetten in de Omgevingsvisie en gebruiken onze eigen ervaringen. Aan plannen die het fietsklimaat verbeteren werken we graag mee.

1 Sterkten en zwakten: hoe staat het fietsklimaat ervoor?

In de fietsgemeenteverkiezing van 2026 scoort Maastricht laag. De totaalscore is 3,2 op een schaal van 1 tot 5. De volgende deelscores geven een globaal inzicht in de sterkten en zwakten:



In de eerste plaats valt het ten opzichte van veel andere gemeenten lage fietsgebruik in Maastricht op. Dit terwijl Maastricht wel een studentenstad is en er veel huishoudens niet over een auto beschikken. Daarnaast is ook de beleving van fietsers in Maastricht minder goed. Fietsers ervaren veel drukte en onveiligheid en zijn minder tevreden over de voorzieningen. Zwolle en Enschede scoren op deze aspecten veel hoger. Ook laat het aantal

banen op fietsafstand te wensen over. In Eindhoven en de Randstad is dat groter. Den Bosch scoort op alle punten iets beter en komt daardoor in de eindbeoordeling ook enkele categorieën hoger uit.

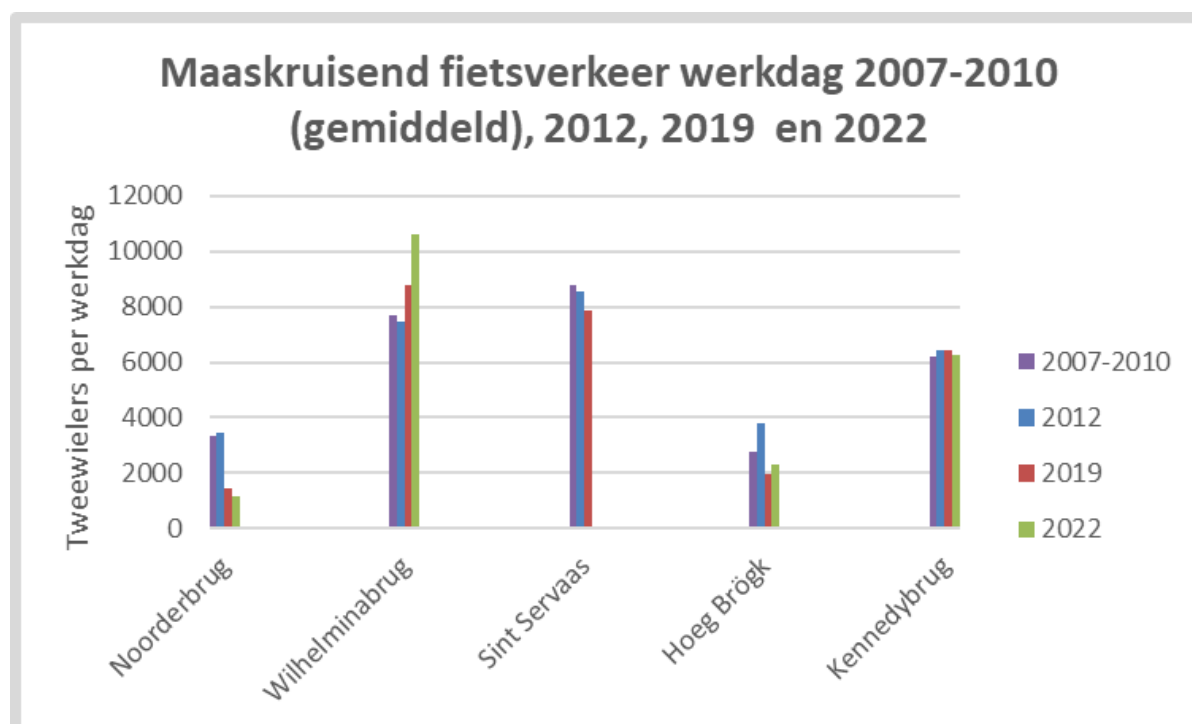
De lage score voor fietsgebruik is extra teleurstellend omdat het Actieplan Fietsen streefde naar een verhoging met 5 procentpunten in 10 jaar tijd. Voor zover we cijfers konden bemachtigen is een stijgende lijn (nog) niet zichtbaar.

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

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

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

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



In paragraaf 6.3 van het Actieplan Fietsen staat hoe de Maastricht de ontwikkeling van fietsgebruik zal monitoren. Wij hebben deze monitoring tot nu toe echter gemist. De monitoring van de verkeersveiligheid wordt in het Actieplan niet benoemd. In de Fietsgemeenteverkiezing scoort Maastricht daar goed op. Dat was in het verleden ook het geval: de politie heeft weinig ongevallen met fietsers geregistreerd. Maar zo veilig voelen de Maastrichtse fietsers zich niet, zo blijkt uit de Fietsgemeenteverkiezing. En dat zou ook wel eens tot uiting kunnen komen in het lage fietsgebruik. Het gevoel en niet de cijfers bepalen of mensen voor de fiets kiezen.

Op basis van eigen ervaring kunnen wij allerlei mogelijke oorzaken voor dat onveilige gevoel benoemen. De belangrijkste zijn waarschijnlijk: weinig vrijliggende fietspaden (erg vaak delen van een weg met auto's, de fietser die zich 'verkeersremmer tussen auto's voelt), enkele drukke fietspaden met veel snelheidsverschillen, lastige oversteekplekken en een erg drukke binnenstad. Oudere fietsers maken zich meer zorgen dan jongere blijkt uit het landelijke beeld.

We zien ook een aantal mogelijke verklaringen voor het ontbreken van aantoonbaar resultaat van het Actieplan fietsen:

- de uitvoering kwam langzaam op gang,
- veel verkeersmaatregelen bleven beperkt tot het niveau van markeringen en asfaltkleur,
- versnippering bleef in stand door een sterke focus op alleen wegvakken of alleen kruispunten in plaats van samenhangende infrastructuur als wegen of routes (Maasboulevard, Peutgensweg, Franciscus Romanusweg),
- bij gebieds- en projectontwikkeling werd de (fiets)ontsluiting niet altijd meegenomen (Zorgpark Scharn, kindcentrum Belfort),
- de eerste grote projecten (Tongerseweg, Medoclaan) lagen in de periferie,
- het belangrijkste project werd niet uitgevoerd (J.F. Kennedytraject),
- het Noorderbrugproject (2018) was contraproductief, het fietsgebruik op de brug halveerde,
- meerdere grote projecten starten pas na afloop van het programmaperiode (snelle fietsroute, fietsbrug Borgharen, doortrekken Groene Loper),
- de fietser kwam in de binnenstad toenemend in de verdrukking door groei van toerisme en grote evenementen, repressief handhavingsbeleid op stoepparkeren en frequent hoog staan van de Sint Servaasbrug.

2 Kansen en bedreigingen

We brengen de kansen en bedreigingen voor het fietsklimaat in kaart aan de hand van de in januari 2026 vastgestelde Omgevingsvisie Maastricht 2040. Dit document wordt immers geacht leidend te zijn bij het ruimtelijk beleid.

2.1 De fiets en de Omgevingsvisie Maastricht 2040

De overkoepelende ambitie van het ruimtelijk beleid van Maastricht is dat de stedelijke ontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte bijdragen aan de groei van brede welvaart voor iedere Maastrichtenaar. Daarvoor wil de gemeente vooral inzetten op vijf 'bewegingen': een groenere stad, vitale wijken met een kloppend hart, ruimte voor werken in de stad, een veelzijdig centrum en een volwassen campus. Een belangrijke beweging wordt elders genoemd: Maastricht wil **verdichten** met 8000 tot 12.000 extra woningen. Zoals de titel zegt is Maastricht een stad van dichtbij en Maastricht wil dat ook blijven. Een compacte stad is milieuvriendelijk en biedt kansen voor hoog fietsgebruik vanwege veel bestemmingen op fiets- en loopafstand. Tegelijk leidt groei binnen de stad tot een nog hogere druk op de openbare ruimte terwijl drukte nu al een aantasting van de beleving en de verkeersveiligheid vormt.

De vijf 'bewegingen' samengevat:

- **De groenere stad** is niet alleen een ambitie om binnen de stad groen toe te voegen, maar ook om het omliggende buitengebied te transformeren. Binnen de stad zijn groene Maasoever met recreatieve loop- en fietsroutes een belangrijk item, buiten de stad is dat een groene zoom om de stadsrand die onder meer een grotere uitloopfunctie krijgt. Het totaalbeeld is een compacte stad in een groen (voorheen weids) landschap.
- Voor de ontwikkeling van **Vitale wijken** is het concentreren van (dagelijkse) voorzieningen en ontmoeting – buurtwinkelcentra, primair onderwijs, het verenigingsleven, zorg, openbaar vervoer – in 'kloppende harten' een belangrijke ambitie. De kloppende harten zijn kleinere centrale ontmoetingsgebieden waar naast de winkelconcentratie kansen liggen voor zorg en onderwijs, horeca, maatschappelijke voorzieningen en culturele activiteiten. Hiermee versterken de functies elkaar en behouden we enerzijds voldoende (economisch) draagvlak en anderzijds de gewenste fijnmazigheid en verdeling over de stad. In en rond de kloppende harten wordt geïnvesteerd in de openbare ruimte, om die veiliger, aantrekkelijker en bereikbaarder te maken en het bewegen te stimuleren. De nadruk ligt daarbij op het bevorderen van actief vervoer (met name lopen en fietsen) en toevoegen van verkoelend groen, met zitbankjes als ideale plekken voor (spontane) ontmoeting. Ook zal worden geïnvesteerd in goede wandel- en fietsroutes in en tussen buurten en voorzieningen.
- **Ruimte voor werken** in Maastricht is schaars. Er wordt vooral ingezet op intensivering van ruimtegebruik en meer bedrijvigheid in gemengde gebieden voor bedrijven die daar wat beter geschikt voor zijn.
- **Een veelzijdig centrum** betekent een ambitie om het centrum te transformeren van een plek om te winkelen naar een plek om te winkelen, vertoeven, beleven, ontmoeten en ontplooiën. Dit moet het aantal motieven om het centrum te bezoeken verhogen en het centrum ook aantrekkelijk houden (maken) voor de inwoners van het centrum zelf en van heel Maastricht. Door functiemenging in het centrum zal zowel het aantal

inwoners als aantal banen in het centrum toenemen. In de openbare ruimte geven we de hoogste prioriteit aan de voetganger en fietser. In de praktijk betekent dit met name iets voor de rol en positie van de auto. We willen in stappen het aantal parkeerplekken op afstand van het centrum uitbreiden. Waarna ook stapsgewijs het autoluwe gebied in het centrum wordt uitgebreid. Op plekken waar behoefte is aan ruimte voor bijvoorbeeld groen, ontmoeten of fietsparkeren worden autoparkeerplekken op straat en binnenterreinen verwijderd. Voor steeds meer bezoekers en forenzen wordt het zo vanzelfsprekender om te parkeren op afstand. Autoparkeren in bezoekersparkeergarages in het centrum blijft mogelijk. Ook wordt de dynamiek in het centrum ruimtelijk beter gespreid door een deel van de bezoekers – waaronder Maastrichtenaars – te verleiden naar het Sphinxkwartier, het Radium en de stadsweide, de Maasoevers en via het stationsgebied naar Centrum Oost aan de Groene Loper te gaan.

- **Een volwassen campus** betekent dat Maastricht hoge waarde hecht aan de ontwikkeling van de Brightlands Maastricht Health Campus. Dat is niet alleen voor de zorgfunctie maar vooral voor de economische betekenis ervan. Ruimtelijke ambities zijn woningbouw gericht op studenten en doelgroepen die zijn verbonden aan de campus, ruimte op het nabijgelegen bedrijvenpark Maastricht-Zuid voor groeiende productiebedrijven die voortkomen uit of goed passen bij dit ecosysteem, investeren in de openbare ruimte op en rond de campus, voor vergroening, ruimte voor ontmoeting en recreatie en investeren in betere (fysieke) verbindingen van de campus met de Maas, de omliggende buurten en de stad.

Als Fietzersbond constateren we in deze teksten uit de Omgevingsvisie veel fietsambities maar er zijn ook plannen en ontwikkelingen die serieus bedreigend zijn. **De grootste bedreiging is wel de blijvende druk op de routes door de binnenstad als gevolg van de bezoekerseconomie.** De routes zijn het hart van een radiaal netwerk. Ze staan wel (nog) op de kaart, maar hoe functioneel blijven ze?

In de volgende paragraaf interpreteren we aan de hand van citaten uit de Omgevingsvisie de betekenis voor het fietsbeleid.

2.2 De fiets in het thema mobiliteit en bij andere thema's

In de Omgevingsvisie worden 10 thema's uitgewerkt. Behalve bij mobiliteit vinden we relevante ambities bij de thema's economie, ontmoeten, groen en leefkwaliteit. Aangezien mobiliteit het belangrijkste thema is wordt dit hieronder niet steeds als bron benoemd. In de praktijk zijn de citaten uit andere thema's aanvullend. Ze zijn ook herkenbaar aan de schuine letters.

De Omgevingsvisie benoemt voor mobiliteit de volgende **doelstellingen**:

- *Goede bereikbaarheid van banen en voorzieningen in Maastricht en de (eu)regio*
- *Ruimte voor gezonde, veilige en duurzame mobiliteit*
- *Verleiden en beïnvloeden met parkeerbeleid, mobiliteits- en verkeersmanagement*

“We dragen bij aan en faciliteren de dagelijkse mobiliteit en ontplooiing van mensen; met nadruk op bewegen, spelen, inclusiviteit en ontmoeten.”

De Omgevingsvisie benoemt ten aanzien van **vervoerswijzen** de volgende concretere ambities:

- *We stimuleren het lopen en fietsen voor verplaatsingen binnen Maastricht en het fietsen en gebruik van openbaar vervoer voor verplaatsingen van en naar Maastricht.*
- *Met logistieke oplossingen, zoals vervoer over water, dragen we bij aan de transitie naar een circulaire economie in 2050.*
- *We versterken de agglomeratiekracht van Maastricht door een toename van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen in de (Eu)regio.*

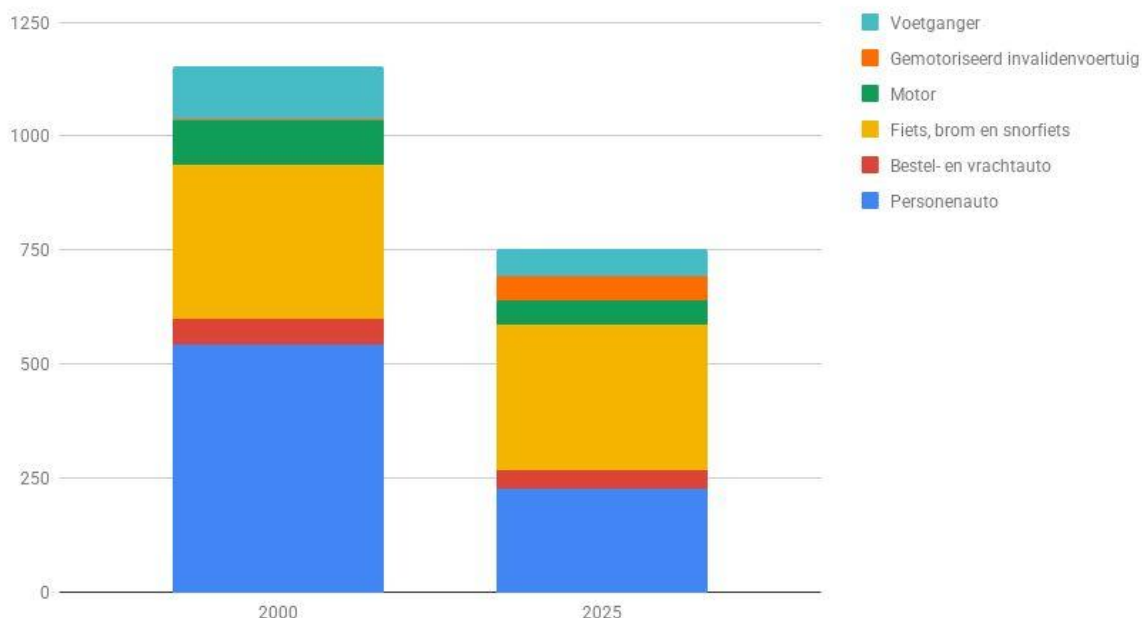
De Fietzersbond constateert dat er qua werkgelegenheid en voorzieningen een gestage **schaalvergroting** plaatsvindt, tot aan het regionale niveau waarbij de auto de beste concurrentiepositie heeft. We hebben niet de indruk dat onze snelle fietsroute F2 (Maastricht-Sittard) tot de meest succesvolle behoort. Dat er nog veel ruimte over is in de fietsenstalling bij het station geeft aan dat de fiets-treinketen nog onvoldoende wordt benut voor regionaal woonwerkverkeer.

De Omgevingsvisie benoemt ten aanzien van **verkeersveiligheid** de volgende concrete ambities:

- *We vergroten de verkeersveiligheid zodat het aantal verkeersslachtoffers daalt en op termijn richting nul gaat.*
- *Om de verkeersveiligheid te verhogen, de openbare ruimte inclusiever te maken en de geluidhinder door verkeer te verminderen, werken we richting 2040 in de hele stad toe naar een maximumsnelheid van 30 km per uur. Dit is met uitzondering van de grotere ontsluitings- en stroomwegen.*
- *We werken aan veilige schoolomgevingen en veilige routes van en naar scholen. Hierbij is er plek voor alle benodigde vervoersvormen (ook voor doelgroepen), afhankelijk van de school en verkeerssituatie, met extra aandacht voor fietsers en voetgangers.*
- *Ontmoeten: Om de schoolomgevingen groen, veilig en beweegvriendelijk te maken of houden, zijn we bereid concessies te doen aan de autobereikbaarheid en het aantal autoparkeerplaatsen bij de school.*

De Fietzersbond is van mening dat het verkeersveiligheidsbeleid zich moet richten op zowel **objectieve veiligheid** als **subjectieve veiligheid** van fietsers, aangezien het veiligheidsgevoel invloed heeft op de keuze om wel of niet per fiets te gaan. Onder de verkeersslachtoffers zijn fietsers de grootste groep (fietsers zijn veel vaker slachtoffer dan voetgangers).

Verkeersdoden naar vervoerswijze



In de fietsongevallencijfers komen vooral de ongevallen met auto's in beeld maar inmiddels is bekend dat er een veelvoud van niet geregistreerde ongevallen is, enkelzijdig of tussen langzaam verkeer, met veel ernstig gewonden. Het aantal ernstig gewonde fietsers neemt landelijk flink toe doordat fietsers langere afstanden afleggen en door bevolkingsgroei. De grotere drukte, de grotere snelheidsverschillen tussen fietsers en de grotere en zwaardere voertuigen worden als toenemende risico's gezien. In 2026 komen waarschijnlijk ambulancegegevens beschikbaar die veel meer feitelijke informatie geven over de fietsongevallen in Limburg.

De objectieve en subjectieve veiligheid zijn genoeg redenen om te blijven **werken aan duurzaam veilige fietsinfrastructuur**: beschikbaarheid van veilige routes en veilige wegvakken, veilige kruispunten en veilige fietsoversteken. Een steeds drukker Maastricht moet veilig toegankelijk blijven, ook voor oudere en heel jonge fietsers. Dat is vooral een opgave voor in de binnenstad en op drukke fietspaden. Projecten fietszone en verbreden van fietspaden zouden daarop een antwoord moeten geven. Het is wenselijk om enige vaart te maken met invoeren van 30 km/uur en dat planmatig te benaderen om tot een samenhangend geheel te komen en bij groot onderhoud de juiste transformaties in te kunnen passen. Voor de kleine stukjes 80 km-weg in Maastricht stellen wij voor de GOW60 te introduceren en zo snel mogelijk in te voeren vanwege het risico dat overstekende fietsers lopen (Fregatweg, Meerssenerweg, Akersteenweg, Oosterweg, Via Regia, Brusselseweg).

Voor de veiligheid van schoolomgevingen en schoolroutes is heel bepalend dat de Omgevingsvisie streeft naar het combineren van de voorzieningen in **kloppende harten**. Ook winkels zijn daar een onderdeel van, die trekken echter auto's aan terwijl de schoolomgeving voor de ontwikkeling van kinderen, voor de veiligheid en voor ontmoeten het beste autoluw is. Minimaal moet de verkeersveiligheid ook voor kinderen in orde zijn gemaakt, maar er liggen ook kansen om vanuit de schoolomgeving aantrekkelijke autovrije en autoluwe verblijfsgebieden aan de kloppende harten toe te voegen. Langzaam verkeer en autoverkeer

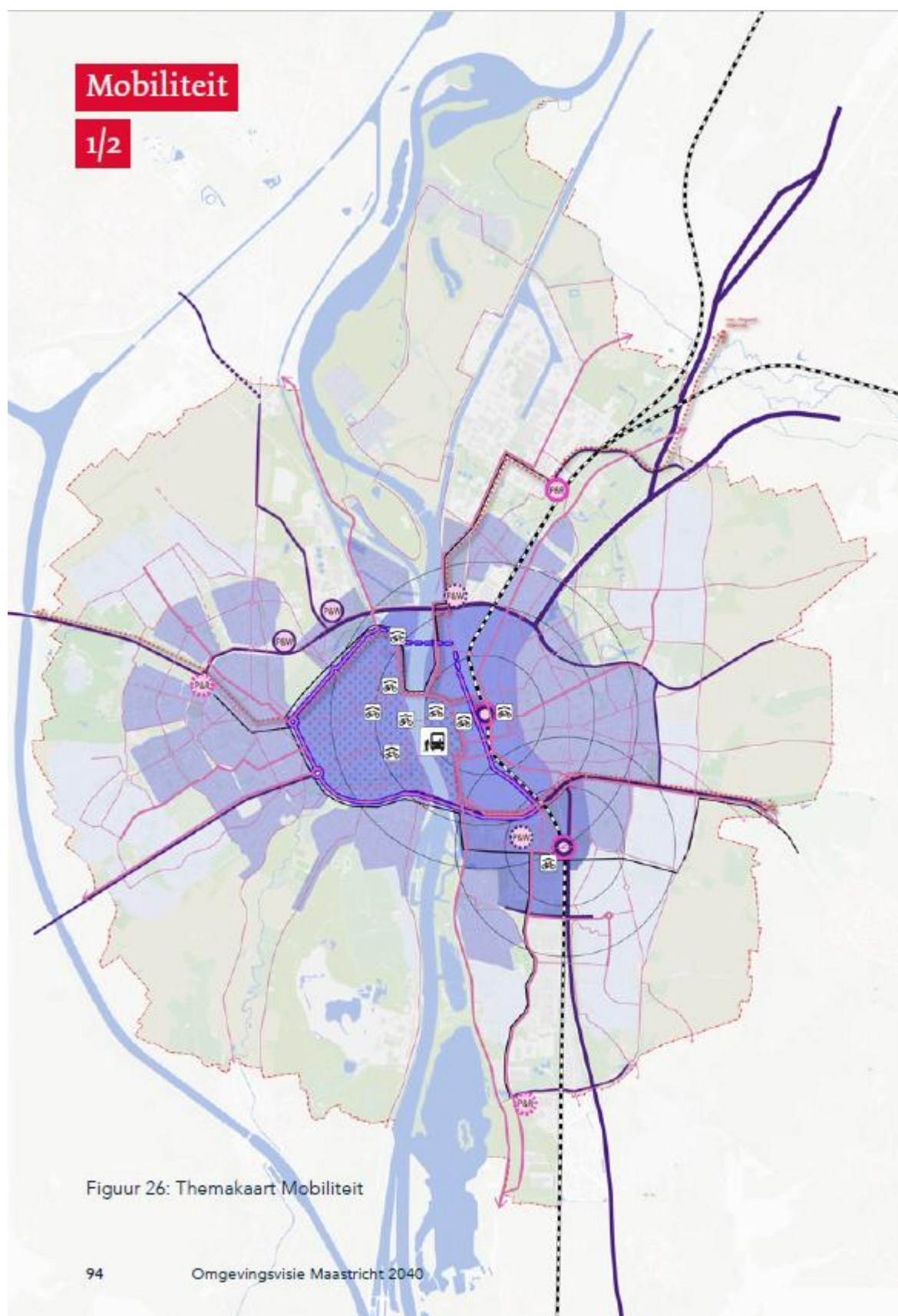
zouden vaker op gebieds- en straatniveau uit elkaar moet worden gehaald. [Voor ideeën over de beweegvriendelijke schoolomgeving volg deze link.](#)

De Omgevingsvisie benoemt ten aanzien van **netwerken** de volgende concrete ambities:

- *We investeren in een goed loopnetwerk.*
- *We investeren in aantrekkelijke en veilige fietsroutes in de vorm van regionale en stedelijke (door)fietsroutes (onder meer het Kennedybrugtracé), onder meer een fietsverbinding langs oostelijke maasoever, een aantrekkelijke fietssingelring en een fietszone in het centrum. Ook realiseren we stapsgewijs een fietsparkeerring met fietsenstallingen (met toezicht) rond het kernwinkelgebied.*
- *Een veelzijdig centrum: De Maasoever wordt beter betrokken bij het dagelijkse stadsleven door het realiseren van meer verblijfsplekken en wandelroutes met bomen en schaduw langs de Maas.*
- *Buiten het centrum aantrekkelijke fietsinfrastructuur via levendige en groene (koele) routes.*
- *Groene stad: 40% fietsroutes in de schaduw*
- *Groene stad: Bestaande fietsroutes vergroenen*
- *Groene stad: Aanleg recreatieve wandel- en fietsroutes langs de Maas*
- *Groene stad: Recreatieve uitloopgebieden bij transitie buitengebied, in het bijzonder een groene stadszoom van 50-250 meter breed met onverharde wandelpaden*
- *Economie: We stimuleren de vrijetijdseconomie door het verbinden van de stad met het buitengebied en de regio via onder andere aantrekkelijke groene wandel-, fiets- en vaarroutes.*
- *Ontmoeten: Ook realiseren we een parkachtige groene stadszoom voor recreatie en faciliteren we wandelen en fietsen in het buitengebied op bestaande veldwegen.*
- *Ontmoeten: Tussen de (Eu)regionale ontmoetingsplekken, de stedelijke centra en de kloppende harten op wijk- en buurtniveau zijn levendige routes aangewezen. De routes zijn sociaal veilig en aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers door een mix van functies zoals wonen, maatschappelijk, bedrijvigheid, broedplaatsen en ateliers en kleinschalige buurtgerichte horeca.*
- *Ontmoeten: We verhogen waar nodig de aantrekkingskracht van de kloppende harten op wijk- en buurtniveau door de buitenruimte en loop- en fietsroutes toegankelijker, veiliger, groener en aantrekkelijker te maken.*
- *Een nieuwe Maasbrug voor voetgangers en fietsers verbindt het stationsgebied met het Sphinxkwartier.*
- *We leggen de nadruk op veilig en comfortabel lopen en fietsen door te werken aan ruimere trottoirs en fietsroutes, maar ook aan het verminderen van barrières als de Maas en de spoorzone*
- *We bouwen het straatparkeren en parkeren op binnenterreinen af voor forenzen en bezoekers, mits goede alternatieven zijn aan de rand van het centrum (P+W) en de rand van de stad (P+R).*

Om het fietsklimaat van Maastricht te verbeteren pleit de Fietzersbond voor **een planmatige aanpak van het stedelijk fietsnetwerk vanuit een ruimtelijke streefvisie**. Een eerste doel zou moeten zijn om er een beter samenhangend en herkenbaar geheel van te maken. De verbeteringen zouden stap-voor-stap kunnen worden uitgevoerd met een strategische prioriteitstelling, minder dan nu afhankelijk van de onderhoudsplanning.

Het is nuttig om treffende **beschrijvingen** te gebruiken voor diverse routetypes. Behalve aan regionale, stedelijke, aanvullende, school-, doorfiets- of levendige route kan ook worden gedacht aan bijvoorbeeld flaneerpad, relaxte route, recreatiepad en prioritaire fietsroute. De beschrijving moet een juist toekomstbeeld schetsen en uitgewerkt worden in **een eisenprogramma**. Dat geldt ook voor de fietszone.



Op de Mobiliteitskaart (figuur 26) valt een aantal **doorfietsroutes** op. We begrijpen dit niet. Sommige kunnen bij verre niet aan de te verwachten eisen voldoen waardoor dit

toekomstbeeld onrealistisch is. Ze bevatten bijvoorbeeld drukke straten met te veel andere functies om (veilig) te kunnen doorfietsen.

Om aan te geven dat verbetering van veiligheid en comfort niet voldoende is om deze routes als doorfietsroute te benoemen citeren we als referentie een deel van de minimumeisen voor snelle fietsroutes uit Inspiratieboek snelle fietsroutes (CROW publicatie 340, pagina 32 en 33):

- Herkenbaar als snelle fietsroute
- Eenduidigheid in materialen en maatvoering
- Trajectsnelheid minimaal 25 km/uur
- Omrijdfactor <1,2
- Geen hinder van route voor omgeving
- <500 mvt/etmaal
- Kruispunten bij >50 km/uur ongelijkvloers
- Obstakelvrij en voldoende ruimte voor inhalen en passeren
- Vlakke, stroeve verharding
- Hellingen $Z < 750$
- Max 0,4 stops/km

De Spoorweglaan, Stationsplein, Frankenstraat en Ambyerstraat verdienen zeker verbetering, maar een doorfietsroute is er onhaalbaar. De Scharnerweg is belangrijker dan de Frankenstraat, meer ontsluitend en ook doorlopend naar het Heuvelland en zou eerder als doorfietsroute in aanmerking komen dan de Frankenstraat. De Malbergsingel vraagt om verbetering, maar als doorfietsroute komt de Via Regia veel meer in aanmerking, temeer die in Veldwezelt aansluit op de F72 (Hasselt-Riemst). De Borneostraat zou logischer aansluiten op de Sint Annalaan, via de op de waterscheiding gelegen Brouwersweg en Sint Annadal (tevens bestemming). Voor een doorfietsroute over de Avenue Ceramique is er een probleem door opeenvolgende verkeerslichten. De alternatieve route over de Maaspuntweg is wel non-stop en veel aantrekkelijker. De Sluisdijk, Molenweg / Oude Molenweg en Köbbsweg zijn qua functie en gebruik juist potentiële doorfietsroutes maar niet als zodanig aangeduid op de kaart. Aanpassing van het kaartbeeld zal de sterke en zwakke punten van het fietsnetwerk van Maastricht beter laten zien.

Een **singelring** herkennen wij niet. In Maastricht komt de route Boompjes - Van Heylerhofflaan – Tapijnpad het meest in de buurt van een singel. Een fietsring is er in vorm en functie ook niet en is ook niet compleet maakbaar. Er zijn eigenlijk twee halve ringen, een in west en een in oost en ze sluiten niet op elkaar aan. De op de kaart aangegeven 'singelring' is vooral bij de Kennedysingel en bij Frontensingel-Sappi veel te omslachtig, onderbroken en inconsistent. De Kennedybrug heeft geen ringvormige voortzetting op de oostoever. Het is toch vooral een comfortabel te maken tangent voor onder meer Randwyck. De getoonde 'singelring' wordt op talrijke plekken gekruist door autoverkeer, ook dat is onoplosbaar. Parallel rijdt ook massaal autoverkeer, dat valt niet echt aantrekkelijk te maken. Het is desondanks zeer gewenst dat Frontensingel een soepele aansluiting op een brug over de Maas zal krijgen voor de bereikbaarheid van het station en als tangent. Dus een verbinding van singel met spoor, een schaalniveau hoger dan de Omgevingsvisie benoemt (een verbinding van Sphinxkwartier met Wyck).

Voor verminderen van de **barrières** van Maas en spoorlijn missen we vooralsnog overtuigende concrete oplossingen op het stedelijk schaalniveau. De Spoorzone als stedelijke ontwikkeling is wel zeer gunstig voor auto-onafhankelijk leven.

De teksten over het thema Ontmoeten wijzen er terecht op dat fiets- en looproutes meer dan alleen verplaatsing dienen. Inwoners ervaren hier dagelijks het zijn in de stad. De eisen die eraan gesteld worden dienen dan ook meer dan alleen (van de auto afgeleide) verkeerseisen te zijn. Meerdere malen wordt de omschrijving '**levendige routes**' gebruikt. Dit wijst op sociale veiligheid door menselijke aanwezigheid. Het gaat ook vaak gepaard met functiemenging. Dan is echter de verkeersveiligheid in het geding: bij functiemenging neemt de kans op ongevallen toe. Dit vraagt om een voorzichtig beleid. Het combineren van functiemenging met doorfietsroutes is ongewenst.

Bij **de ontwikkeling van loopnetwerken** is een zorgvuldige afstemming met fietsnetwerken (utiliteir en recreatief) wenselijk. Fietsers dienen net als voetgangers te beschikken over voldoende fijnmazigheid en over autovrije, ontspannen routes. Zij moeten elkaar echter niet in de weg zitten. Gecombineerd gebruik van (smalle) paden is (alleen) acceptabel bij extensief gebruik. De Oude Molenweg verdient daarom een parallel voetpad. Fietsers en wandelaars/voetgangers kunnen samen beter bediend worden door ontwikkeling van hoogwaardige autovrije groene en/of levendige routes. Synergie kan ook volgen uit het treffen van veiligheidsmaatregelen in woonbuurten. Bij gemengd gebruik is de opgave om tot een zorgvuldig ontwerp met aandacht voor rijlijnen en subtiele toepassing van zonering te komen. Met een creatieve aanpak kunnen hoogwaardige resultaten worden gehaald, zoals de Straat voor de toekomst. Op verkeersaders met weinig ruimte zouden desnoods combipaden kunnen worden toegepast om voetgangers én fietsers te beschermen tegen de auto, bijvoorbeeld op de Porseleinstraat.

Om de beleving van de Maastrichtse fietsers te verbeteren verdienen de inrichting van de fietszone en de verbetering van de route over het J.F. Kennedytraject naar en door Randwyck tot aan de Oeslingerbaan **prioriteit**. Daarnaast zijn er maatregelen die uit opportuniteit enige prioriteit verdienen. Denk onder meer aan de ontsluiting van de school in Belfort, de oversteekbaarheid van de Dr. Schaepmanstraat in Wittevrouwenveld en de uitbreiding van project fietsbrug Borgharen tot project Borgharen – Boschpoort met daarin vooral herinrichting van de Bosscherweg.

De Omgevingsvisie benoemt ten aanzien van **knooppunten** de volgende ambities:

- *Knooppuntontwikkeling bij stations: Verdichting en clustering van regionale voorzieningen, wonen en werken op loop- en fietsafstand van OV knooppunten (< 1,5 km) en investeren in kwaliteit openbare ruimte. Verbeteren dienstregeling OV, aansluiting OV, faciliteiten voor fietsers, deelmobiliteitsaanbod en faciliteiten en comfort stationsomgeving.*
- *Park & Ride Mobility hub aan de rand van de stad of in de regio*
- *Ontmoeten: Om een goede spreiding en voldoende draagvlak nu en in de toekomst te garanderen, zetten we in op een clustering en concentratie van voorzieningen en ontmoetingsplekken op wijk- en buurtniveau. In principe doen we dat in de kloppende harten, maar er kunnen redenen zijn om te kiezen voor concentratie bij andere (ontmoetings-) voorzieningen, zoals de wijkservicepunten.*
- *In centrum buurt-/blokfietsenstallingen voor bewoners waar inpassing op het kavel onmogelijk/onwenselijk is*

De Fietzersbond ziet een urgente opgave om aan de achterkant van het centraal station aan de stallingsvraag te voldoen. Station Noord wordt weinig gebruikt en zou wat sterker op de kaart moeten staan. Het is ons ook opgevallen dat buurtwinkelvoorzieningen in Pottenberg en Malpertuis zijn verdwenen, zonder dat dat gepaard ging met aandacht voor de loop- en fietsroutes naar de nu verder gelegen winkelvoorzieningen. Oudere mensen worstelen er zichtbaar mee. Daar is nog een inhaalslag nodig, vooral rondom verkeersplein Via Regia. Dit kan gecombineerd worden met de ontwikkeling van P&R-west. Verder zou het zinvol kunnen zijn om bij hubs op buurtniveau ook pakketpunten en inleverpunten voor afgedankte fietsen te situeren.

De Omgevingsvisie benoemt voor **de aanpak** de volgende ambities:

- *We pakken straten en openbare ruimte integraal aan.*
- *We stellen een Actieplan Lopen op dat inspeelt op het Nationaal Masterplan Lopen 2040.*
- *Voor het ontwerp van verkeersruimte gebruiken we, om de menselijke maat te borgen, het STOPprincipe (in volgorde van prioriteit: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenauto).*
- *Ontmoeten: We passen de methodiek van de “Straat van de toekomst” toe. Hierin wordt samen met de buurt gekeken naar de herinrichting van straten, door ook samen vast te stellen welke functies van de straat belangrijk zijn en/of meer ruimte mogen krijgen.*
- *Omgevingsprogramma: Dit nieuwe planningsinstrument kan worden ingezet voor onder meer buitengebied en groenblauwe dooradering, stedelijke vergroening en klimaatadaptatie, volkshuisvesting, verdichting, ruimte voor werken, hart van de stad, bereikbaarheid (alle modaliteiten), Masterplan Brightlands Maastricht Health Campus, Actieplan geluid.*

De Fietzersbond vindt het belangrijk dat **fietsitems planmatig goed worden ondergebracht**, in zowel de sectorale plannen als de gebiedsontwikkelingen. Het STOMP-principe zou ook van toepassing moeten zijn op de prioriteitstelling van de planning, op de financiering van de transformatie van de stad en op de volgorde in het ontwerpproces. De planning zou minder afhankelijk van het beheer moeten zijn; beheer moet meer geprioriteerd worden ten dienste van de doelen van de Omgevingsvisie. De ambities voor de fiets dienen op een hoger schaalniveau te komen liggen, en de kwaliteitseisen uitgebreider. De projecten in ‘de hoofdstad van het goede leven’ moeten groter en mooier. De integrale aanpak is een terecht streven, maar er moet worden bewerkstelligd dat het vaker gebeurt dan tot nu toe. Voorkomen moet worden dat er alleen onderhoud van de rijbaan plaatsvindt terwijl een ruimtelijke transformatie nodig is. Een methodiek van omgekeerd ontwerpen is wenselijk. Daarbij wordt eerst gedacht aan structuren voor het langzaam verkeer, niet alleen voor de voetgangers, maar ook voor de fietsers. Het is wenselijk om fietsroutes vaker aan voetgangersroutes, of andersom, te koppelen en minder vaak aan de autoroutes. Openbare verlichting moet gezien worden als een onderdeel van de ontwerp-opgave (armaturen onder de boomkruinen plaatsen, fietspaden en ventwegen verlichten). Bij het Actieplan Lopen willen wij graag aandacht voor een benadering die goed uitpakt voor zowel voetgangers/wandelaars als fietsers. En ook in gebiedsgerichte parkeerplannen moeten fietsroutes meegenomen worden anders kunnen ze niet integraal zijn.

3 Aanbevelingen

3.1 Evaluatie als startpunt

1. Evalueer met de raad het fiets- en mobiliteitsbeleid van de afgelopen 5 jaar (doelen, middelen, projecten, resultaten).
2. Gebruik het resultaat als input voor het mobiliteitsplan.

3.2 Doelen zijn er al

3. Behoud de doelen van het Actieplan Fiets: meer en vaker fietsen, in combinatie met minder autogebruik, inclusief jongeren en ouderen, in combinatie met andere vervoerswijzen (ketenmobiliteit), aangenamer fietsen, veiliger fietsen.

3.3 Middelen die transformeren mogelijk maken

4. Zorg voor effectieve inzet van middelen, zowel in de organisatie als budgettair.
5. Maak het mogelijk om kansen voor transformatie aan te grijpen. Die kansen voor de fiets doen zich voor bij veel van de invalshoeken van de Omgevingsvisie, bij beheer, bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en bij allerlei gebeurtenissen. Zorg dat de ruimtelijke streefbeelden klaar liggen. Voorkom dat kansen blijven liggen door toevallig gebrek aan tijd, aandacht of budget. Grijp kansen ook als het snel en onverwacht moet. Geef bijvoorbeeld een ambtelijk coördinator de taak om een stedelijk streefbeeld fietsinfra én het Actieplan Lopen op te stellen, om op inbreng van de maatregelen voor actieve mobiliteit toe te zien en te ondersteunen met een realistisch meerjarenbudget. Blijf inzetten op het aanmoedigen van mensen om de fiets te gebruiken, waarvoor hulpmiddelen zijn als [Fietskompas van TourdeForce](#).
6. Verhoog budgetten voor investeringen in fietsinfrastructuur structureel. Dat is realistisch gelet op de structurele onderuitputting: de jaarrekeningen in de periode 2020-2025 toonden jaarlijkse overschotten van opgeteld ruim 126 miljoen euro, dat is gemiddeld 21 miljoen per jaar!
7. Bewaak dat de juiste prioriteiten worden gekozen om de doelen te bereiken. Een beleidsprioriteit voor de fiets zou in de programmering tot uitdrukking moeten komen. Dat betekent ook prioriteit voor de belangrijkste plekken voor fietsverkeer, dus de voor de zwakke onderdelen in gebieden en routes waar veel wordt gefietst omdat ze een belangrijke functie hebben. **Dit zijn in het bijzonder de binnenstad en de fietsroutes over de Kennedybrug naar en door Randwyck.**

3.4 Maatregelen m.b.t. verkeersveiligheid, ook de subjectieve

8. Maak een gemeentebreed verkeersveiligheidsprogramma met aandacht voor veilige routes, veilige wegvakken, meer veilige fietsoversteken en veilige kruispunten.
9. Bij kruispunten is oplettendheid vereist, maar bij wegvakken kan winst worden gehaald voor subjectieve verkeersveiligheid door monofunctionaliteit. Vrijliggende fietspaden zijn daarvoor onovertroffen.
10. Plan vrijliggende fietspaden in op drukke wegen waarvoor een GOW30 geen realistische optie is (Porseleinstraat, Keurmeestersdreef, Cabergerweg, Interparochiële weg, Willem Alexanderweg, Balijeweg west).
11. Maak een grootschalige beweging met invoeren van 30 km/uur op straten en wegen zonder fietspaden, vooral waar dat het evidente toekomstbeeld is (de straten in Heer,

- heel Randwyck, Steynboeckel, Bosscherweg bibeko, Ruttensingel). Maak in één klap verschil en zet daarbij ook communicatiemiddelen in.
12. Introduceer de GOW60 buiten de bebouwde kom (Fregatweg, Meerssenerweg, Akersteenweg, Oosterweg, Via Regia, Brusselseweg).
 13. Plan aanleg van meer en veiliger fietsoversteken aan de hand van de inventarisatie van 100 oversteeklocaties (*Fiets en Ruimte, 2024*), met prioriteit voor Peymeestersdreef, Dr. Schaepmanstraat, Oude Smeermaeserweg en Via Regia. Kies waar mogelijk voor brede middeneilanden. Maak ook veilige opstelplekken in tussenbermen of met middengeleiders.
 14. Maak fietspaden vergevingsgezind. Stem vooral de breedte af op de gebruikersvariatie (doorfietsroutes met ook e-bikes) en de intensiteit (P. Debyelaan, Limburglaan). En maak randen voortaan overrijdbaar.

3.5 Maatregelen m.b.t netwerken en routes vanuit een globale fietsvisie

15. Werk systematisch aan de ontwikkeling van samenhangende fietsroutenetwerken die kunnen voldoen aan de CROW-eisen van herkenbaarheid, directheid, comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid. Zet het eindbeeld van de infrastructuur op kaart en gebruik het als een planologische leidraad.
16. Verhoog het schaalniveau van projecten tot route- of gebiedsniveau. Vorm schakels samen tot fietsroutes, herkenbaar en doorlopend, niet onderbroken door onduidelijke wegsituaties of lastige oversteken. Maak fietsinfrastructuur bij uitvoering af van kop tot en met staart: breid project aanleg fietsbrug Borgharen uit tot realisatie route Borgharen - Boschpoort, maak eenheid in vormgeving van Balijeweg tm Severenstraat, maak een verbinding Limburglaan – Molenweg met coherente kwaliteit van Randwycksingel tm Veldstraat.
17. Maak de in het Actieplan Fiets vastgestelde prioritaire routes helemaal af.
18. Versterk voor regionaal fietsverkeer de tangentiële routes, inclusief complete bewegwijzering.
19. Plan maakbare doorfietsroutes die breed aan eisen voldoen. Denk bijvoorbeeld aan een samenhangende doorfietsroute Akersteenweg-Kennedysingel-Hertogsingel-Sint Annalaan-Via Regia-Veldwezelt (met aansluiting F72 Hasselt). De Limburglaan-Oosterweg en de Molenweg hebben ook hoge potentie als doorfietsroutes.
20. Onderzoek de samenhang en compleetheid van het fietsnetwerk in Maastricht zuid-oost en probeer herkenbare fietsroutes te maken tussen Maastricht centrum en het Heuvelland via Gronsveld. Denk daarbij ook aan het verlengen van het tweerichtingsfietspad langs de Rijksweg tot aan de Oeslingerbaan.
21. Maak het stedelijk fietsnet samenhanger en herkenbaar door consequent toepassen van rood fietspad, rode fietsstrook of rode fietsstraat (en niets anders).
22. Hou bij prioriteiten rekening met voor inwoners belangrijke fietsbestemmingen als scholen, winkels, gezondheidscentra en andere voorzieningen, en ga actief om met grote veranderingen van gebruik of locatie daarvan. Door de concentratie van 1300 VMBO-leerlingen aan de Bemelergrubbe waarvan 73% uit Maastricht West zullen grote aantallen fietsers tijdens spijstijden tegelijk dwars door de stad moeten fietsen. Het is daarvoor onder meer wenselijk de fietsvoorzieningen op de Scharnerweg en de Wethouder van Caldenborglaan ruimer en veiliger te maken (advies AnteaGroup 2025). De verhuizing van het Sint Maartenscollege in Maastricht west heeft ook gevolgen omdat scholieren verder door stedelijk gebied moeten fietsen. Het is

- wenselijk om te onderzoeken hoe dat beter kan worden gefaciliteerd. Van de fietsroute vanuit de stad naar het Porta Mosana kan met zekerheid worden gesteld dat die veiliger en prettiger kan (Kennedybrug, smalle fietspaden Randwyck, medegebruik busbaan, ontbreken voorzieningen op Demertdwarstraat, Kruisstraat en Veldstraat).
23. Neem ook herkomsten als uitgangspunt. Verbind de wijk Heer via de Adelbert van Scharnlaan met station en Wyck en ontsluit ook de wijk Pottenberg met een herkenbare route.
 24. Onderken het belang van aanvullende schakels en besteed zorg aan de elementen die er het fietsklimaat bepalen.
 25. Probeer de rijbaan van fietsroutes parkeervrij te houden. Probeer parkeren op ventwegen links te situeren. Los knelpunten als de Borneostraat en Adelbert van Scharnlaan op. Hou ook bij parkeerplannen rekening met stedelijke en aanvullende (=wijk)fietsroutes, met schoolroutes en met knooppuntenroutes.
 26. Scheidt fietsers en voetgangers als de intensiteit dat nodig maakt. Maak een parallelwandelpad langs de Oude Molenweg.
 27. Breng en hou het basisnetwerk voor fietsers in orde, de toegankelijkheid van de leefomgeving. Hierbij horen bijvoorbeeld veilig ingerichte woonbuurten met overzichtelijke kruispunten, buurtdoorsteekjes en veilig bereikbare voorzieningen. Probeer alle voorzieningen (kindcentra, winkels, gezondheidscentra) met een voetpad én een fietspad te ontsluiten. Plan doorsteekjes in aan de hand van de inventarisatie van 81 wensen (*Fiets en Ruimte, 2023*).

3.6 Ontmoetingswensen

De horecagebieden, de weekmarkt, de bewaakte stallingen, de bibliotheek, het stadspark, het Charles Eyckpark, Plein 1992 en de Griend zijn belangrijke openbare ontmoetingsplekken voor fietsers. Soms wordt er negatief op de fietsen of de jonge fietsers gereageerd, maar deze plekken verdienen te worden gekoesterd om een leefbare en inclusieve stad te zijn.

28. Fietsers geven een voorkeur aan locaties die fietstoegankelijk zijn, op zichtafstand van hun fiets.
29. Maak van autoluw niet fietsluw. Grote aaneengesloten voetgangersgebieden sluiten fietsers uit. Maak aantrekkelijke, toegankelijke, autoluwe gebieden, zoals het Polverpark en het Radiumplein, met goed ingepaste ruimte voor fietsvoorzieningen. Denk bijvoorbeeld aan een uitnodigend aanbod van fietspaden in het Viegenpark.
30. Fietsers hebben behoefte aan informele tref- en rustplekken en horeca op perifere locaties zoals langs fietsroutes aan de randen van de stad. Er zouden bankjes bijgeplaatst kunnen worden, bijvoorbeeld langs de Stuwweg bij het Afvoerkanaal en op de Maasoever bij de nieuwe fietsbrug. Denk ook aan het combineren van kindvriendelijke schoolroutes met speelse voorzieningen en bankjes voor de ouders (Romeinsebaan, Widelanken).
31. Beperk verkeerslawaaï want het bemoeilijkt communicatie tijdens het fietsen.

3.7 Groene stadswensen

De toegankelijkheid van groen voor fietsers is een blijvend aandachtspunt. De fietsers in Maastricht zijn in sommige stadsdelen tekort gedaan, er zijn weinig fietspaden door groen en soms ontbreken fietspaden naar het buitengebied. De dominante focus van fietsroutes naar het centrum moet dus worden uitgebreid met gespreide fietsroutes naar de groene

omgeving. Het heeft veel meerwaarde als daarmee ook de recreatieve knooppuntenroutes worden opgewaardeerd. Bij intensief gebruik door fietsers en wandelaars zijn gescheiden paden of losgekoppelde netwerken de manier om alle gebruikers te faciliteren. Zoals met een separaat wandelpad langs de Oude Molenweg dat hiervoor al genoemd is. Enkele andere specifieke wensen:

32. Maak het fietspad op de grens van Maastricht en Lanaken voor fietsers toegankelijk vanuit de wijken met voor fietsers acceptabele verharding. Door het ontbreken van goede aansluitingen met Maastricht fietsen er bijna alleen Belgen.
33. Maak een plan voor de groene wig bij De Heeg en onderzoek daarbij het doortrekken van de Maastrichterweg als fietspad óm De Heeg en het maken van een fiets-wandelpad van de Maastrichterweg naar de Dwaze Herder.
34. Maak waar zinvol voldoende uitnodigende fietsdoorsteekjes van buurt naar buurt, in het bijzonder als die in belang zijn van kinderen (veilige schoolroutes) of van ouderen (winkels). Onbenutte mogelijkheden liggen bijvoorbeeld tussen Daalhof en Belfort en tussen Malpertuis en Caberg.
35. Leg fietspaden waar dat mogelijk is verder van de rijbaan af en maak groene tussenbermen voor gezonder fietsen (Nobellaan).

3.8 Fietsen door vitale wijken naar kloppende harten

Binnen de wijken liggen veel mogelijkheden om autoluw fietsen te faciliteren. Het zou mogelijk moeten zijn om er tenminste op leeftijden van 8 tot en met 88 jaar veilig te fietsen. Hier vallen voetgangersbelangen en fietsersbelangen vaak samen. Het combineren van scholen en winkelvoorzieningen is wel problematisch vanwege de auto-aantrekkende werking van winkels. Zeker als die centra aan een weg liggen met doorgaand verkeer. Dat Belfort een goed voorbeeld is gaat alleen op voor de nabijheid, maar voor de verkeersveiligheid zeker niet. Dit kloppende hart ligt aan een kruispunt van voor auto's ontworpen 50 km/uur-wegen. De locatie van kindcentrum Dynamiek aan de fietspad Goudenweg is kindvriendelijker. Het concentreren van voorzieningen in kloppende harten betekent een grotere opgave voor verkeersveilig herinrichten om tenminste over redelijke routes te beschikken in alle gewenste richtingen. Aandacht voor de kwaliteit van binnen wijken gelegen 'aanvullende routes' kan veel betekenen. Malpertuis, Nazareth en Pottenberg hebben helaas geen kloppende harten meer binnen de wijk, daardoor ontstaan grotere bereikbaarheidsproblemen en opgaven. De Fietsersbond wordt overigens meestal niet betrokken bij wijkplannen, maar dat kan zeker nuttig zijn. Actuele wensen:

36. Vraag de Fietsersbond bij wijkinrichtingsplannen altijd om advies.
37. Maak veilige fiets- en looproutes van Malpertuis naar winkelcentrum Brusselsepoort met doortastende aanpassingen op en langs verkeersplein Via Regia.
38. Maak in Belfort vrijliggende fietspaden en oversteekplaatsen op de Keurmeestersdreef met een aansluitend fiets-looppad langs Peymeestersdreef naar de winkels en de school.
39. Verbeter in Malberg de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling met een middengeleider op de Schepelruwe en een fietsvriendelijke Malbergsingel.
40. Maak een autoluwe fietsas door Pottenberg richting winkelcentrum Brusselsepoort met een herkenbare voortzetting als stedelijke fietsroute richting centrum stad.

3.9 Fietswensen voor het centrum

Wij pleiten voor balans tussen fiets en toerisme. Er zijn teveel activiteiten in de openbare ruimte van de binnenstad. De binnenstad moet niet alleen toegankelijk zijn voor fietsers maar ook doorgankelijk. Bij slechte doorgankelijkheid zal het fietsgebruik dalen want er zijn vaak geen gelijkwaardige alternatieven. Daarom moeten essentiële routes, zoals om het kernwinkelgebied, voor de ontsluiting van het station en voor de bereikbaarheid van onderwijslocaties, worden beschermd. Het doel van project fietszone, gericht op reguleren autoverkeer, is niet genoeg. Ook het begrenzen van het aantal bezoekers en het economisch ruimtebeslag is nodig. Het spreiden van toeristische bezoekers is niet in het belang van fietsverkeer, tenzij op magische wijze kan worden voorkomen dat zij de bestaande fietsruimte bezetten.

41. Maak daarom binnen de binnenstad herkenbaar onderscheid tussen ruimte voor verblijf en ruimte voor mobiliteit en hou de noodzakelijke fietsroutes in stand, ook en vooral die niet samenvallen met autoverkeer.
42. Maak een doorfietsroute over de complete Maasboulevard zodat de fiets hier even goed wordt bediend als de auto.
43. Maak beschermende regels voor de gebruikszekerheid van fietsinfrastructuur (straten, paden, bruggen, stallingen). Vermijd evenementen op de fietsroutes.
44. Investeer in meer beschikbare stallingen op logische plekken in het centrum.
45. Blijf alert op kansen voor realisatie van een hoogwaardige bewaakte stalling aan de westkant van het winkelgebied. Die is van groot belang voor winkels, horeca en theater. De stalling dient te voldoen aan eisen van herkenbaarheid, brede toegankelijkheid, sociale veiligheid, gebruikszekerheid en aantrekkelijkheid.

Bijlage: Voorstel categorisering utilitaire fietsroutes

	Regionaal	Stedelijk hoofdnet	Aanvullende schakels	Basisvoorzieningen
Herkenbaarheid	Bewegwijzerde robuuste lange lijnen	Ononderbroken rode lopers	Indirect door naadloze aansluitingen, hoge fietskwaliteit en andere fietsers	Vanzelfsprekende drempel- en obstakelloze openbare ruimte
Functie	Regio fietsbereikbaar	Alle wijken en stedelijke bestemmingen fietsbereikbaar	Diverse: korter, veiliger, aangenamer, noodzakelijk gelet op bestemming	Toegankelijkheid van bestemmingen, herkomsten, verblijfsgebieden en routes
Gebruik	Forenzen, scholieren, tourfietsers	70% van het stedelijk fietsverkeer	Relatief veel kwetsbare fietsers	Iedereen
Maatgevend voertuig	E-bike	Stadsfiets	Stadsfiets	Rollende voertuigen, van scootmobiel en driewielers tot rollator
Netwerk	Relevante delen van het stedelijk netwerk en aanvullende schakels	Verknoopte schakels met maaswijdte van ±500 meter	Hoofdzakelijk wijkstraten, ook solitaire fietspaden en autoluwe buitenwegen	Haarvaten, pleinen, hoekjes, vrije ruimte
Onderscheidende inrichtingseisen	Hoge ontwerpsnelheid, brede fietspaden, voorrang en weinig stops	Eigen ruimte voor fietsers: fietspaden, fietsstroken of fietsstraten	Informeel, dus vrij mits respect voor de 5 hoofdeisen voor fietsinfrastructuur	Op te stellen locatietypologieën en inrichtingsprincipes
Maastricht zichtbaar beter	Gasten en nieuwe bewoners vinden hun weg Lekker doorfietsen	Consistente netwerkqualiteit Meer fietspaden 30 km/uur bij fietsstroken Veel fietsstraten Gebruiksveiligheid	Intuïtief fietsen, subtiele geleiding bij kruispunten en oversteekplaatsen Comfortabele drempels Weinig hinder van auto's of parkeren	Vanzelfsprekende toegang tot pleinen en andere verblijfsgebieden Meer erven Meer paadjes op maaiveld Overzichtelijke kruispunten zonder parkeerplaatsen Alle soorten fietsen parkeren en stallen zonder drempels