



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 in de jaren 1990, blijft het fietsaandeel van de regio een 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

In Maastricht en Zuid-Limburg zijn de afgelopen twintig jaar verschillende fietsstimulerende initiatieven geïntroduceerd om een verschuiving van autogebruik naar duurzamere vervoerswijzen te stimuleren.

Deze inspanningen zijn divers, maar kunnen worden gegroepeerd in vier categorieën:

1. E-bikeproeven, die forenzen financiële prikkels bieden om een e-bike te proberen en aan te schaffen;
2. Fietsinfrastructuurverbeteringen, die fietspaden versterken om fietsritten te verkorten en/of ritten veiliger te maken;
3. Fietsparkeerverbeteringen, die veilige stallingen bieden en verrommeling van de openbare ruimte door verkeerd geparkeerde fietsen te verminderen (wat een ernstige bron van overlast is); en
4. Publieke campagnes die positieve aandacht voor fietsgebruik creëren en goed mobiliteitsgedrag promoten.

Tussen 2013 en 2023 liepen er initiatieven in al de vier categorieën liepen, waarbij e-bikeproeven een van de meest toegepaste initiatieven was, met name gericht op autoforezen. De gemeente en de regionale publiek-private samenwerking Maastricht Bereikbaar (later Zuid-Limburg Bereikbaar) leidden deze inspanningen voornamelijk.

Voorbeelden van fietspromotie-initiatieven

E-Bike proeven

Probeer een E-bike (vanaf 2012)

Het publiek-private samenwerkingsverband Maastricht Bereikbaar (nu Zuid Limburg Bereikbaar) voert sinds 2012 e-bikeproeven uit. De proeven variëren enigszins in duur en stimuleringsmaatregelen, maar ze bieden over het algemeen e-bikes aan die werknemers kunnen gebruiken. In eerste instantie bood de aanleg van de A2 bij Maastricht de mogelijkheid om autoforezen gemakkelijker te betrekken bij het uitproberen van vervoersalternatieven (d.w.z. in de context van wegbeperkingen). In de periode 2014-2017 domineerden twee soorten proeven: tijdelijke financiële beloningen voor het gebruik van e-bikes en aankoopopties met korting.

Vet verbranden, geen brandstof (2013)

Burn Fat Not Fuel (BFNF) werd in 2013 gelanceerd door Maastricht Bereikbaar om de impact te onderzoeken van het belonen van werknemers voor het fietsen in plaats van rijden naar het werk. Werkgevers betaalden een vast maandelijks bedrag per deelnemer, terwijl deelnemers 10 cent per afgelegde kilometer verdienden. GPS-apparaten op de fietsen hielden de afstanden bij en de BFNF-app (nu de GoodMoovs app) beheerde de financiële compensatie.

Fietsacties & aanbiedingen

Posifiets (vanaf 2021)

#posifiets is een communicatiecampagne om het bewustzijn over fietsen en de fietscultuur te vergroten. De campagne, die in 2021 in Maastricht van start ging, richtte zich aanvankelijk op fietsveiligheid en het bevorderen van goed fietsgedrag, waaronder verantwoord fietsparkeren. De campagne is sindsdien landelijk uitgebreid en omvat nu een verscheidenheid aan fietspromotie-initiatieven, zoals e-bikeproeven, fietsuitdagingen en faciliteiten voor fietsrecycling.





Photo: Denis Jans on Unsplash

Fietsbank (vanaf 2012)

De Fietsbank is een initiatief van vrijwilligers die afgedankte en defecte fietsen repareren in samenwerking met de gemeente Maastricht, de Universiteit Maastricht (UM) en Kringloop Zuid. De fietsen, gedoneerd of opgehaald bij een aantal afgiftepunten, worden gerepareerd en vervolgens via een aanvraagprocedure verdeeld onder mensen met beperkte financiële middelen. Het initiatief is ook verbonden met soortgelijke concepten zoals Broodbank, dat is een voedselbank die gratis brood verstrekt aan mensen in nood.

Fietsinfrastructuur

F2 – Doorfietsroute (vanaf 2018)

De snelfietsroute Sittard-Maastricht, ook bekend als F2, loopt parallel aan de A2 en is de eerste snelfietsroute in de regio Zuid-Limburg. De F2 is 23 kilometer lang en maakt deel uit van de nationale publiek-private alliantie Tour de Force, die tot doel heeft het aantal gefietste kilometers in 2027 met 20% te verhogen (ten opzichte van 2017). De ontwikkeling begon in 2018 en is nog steeds (begin 2025) in aanbouw. Delen van de route zijn voltooid en verbinden plaatsen als Beek en Meersen, en bevatten elementen zoals de gebogen fietsbrug bij A2-afslag Ulestraten.

Parkeervoorzieningen in/buiten de stad (2013 & 2022)

Om het fietsparkeren te ondersteunen en het autoparkeren in de binnenstad van Maastricht te verminderen, zijn er verschillende inspanningen geleverd. Twee opvallende projecten zijn de grote ondergrondse fietsvoorziening bij het Centraal Station (CS) en de Park & Ride (P&R) voorziening ten noorden van de stad.

Naast de ondergrondse voorziening is er een slimme fietsvoorziening op straatniveau vlakbij CS, waar je gratis kunt parkeren en met digitale borden op zonne-energie de beschikbare plekken aangeven worden.

Bij P&R Noord kunnen autogebruikers gratis parkeren en de laatste afstand naar de stad afleggen met het openbaar vervoer of de (deel) fiets. De faciliteit heeft+ 500 plaatsen, inclusief oplaadpunten en toegankelijk parkeren.



Sleutelfactoren die fietsen in Maastricht mogelijk maken

Beloning voor fietsen

Fietsprogramma's die beloningen bieden voor het fietsen lijken een positief effect te hebben op het fietsgebruik in de wijde omgeving van Maastricht, blijkt uit gegevens over zelfgerapporteerd gedrag. De initiatieven lijken ook invloed te hebben op de beslissing om een e-bike aan te schaffen, omdat de beloningen een manier zijn om de investering terug te verdienen. Het e-bike initiatief dat deelnemers de kans geeft om een e-bike voor een beperkte periode uit te proberen lijkt ook de aankoop van een e-bike aan te moedigen. Idealiter zou er een doorlopend aanbod zijn om forenzen een e-bike voor een beperkte tijd te laten proberen.

Werkgeversbenadering van vervoer om fietsen te promoten

De aanpak van Maastricht/Zuid-Limburg Bereikbaar (MB/ZLB) om samen te werken met lokale bedrijven blijkt fietsen voor woon- werkverkeer te promoten en in de praktijk te vergroten. Een duidelijke strategie is belangrijk voor het succes van de initiatieven en voor toekomstige verbeteringen. MB's integrale aanpak lijkt impactvol en omvat het creëren van het proefontwerp, steun van de werkgever voor stimuleringsmaatregelen en vergoedingsbeleid, en het meten en evalueren van de resultaten van fietsgebruik.

Verantwoord gebruik van fiets-apps

Fiets-apps, waarvan sommige door de werkgever zijn ontworpen, helpen het woon-werkverkeer per fiets te vergemakkelijken. De BFN-app heeft bijvoorbeeld de mobiliteitsplannen van werkgevers ondersteund en het gebruik van e-bikes door werknemers gestimuleerd. Door gegevens over de gezondheid en het milieu te verstrekken, verbeteren GPS-gebaseerde apps de transparantie met betrekking tot voordelen, evenals het monitoren en belonen van fietsgebruik. De integratie van fiets-apps lijkt dus waardevol, hoewel ethische (dwz. privacy) aspecten over wanneer en hoe reisafstanden worden gemeten zorgvuldig moeten worden aangepakt.

Bewustwording door campagnes en ambassadeurs

Brede fietscampagnes, zoals #posifiets, zijn een effectief middel om meer bekendheid te geven aan de fietscultuur en kansen onder de aandacht te brengen. Uit gegevens blijkt dat mensen die op de hoogte zijn van deze campagne minder autoritten maken. Om vertrouwen op te bouwen en het bewustzijn te vergroten, kunnen ambassadeurs een belangrijke rol spelen. Zij kunnen helpen bij het promoten van duurzame woon-werkverkeeropties en kennis verschaffen over de gezondheidsvoordelen van fietsen. Deze ambassadeurs kunnen voormalige deelnemers of professionals zijn.

Ruimtes opnieuw definiëren: Decentraal parkeren en peri-urbane centra

De auto buiten de stadskern parkeren helpt de congestie te verminderen. Strikter parkeren in de binnenstad ondersteunt dit en P&R-faciliteiten stellen forenzen in staat om over te stappen op het openbaar vervoer of de fiets voor het laatste deel van hun reis. Woon-werkverkeer gaat echter verder dan de binnenstad. Veel werkclusters liggen in de buurt van snelwegen, die vaak alleen per auto bereikbaar zijn. Het verbinden van deze "geïsoleerde" clusters met steden via fietspaden of openbaar vervoer zoals Bus Rapid Transit ondersteunen een duurzame transitie.



Belangrijkste factoren die het fietsen in Maastricht belemmeren

Fietsproeven werken - voorlopig!

De verschillende e-bike experimenten laten een aantal positieve resultaten zien als een gezamenlijke aanpak om e-bike woon-werkverkeer te promoten. De e-bike is in Nederland echter niet meer zo nieuw als tien jaar geleden, toen deze initiatieven ontstonden. Recente gegevens wijzen op een afnemend draagvlak voor e-bikeproeven in de regio Zuid-Limburg vergeleken met eerdere periodes (De 'vroeg en latere meerderheid' is dan wel bereikt, maar hoe zit het met de andere 40%?). Dit onderstreept de noodzaak om opnieuw na te denken over het ontwerp en de structuur van initiatieven om veranderingen in mobiliteitsgedrag te stimuleren.

Gebrek aan diversiteit in fietsproeven

Hoewel de fiets- en e-bikeproeven aantrekkelijke stimulansen bieden, zijn de doelgroepen voor dergelijke initiatieven voornamelijk werknemers van bedrijven die samenwerken met Maastricht en Zuid-Limburg Bereikbaar. Dit beperkt de mogelijkheden voor sociale groepen die niet in dienst zijn bij zulke bedrijven. Zij kunnen niet of moeilijk ervaring op te doen met e-biken, zoals het gratis uitproberen van een e-bike, het ontvangen van beloningen voor het gebruik van een e-bike of het aanschaffen van een e-bike met korting.

Belemmeringen voor uitbreiding van fietsroutes

Lange fietspaden verbeteren de 'fietsbaarheid' van de regio door steden met elkaar te verbinden. Gefragmenteerde ontwikkeling en lokale protesten bemoeilijken echter de aanleg ervan, zoals het geval is in Zuid-Limburg. Bij infrastructuurprojecten zoals de F2, die gemeentegrenzen overschrijden, zijn verschillende lokale overheden betrokken, waardoor vertragingen kunnen ontstaan en routes onvolledig blijven. Ook kan lokale weerstand die lijkt op een "not in my backyard" (NIMBY) houding ten opzichte van fietspaden de infrastructuurplannen en de ontwikkeling ervan beïnvloeden.

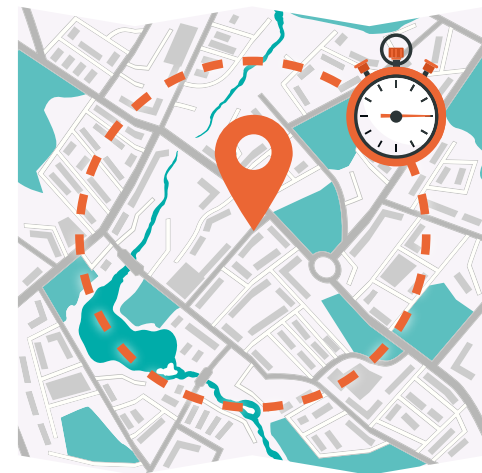
Tegenstrijdige prioriteiten: Politieke visies in fietsplanning

Lokale fietsstrategieën zijn belangrijk voor het verbeteren van het fietsen, maar zijn vaak ondergeschikt aan bredere politieke visies. Sommige visies, zoals die gericht op toerisme en recreatie, kunnen inspanningen om het aantal auto's in steden te verminderen bemoeilijken, zoals te zien is in Maastricht. Economische en merkoverwegingen lijken vaak doorslaggevend, zoals het behoud van de toegankelijkheid van auto's in binnensteden en parkeergelegenheden, die door lokale bedrijven worden ondersteund, of het geven van prioriteit aan recreatief fietsen boven dagelijks fietsen in minder verstedelijkte gebieden.

Inflexibele vergoedingsprocedures: Een barrière voor multimodaal woon-werkverkeer

Het stimuleren van alternatieven voor de auto door werkgevers, is belangrijk voor duurzaam woon-werkverkeer, maar het langetermijneffect ervan kan worden beperkt door een inadequaat reisbeleid van een werkgever. Uit een onderzoeksexperiment in Maastricht bleek dat de inflexibele vergoedingsprocedures van werkgevers, die slechts vergoeding van één vervoerswijze

toelaten, het gebruik van verschillende vervoerswijzen door werknemers beperken, omdat ze het woon-werkverkeer met de auto misschien niet geheel willen opgeven. Flexibeler procedures zouden gemengde en duurzamere mobiliteitspatronen kunnen aanmoedigen.



Lessen voor bestuur en planning

Eerdere fietsinitiatieven in Maastricht waren voornamelijk gericht op campagnes, e-bikeproeven en infrastructuurverbeteringen om gedragsverandering te stimuleren. Dergelijke inspanningen zijn effectief gebleken, maar lijken een innovatief herontwerp nodig te hebben om verdere substantiële impact te hebben.



Een veelbelovende aanpak voor overheidsinstanties om duurzamere mobiliteit aan te moedigen is een meerstappenprogramma dat het hele traject van de reiziger omvat en voortbouwt op publiek-private partnerschappen: initiatieven in samenwerking met werkgevers of derde-sectororganisaties, gericht op bewustmaking, reisbeleid, toegang tot de fiets (of andere alternatieven voor autogebruik) en digitale monitoring. Voor het succes van dergelijke programma's zijn ondersteunend beleid en infrastructuur (bijv. parkeernormen) essentieel. Rekening houden met verschillende belangen kan belemmeringen voor duurzame inspanningen verminderen, bijvoorbeeld door samen te werken met winkeleigenaren over een verschuiving van grijze, voor auto's toegankelijke stadscentra naar groene en nog steeds multimodaal toegankelijke centra. Het heroverwegen van fietsinitiatieven die verder gaan dan het woon-werkverkeer van werknemers kan de inclusiviteit vergroten, die kan worden versterkt door het subsidiëren van initiatieven, zoals financiële ondersteuning voor de aanschaf van een fiets en fietsuitrusting.



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.

