

BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 03-02-2021
No. 2021-03790
Portefeuillehouder weth. Krabbendam
Organisatieonderdeel : Ruimte

Aan het college van burgemeester en wethouders
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

Betreft: Art. 47 vragen D66 - weginrichting voor fietsers

Maastricht, 3 februari 2021

Geacht college,

SWOV, het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek, zegt over de infrastructuur voor langzaam verkeer het volgende:

Een veilige infrastructuur is van levensbelang voor voetgangers en fietsers. In 2010-2019 was 40% van het totale aantal verkeersdoden voetganger of fietser. Van het totale aantal ernstig verkeersgewonden was in 2018 zelfs 69% voetganger of fietser. Als rijsnelheden van gemotoriseerde voertuigen bij een aanrijding hoger zijn dan 30 km/uur, is de kans groot dat voetgangers en fietsers ernstig of dodelijk letsel oplopen. De inrichting van verblijfsgebieden en woonerven moet er daarom voor zorgen dat de rijsnelheid niet hoger is dan 30 km/uur. Als de rijsnelheid hoger ligt, moet langzaam verkeer met voet- en fietspaden fysiek gescheiden zijn van zwaar gemotoriseerd verkeer.¹

D66 ziet dat de gemeente Maastricht al op veel plekken voldoet aan bovenstaand advies, maar heeft ook geconstateerd dat een aantal straten (nog) niet hieraan voldoet. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan de volgende straten:

- Dorpstraat
- Einsteinstraat
- Adelbert van Scharnlaan
- Professor Nijpelsstraat
- Sint Gerardusweg
- Peter Huysenlaan
- Appiushof (deels)
- Langendaal (deels)

En de volgende bustracés:

- tracé Demertdwarstraat / Demertstraat / Kruisstraat / Veldstraat
- tracé Balsemienbeemd / Termileslaan / Wardehofplein / Kapittellaan
- tracé Miradorplein / Kasteel Wolfraatstraat
- tracé Trichtervoogdenstraat / Adam van Harenstraat / Daalstraat / Middenstraat / Bovenstraat
- tracé Geneinde / Op de Bos

Dat brengt onze fractie tot de volgende vragen:

¹ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/infrastructuur-voor-voetgangers-en-fietsers>

1. Bent u het met D66 eens dat de uitgangspunten zoals door SWOV geformuleerd leidend zouden moeten zijn bij de weginrichting voor langzaam verkeer? Zo nee, waarom niet?
2. Zijn er naast de hierboven genoemde wegen nog andere wegen binnen de bebouwde kom van Maastricht waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt en waar geen voorzieningen voor fietsers zijn in de vorm van fietsstroken/ fietspaden? Zo ja, welke?

D66 is van mening dat het aanbrengen van fietsstroken of fietspaden op danwel langs betreffende wegen ambitieus moet worden aangepakt. Eventueel kan ook op straten die geen doorgaand karakter hebben de maximumsnelheid naar 30 km/u worden verlaagd.

3. Is het college het met D66 eens dat een weginrichting met een maximumsnelheid van 50 km/u, zonder fietsstroken/ fietspaden, gelet op het advies van SWOV niet meer zou moeten bestaan binnen de bebouwde kom van Maastricht? Zo nee, waarom niet?
4. Kunt u toezeggen binnen welke termijn deze straten kunnen en zullen worden aangepast? Zo nee, waarom niet?

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Namens de fractie van D66,

Harald Barendse
Raadslid D66 Maastricht