

# Inspiratiedocument fietszone centrum Maastricht

augustus 2024



Gemeente Maastricht

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2 In gesprek met inwoners en ondernemers</b>	<b>4</b>
3 deelgebieden	4
Effectieve maatregelen	4
Planning	4
<b>3 Zo kunnen we de fietszone inrichten</b>	<b>5</b>
<b>4. De (mogelijke) maatregelen</b>	<b>6</b>
4.1 Herkenbare en fietsvriendelijke weginrichting	6
Duidelijke wegprofielen	6
Van fietspad naar rijbaan	6
Zone-aanduidingen	7
Fietsmarkering	7
4.2 Minder hinder	7
Verkeerscirculatie	7
Autoparkeren	7
Vorrangssituatie	8
Snelheidsremmers	8
Voorzieningen laden en lossen	9
Kiss & Ride zones	9
4.3 Aantrekkelijke fietsroute	9
Natuursteenverharding	9
Meer groen	10
Verkeersborden	10
Fietsenstallingen	10

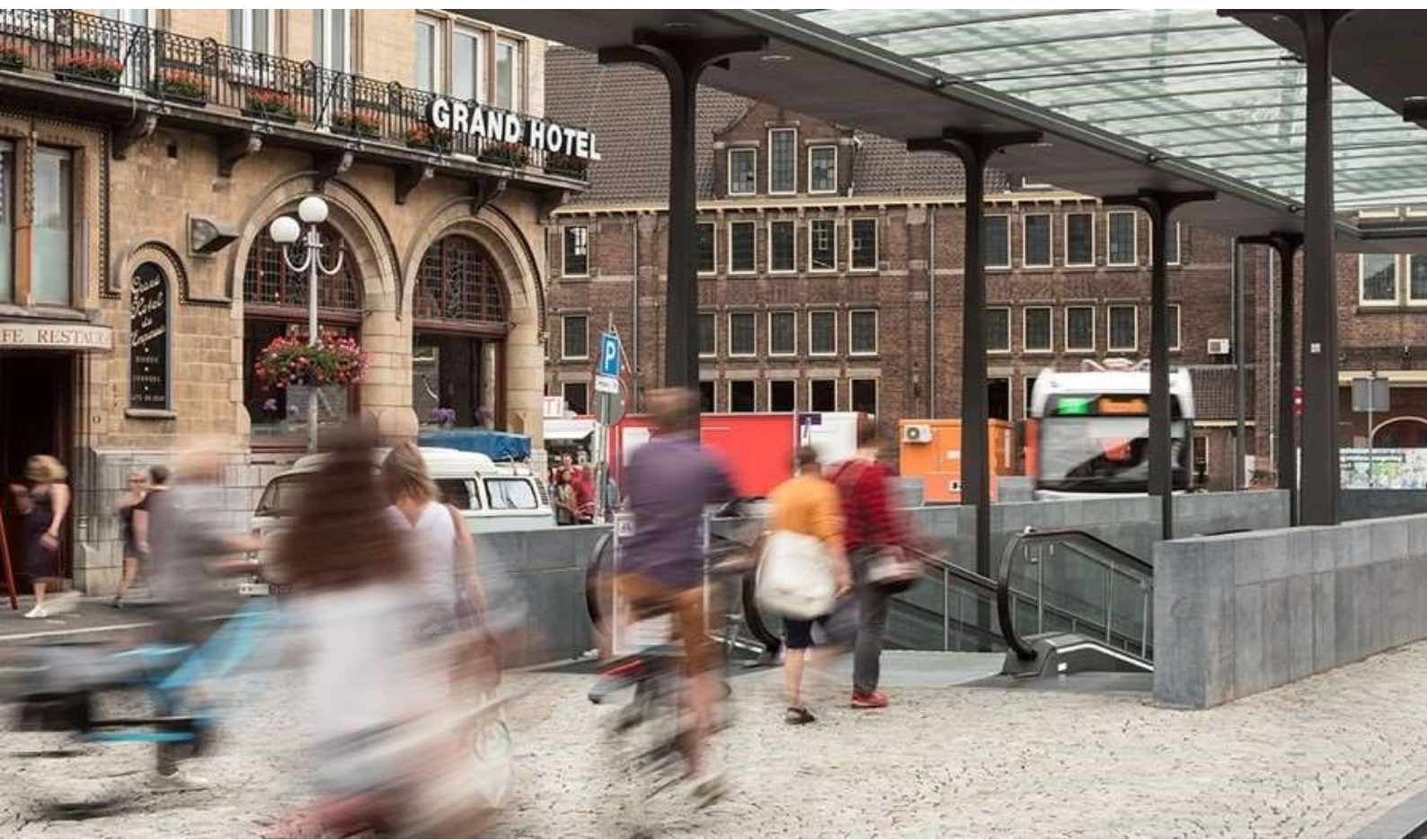
# 1 Inleiding

In Maastricht werken we aan een toekomstbestendige en leefbare (binnen)stad. Het hart van Maastricht moet een gastvrije plek zijn waar mensen zich welkom voelen, elkaar ontmoeten en gezond kunnen leven. Of je er nu woont, werkt of je vrije tijd doorbrengt.

Om dit te bereiken, willen we zorgen voor meer groen en voldoende parkeerruimte. Ook willen we fietsen in de binnenstad prettiger maken. Fietsen is goed voor de gezondheid van inwoners en verbetert de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Daarom komt er een fietszone in het centrum. Behalve in het kernwinkelgebied, want dat is een voetgangerszone. Hoe we dit kunnen aanpakken, beschrijven we in dit document.

## Wat is een fietszone?

Een fietszone is een gebied waar fietsers de belangrijkste weggebruikers zijn. Het is een plek waar je prettig kunt fietsen. Auto's zijn nog steeds welkom, maar meer te gast. Ze passen hun snelheid aan aan de fietsers en halen in als dat veilig kan. De straten zijn mooi en groen en passen bij de historische sfeer van het centrum. Een fietszone werkt goed als de wegen veilig zijn ingericht en de regels duidelijk zijn voor iedereen.

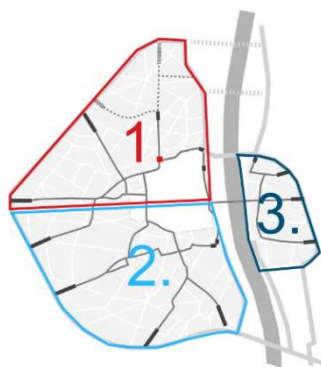


## 2 In gesprek met inwoners en ondernemers

Hoe we de fietszone inrichten en realiseren, ligt nog niet vast. Wel hebben we de mogelijke maatregelen onderzocht. Die beschrijven we in hoofdstuk 4 van dit document. Inwoners, ondernemers en weggebruikers kunnen hierover meepraten. Samen willen we deze maatregelen aanscherpen, nieuwe maatregelen bedenken en minder geschikte maatregelen weglaten.

### 3 deelgebieden

Op 3 verschillende momenten gaan we hierover in gesprek. Daarbij ligt steeds de focus op 1 van deze 3 deelgebieden.



1. Op **maandag 2 september 2024** praten we met elkaar over het noordelijk deel van het centrum (deelgebied 1)
2. Op **woensdag 4 september 2024** over het zuidelijk deel van het centrum (deelgebied 2)
3. Op **maandag 30 september 2024** over Wyck (deelgebied 3).

### Effectieve maatregelen

De bedoeling is om samen effectieve maatregelen te benoemen. Maatregelen die passen bij de historische, smalle wegen in de binnenstad. Die rekening houden met de levendigheid en drukte in het centrum. En met alle gebruikers en hun belangen. De maatregelen moeten vooral het fietsklimaat verbeteren. Ze mogen de bereikbaarheid niet verminderen. Winkels en horeca moeten immers worden bevoorrad.

### Planning

Na de gesprekken met inwoners en ondernemers leggen we de effectieve maatregelen en een realisatiestrategie (die beschrijft wanneer doen we wat) voor aan het college. In november besluit het college over het definitieve inspiratiedocument.

Zodra we wegen in dit gebied kunnen herinrichten, passen we de maatregelen toe. Dit gebeurt bijvoorbeeld als ze aan de beurt zijn voor groot onderhoud. Een aantal maatregelen kunnen we als losse actie oppakken. Zo maken we fietsen in het centrum stap voor stap prettiger.

# 3 Zo kunnen we de fietszone inrichten

We willen de balans bewaken tussen de historische sfeer van Maastricht, de drukte en levendigheid van het centrum en de mogelijkheid om prettig te fietsen. Om de fietszone te laten slagen, zetten we in op een herkenbare, verkeersveilige en aantrekkelijke inrichting van de wegen. Dat doen we met:

## Herkenbare entrees

Alle weggebruikers moeten duidelijk zien waar de fietszone begint. Ze weten dan of ze hun gedrag moeten aanpassen. De huidige brede, geasfalteerde entrees vervangen we door entrees in de sfeer van het historisch centrum. Dat zorgt voor rustiger rijgedrag.

## Fietsvriendelijke straten

Op de belangrijkste routes waar veel mensen fietsen, maken we de straten

fietsvriendelijk. De fietser staat hier centraal, auto's zijn te gast. Zo wordt fietsen veel prettiger.

## Fietsvriendelijke maatregelen

In de andere straten binnen de fietszone - waar je nu al rustig kunt fietsen - nemen we zo nodig aanvullende maatregelen om fietsen nóg aangenamer te maken.

### Gedrag van weggebruikers

Een goede weginrichting is essentieel, maar het gedrag van weggebruikers is minstens zo belangrijk. Met een campagne attenderen we weggebruikers op de veranderingen. En we herinneren hen aan het belang van respectvol en veilig verkeersgedrag. Omdat we de fietszone gefaseerd invoeren, wordt de gedragscampagne meermaals herhaald.



## 4. De (mogelijke) maatregelen

Voor het inrichten van een succesvolle fietszone zijn maatregelen nodig. In dit hoofdstuk lichten we deze (mogelijke) maatregelen toe. Het doel is om hiermee te zorgen voor:

- **een herkenbare en fietsvriendelijke weginrichting**
- **minder hinder**
- **een aantrekkelijke fietsroute.**

### 4.1 Herkenbare en fietsvriendelijke weginrichting

De fietsvriendelijke straten zijn zo ingericht dat fietsers er veilig en prettig kunnen rijden. De gebruikte materialen zorgen ervoor dat iedereen, inclusief fietsers, langzamer rijdt. Auto's zijn te gast en mogen fietsers alleen inhalen als het veilig is. Ze hoeven dus niet onnodig lang achter fietsers te rijden.

#### Duidelijke wegprofielen

Voor een herkenbare inrichting gebruiken we zogeheten standaard wegprofielen. Dat is in lijn met de landelijke richtlijnen voor erftoegangswegen en fietsstraten, en het plan Openbare ruimte binnenstad Maastricht. De weg is breed genoeg om naast elkaar te fietsen, zowel in eenrichtings- als tweerichtingsstraten. Meestal mag je niet naast elkaar fietsen als een auto passeert, maar binnen de

fietszone staan we dit toe. Dit maakt het fietsen namelijk prettiger. Door de breedte van de weg kunnen auto's veilig inhalen. Dat is wat fietsers graag willen: uit onderzoek blijkt dat ze het vervelend vinden als een auto lang achter hen blijft rijden.

De huidige fietsstroken op de rijbaan verdwijnen, zodat fietsers meer ruimte krijgen. We kijken wel zorgvuldig naar de haalbaarheid hiervan, omdat sommige stroken in het verleden juist zijn aangebracht voor extra verkeersveiligheid.

Het toepassen van de standaard wegprofielen versmalt de rijbaan. Daardoor ontstaat in veel gevallen meer ruimte voor voetgangers.

#### Van fietspad naar rijbaan

De entree maakt duidelijk dat de fietser hier vanaf het fietspad de rijbaan opgaat. Zo weet iedereen dat fietsers vanaf hier de belangrijkste weggebruikers zijn.



## Zone-aanduidingen

De entree maakt duidelijk dat de fietser hier vanaf het fietspad de rijbaan opgaat. Zo weet iedereen dat fietsers vanaf hier de belangrijkste weggebruikers zijn. De inrichting van de openbare ruimte is van invloed op het gewenste verkeersgedrag. Maar we kunnen de gewenste inrichting niet overal direct toepassen. Daarom is het belangrijk om vanaf het begin duidelijke borden en markeringen te plaatsen bij de ingang van de fietszone. Deze borden geven aan welk gedrag gewenst is en dat fietsers hier de belangrijkste weggebruikers zijn.



## Fietsmarkering

Bij elke entree kunnen we ook een fiets-icoon aanbrengen. Die markering komt midden op het wegdek. Zo laten we zien dat fietsers een centrale plek hebben in de binnenstad.

## 4.2 Minder hinder

Minder hinder zorgt voor meer veiligheid voor fietsers. Hinder ontstaat onder andere door parkeerbewegingen, laden en lossen, afzetten van mensen en openbaar vervoer. We kunnen deze hinder verminderen door alle verkeersdeelnemers voldoende ruimte te bieden. Denk aan brede trottoirs voor voetgangers en voorzieningen voor laden en lossen.

### Verkeerscirculatie

Het verkeer is op enkele locaties in de binnenstad te druk voor prettig fietsen. Het invoeren van eenrichtingsverkeer of het autoluw maken van straten kan helpen om het aantal auto's te verminderen. Hiervoor is een verkeerscirculatieonderzoek nodig. Zo'n onderzoek is echter ingewikkeld. Er lopen al andere projecten en onderzoeken in het centrum, zoals Autoluw Wyck en de OV-studie binnenstad. Daarom maakt een verkeerscirculatieonderzoek geen deel uit van dit inspiratiedocument. We pakken dat later op.

### Autoparkeren

Bij de herinrichting van de wegen behouden we zoveel mogelijk parkeerplaatsen voor auto's. Tegelijkertijd moeten de parkeerplaatsen de veiligheid en comfort voor fietsers niet beperken. Per locatie maken we een afweging tussen de parkeerbehoefte, het type parkeerplaatsen en de mate van onveiligheid of hinder. We nemen de volgende maatregelen:

#### *Minder haaksparkeren*

Een haaks parkeervak ligt dwars ten opzichte van de rijbaan.

Deze parkeerplaatsen zijn onveilig voor passerende fietsers. Automobilisten moeten namelijk achteruitrijden en hebben daarbij slecht zicht. Bij de hoofdentrees is haaksparkeren wel wenselijk vanwege de parkeerbehoefte ter plekke en voor elektrisch laden. Hier willen we dat fietsers op een fietspad aan de andere zijde van het haakse parkeervak rijden. Ze hebben dan geen hinder van de parkeerbeweging. Dit noemen we het ontvlechten van fietsverkeer.

### ***Van schuin- en haaksparkeren naar langsparkeren***

Parkeerbewegingen bij langsparkeren (parkeren langs de straat, met de rijrichting mee) zijn minder gevaarlijk dan bij schuin- en haaksparkeren. Het omzetten naar langspaarkeervakken, met behoud van zoveel mogelijk parkeercapaciteit, draagt dus bij aan meer verkeersveiligheid. Ook zorgt het voor meer ruimte op straat. Die ruimte kunnen we gebruiken voor een breder trottoir, meer groen of fietsparkeren.

### ***Langsparkeren aan 1 straatzijde***

Als een fietser uitwijkt voor bijvoorbeeld een openslaand autoportier, kan hij in botsing komen met een auto die aan de andere zijde net wegrijdt. Daarom adviseren we, indien mogelijk, parkeren langs de straat slechts aan 1 kant toe te staan.

### ***Ruimere parkeerplaatsen***

Als we de langspaarkeerplaatsen een halve meter breder maken, verminderen we het risico op aanrijdingen met openslaande deuren. Ook wordt inparkeren makkelijker en sneller. Het

kan gebeuren dat haakse parkeerplaatsen nodig zijn, maar dat we het fietspad niet buitenom kunnen leiden. Dan is een vrije strook van 1 meter tussen de rijbaan en de geparkeerde auto's wenselijk. Alle verkeersdeelnemers hebben daardoor beter zicht op elkaar.

### ***Voorkeur voor langsparkeren***

Wanneer auto's langer in een parkeervak blijven staan, ontstaan minder parkeerbewegingen. Dit vermindert de hinder en verhoogt de veiligheid voor fietsers. Of we kortparkeren kunnen omzetten naar langsparkeren, hangt af van de locatie. We bekijken dit zorgvuldig, omdat sommige voorzieningen, zoals winkels of andere bedrijven, juist behoefte hebben aan kortparkeren.

### ***Voorrangssituatie***

Op de fietsvriendelijke straten krijgt het verkeer voorrang op de zijstraten. Dit maakt (door)fietsen prettiger. De meeste kruispunten zijn al op deze manier ingericht. Waar dat nog niet het geval is, willen we de voorrangssituatie aanpassen.

### ***Snelheidsremmers***

We verwachten dat de maatregelen waarmee we de straten inrichten zorgen voor passend rijgedrag en lagere snelheid. Mochten na de invoering van de fietszone snelheidsremmende maatregelen nodig zijn, dan adviseert het CROW-Fietsberaad enkel sinusvormige 30 km/u-drempels als geschikte maatregel.



### **Voorzieningen laden en lossen**

In het centrum is parkeren op de rijbaan verboden. Toch gebeurt laden en lossen vaak op de rijbaan. Ook staan voertuigen soms half op het trottoir. We moeten het laden en lossen voor winkels en horeca in de binnenstad daarom beter regelen. Met meer laad- en losplekken kunnen we hinder beperken. Dit kan ook door een parkeervak op bepaalde tijden te gebruiken voor laden en lossen. Deze plekken geven we aan met een verkeersbord. We kunnen ook verbieden om op bepaalde plekken stil te staan en dit handhaven.

### **Kiss & Ride zones**

Rondom enkele scholen stoppen auto's op de rijbaan om passagiers te laten in- en uitstappen. Dit is onwenselijk en gevaarlijk. Met een stopverbodsbord en handhaving kunnen we dit voorkomen. Daarnaast maken we op korte afstand van het schoolgebouw plekken waar passagiers wel mogen in- en uitstappen: Kiss & Ride zones.

### **4.3 Aantrekkelijke fietsroute**

De sfeer van het historisch centrum maakt fietsen aangenaam. In lijn daarmee zorgen we voor een groene en passende inrichting van de entrees en straten. We zorgen ook voor goede voorzieningen zoals wegwijzers, voldoende fietsenstallingen en bankjes om uit te rusten. Dit geeft fietsers het gevoel dat de zone speciaal voor hen is ingericht.

### **Natuursteenverharding**

De natuursteenverharding en smalle rijbanen zijn kenmerkend voor onze binnenstad. Dit versterkt het centrumgevoel en beïnvloedt het verkeersgedrag positief. Uit een enquête blijkt dat automobilisten het centrumgevoel vanaf de Kommel en Sint Pieterstraat beginnen te ervaren, terwijl fietsers dit al vanaf de singels voelen. Door de natuursteen door te trekken tot aan de singels en de rijbanen smaller te maken, zullen automobilisten eerder merken dat ze in het centrum zijn.

We moeten daarbij letten op:

#### ***Fietscomfort***

Een goede fundering en legverband maakt fietsen prettiger. De kleinere natuursteenkeien in de Wycker Brugstraat zijn hiervan een geslaagd voorbeeld. Ook in straten met grote kasseien kunnen we het fietscomfort verbeteren. Zo zijn op de Gubbelstraat in het voorjaar van 2024 al vergelijkbare, maar meer vlakke keien geplaatst.

#### ***Stevigheid***

In straten waar stadsbussen rijden, zijn grotere kasseien nodig. Of asfalt met een natuursteenrand.

### **Geluid en trillingen**

Natuursteen zorgt voor meer geluid en trillingen dan asfalt. Daardoor kunnen we niet elke straat volledig in natuursteen uitvoeren.



### **Meer groen**

Groen maakt de omgeving aangenaam, bevordert socialer gedrag in het verkeer en verbetert het klimaat. Dat maakt fietsen prettiger. Daarom zorgen we voor meer groen bij de entrees van de fietszone en in de binnenstad. De studie Kansen vergroenen centrum Maastricht laat zien hoe we dit goed kunnen aanpakken. Op plekken die we willen verrijken met groen, staan nu veelal geparkeerde auto's. Die parkeerplaatsen verdwijnen. Dat maakt de binnenstad veiliger én groener.



### **Verkeersborden**

In straten waar stadsbussen rijden, zijn grotere kasseien nodig. Of asfalt met een natuursteenrand. De fietszone overlapt

met andere zones in het centrum, zoals de 30 km/h-zone, parkeerverbodszone, fietsparkeerverbodszone en ZES-zone (Zero-emissie Stadslogistiek). De verkeersborden die hierover informeren, moeten duidelijk leesbaar en begrijpelijk zijn. We plaatsen de borden per onderwerp samen en met enige afstand van elkaar. Dat geeft een rustiger beeld en voorkomt dat weggebruikers worden overweldigd door informatie. Zo hebben ze meer kans om zich bewust te worden van de verschillende zones.

### **Fietsenstallingen**

Als fietsen gemakkelijk te parkeren zijn, zullen meer mensen de fiets naar of door het centrum nemen. We plaatsen bij voorkeur stallingen langs de rijbaan, zodat fietsers hun fiets eenvoudig kunnen parkeren en voetgangers niet worden gehinderd. Uitzondering hierop zijn de straten waar grote lijnbussen rijden. Daar zijn fietsenstallingen langs de rijbaan niet veilig. Dat geldt ook voor fietsparkeervoorzieningen nabij kruispunten. We moeten een goede balans vinden in het aantal fietsenstallingen. Te veel kan het straatbeeld verstoren, terwijl te weinig kan leiden tot foutparkeren wat ook afbreuk doet aan de kwaliteit van de omgeving.

