



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van GroenLinks
de heer C. van der Gugten

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vragen ex art. 48 RvO inzake 30 km-zones

DATUM
11 juli 2017
Verzonden 13-07-2017

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
V. (Viviane) de Groot

TELEFOONNUMMER
043 350 4377

ONZE REFERENTIE
2017.15607

E-MAILADRES
Viviane.de.groot@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4650

UW REFERENTIE
--

Geachte heer van der Gugten,

Onderstaand treft U de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in kader van artikel 48 van het Reglement van Orde.

Algemeen.

De in uw brief genoemde voorbeelden Bilsberbaan en Victor de Stuersstraat zijn zogenaamde fietsstraten. Hoewel ook daar het snelheidsregime van 30 km/u geldt is de grondslag anders dan die van "reguliere" 30 km /u straten of zones. Vandaar dat de inrichting van een dergelijke fietsstraat beduidend anders is dan die van een 30 km/u straat.

Voor de Brusselsestraat geldt dat er een voorziening is getroffen om het geconstateerde (en destijds ongewenste) verkeersgedrag van fietsers die structureel tegen de reguliere verkeerstroom inreden en waartegen tot nauwelijks handhavend werd opgetreden dusdanig om te vormen dat er nu middels een fietsstrook is gezorgd dat fietsers alhier een duidelijke plek in het verkeersbeeld hebben gekregen. Zoals bij elke wegaanpassing, moeten weggebruikers eerst wennen aan de nieuwe situatie en leren daarmee om te gaan. Die periode mag inmiddels ruimschoots voorbij worden geacht. Het door u benoemde probleem duidt primair op onaangepast dan wel ongewenst verkeersgedrag van de verkeersdeelnemers, met name automobilisten.

Uw vragen.

Vraag 1:

Is het college op de hoogte van deze, ook landelijk spelende, problematiek rond de effectiviteit van ingestelde 30 km-zones?

Antwoord 1:

Ja.

Vraag 2:

Welke 30 km-zones heeft het college in Maastricht in beeld als het gaat om de hierboven beschreven problematiek?

Vragen ex art. 48 RvO



DATUM
11 juli 2017

Antwoord 2:

Dit betreft veelal niet zo zeer volledige 30-zones, maar losse straten met het snelheidsregime 30km/h.

Vraag 3:

Is deze problematiek voor het college aanleiding de inrichting van huidige en toekomstige 30 km-zones te heroverwegen op aspecten van effectiviteit?

Antwoord 3:

Nee. De door u benoemde problemen spelen vooral bij straten die in de eerste fase van duurzaam veilig sober zijn ingericht. Bij elke herinrichtingsopgave van een 30-zone/weg wordt bekeken welke maatregelen nodig zijn om de gewenste snelheid zo goed als mogelijk af te dwingen, het sober inrichten is daarbij geen uitgangspunt meer. Het is echter continue zoeken naar de functionele, ruimtelijke en financiële mogelijkheden. Daarnaast spelen discussies met omwonenden een belangrijke rol. Iedereen wil dat er wat aan de snelheid wordt gedaan, maar niemand wil een drempel of wegversmalling voor zijn of haar deur. Voorts wil eenieder dat de woning optimaal bereikbaar blijft voor leveranciers en bezoek en vooral voor de hulpdiensten. Ook spelen problemen rondom snelheid in 30-zones/wegen waar openbaar vervoer of een hoofdfietsroute aanwezig is. In verband met comfort en doorstroming wordt daar terughoudend omgegaan met de aanleg van drempels en versmallingen.

Vraag 4:

Welke prioriteit hebben in dit verband aspecten van veiligheid in 30 km-zones in b.v. woonbuurten?

Antwoord 4:

Veiligheid heeft altijd hoge prioriteit. Bij realisatie van dergelijke maatregelen krijgt dit hogere prioriteit in geval van gegronde klachten en herinrichtingopgaven.

Vraag 5:

Wat denkt het college bij de inrichting van 30 km-zones op aspecten van inrichting te verbeteren?

Antwoord 5:

Dit is volledig afhankelijk van de situatie ter plaatse. In sommige gevallen betekent het versmalling van het wegprofiel, bij een ander een drempel, of wegversmalling, of andere indeling van de rijloper etc..



DATUM
11 juli 2017

Vraag 6:

Welke communicatie, zowel in frequentie als met welke inhoud, is er met de politie over handhaving in 30 km-zones?

Antwoord 6:

Met politie, handhaving en veilig verkeer Nederland is er een tweewekelijks overleg, het 'integraal overleg verkeersveiligheid'. Hierin wordt gesproken over educatie, communicatie, inrichtingsmaatregelen en handhaving.

Vraag 7:

Wanneer kan het college de raad een evaluatie doen toekomen over de effectiviteit van 30 km-zones in Maastricht?

Antwoord 7:

Zoals u weet wordt er gewerkt aan een nieuw beleidsplan verkeersveiligheid dat ook in de Raad besproken zal worden. Dit specifieke thema zal in dat nieuwe beleidsplan een plek krijgen waarna -na gevoerd debat- het beleidsplan zal leiden tot een werkplan infrastructuur.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën,

John Aarts

Vragen ex art. 48 RvO