



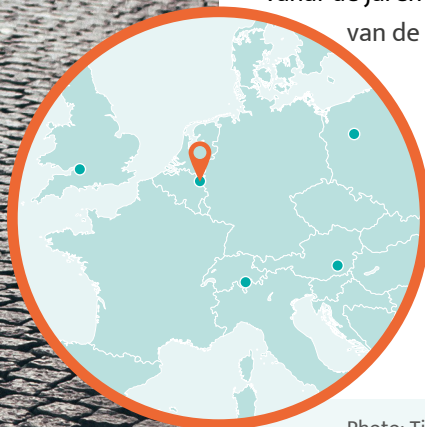
Maastricht



Over Maastricht

Maastricht is een stad in het zuidoosten van Nederland, dicht bij de grens met België en niet ver van Duitsland. De stad heeft ongeveer 122.000 inwoners. In tegenstelling tot het typisch vlakke landschap van Nederland, is Maastricht omgeven door meer heuvelachtig terrein kenmerkend voor de regio Zuid-Limburg.

Het fietsgebruik in Maastricht piekte in de jaren 1950, maar de naoorlogse verschuiving naar autogerichte planning leidde ertoe dat de auto aan het eind van de jaren 1970 dominant werd. Ondanks een heroriëntatie in de stedelijke planning naar het stimuleren van fietsen vanaf de jaren 1980, blijft het fietsaandeel van de regio van de laagste van Nederland.



Om het fietsgebruik te bevorderen, ontwikkelt de stad momenteel een actieplan voor 2026-2030, dat voortbouwt op het lopende plan voor 2020-2025. Het huidige plan is gericht op het verminderen van (auto)verkeer tijdens de spitsuren, het creëren van meer ruimte voor niet- gemotoriseerd vervoer en het verhogen van het aandeel fietsverplaatsingen binnen de stad en voor verplaatsingen van en naar de stad met 5% tegen 2030 – van respectievelijk 31% (binnen) en 10% (van/naar). De strategie richt zich op het versterken van de fietsinfrastructuur van zowel de stad als de regio om dit doel te bereiken.



Photo: Tim Kohlen on Unsplash



Fietsen in Maastricht

De afgelopen twintig jaar zijn er in Maastricht en Zuid-Limburg verschillende initiatieven genomen om het fietsgebruik te stimuleren en zo een verschuiving te bewerkstelligen van het autogebruik naar duurzamere vervoerswijzen. Voor deze korte beleidsaanbeveling zijn een divers aantal initiatieven geselecteerd en ingedeeld in drie categorieën.

1. Acties voor e-bikes, die deel uitmaken van het stimuleren van fietsgebruik door middel van verschillende soorten incentives;
2. Bewustmakingscampagnes die positieve aandacht creëren voor fietsacties en goed mobiliteitsgedrag bevorderen;
3. Verbeteringen aan de fietsinfrastructuur, waaronder het versterken van het fietsnetwerk, het aanbieden van veilige parkeerfaciliteiten en het verminderen van verrommeling van de openbare ruimte.

Hoewel fietscampagnes en -acties belangrijk zijn om het fietsgebruik te bevorderen, is fysieke infrastructuur een noodzakelijke voorwaarde. Daarom zijn dergelijke initiatieven opgenomen. De geselecteerde initiatieven zijn tussen 2013 en 2023 van start gegaan, waarbij e-bike-maatregelen tot de meest toegepaste behoren, met name gericht op automobilisten. De gemeente en een regionaal publiek-privaat partnerschap, Maastricht Bereikbaar (nu Zuid-Limburg Bereikbaar), behoorden tot de belangrijkste actoren. De evaluatie van de acties is gebaseerd op interviews met belanghebbenden, document analyses en externe enquêtegegevens.

Voorbeelden van fietspromotie-initiatieven

E-Bike proeven

Probeer een E-bike (vanaf 2012)

Sinds 2012 voert Maastricht Bereikbaar (MB) acties rond e-bikes. Aanvankelijk bood de aanleg van de snelweg A2 bij Maastricht een kans om automobilisten gemakkelijker te laten kennismaken met alternatieve vervoersmiddelen. De acties variëren in duur en stimulansen. Een type actie dat het afgelopen decennium regelmatig terugkwam, was het aanbieden van e-bikes aan werknemers om deze gedurende een beperkte periode uit te proberen. Andere soorten acties die in deze periode veel voorkwamen, waren financiële beloningen voor het gebruik van e-bikes en kortingen bij aankoop.

Vet verbranden, geen brandstof (2013)

Burn Fat Not Fuel (BFNF) werd in 2013 door MB gelanceerd om te beoordelen wat het effect was van het belonen van werknemers die met de fiets naar het werk gingen in plaats van met de auto. Werkgevers betaalden een vast maandelijks bedrag per deelnemer, terwijl deelnemers 10 cent per afgelegde kilometer verdienden. GPS-apparaten op de e-bikes hielden de afgelegde afstanden bij en de BFNF-app (nu de GoodMoovs-app) regelde de financiële vergoeding.

Fietsacties & aanbiedingen

#Posifiets (vanaf 2021)

#posifiets is een bewustmakingscampagne gericht op fietsgedrag en -cultuur. De campagne werd in 2021 in Maastricht gelanceerd door MB en richtte zich aanvankelijk op fietsveiligheid, correct fietsgedrag en verantwoord fiets parkeren (met handhaving). De campagne is inmiddels uitgebreid naar de rest van de provincie Limburg en omvat nu diverse initiatieven op het gebied van fietsbevordering en -educatie, zoals e-bike-acties en fietsrecyclingprogramma's.





Photo: Denis Jans on Unsplash

Fietsbank (vanaf 2012)

Fietsbank is een initiatief van vrijwilligers die in samenwerking met de gemeente Maastricht, de Universiteit Maastricht (UM) en Kringloop Zuid (kringloopwinkel/liefdadigheidsinstelling) verlaten en defecte fietsen repareren. De fietsen, die worden gedoneerd of ingezameld bij aangewezen inzamelpunten, worden gerepareerd en vervolgens via een aanvraagprocedure uitgedeeld aan mensen met beperkte financiële middelen. Het initiatief is ook verbonden met soortgelijke concepten, zoals Broodbank, een voedselbank die gratis brood verstrekt aan mensen in de knel

Fietsinfrastructuur

F2 – Doorfietsroute (vanaf 2018)

De doorfietsroute Sittard-Maastricht, ook wel bekend als F2, loopt parallel aan de snelweg A2 en is de fietssnelweg in Zuid-Limburg. De F2 is 23 kilometer lang en maakt deel uit van het nationale fietssnelwegennet in Nederland. De aanleg ervan is in 2018 begonnen en is (begin 2025) nog steeds in uitvoering. Delen van de route zijn voltooid en verbinden plaatsen als Beek en Meerssen, en omvatten voorzieningen zoals de gebogen fietsbrug.

Parkeervoorzieningen in/buiten de stad (2013 & 2022)

Om het parkeren van fietsen te stimuleren en het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad van Maastricht te verminderen, zijn er verschillende (infrastructurele) maatregelen genomen. Een opvallend project is de grote ondergrondse fietsenstalling bij het Centraal Station (CS). Ook bij het station is er een slimme fietsenstalling op straatniveau, waar gratis geparkeerd kan worden en waar digitale borden op zonne-energie de beschikbare plaatsen aangeven. Aan de rand van Maastricht zijn verschillende Park & Ride-faciliteiten (P&R) aangelegd, zoals P&R Noord, waar gedeelde fietsen en busvervoer beschikbaar zijn om de parkeerdruk te verlichten en de congestie in de binnenstad te verminderen.

Hoewel een breed scala aan factoren van invloed is op het fietsgedrag in Maastricht, hebben we de volgende factoren geïdentificeerd als essentieel voor het mogelijk maken en beperken van een verdere groei van het fietsgebruik.



Sleutelfactoren die fietsen in Maastricht verder stimuleren

Werkgeversgerichte vervoersaanpak om fietsen te promoten

De aanpak van Maastricht en Zuid-Limburg Bereikbaar (MB & ZLB) om samen te werken met lokale werkgevers lijkt effectief te zijn in het opzetten van fietsinitiatieven, het promoten van fietsen voor woon-werkverkeer en het behalen van resultaten in de praktijk. Een duidelijke strategie is belangrijk voor het succes van de initiatieven en voor toekomstige verbeteringen. De focus van MB op de hele 'customer-journey' lijkt effectief te zijn en omvat het ontwerp van de daadwerkelijke fietsactie, ondersteuning van werkgevers voor stimuleringsmaatregelen en vergoedingsbeleid, en het meten en evalueren van de resultaten van het fietsgebruik.

Fietsen belonen

Fietsprogramma's die beloningen bieden voor fietsen lijken een positieve invloed te hebben op het fietsgebruik in de bredere omgeving van Maastricht, zo blijkt uit gegevens over zelfgerapporteerd gedrag. De initiatieven lijken ook van invloed te zijn op de beslissing om een e-bike aan te schaffen, aangezien de beloningen een manier bieden om de investering terug te verdienen. De e-bike-initiatieven die deelnemers de mogelijkheid bieden om een e-bike voor een beperkte periode uit te proberen, lijken ook de aankoop van e-bikes te stimuleren. Idealiter zou er een permanent aanbod zijn voor forenzen om een e-bike voor een beperkte tijd uit te proberen.

Bewustwording door campagnes

Brede fietscampagnes, zoals #posifiets, zijn een effectief middel om het bewustzijn over de fietscultuur te vergroten en mogelijkheden onder de aandacht te brengen. Uit gegevens blijkt dat mensen die op de hoogte zijn van deze campagne minder vaak met de auto reizen. Om vertrouwen op te bouwen en bewustzijn te vergroten, kunnen ambassadeurs een belangrijke rol spelen. Deze ambassadeurs kunnen voormalige deelnemers of professionals zijn. Naast ambassadeurs maakt ook het gebruik van technologie en gamificatie, zoals een VR-ervaring, deel uit van #posifiets. Volgens een mede-facilitator is dit een effectieve aanpak om nieuwe inwoners (bijvoorbeeld studenten) bewust te maken van fietsgerelateerde kwesties, zoals parkeren.

Verantwoord gebruik van fietsapps

Fietsapps, waarvan sommige door werkgevers zijn ontworpen, maken het woon-werkverkeer met de fiets gemakkelijker. De BFNF-app ondersteunt bijvoorbeeld de mobiliteitsplannen van werkgevers en stimuleert het gebruik van e-bikes door werknemers. Door gegevens over gezondheid en milieu te verstrekken, verbeteren gps-apps de transparantie over de voordelen, en maken ze het mogelijk om het fietsgebruik te monitoren en te belonen. Het integreren van fietsapps lijkt dus waardevol, hoewel ethische kwesties over wanneer en hoe reisafstanden worden gemeten zorgvuldig moeten worden aangepakt. Op nationaal niveau biedt de app Da's Zo Gefietst, gelanceerd in 2025, een overzicht van de huidige fietsinitiatieven, waaronder die in de provincie Limburg.



Belangrijkste factoren die het fietsen in Maastricht belemmeren

E-bike-pendelen bijna verzadigd?

Is het woon-werkverkeer met de e-bike bijna verzadigd? De proefprojecten met e-bikes laten een aantal positieve resultaten zien als gezamenlijke aanpak om het woon-werkverkeer met de e-bike te stimuleren. De e-bike is in Nederland echter niet meer zo nieuw als tien jaar geleden, toen deze initiatieven voor het eerst opkwamen. De afname van de deelname aan de 'klassieke' e-bike-proefprojecten in de afgelopen jaren ten opzichte van eerdere periodes (de 'vroeg en late meerderheid' is misschien bereikt, maar hoe bereik je de resterende 40%?) heeft ZLB ertoe aangezet om e-bike-acties te heroverwegen en te herstructureren om veranderingen in mobiliteitsgedrag te blijven realiseren. Een dergelijke ontwikkeling onderstreept het belang van het evalueren en heroverwegen van initiatieven naarmate het vervoersgedrag en de technologie zich ontwikkelen.

Diversiteit in fietsacties

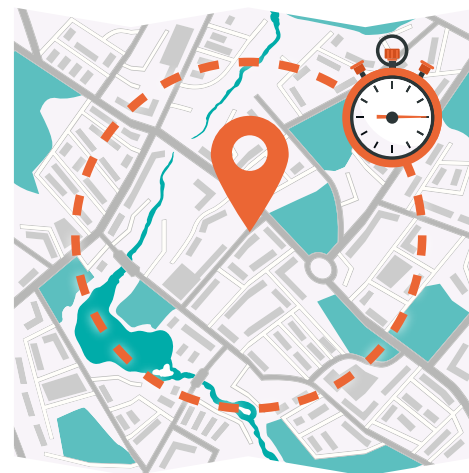
Hoewel verschillende vroegere en huidige initiatieven brede bevolkingsgroepen omvatten, waren veel e-bike-initiatieven voor de geëvalueerde periode, als onderdeel van de grote nationale programma's Beter Benutten, gericht op werknemers van bedrijven die samenwerken met het mobiliteits-PPP in Maastricht en Zuid-Limburg. Dit beperkt de mogelijkheden voor sociale groepen die geen baan hebben om ervaring op te doen met e-biken of om met korting een e-bike aan te schaffen.

Gebrek aan kennis over het reisbeleid

Gebrek aan bewustzijn bij werknemers over ondersteuning bij woon-werkverkeer. Alternatieven voor het gebruik van de auto die door werkgevers worden ondersteund, zijn belangrijk voor duurzaam woon-werkverkeer, bijvoorbeeld door middel van flexibele vergoedingsregelingen, financiële ondersteuning bij aankopen of andere stimulansen. Het reisbeleid verschilt per werkgever wat betreft multimodale vergoedingsregelingen, parkeervergunningen en aankoopregelingen. Niet alleen een inflexibel reisbeleid kan een probleem vormen voor duurzame mobiliteit, maar ook een gebrek aan bewustzijn over de reiskostenvergoeding op de werkplek. Zoals ZLB benadrukt, was 18% van de werknemers bij deelnemende bedrijven op de hoogte van de vergoedingsmogelijkheden op hun werkplek.

Complexiteiten bij grotere fietsroutes

Lange fietspaden verbeteren de fietsbaarheid door steden met elkaar te verbinden, en de F2 breidt het fietsnetwerk uit over gemeentegrenzen heen. Dergelijke projecten zijn langdurig en er zijn veel verschillende belanghebbenden en regelgevingen bij betrokken, wat een voortdurend risico op administratieve belemmeringen en weerstand met zich meebrengt, zoals te zien is in het geval van een voorgestelde fietsverbinding tussen de Nederlandse en Duitse steden Maastricht en Aken, die gedeeltelijk werd stopgezet vanwege lokale weerstand die leek op "not in my backyard" (NIMBY).



Lessen voor bestuur en planning

Eerdere fietsinitiatieven in Maastricht omvatten campagnes, acties rond e-bikes en verbeteringen aan de infrastructuur om gedragsverandering te stimuleren. Hoewel dergelijke inspanningen effectief zijn gebleken (met name in combinatie), mogen ze niet worden beschouwd als een vaste oplossing, maar moeten ze eerder worden gezien als een voortdurende aanpassing om een substantiële impact te bereiken.



Een veelbelovende aanpak voor overheidsinstanties om duurzamere mobiliteit te stimuleren, is een meerstappenprogramma dat het hele traject van 'de klant' bestrijkt en voortbouwt op publiek-private partnerschappen: gezamenlijke initiatieven met werkgevers of organisaties uit de derde sector, gericht op bewustwording, reisbeleid, toegang tot fietsen (of andere alternatieven voor autogebruik) en digitale monitoring. Voor het welslagen van dergelijke programma's zijn ondersteunend beleid en infrastructuur (bijvoorbeeld parkeernormen) essentieel. Werkgevers kunnen fietsen onder werknemers stimuleren door initiatieven te subsidiëren, zoals ondersteuning voor fietsuitrusting, zoals te zien is in geëvalueerde acties.

Fietsinitiatieven die verder gaan dan het woon-werkverkeer van werknemers zijn cruciaal, omdat ze de inclusiviteit vergroten, zoals blijkt uit initiatieven zoals Fietsbank. Een laatste vorm van ondersteund beleid is de beperking van de ruimte voor de auto in de stad (om te rijden en parkeren). Op planningsniveau kan bijvoorbeeld met winkeliers in gesprek te gaan worden over een verschuiving van grijze, met de auto bereikbare stadscentra naar groene en nog steeds multimodaal bereikbare centra.



Contact SPECIFIC

-  info@15mcityspecific.org
-  www.15mcityspecific.org
-  [@specific-15-minute-cities-for-cycling](https://www.linkedin.com/company/specific-15-minute-cities-for-cycling)
-  [@15mcityspecific](https://www.instagram.com/15mcityspecific)
-  [@15MCitySPECIFIC](https://twitter.com/15MCitySPECIFIC)

Dit project is gefinancierd door de Economic and Social Research Council (ESRC), Innovate UK, de Swiss National Science Foundation (SNSF), het National Center for Research and Development (NCBR), de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO), en de Austrian Research Promotion Agency (FFG) in het kader van het 'Urban Transitions Partnership', dat medegefinancierd is door de Europese Unie.

