



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van SP
A. Schut

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vragen ex art. 47 RvO inzake Verkeerssituatie
Noorderbrug en kruising Viaductweg/
Meerssenerweg
BEHANDELD DOOR
F. Smeets

DATUM
18 november 2019

BIJLAGEN
—

VERZONDEN 18 NOV. 2019
TELEFOONNUMMER
043 350 4558

ONZE REFERENTIE
2019-30363

E-MAILADRES
Frank.Smeets@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
—

Geachte mevrouw Schut,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in het kader van artikel 47 van het Reglement van Orde.

Vraag 1:

Herkent u de drie verkeerssituaties die wij beschrijven?

Antwoord 1:

- De aanwezigheid van kerend (vracht)verkeer op het kruispunt Viaductweg – Meerssenerweg wordt niet herkend.
- De opmerking over de bewegwijzering vanaf de Noorderbrug richting de A2 en over het gedrag van de verkeerslichten bij de brandweerkazerne wordt herkend. Voor de bewegwijzering is aanpassing in voorbereiding
- De opmerking over de verkeerslichten bij de brandweerkazerne wordt herkend. De instellingen van deze installaties zijn inmiddels aangepast.

Vraag 2:

Waarom staat er geen verkeersbord met een keerverbod ter hoogte van de kruising Viaductweg/Meerssenerweg? Gaat u een dergelijk bord plaatsen en zo ja, wanneer?

Antwoord 2:

- In principe worden er bij verkeerslichten geen verkeersborden met keerverbod geplaatst. Dergelijke borden kunnen worden toegepast indien er structureel onveilige situaties ontstaan door kerend verkeer. Het accent voor de beoordeling hiervan ligt op verkeersonveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Er is geen indicatie dat het keren structureel voorkomt. Ook zien wij geen mogelijke oorzaak in onmogelijkheden of onduidelijkheden in de feitelijke verkeerscirculatie waardoor voertuigen zouden moeten keren om hun bestemming te bereiken of anderszins frequent fout rijden. Een mogelijke oorzaak van het keren is het niet meer linksaf kunnen slaan naar de Willem Alexanderweg op het betreffende kruispunt. Bij niet actuele informatie door oude kaarten in navigatiesysteem kan dit voor onduidelijkheid bij de weggebruiker zorgen.

Vragen ex art. 47 RvO



DATUM
18 november 2019

Als de aanpassing van de bewegwijzering zoals beschreven bij vraag 3 wordt doorgevoerd, zal de situatie ter plekke duidelijker worden. Het probleem met oude kaarten in navigatiesystemen zal in de loop van de tijd verminderen door kaartupdates en vervanging van oude navigatiesystemen door gebruikers.

- Er zijn geen plannen om een dergelijk bord te plaatsen.

Vraag 3:

Is er naar uw mening behoefte aan een betere bewegwijzering op de Noorderbrug richting de A-2, die al eerder op de brug zichtbaar is? Wanneer gaat die bebording er komen?

Antwoord 3:

Ja, deze behoefte is bekend. Het plaatsen van borden boven de weg op twee locaties is in voorbereiding. De met deze borden gepaard gaande kosten zijn echter zeer hoog en hiervoor is geen financiële dekking. De uitvoering van deze plannen is daarmee nog in overweging en niet zeker.

Vraag 4:

Waarom zijn de verkeerslichten ter hoogte van de brandweerkazerne afgesteld zoals ze zijn afgesteld?

Antwoord 4:

Bij verkeerslichten in Maastricht wordt 'wachtstand-rood' gehanteerd als uitgangspunt. Dit betekent dat als er op een kruispunt geen verkeer meer wordt gemeten, het verkeerslicht naar 'rood' gaat. Dit wordt gedaan uit verkeersveiligheidsoverwegingen (de rijsnelheid neemt af) en uit geloofwaardigheidsoverwegingen (als er in een rustige periode een voertuig komt, kan er direct 'groen' worden getoond zonder dat eerst gewacht moet worden op het 'geel' en ontruimen van 'wachtstand-groen' richtingen). In onderzoek is onderbouwd dat voor de meeste kruispunten 'wachtstand-rood' de meest verkeersveilige en efficiënte oplossing is. Specifiek voor dit kruispunt is het van belang om de rijsnelheden laag en binnen de snelheidslimiet van 50 km/h te houden. Dit is van belang om het invoegproces na het kruispunt veilig te laten verlopen (om conflict tussen invoegend verkeer vanaf de zijwegen en doorgaand verkeer te voorkomen). Toepassing van 'wachtstand-rood' zorgt voor lagere snelheden. Het door u beschreven gedrag kan inderdaad hinderlijk zijn. Enige tijd geleden is dit gesignaleerd en binnen de afdeling DVM besproken. Gekozen is om een extra functionaliteit in het verkeersregelprogramma op te nemen: wachtstand-plus. Deze functie houdt in dat er zodra er geen verkeer in het veiligheidsgebied meer wordt gemeten, er voordat er naar 'rood' wordt geschakeld nog wordt gekeken of er verkeer net buiten dit veiligheidsgebied rijdt. Dit gebeurt op basis van de op grotere afstand gelegen filelussen. Als er net buiten het veiligheidsgebied nog verkeer rijdt, wordt de overgang naar 'rood' uitgesteld. Hiermee worden vooral onnodig stoppen voorkomen (verkeer dat (bijna) tot stilstand komt en dan direct weer groen krijgt) en neemt het comfort en de geloofwaardigheid van de verkeerslichten toe. De nieuwe versie van het verkeersregelprogramma met de 'wachtstand-plus' functie is op 9 oktober 2019 in bedrijf genomen.

Vraag 5:

Is het mogelijk om de verkeerslichten in principe op groen te laten staan, tenzij het voor de brandweer noodzakelijk is dat ze op rood staan, of dat ze vanuit het oogpunt van verkeersdoorstroming gaan functioneren als doseerlichten?

Antwoord 5:

Technisch is dit mogelijk, maar dit is niet wenselijk. Zie hiervoor de toelichting bij vraag 4 (verkeersveiligheid en het veilig kunnen invoegen van verkeer vanaf de zijwegen).

Vragen ex art. 47 RvO



DATUM
18 november 2019

We verwachten dat dit gedrag van de betreffende verkeerslichten sterk afneemt in het nieuwe verkeersregel-programma dat vanaf 9 oktober 2019 actief is.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.

Gert-Jan Krabbendam

Vragen ex art. 47 RvO