

---

# Fietsstraatzone centrum Maastricht

Offerte en plan van aanpak  
20 september 2023

## Inhoud

Ervaring onderzoeksteam	2
Samenwerking en Team	
Referentieprojecten	
Projectteam	
Kwaliteit Plan van Aanpak	7
Plan van aanpak	
planning	
Schetsboek	10
Planning	18

## Ervaring onderzoeksteam

### Samenwerking en Team

Voor u ligt de inschrijving van bureau VERBEEK landschapsarchitectuur / ecologie / stedelijk ontwerp. Gezien de opgave schrijven wij samen met Grenspaal 12 in op deze aanbesteding. Bureau Verbeek en Grenspaal 12 beschikken over een breed spectrum aan expertises op het gebied van landschapsarchitectuur, ontwerp openbare ruimte, civiel- en cultuurtechniek, verkeersveiligheid, infraplanning en kostenramen. Qua deskundigheid en tijd hebben we voldoende capaciteit om de opdracht op inhoudelijk gebied uit te voeren.

### Ontwerp Diepstraat Eijsden

De Maastrichtse aanloopstraten kennen qua gebruik en ruimtelijke karakter veel parallellen met de Diepstraat in Eijsden. Het is een historische straat met verschillende verkeersstromen (fietsers, wandelaars, bewoners, bezoekers, bevoorrading) waar bewoners en ondernemers uiteenlopende wensen en belangen hebben. In het uiteindelijke ontwerp staat het behoud van het karakter voorop waarin ondermeer ambities als meer aandacht voor de wandelaar en fietser, meer comfort i.r.t. de kasseien alsook de auto te gast zijn meegenomen. Naast afstemming met de monumentencommissie vanwege het beschermde stadsgezicht is het ontwerp meermaals besproken met bewoners en ondernemers. Gezien de tegenstrijdige belangen

### Eerdere succesvolle samenwerkingsprojecten

Bureau Verbeek en Grenspaal 12 werken vaker voor de gemeente Maastricht en hebben kennis van de ruimtelijke kwaliteit en de infrastructuur van het studiegebied en kunnen daardoor snel aan de slag.

Samen hebben we meerdere projecten gerealiseerd tot grote tevredenheid van de opdrachtgevers. We belichten 3 projecten waaraan we samen hebben gewerkt met raakvlakken voor de onderhavige opdracht, te weten het ontwerp van de Diepstraat te Eijsden, het plan voor het Vijverpark en omliggende straten te Brunssum en het Masterplan Oud-Geleen.

is gezocht naar ruimtelijke oplossingen waarin belangen zijn verenigd. Zo is het parkeren voor bezoekers gelimiteerd ten opzichte van de bewoners. Toch blijft dit een spanningsveld, waarbij we ook kunnen concluderen dat het voor het beeld van de straat en de rust in de straat (minder zoekverkeer) beter was geweest om bezoekers alleen nog aan de randen van de kern te laten parkeren en niet meer in de Diepstraat. Zo ver zijn we nog niet met het opstellen van het ambitiesdocument voor de fietsstraatzone, maar uiteindelijk zullen vergelijkbare keuzes aan de orde komen bij het uitwerken van de ambities.

Verleden



Wensbeeld



Realisatie



Ontwerp





### Ontwerp Vijverpark en verbindingen Vijverpark-Centrum

In het Stedenbouwkundig Kwaliteitskader (2021) en het Visiedocument Verbetervoorstellen Vijverpark (2020) staan het Vijverpark en het nabije centrum centraal. De ambitie behelst dat het Vijverpark dient te worden opgewaardeerd en dat de omgeving vergroend dient te worden met een betere balans tussen verkeer (incl. parkeren) en verblijven. bureau VERBEEK heeft een integraal ontwerp vervaardigd waarin de gebieden in samenhang zijn bekeken. De uitgangspunten zijn vertaald in een functioneel en b(l)oeiend ontwerp. Het ontwerp voor het Vijverpark gaat uit van het opwaarderen, verbeteren van dit stadspark. Dit was nodig na jaren van gebruik sinds de laatste renovatie alsook de - niet altijd ruimtelijk goed doordachte - toevoeging van nieuwe functies (spelen, fitness, openluchttheater). Op basis van de oorspronkelijke ontwerpgedachte en compositie-analyses is een integraal ontwerp opgesteld voor de opwaardering van het park, waarbij ondermeer de padenstructuur wordt vernieuwd, een ontwerpvisie is opgesteld voor het meubilair, aandacht is voor

het in standhouden / vernieuwen van het bomenbestand en het verbeteren van de waterkwaliteit. Het meest relevant voor de Maastrichtse studie zijn de aangename verbindingen die bedacht zijn tussen het Vijverpark en het winkelhart van Brunssum. Centraal staat hier het realiseren van een betere balans tussen verkeer (incl. parkeren) en verblijven. Wegen zijn versmald waarmee ruimte is gecreëerd voor de zachte weggebruiker. Door het veranderen van de bestrating en het toevoegen van b(l)oeiend groen is voor voetgangers en fietsers een mensvriendelijke sfeer gecreëerd, waarbij volgens het 'auto-te-gast' idee het merendeel van de automobilisten hun rijgedrag zullen aanpassen. Gekoppeld hieraan is een kostenraming waarin per deelgebied de verschillende projectonderdelen zijn geraamd en geprioriteerd.

Bestaande situatie



Nieuwe situatie



Bestaande situatie



Nieuwe situatie





### Masterplan Oud-Geleen

Het Masterplan Oud-Geleen sluit aan bij onderhavige opgave doordat in een monumentale omgeving ruimtelijke voorstellen zijn opgesteld om de openbare ruimte die in de loop der tijd vooral is ingenomen door de auto te transformeren naar een aangename belevingsvolle buitenruimte. Vooral is ingezet op (be)leefstraten ten faveure van de ‘zachte weggebruiker’ én klimaatadaptatie. Het verleden heeft daarbij mede als inspiratie gediend. De zoektocht naar een betere balans tussen alle functies was ook balanceren en keuzes maken

tussen de verschillende ideeën en meningen van bewoners en ondernemers. Door een heldere visie met inspirerende en enthousiasmerende visualisaties en door – zonder misplaatste nostalgie – te refereren aan het verleden, hebben we draagvlak gecreëerd onder bewoners en ondernemers. Daarnaast hebben we de gemeenteraad meegenomen in het verhaal dat heeft geleid tot het vaststellen van het Masterplan. Momenteel wordt fasegewijs uitvoering gegeven aan de in het Masterplan beschreven uitgangspunten en ambities.





## Projectteam

Alle relevante kennis en disciplines maken deel uit van ons projectteam. **5.1.2e** (bureau Verbeek) en **5.1.2e** **5.1.2e** (Grenspaal12) vervullen als duo het projectleiderschap. Ze zijn bij elk overleg aanwezig. Uw eerste aanspreekpunt is **5.1.2e**.

### **5.1.2e** **5.1.2e** **geregistreerd landschapsarchitect, projectleider en uw eerste aanspreekpunt**

**5.1.2e** studeerde in 1997 af als landschapsarchitect aan de Universiteit Wageningen. Na zijn studie werkte hij bij de Dienst Landelijk Gebied in Zeeland. Sinds 1998 is hij verbonden aan bureau Verbeek (voorheen Heukelom Verbeek). Per 1 januari 2004 is hij de directeur van het bureau. Als leidinggevend landschapsarchitect is **5.1.2e** nauw betrokken bij alle door het bureau gemaakte projecten. Hij participeert in overleggen met politici, ambtenaren, burgers, natuurorganisaties, projectontwikkelaars en woningstichtingen. Hij is betrokken bij meerdere kwaliteitsteams voor ontwikkelingen in de stedelijke en landelijke omgeving. Regelmatig geeft hij lezingen aan onderwijs- en architectuurinstellingen.

Plannen die aansluiten bij uw uitvraag en waaraan hij als projectleider was/is verbonden, zijn onder de onder de referenties genoemd maar ook het Vergroeningsplan voor het Centrum van Maastricht waaraan momenteel nog gewerkt wordt.

### **5.1.2e** **5.1.2e** **managing partner en senior-adviseur**

**5.1.2e** is een ervaren en breed inzetbare senior verkeerskundig adviseur en gecertificeerd verkeersveiligheids auditor met ca. 30 jaar beroepservaring. Sinds 2008 opererend als zelfstandig en onafhankelijk professional. Vanaf 2017 heeft hij zijn activiteiten samen met twee compagnons voortgezet vanuit Grenspaal12, bureau voor infraplanners, waar op dit moment ca. 20 adviseurs werkzaam zijn. **5.1.2e** werkt aan velerlei mobiliteits- en verkeerskundige studies van verschillende schaalniveaus. Hij houdt de grote lijnen en doelen in het oog, maar kan ook de inhoudelijke diepte induiken. Heeft een uitstekende "bestuurlijke/politieke antenne" en past deze situatieafhankelijk binnen zijn activiteiten/projecten toe om het politiek en maatschappelijk draagvlak te maximaliseren.

**5.1.2e** is zeer bekend in Maastricht en heeft in het verleden diverse projecten voor de gemeente uitgevoerd als het Haalbaarheidsonderzoek fietstunnel A2/Kennedysingel; de Verkeersvisie Amby; de Verkeersstudie milieuzone centrum en de studie vrachtverkeer Tongerseweg. Recente fietsprojecten in stedelijke omgevingen waar hij zijn bijdrage aan leverde zijn de Variantenstudie fietssnelweg Corda-route, Hasselt (BE) en de Verkeersstudie (nieuwe) Maaskruising voor langzaam verkeer te Venlo.

De afgelopen jaren zijn door Grenspaal12 legio verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd, waarin ook de rol van de fietser in stedelijke omgevingen aan de orde was, zoals de audit voor het destijds beoogde tramtracé in de Maastrichtse binnenstad.

## Onze ondersteuners

Meerdere medewerkers met verschillende achtergronden ondersteunen het projectteam. Zij zijn een waardevolle, onmisbare aanvulling. De medewerkers die naast **5.1.2e** en **5.1.2e** het meest aan het project zullen gaan werken zijn:

### **5.1.2e** **5.1.2e** **MSc. – landschapsarchitect**

**5.1.2e** **5.1.2e** heeft in 2019 zijn Master Landschapsarchitectuur aan de Wageningen Universiteit afgerond. In het kader van zijn afstudeeronderzoek heeft hij de beleving van bezoekers aan

grote toeristische bestemmingen verbeterd, door de visie op parkeerplaatsen te veranderen. Hierin worden parkeerplaatsen beschouwd als een integraal onderdeel van de attractie, zodat de beleving van de attractie begint wanneer bezoekers de parkeerplaats betreden. Sinds 2019 is **5.1.2e** als ontwerper werkzaam bij bureau Verbeek waar hij werkt aan plannen op het gebied van parkontwerp, pleinontwerp, stedenbouwkundige plannen, herinrichtingsplannen van dorpen, landschapsvisies en landschapsplannen. Hij weet daarbij zijn ontwerpen te verbeelden in heldere, overzichtelijke en aansprekende impressies en plankaarten.

### **5.1.2e** **5.1.2e** – junior landschapsonwerper

Hij studeerde Landschaps- en Tuinarchitectuur aan de School Of Arts, KASK & Conservatorium te Gent. Na een stage bij bureau VERBEEK te Maastricht waar hij meewerkte aan diverse projecten in de regio Zuid-Limburg waaronder de renovatie van het Vijverpark te Brunssum, Vroenhoven- en Cannerweg te Maastricht en de Boulevard in het Schutterspark te Brunssum, is hij sinds september 2023 in dienst bij bureau VERBEEK en werkt hij mee aan verschillende projecten op het stedelijk schaalniveau.

### **5.1.2e** **5.1.2e** **senior-adviseur/ontwerper bij Grenspaal12**

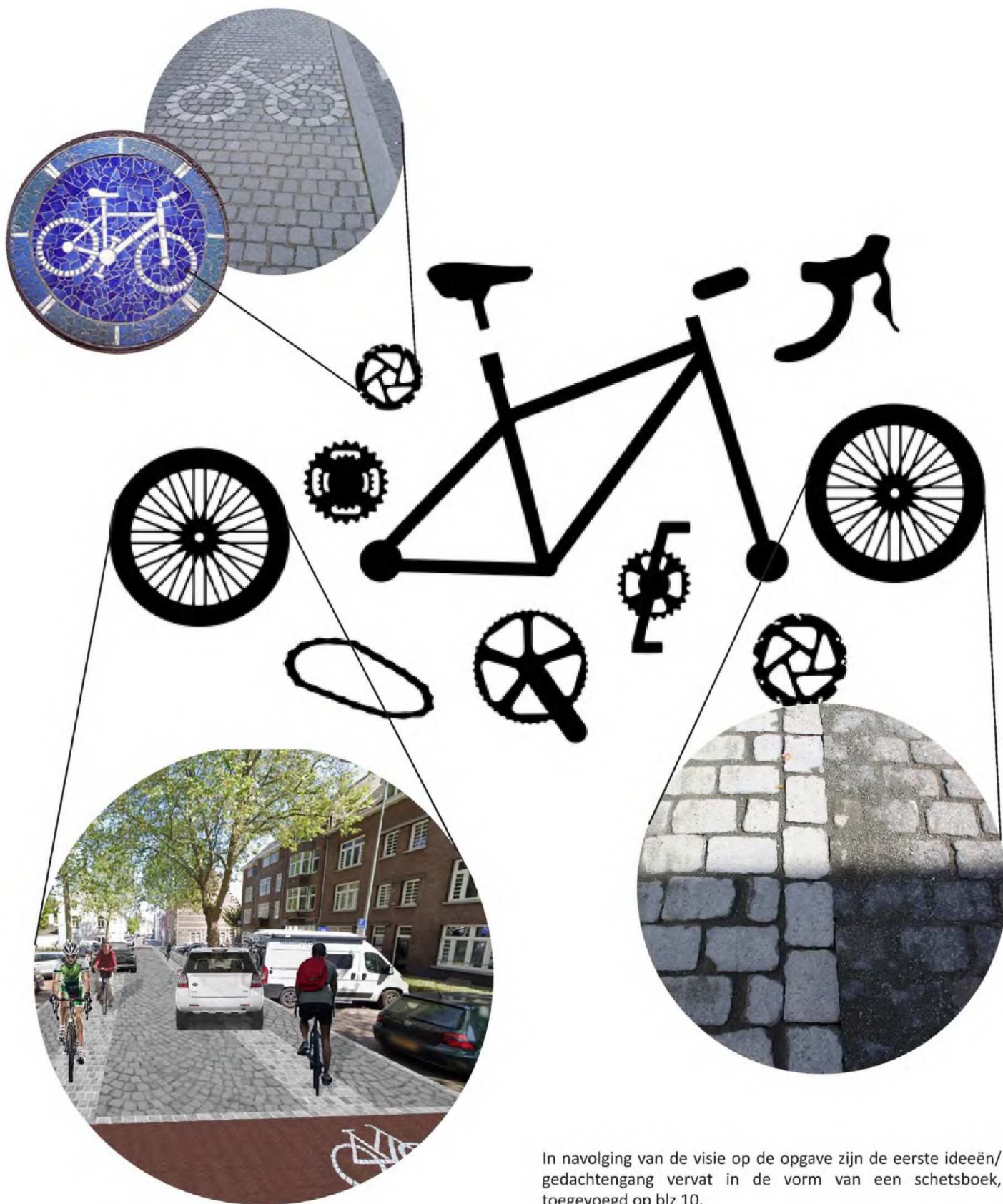
Ervaren verkeerskundig adviseur en ontwerper met 15 jaar werkervaring op verkeerskundig en civieltechnisch vlak, onder meer opgedaan bij (projecten voor) gemeentelijke overheden. De afgelopen jaren ervaring opgedaan met beleidsadvisering op verkeerskundig vlak en advisering binnen infra-projecten zowel op regionaal als op gemeentelijk niveau. **5.1.2e** vindt uitdaging in verkeerskundige vraagstukken waarbij ruimtelijke aspecten en verkeerskundige randvoorwaarden vertaald worden naar haalbare verkeerskundige ontwerp oplossingen. Zijn interesse gaat uit naar de inrichting van de openbare ruimte waarin de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid een belangrijke rol spelen.

**5.1.2e** is gecertificeerd als verkeersveiligheidsauditor (VVA-auditoren) voor provinciale en gemeentelijke wegen. Hij heeft zowel een uitstekende kijk op (het ontwerpen) van de fysieke infrastructuur vanuit de eisen en richtlijnen, als op het gedragsmatig aspect van weggebruikers (human factors). Als verkeerskundig ontwerper heeft hij meegewerkt aan de volgende recente ontwerp opgaves waar de fiets een prominente rol speelt: Ontwikkelen centrumplan Brunssum (zie ook de referenties); Ontwerp herinrichting Hoogstraat en Op de Heugden in de gemeente Landgraaf.

### **5.1.2e** **5.1.2e** **managing partner en senior-adviseur**

**5.1.2e** is een ervaren infraplanner en kostendeskundige, en tevens gecertificeerd verkeersveiligheids auditor met ca. 35 jaar beroepservaring. Zowel bij Rijksprojecten maar ook bij fietsverbindingen in gemeenten en Provincies. **5.1.2e** kan als geen ander de vertaling maken van ontwerp naar de wijze van realiseren en de kosten die daarmee gemoeid zijn. Met behulp van parametrisch ramen kan **5.1.2e** reeds in de verkenningfase van projecten inzicht verschaffen in de kosten, de MKI-waarde van een ontwerp en de stikstofuitstoot in de bouwfase. Hiermee kunnen varianten onderling met elkaar worden vergeleken waarbij ook de betrouwbaarheid van de raming en de risico's van elke variant in beeld worden gebracht. Hierdoor kunnen duurzamere keuzes gemaakt worden en worden verrassingen zo veel als mogelijk voorkomen waarbij er continue zicht is op de totaalkosten.





In navolging van de visie op de opgave zijn de eerste ideeën/gedachtengang vervat in de vorm van een schetsboek, toegevoegd op blz 10.



## Kwaliteit Plan van Aanpak

In het schema op pagina 8 ziet u hoe wij komen tot het ambitiedocument fietsstraatzone Maastricht (incl. realisatie strategie) waarin belangen zijn meegenomen en gewogen. De verticale kolommen betreffen de processtappen die we zetten om het ambitiedocument op te stellen. Op de horizontale as ziet u de werkzaamheden die we tijdens meerdere processtappen doorlopen. Dit betreft onder andere de interne en externe afstemming. Het ontwerp- en planproces voor deze opgave is een iteratief proces. Dit biedt de mogelijkheid belangrijke voortschrijdende inzichten mee te nemen in het ontwerp.

## Visie op de opgave

We houden grotendeels de stappen uit de uitvraag aan. Waar nodig hebben we de werkzaamheden per stap nader toegelicht, aangevuld. Om de redenen hierachter te begrijpen belichten we eerst onze visie op de opgave aan de hand van drie speerpunten.

- Wensbeeld opstellen. Na het lezen en nadenken over uw uitvraag zien we zoals u ook omschrijft dat het bedenken, invoeren van een fietsstraatzone complex is. Gezien onze ervaring met vergelijkbare plannen zullen we aanlopen tegen fysieke en juridische bezwaren en tegengestelde belangen (bewoners, ondernemers, bezoekers). Onze insteek voor deze opgave is dat we ons hiervan bewust zijn, maar dat we eerst los van onmogelijkheden een wensbeeld willen opstellen. Het voordeel van deze aanpak is dat er meer innovatieve ideeën beschouwd worden dan wanneer alleen binnen bestaande kaders gedacht wordt. Daarnaast is een beklijvend wensbeeld een goed middel om mensen mee te laten dromen en denken om het nu schijnbaar onmogelijke mogelijk te maken. Voor het opstellen van dit wensbeeld willen we graag met u nadenken over de ruimte die we ons hiervoor nemen qua randvoorwaarden / kaders. Ter verduidelijking, we kunnen natuurlijk eenvoudig stellen 'we gaan uit van een wensbeeld waarin in het gehele centrum autovrij wordt', maar dat is ons inziens dermate utopisch dat we daarmee juist niet bereiken dat mensen mee gaan denken. Hetzelfde geldt voor het loslaten van eisen als 'geen rood asphalt'. Ook daarvan realiseren we ons dat dat in een monumenstad als Maastricht niet gepast is. Kortom we willen zeker loskomen van kaders, maar uiteindelijk daarin ook realisme betrachten. Nadat we het wensbeeld hebben opgesteld en besproken willen we vanuit dit wensbeeld komen tot maatregelen (toolbox). Hiertoe zullen we het wensbeeld concretiseren voor de in de Nota van Inlichtingen genoemde routes

Tongersestraat, Calvariestraat, Sint Pieterstraat, Capucijnenstraat en Hoogbrugstraat. Enerzijds levert dit dus concrete maatregelen / bouwstenen op voor de genoemde routes. Anderzijds kunnen we hieruit generieke bouwstenen genereren voor de fietsstraatzone. Daarbij is het goed om te vermelden dat niet alle bouwstenen wellicht op korte termijn te implementeren zijn, maar gezien de dynamische ontwikkelingen op het gebied van klimaat, energie alsook technologische ontwikkelingen 'in het vervoer' wel in de toekomst toepasbaar / bespreekbaar zijn. Dit onderdeel zullen we ook belichten in de realisatiestrategie.

- Leren van anderen: U geeft zelf ook aan dat in Vlaamse steden al meerdere fietsstraatzones bestaan. Hiervan zijn we op de hoogte, mede omdat Grenspaal 12 vanuit haar vestiging in Hasselt veelvuldig in Vlaanderen werkt. Daarnaast is het interessant om in dit verband kennis te nemen van de publicatie Fietsstraten en Fietszones van Fietsberaad Vlaanderen (april, 2021). Deze organisatie, maar ook betreffende ambtenaren van een aantal Vlaamse steden, zullen we gaan interviewen (incl. bezoek fietszones) om zo zicht te krijgen op de do's en don'ts. U bent hierbij trouwens van harte welkom om samen met ons deze projecten te bezoeken en de overleggen met deze personen bij te wonen.
- Samenwerking – het geheel is meer dan de som der delen: Voor ons is een ontwerp – in dit geval het ambitiedocument – méér dan de som der delen. Een ontwerp is meer dan het afvinken van eisen als 'voldoet het ontwerp verkeerstechnisch'. U geeft zelf ook aan dat u op zoek bent naar integrale oplossingen passend bij de hoogwaardige kwaliteit van het centrum. Daarom wordt deze studie verricht door een multidisciplinair van medewerkers van bureau Verbeek en Grenspaal 12, dat de esthetische én functionele – (verkeers)technische aspecten, in overleg met u en uw team, integraal bekijkt.





**a. Projectstart**

Een goede projectstartup is van belang voor een succesvol plan en proces. Voor ons startoverleg lezen wij ons goed in en maken we een kaart van het plangebied om aspecten te kunnen duiden. Tijdens ons eerste overleg bespreken we de aanpak, de contractuele eisen en de planning. We spreken wederzijdse verwachtingen uit, we gaan in op de onderlinge rol- en taakverdeling en we leggen deze afspraken vast. Een gezamenlijk veldbezoek is onderdeel van de projectstartup. Uit ervaring weten we dat samen ter plaatse kennismaken van de opgave het planproces ten goede komt.

**Resultaat:** Een verslag met werkafspraken, kaartbeeld met opmerkingen in het studiegebied en opgesomd de belangrijkste doelen/uitgangspunten en een verfijnde planning.

**b. Analyse en Visie (wensbeeld)**

Door het voeren van gesprekken met u, het bestuderen van bestaande informatie, andere (lopende) plannen voor het centrum en het (al of niet samen met u) maken van rondgangen om de situaties ter plekke te bekijken krijgen we inzicht in de kansen en beperkingen inzake het fietsklimaat. De landschapsarchitect en onze verkeersveiligheidsauditoren trekken daarbij samen op. De landschapsarchitect identificeert de kansen en beperkingen vanuit de ruimtelijke context. De VVA auditoren zullen vanuit de verkeersveiligheidsbril en human factors naar de fietsstraatzone-ambitie kijken. Samen kunnen we zo snel kansen - beperkingen voor het verwezenlijken van de ambities in kaart brengen.

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde inventarisatie en analyse, geïnspireerd door de Vlaamse voorbeelden stellen we samen met u kaders, uitgangspunten op waarbinnen we de visie in de vorm van een wensbeeld voor de fietsstraatzone willen uitwerken. Zoals beschreven willen we hierbij in een eerste stap ruimte claimen om met creatieve ideeën te komen en ons niet laten inperken door onmogelijkheden. Het wensbeeld bestaat uit een structuurmatig kaartbeeld waarbij we met principes (doorsneden en/of visualisaties) de kansen, ideeën om te komen tot een fietsstraatzone verbeelden.

Naast fysieke maatregelen, zullen we – mede op basis van de kennis die we opdoen in de Vlaamse steden – nadenken over maatregelen op het gebied van gedrag (sensibilisering).

**Resultaat.** Inzicht in de ruimtelijke en verkeerskundige kansen en beperkingen inzake een aangenaam fietsklimaat binnen het studiegebied; inzicht in raakvlakken met andere (lopende) plannen, projecten. Hierop aansluitend volgt een visie met een inspirerend wensbeeld voor de fietsstraatzone, met daaraan gekoppeld kansen, ideeën om deze ambitie te bereiken.

**Afstemming.** De resultaten van de inventarisatie en analyse en de daaruit volgende visie met wensbeeld wordt besproken met het projectteam. We voorzien dat we hiervoor twee keer overleg voeren met u in deze stap (overleg 2 en 3 projectteam).

**c. Visie vertalen in een maatregelenpakket**

Nadat de visie met wensbeeld is besproken en verfijnd worden de maatregelen, de bouwstenen bepaald om te komen tot een aangename omgeving voor de zachte weggebruiker. Hiervoor gaan we visie met wensbeeld toepassen op de routes Tongersestraat, Calvariestraat, Sint Pieterstraat (incl. de St. Hubertuslaan en H. Hermanspark), Capucijnenstraat en Hoogbrugstraat (conform de NvI). We gaan geen uitgewerkt ontwerp maken voor deze routes, maar we leveren wel concrete maatregelen / bouwstenen op voor de genoemde routes. Het resultaat van deze ontwerpexercitie voor de routes is tevens dat we een aantal generieke maatregelen, bouwstenen voor de fietsstraatzone opleveren. We vervaardigen geen blauwdruk maar geven een spectrum van mogelijkheden die al of niet locatiespecifiek en uiteindelijk altijd in afstemming met de omgeving kunnen worden geïmplementeerd in toekomstige projecten.

Niet alle maatregelen, bouwstenen zijn op korte termijn te implementeren. Bouwstenen die nu niet kunnen zullen gezien de dynamische ontwikkelingen op het gebied van klimaat, energie alsook technologische ontwikkelingen 'in het vervoer' in de toekomst mogelijk wel toepasbaar / bespreekbaar zijn. Daarnaast zullen bepaalde maatregelen op zichzelfstaand kunnen worden toegepast en effect hebben. Andere maatregelen dienen juist gecombineerd te worden uitgevoerd of kunnen alleen worden uitgevoerd bij een grotere herstructurering van een gebied. Om hierop grip te krijgen gaan we de maatregelen, bouwstenen in analogie met de methode zoals afgebeeld in onderstaande figuur indelen.

- **Now maatregelen/bouwstenen:** Deze zijn concreet en zelfstandig te realiseren of als duidelijke wens/eis mee te geven om in andere projecten te implementeren. Deze zijn goed te ramen.
- **Wow maatregelen/bouwstenen:** Deze vergen veelal een meer een procesmatige strategie omdat ze patroon doorbrekend zijn. Ook vallen die maatregelen hieronder die alleen in combinatie met elkaar of met een grotere herstructurering van een straat te realiseren zijn en effect hebben. De raming hiervan is globaler.
- **How ideeën:** Dit zijn de ideeën van/voor de toekomst. Het concreet rammen van de kosten is hiervan niet altijd mogelijk.

realiseerbaar	<p style="text-align: center;"><b>how!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• voor de toekomst</li> <li>• uitdagingen / dromen</li> <li>• visiebestemmend</li> <li>• richtinggevend</li> <li>• rode ideeën voor morgen</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>wow!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• innovatieve ideeën</li> <li>• patroon doorbrekend</li> <li>• opwindende ideeën</li> <li>• onderscheidend</li> <li>• geven energie</li> </ul>
niet realiseerbaar	<p style="text-align: center;"><b>now</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• makkelijk door te voeren</li> <li>• voorbeelden beschikbaar</li> <li>• weinig risico</li> <li>• veel draagvlak</li> <li>• weinig inspanning</li> </ul>
	<p style="text-align: center;">gewone ideeën</p>
	originale ideeën



**Resultaat.** Inzicht in de maatregelen, bouwstenen uit de visie (incl. wensbeeld) die toepasbaar zijn op de genoemde routes. Daarnaast voor zover mogelijk locatiespecifiek inzicht in maatregelen, bouwstenen die generiek toegepast (toepassingskader) kunnen worden, met onderscheid in 'now-wow-how'.

**Afstemming.** De bouwstenen voor de routes en het maatregelenpakket worden besproken met het projectteam. We voorzien dat we hiervoor twee keer overleg voeren met u in deze stap (overleg 4 en 5 projectteam). Daarnaast sluiten we aan bij de overleggen OO en VOP.

#### d. Kostenraming en realisatiestrategie

We stellen een realisatiestrategie met kostenraming op. In de strategie maken we onderscheid in de categorieën:

- maatregelen of een combinatie van maatregelen die op zichzelf staand als een project gerealiseerd kunnen worden;
- maatregelen die zich lenen om als meekoppelkans bij een andere ontwikkeling meegenomen kunnen worden;
- maatregelen die nog meer een visionair en richtinggevend karakter hebben en op de lange termijn spelen.

Daarnaast stellen we een trade off matrix op om de maatregelen te prioriteren naar meest kansrijke en impactvolle maatregelen. De criteria voor de trade off matrix stellen wij op en stemmen wij met u af voordat we de trade off matrix doorlopen. Vooralsnog denken we aan criteria als

- Effect. Een voorbeeld hiervan is dat maatregelen in de aanloopstraten waar veel fietsers komen een groot effect zullen hebben en dus hoge prioriteit krijgen in de realisatiestrategie.
- Meekoppelkansen. Dit is het geval als bij een op de planning staand project maatregelen kunnen worden meegenomen.
- Quickwin. Dit kunnen meekoppelkansen zijn, maar dit zijn ook maatregelen die eenvoudig kunnen worden geïmplementeerd.

Per categorie zullen wij aangeven welke stappen doorlopen moeten worden om de maatregelen tot realisatie te brengen, wat daarbij komt kijken qua voorbereiden en procedurele activiteiten, welke risico's wij zien en hoe deze het beste beheerst kunnen worden.

Naast het inzicht in de realisatiekosten geven we ook aan met welke kosten rekening gehouden moet worden bij de verdere uitwerking en voorbereiding van de maatregel. We hebben veel ervaring met het opstellen van betrouwbare kostenramingen in alle fasen van projecten. De kostenraming kan dan ook goed gebruikt worden voor de krediet aanvraag, zowel voor de voorbereiding als ook voor de realisatie.

**Resultaat.** Een helder overzicht in tabelvorm en op kaart van de maatregelen per categorie, prioritering naar kansrijk en impact en kosteninschatting met brandbreedte van de voorbereiding en realisatie. De uitkomst van de realisatiestrategie gaan we hierbij presenteren in de vorm van een overzichtskaart waarbij de betreffende prioriteit/kans van de maatregelen in de vorm van kleurcodes is aangegeven. In tabelvorm wordt de bijbehorende kosteninschatting van de maatregelen weergegeven.

**Afstemming.** In deze stap is 2x overleg met het projectteam (overleg 6 en 7) voorzien. Inzake de kostenraming en realisatiestrategie is na controle door de gemeente voorzien in één aanpassingsronde.

#### e. Ambitiedocument opstellen

De resultaten van voorgaande stappen worden in een ambitiedocument samengevoegd.

**Resultaat.** Een ambitiedocument (incl. kostenraming en realisatiestrategie) dat inzicht geeft in de mogelijkheden die er zijn om het fietsklimaat in het centrum te verbeteren. Het document levert daarbij input voor de werksessies met bewoners/ondernemers.

**Afstemming.** In deze stap is geen fysiek overleg voorzien. Het document wordt doorgelezen door u en uw collega's. We gaan er vanuit dat we op- en aanmerkingen gebundeld en zonder tegenstrijdigheden krijgen aangeleverd. Vervolgens zullen we eenmalig wijzigingen doorvoeren in het ambitiedocument.

#### f. Werksessies belanghebbenden centrum

We leveren een bijdrage aan de door u geplande, georganiseerde werksessies (3 stuks) met belanghebbenden. Dit kan in de vorm van een presentatie maar ook door aanwezig te zijn tijdens een inloop sessie waarbij we informatieve posters voorbereiden. De uitgangspunten, reikwijdte van deze participatie en de exacte vorm van deze sessies moet nog bepaald worden en hierover zal ook met u en de afdeling communicatie worden overlegd. In de uitvraag staat dat de sessies 'onder regie van de gemeente' worden georganiseerd. Wij interpreteren dit zo dat de gemeente (afdeling communicatie) aldus het voortouw neemt in werkzaamheden als versturen uitnodigingen, eventueel dagvoorzitterschap, redigeren informatie voor op eventuele posters, drukwerk posters, verslaglegging, terugkoppeling naar de aanwezigen.

**Resultaat.** Reacties van belanghebbenden op het gepresenteerde ambitiedocument. Vervolgens zullen we in overleg met u op basis van argumenten bekijken wat we met de reacties doen.

**Afstemming.** In deze stap zijn twee overleggen met u als projectteam (overleg 8 en 9) voorzien. Een ter voorbereiding van de sessies, waarbij we er vanuit gaan dat de afdeling communicatie hierbij aansluit. En een overleg om samen te bekijken hoe we met de reacties omgaan.

#### g. Afronden ambitiedocument

Na de analysefase, het opstellen van een visie, verschillende werksessies en het bepalen van de ambities wordt het definitieve ambitiedocument (incl. kostenraming en realisatiestrategie) opgesteld.

**Resultaat.** Een ambitiedocument (incl. kostenraming en realisatiestrategie) waar woorden en beelden mekaar verduidelijken tot een vlot leesbaar en inspirerend document.

**Afstemming.** In deze stap is geen fysiek overleg voorzien. Het document wordt doorgelezen door u en uw collega's. We gaan er vanuit dat we op- en aanmerkingen gebundeld en zonder tegenstrijdigheden krijgen aangeleverd. Vervolgens zullen we eenmalig wijzigingen doorvoeren in het ambitiedocument.

#### Planning

Op basis van het processchema hebben wij een (voorlopige) planning opgesteld met overlegmomenten en beslismomenten (mijlpalen). Uw planning is ambitieus. Gezien onze ervaring met de doorlooptijd van dergelijke planprocessen alsook andere plannen waaraan we als bureaus momenteel werken hebben we een alternatieve planning opgesteld.



## Schetsboek - eerste aanzet

Op de navolgende pagina's treft u een overzicht aan van enkele eerste ideeën/ gedachten.



# Fietsstraten elders

..Boechout en Leuven hebben beste fietsstraten volgens Fietsberaad Vlaanderen. De rijweg is er **550 centimeter breed**. Door de volledige heraanleg met fietsstraatrichting werd de route duidelijk herkenbaar. Het rode asfalt waarborgt een **hoog fietscomfort** en de **continuïteit** van het fietsnetwerk. **Door de smalle strook met kasseien in het midden ontstaan twee fietsrijlopers waardoor het natuurlijker aanvoelt voor motorvoertuigen om achter de fietsers te blijven.** 5.1.2e (CD&V, tweede van links op de foto), schepen van openbare werken: 'Het parkeren is georganiseerd in parkeervakken naast de rijweg waardoor de fietser alle ruimte heeft. Op drukke dagen telt men er tot 2 700 fietsers, waaronder heel wat toeristen.' 'Boechout was al drie keer fietsgemeente...'

..Weggebruikers tevreden over nieuwe fietsstraat Bonheiden Weggebruikers en buurtbewoners van de splinternieuwe fietsstraat tussen Putte en Mechelen vragen om gerichte controles van de politie, zowel op snelheid als op sluijverkeer. Maar, zeggen ze ook, de fietsstraat is wel al een grote verbetering tegenover vroeger. Toen vlogen de auto's hierdoor, nu schrikken de wegmarkeringen af..'



## Essentie

- De fietser staat centraal in het straatbeeld
- De fietsstraten beginnen en eindigen in een gemarkeerde zone.
- Er wordt een aangename rijloper voorzien in een 'zacht materiaal' mogelijk gescheiden door een strook in een andere materialisatie.
- Verkeersregels zorgen ervoor dat de fietser niet kan worden ingehaald en de maximum snelheid is er 30 kilometer/uur.

Boechout



Bonheide



Leuven



Mechelen



Gent



Peer



Geel



Deinze



Ranst



Turnhout



Kalmthout



- A Entree fietszone
- B Wegprofiel
- C Maatregelen / bouwstenen



## Eerste aanzet/ gedachtengang



- A **Entree fietszone**  
uniform - overal zelfde principe
- B **Wegprofiel**  
afhankelijk locatie/ verkeersintensiteit  
- asfalt  
- kasseien
- C **Maatregelen / bouwstenen**  
o.a. relatie met vergroeningsplan  
- plantvakken  
- signalering  
- bomen  
- verharding (o.a ook comfortabel voor fietser, bijv. gezaagde kasseien ipv gekapte





Kenmerkende entree's tot fietszone.  
Toegang tot de fietszone markeren door een robuuste entreezone -mogelijk van gevel tot gevel- voorzien van gebakken elementverharding zoals op de ventwegen

Inrichting combineren met de huidige gele (verkeerstechnische) wegmarkering



A - entree / toegang tot de fietszone (vanaf Ring)







fietser krijgt prominente plek  
aandacht voor fietscomfort  
huidige situatie (verkeersintensiteit/ beschikbare ruimte/ huidige verharding)

- asfalt <sup>1)</sup>
- kasseien <sup>2)</sup>

- 1) de onderstaande afbeelding ter inspiratie/ studie geven een mogelijk ontwerprichting voor een fietsstraat met een asfalt loper.
- 2) de afbeeldingen rechts (op de volgende pagina) ter inspiratie van een loper met (gezaagde) kasseien



Een eenvoudige ingreep in het straatbeeld, door een smalle loper centraal in het wegdek ontstaan 2 rijbanen in asfalt, een aangename en zachte verharding voor de fietser. Door de smalle strook kasseien in het midden ontstaan twee fietsrijlopers waardoor het natuurlijke aanvoelt voor motorvoertuigen om achter de fietsers te blijven / een volle lijn waar er niet mag worden ingehaald.



Elementverharding van gevel tot gevel zorgt voor een pleingevoel waar de auto te gast is. De fietser fietst over een comfortabele asfaltverharding, aan de zijkant(en) van de rijbaan





Voorbeeld mogelijke ingrepen in (bestaande) kasseien straat

- Plaatselijk, waar mogelijk vergroenen ('now' bouwsteen)
- Markering stenen toevoegen beide zijden ('now' bouwsteen)
- Vervangen 'gekapte' kasseien fietsstroken door gezaagde voor fietscomfort



Verskil in legpatroon, en verhardingsmateriaal. Wegdek van (gekapte) kasseien in waaierverband en een fietsloper van gezaagde kasseien. De fietsloper van gezaagde kasseien verhoogt het comfort voor de fietser. De centrale positie van de looper benadrukt de positie van de fietser in de fietsstraatzone.

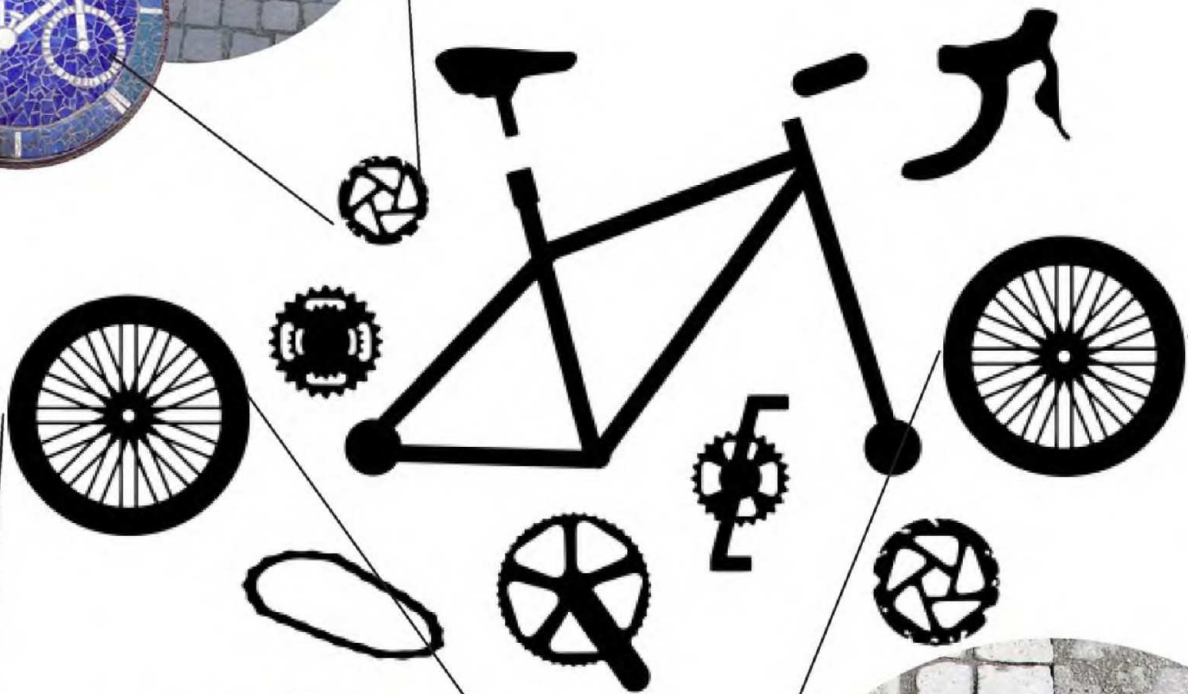


Twee verschillende verwerkingen van hetzelfde materiaal, een gezaagde en een gewone gekapte kassei. Deze zorgen voor een eenheid in het straatbeeld maar de looper in een gezaagde kassei verhoogt het fietscomfort aanzienlijk tegenover een gewone gekapte kassei. De centrale positie van de looper 'belemmert' de auto om fietsers in te halen.





signalering



groen -vergroenen  
voorbeeld van een 'now' bouwsteen/ maatregel



verharding  
type verharding, streven naar fietscomfort  
gezaagde kassei verhoogt het fietscomfort in vergelijking met de 'gewone' gekapte kassei



## Colofon

---

*bureau* **VERBEEK**  
landschapsarchitectuur / ecologie / stedelijk ontwerp

**bureau VERBEEK** landschapsarchitectuur / ecologie / stedelijk ontwerp

contactpersoon: 5.1.2e

adres: Limmelderweg 6  
6222 PB Maastricht, Nederland

telefoon: 5.1.2e

**GRENS  
PAAL12**  
grensverleggende infraplanners

Grenspaal 12- grensverleggende infraplanners

adres: Reinaldstraat 2  
6301 EC Valkenburg, Nederland

telefoon: 5.1.2e



Id	Taaknaam	Duur	Begindatum	Einde
1	<b>NL MA-23.12.01 Fietsstraatzone Maastricht</b>	132,5 dagen	maa 25-9-23	don 2-11-24
2	<b>A. Prjectstart</b>	3 dagen	maa 25-9-23	woe 27-9-23
3	opstellen lijst met te ontvngen gegevens	3 dagen	maa 25-9-23	woe 27-9-23
4	<i>overleg 1 prjectteam (startoverleg)</i>	0 dagen	woe 27-9-23	woe 27-9-23
5	<b>B. Analyse en Visie</b>	30 dagen	don 28-9-23	woe 27-10-23
6	bestaande info & plannen bekijken; veldverkenning; kansenkaart + bondige toelichting	6 wkn	don 28-9-23	woe 27-10-23
7	interviews / bezoek Vlaamse referentie	6 wkn	don 28-9-23	woe 27-10-23
8	visie: uitgangspunten + opstellen beeldend wensbeeld + bondige schriftelijke motivatie	6 wkn	don 28-9-23	woe 27-10-23
9	<i>overleg 2 prjectteam</i>	0 dagen	woe 4-10-23	woe 27-10-23
10	<i>overleg 3 prjectteam</i>	0 dagen	maa 23-10-23	maa 23-10-23
11	<i>overleg OO en VOP (gezamenlijk)</i>	0 dagen	woe 8-11-23	woe 27-10-23
12	<b>C. Visie vertalen in een maatregelenpakket</b>	35 dagen	don 2-11-23	woe 27-11-23
13	maatregelen, bouwstenen irt de 2 routes uit de NvI (geen uitgewerkt ontwerp, toch beeldend)	7 wkn	don 2-11-23	woe 27-11-23
14	maatregelen, bouwstenen generiek / toepassingskader	7 wkn	don 2-11-23	woe 27-11-23
15	<i>overleg 4 prjectteam</i>	0 dagen	woe 15-11-23	woe 27-11-23
16	<i>overleg 5 prjectteam</i>	0 dagen	woe 6-12-23	woe 27-11-23
17	<b>D. Kostenraming en Realisatiestrategie</b>	15 dagen	din 2-1-24	maa 23-1-24
18	kostenraming	3 wkn	din 2-1-24	maa 23-1-24
19	realisatiestrategie	3 wkn	din 2-1-24	maa 23-1-24
20	<i>overleg 6 prjectteam</i>	0 dagen	don 4-1-24	don 4-1-24
21	<i>overleg 7 prjectteam</i>	0 dagen	don 18-1-24	don 18-1-24
22	<b>E. Ambitiedocument opstellen</b>	20 dagen	don 18-1-24	don 18-1-24
23	opstellen rapportage	2 wkn	don 18-1-24	don 18-1-24
24	<i>NB. Gemeentelijke periode ingekort naar 2 wkn</i>	2 wkn	don 1-2-24	don 1-2-24
25	<b>F. Werksessies belanghebbenden</b>	15 dagen	don 22-2-24	don 22-2-24
26	3 sessies - voorbereiding en aanwezig zijn (onder regie gemeente) - 1 sessie per week	3 wkn	don 22-2-24	don 22-2-24
27	<i>overleg 8 prjectteam</i>	0 dagen	maa 26-2-24	maa 26-2-24
28	<i>overleg 9 prjectteam</i>	0 dagen	din 12-3-24	din 12-3-24
29	<b>G. Ambitiedocument afronden</b>	25 dagen	don 14-3-24	don 14-3-24
30	opstellen rapportage	2 wkn	don 14-3-24	don 14-3-24
31	<i>NB. Gemeentelijke periode ingekort naar 3 wkn</i>	3 wkn	don 28-3-24	don 28-3-24
32	collegebesluit	0 dagen	don 18-4-24	don 18-4-24

Prjectplanning  
30-05-2023  
CONCEPT V1

Taak

Splitsing

Mijlpaal

Samenvatting



Projectsamenvatting

Externe taken

Externe mijlpaal

Inactieve mijlpaal



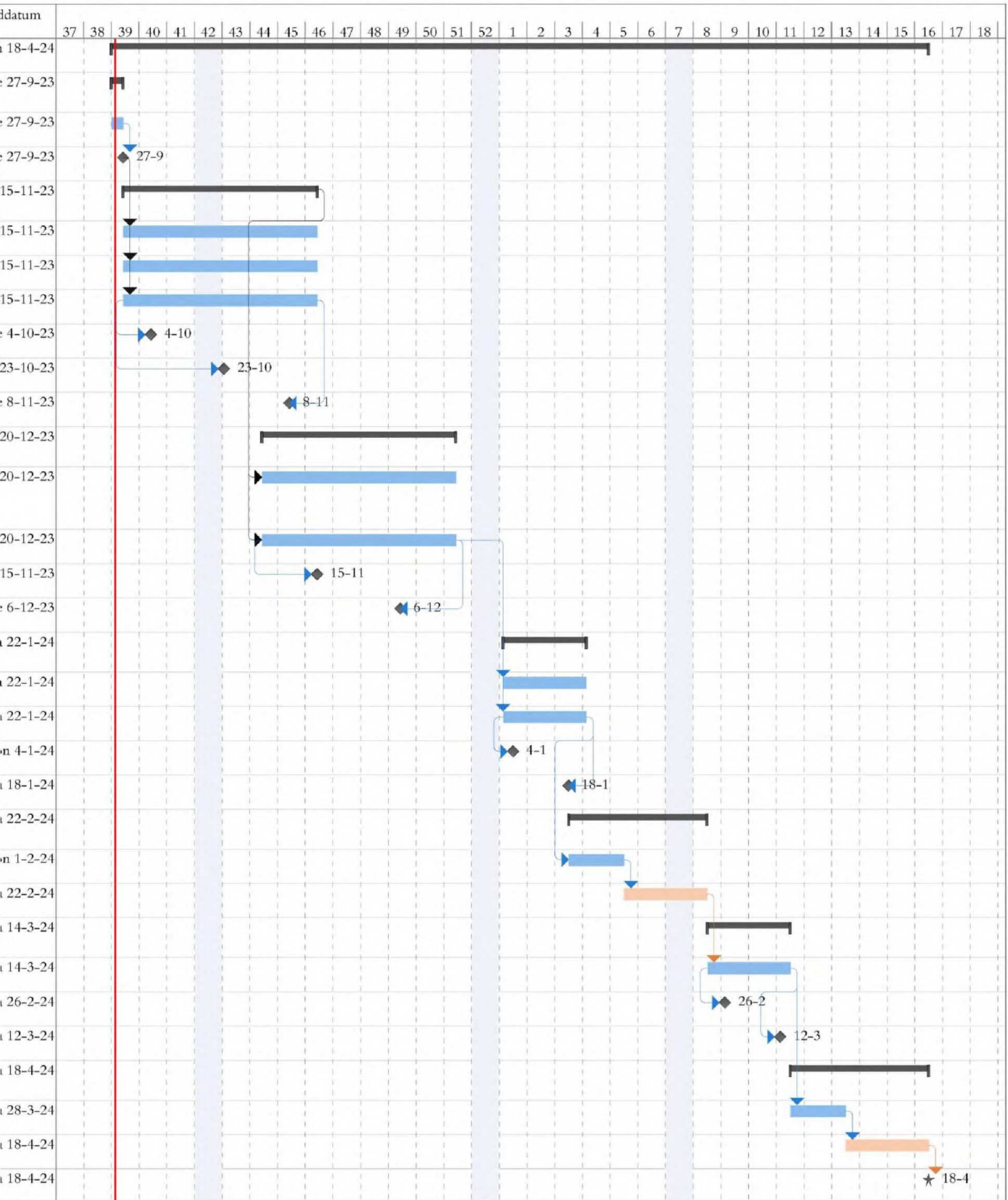
Inactieve samenvatting

Handmatig taak

Alleen duur

Handmatige taak





Samenvatting	.....	Handmatige samenvatting		Externe mijlpaal	█
Start		Alleen begindatum	█	Voortgang	▬
Einde	▬	Alleen einddatum	▬	Deadline	↓
Samenvatting		Externe taken	◆		



# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

## **Art. 5.1 lid 2 onderdeel e**

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 5 11 17



# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

**Art. 5.1 lid 2 onderdeel e**

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 5