

Format Peiling

Samenvatting

Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente is vastgelegd in het Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998. In het coalitieakkoord is besloten dat het beleid geactualiseerd dient te worden. Om een nieuwe beleidsdoelstelling te kunnen formuleren is het vooraleerst nodig om inzicht te krijgen in de verkeersongevallen van de afgelopen jaren en de veiligheidsbeleving onder de bevolking en de stakeholders, zoals de fietsersbond en VVN. De raadsleden, buurtkaders en stakeholders. We willen deze partijen uitnodigen om te discussiëren rond een aantal stellingen. Om iedereen de mogelijkheid te geven om (in hun ogen) verkeersonveilige situaties te melden, wordt voorgesteld een praktisch informatiesysteem op de website te plaatsen. Op basis van al deze uitkomsten kan dan een realistische doelstelling worden geformuleerd en passende maatregelen worden voorgesteld.

Peilpunten

Bent u het eens met de voorgestelde aanpak?

1. Aanleiding, bevoegdheden en context

College is bevoegd besluit te nemen, vraagt eerst mening raad (Raadsronde).

2. Doelstelling

Het betrekken van de raad bij het opstellen van het verkeersveiligheidsbeleid vanaf het begin. De eerste stap is het bepalen van veiligheidsanalyse. Na de analyse zijn de knelpunten inzichtelijk en kan inhoudelijk beleid worden uitgewerkt.

3. Argumenten

nvt

4. Alternatieven

nvt

5. Financiën

De totale kosten van deze analyse komen neer op ongeveer € 15.500 (6.500 communicatiesysteem, 9.000 arbeidsloon) en worden gedekt uit het werkbudget van Mobiliteit

6. Vervolg

Na deze peiling wordt uitvoering gegeven aan de veiligheidsanalyse. De resultaten worden aan u teruggekoppeld. Op basis van de resultaten zal een discussie worden georganiseerd over de uitgangspunten en doelstellingen van beleid.

7. Participatie

Stap 1 is instemming vragen over de aanpak. In stap 2 (de veiligheidsanalyse) zullen belanghebbenden worden betrokken om de verkeersveiligheidsbeleving helder te krijgen. Het gaat, naast uw raad, om alle buurtkaders, stakeholders en inwoners van Maastricht.

Stakeholders zijn: *fietsersbond, VVN, schoolbesturen, politie, ouderen en gehandicapten platfor, Violea, ROVL, CBR.*

Bijlagen

1: Project start Verkeersveiligheid

Project start-up Verkeersveiligheid

Inleiding

De verkeersveiligheid in Maastricht is sinds het Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998 beduidend verbeterd. De veiligheid is vergroot door met name in te zetten op het aanpakken van fysieke onveilige verkeerssituaties op basis van het Startprogramma Duurzaam Veilig van het Rijk. Zo zijn de Maastrichtse wegen gecategoriseerd naar stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen en zijn de maximum snelheid en uiterlijke kenmerken aangepast aan de categorisering. Hierdoor is de herkenbaarheid van de wegen vergroot, hetgeen de duidelijkheid en herkenbaarheid ten goede komt, wat weer leidt tot minder verkeersonveilige situaties. Verder zijn verkeersknelpunten aangepakt, zijn verkeersluwe gebieden gerealiseerd d.m.v. 30km-zones (verblijfsgebieden) en heeft alle verkeer van rechts voorrang gekregen op gelijkwaardige kruispunten

In het Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998 heeft Maastricht zich aangesloten bij de landelijke doelen en taakstellingen tot verbetering tot de verkeersveiligheid. Deze doelstellingen waren:

- In 2010 50% minder verkeersdoden dan in 1986;
- In 2010 40% minder ziekenhuisgewonden dan in 1986;
- In 2000 25% minder verkeersslachtoffers dan in 1985.

In onderstaande tabel zijn de resultaten van het gevoerde beleid inzichtelijk gemaakt.¹

Soort slachtoffers	Peiljaar 1985	streefwaarde	Werkelijk 2010	2011	2012	2013	Streefwaarde 2020
Verkeersdoden	7	3 (2010)	3	0	2	3	2
Ziekenhuis gewonden	96	65 (2010)	28	24	18	20	23
Verkeersslachtoffers totaal	297	223 (2000)	231	144	122	151	

In het geactualiseerde Rijksbeleid ten aanzien van verkeersveiligheid, de Nota Mobiliteit 2020, wordt uitgegaan van 53% minder verkeersdoden en 34% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het drie jaarlijks gemiddelde 2001, 2002 en 2003. Dit zou er op neer komen dat het aantal

¹ Deze cijfers zijn afkomstig van het landelijk registratiesysteem VIA en worden bijgehouden door de politie. Ongevallen waar de politie niet wordt bijgehaald, worden niet geregistreerd. Het aantal Verkeersslachtoffers totaal is derhalve hoger.

verkeersdoden in Maastricht in 2020 zou moeten zijn teruggedrongen tot 2 en het aantal ziekenhuisgewonden tot 23. Aan deze doelstelling wordt reeds voldaan.

Maatschappelijk leeft er echter nog altijd een behoefte om verhoging van de verkeersveiligheid. Ook het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), waarin belangenvertegenwoordigers van verkeersveiligheid samenwerken, streeft naar het verder terugdringen van verkeersslachtoffers. Het ROVL streeft naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers met haar slogan “maak van nul een punt”. Ook het bestuur van Maastricht wil een verkeersveilige stad. Zo is o.a. in de structuurvisie opgenomen dat Maastricht streeft naar een duurzaam (lees: veilig en leefbaar) bereikbare stad en is in het coalitieakkoord 2014-2018 vastgelegd het Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998 te actualiseren.

Doelstelling

Zoals bovenstaand is aangegeven, is er in het verleden reeds veel geïnvesteerd om fysiek verkeersonveilige situaties op te lossen, maar dat we willen proberen om de Maastrichtse verkeersveiligheid verder te vergroten. Om echter tot een concrete doelstelling te kunnen komen is specifiek² inzicht in de verkeersveiligheid in Maastricht noodzakelijk. De eerste stap is dan ook een analyse van de verkeersveiligheid. Op basis van deze analyse kan een concrete en haalbare doelstelling worden geformuleerd.

Voorgestelde aanpak

Om de doelstelling te kunnen formuleren en later te realiseren, is het vooraleerst nodig om te achterhalen waar nog winst te halen is. Voorgesteld wordt als eerste een veiligheidsanalyse uit te voeren, de conclusies uit de analyse vormen input voor de vervolgstappen om te komen tot een nieuw beleidsplan verkeersveiligheid. Voor dit vervolg wordt een apart voorstel gemaakt.

De veiligheidsanalyse bestaat uit twee stappen. Als eerste een objectieve analyse van de verkeersslachtoffers van de afgelopen 10 jaren en als tweede een onderzoek naar wat leeft onder de Maastrichtse bevolking en onder stakeholders (met name verkeersveiligheidsgevoel). Dit doen we door de buurtkaders van alle buurten uit te nodigen om gezamenlijk te discussiëren rond een aantal stellingen. Dit zelfde willen we doen met onze stakeholders en in de stadsronde. Om daarnaast alle burgers de gelegenheid te geven een mening over verkeersveiligheid te kunnen uiten, wordt voorgesteld een digitaal communicatie/informatiesysteem op de website te plaatsen waarbij het mogelijk is om eenvoudige wijze aan te geven waar en welke verkeersonveilige situaties worden ervaren. Burgers zullen hier uiteraard op geattendeerd gaan worden via de gebruikelijke mediamiddelen.

In de Versnellingsagenda fiets, die in maart 2015 aan de raad wordt aangeboden, is aangegeven dat er een heroverweging dient plaats te vinden op de visie over de positie van brommers/scooters op fietspaden in verband met de verkeersveiligheid. Ook dit onderwerp zal worden meegenomen in de veiligheidsanalyse.

² De tabel op p. 1 is gebaseerd op globalere cijfers.

Kosten

De totale kosten van deze analyse komen neer op ongeveer € 15.500 (6.500 communicatiesysteem, 9.000 arbeidsloon) en worden gedekt uit het werkbudget Mobiliteit.

Proces

- April '15 eerste raadsronde over project start-up (conform nieuwe werkwijze raad)
- Mei/juni '15 analyse verkeersongevallen
- Mei/juni '15 analyse verkeersonveilige situaties via het maatschappelijk veld
 - o Stadsronde
 - o Stakeholders (fietsersbond, VVN, schoolbesturen, politie, ouderen en gehandicapten platform, Veolia, ROVL, CBR)
 - o Buurtraden
 - o Burgers via website
- Juli/augustus '15 opstellen plan van aanpak op basis van de analyse
- September/oktober '15 tweede raadsronde over de analyse uitkomst en het plan van aanpak om op basis van de analyse te komen tot een realistische beleidsdoelstelling verkeersveiligheid.



Verkeersveiligheid

BELEIDSPLAN



Gemeente Maastricht

Stadsontwikkeling en Grondzaken

Verkeersveiligheid

BELEIDSPLAN

Stadsontwikkeling en Grondzaken
april 1998

I

Gemeente Maastricht



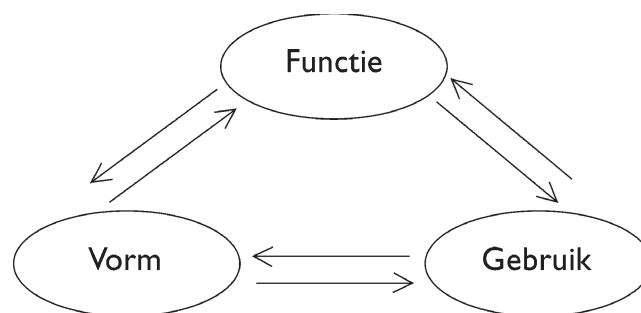
INHOUD.	.....	3
SAMENVATTING.	.....	5
1. INLEIDING.	.....	9
1.1. Aanleiding.....	.....	9
1.2. Beleidskader.....	.....	9
1.3. Doel. ....	.....	10
1.4. Werkwijze.....	.....	10
1.5. Organisatie.....	.....	11
1.6. Leeswijzer.....	.....	12
2. BELEIDSKADER.....	.....	13
2.1. Beleid hogere overheden.....	.....	13
2.2. Gemeentelijk beleid.....	.....	14
3. ANALYSE VERKEERSONVEILIGHEID. 15		
3.1. Inleiding.....	.....	15
3.2. Trends slachtoffers verkeersongevallen.....	.....	15
3.3. Aandachtsgroepen verkeersonveiligheid.....	.....	16
3.4. Vergelijking Maastricht-elders.....	.....	17
3.5. Verkeersongevallenlocaties.....	.....	17
3.6. Verkeersdreiging.....	.....	21
4. AANPAK VERKEERSONVEILIGHEID.....	.....	23
4.1. Beleid gericht op de infrastructuur.....	.....	23
4.1.1. Categorisering wegennet.....	.....	23
4.1.2. Aanpak van verkeersongevallenconcentraties.....	.....	29
4.1.3. Inrichting verkeersluwe gebieden.....	.....	30
4.1.4. Implementatie verkeersregels Duurzaam Veilig.....	.....	32
4.2. Beleid gericht op weggebruiker.....	.....	33
4.2.1. Verkeerseducatie.....	.....	33
4.2.2. Voorlichting.....	.....	34
4.2.3. Verkeerstoezicht.....	.....	36
5. UITVOERING EN MONITORING.....	.....	39
5.1. Uitvoeringsprogramma.....	.....	39
5.2. Kosten en dekking.....	.....	40
5.3. Effecten.....	.....	41
5.4. Monitoring.....	.....	41
6. BESLISPUNTEN.....	.....	43
7. BIJLAGEN .....	.....	45

SAMENVATTING.

1. Dit beleidsplan verkeersveiligheid Maastricht is een actualisering van het verkeersveiligheidsplan 1992 en is gebaseerd op het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing". Dit plan hangt dan ook nauw samen met andere uitwerkingsplannen van genoemd raamplan.
Voorts vormt het nieuwe rijksbeleid m.b.t. de verkeersveiligheid een belangrijke aanleiding. Dit beleid is verwoord in het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" (SDVV).
2. Het "Verkeersveiligheidsplan" (1992) is inmiddels nagenoeg geheel uitgevoerd. De doelstellingen m.b.t. de verbetering van de verkeersveiligheid zijn inmiddels deels gerealiseerd (reductie ziekenhuisongevallen, doden). Het totaal aantal verkeersslachtoffers moet evenwel nog verder worden teruggedrongen.
Dit gegeven, alsmede het genoemde SDVV, noopt tot een intensivering en actualisering van het verkeersveiligheidsbeleid.
3. In het kader van SDVV worden de navolgende maatregelen voorbereid en zonodig uitgevoerd:
 - categorisering wegnnet;
 - herziening maximum snelheden;
 - uitbreiding 30km-gebieden binnen de bebouwde kom;
 - voorrangsituaties verkeersaders (inventariseren, zonodig aanpassen);
 - voorrang fiets van rechts;
 - uniformering voorrangsregeling rotondes;
 - bromfiets op de rijbaan binnen de bebouwde kom;
 - invoering 60km-gebieden buiten de bebouwde kom.Van rijkszijde wordt voor de uitvoering van bovenstaande maatregelen een subsidiebijdrage beschikbaar gesteld. Naar alle waarschijnlijkheid zal een deel van de subsidie in de vorm van een vaste bijdrage worden uitgekeerd, terwijl een ander deel o.b.v. inschrijving toegeedeeld wordt. Voorst wordt onderscheid gemaakt in de korte termijn (tot en met 2001) en de langere termijn (tot 2010).
4. De situatie m.b.t. de objectieve verkeersveiligheid (verkeersongevallen) is in de gemeente Maastricht relatief gunstig in vergelijking met andere - min of meer - vergelijkbare steden. Dit impliceert dat de te boeken "winst", in termen van reductie van verkeersslachtoffers, minder groot zal zijn.
5. Binnen de gemeente Maastricht zijn 22 locaties, waar in de periode 1994-1996 meer dan 3 verkeersslachtoffers zijn geregistreerd. Op 5 van deze locaties, allen gelegen op de A2-tracé, is het rijk wegbeheerder. Een structurele aanpak terzake is voorzien in het kader van de Tracé/MER studie A2 passage Maastricht.
Op een groot aantal knelpunten zijn reeds maatregelen getroffen, danwel zijn deze in voorbereiding (o.a. i.k.v. A2-Interim, OV-as, verkeersbeheersing, fietsverkeersplan). Verder zijn voor diverse knelpunten in het uitvoeringsprogramma maatregelen opgenomen.

6. Hoewel bij de aanpak van de verkeersonveiligheid het primaat ligt bij de aanpak van de objectief onveilige locaties (zie punt 5) worden ook n.a.v. signalen van burgers en instanties maatregelen getroffen. Deze signalen zijn veelal gebaseerd op verkeersonveiligheidsgevoelens, ook wel subjectieve verkeersonveiligheid genoemd.
7. Voorgesteld wordt de op de weggebruiker gerichte aanpak, die geschiedt onder verantwoordelijkheid van het "Overleg Veilig Verkeer", te continueren. De aandachtsgroepen "alcohol", "fietsers" en "voetgangers" zouden - gelet op de betrokkenheid bij ernstige verkeersongevallen in de afgelopen jaren - ook in de toekomst prioriteit moeten krijgen. E.e.a. gekoppeld aan landelijke en regionale actie's terzake.
M.b.t. het verkeerstoezicht wordt voorgesteld om jaarlijks - in het kader van het "Overleg Veilig Verkeer" - afspraken te maken omtrent de relevante wegvakken (gevaarlijke routes) en/of thema's (bv. alcohol), waarop het verkeerstoezicht geconcentreerd wordt ingezet. Alsdan is een optimale koppeling tussen enerzijds de verkeersonveiligheidsproblematiek en anderzijds de prioriteiten m.b.t. het verkeerstoezicht gewaarborgd. E.e.a. zo mogelijk gekoppeld aan landelijke en regionale actie's terzake.
8. In het kader van het startprogramma SDVV is de categorisering van het wegennet in Maastricht vormgegeven, waarbij onderscheid is gemaakt tussen verkeersaders en verkeersluwe gebieden/straten. Voorgesteld wordt om binnen en buiten de bebouwde kom onderscheid te maken tussen stroomwegen, ontsluitingswegen (verkeersaders) en erftoegangswegen (verkeersluwe gebieden). Overigens is binnen de bebouwde kom een nadere differentiatie binnen de ontsluitingswegen gewenst: hoofdontsluitingswegen en ontsluitingswegen. Het doel van de categorisering is om een meer eenduidig wegennet te ontwikkelen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. Door de categorisering worden de vorm, de functie en het gebruik van een weg beter met elkaar in overeenstemming gebracht en wordt een meer uniform wegbeeld ontwikkeld.

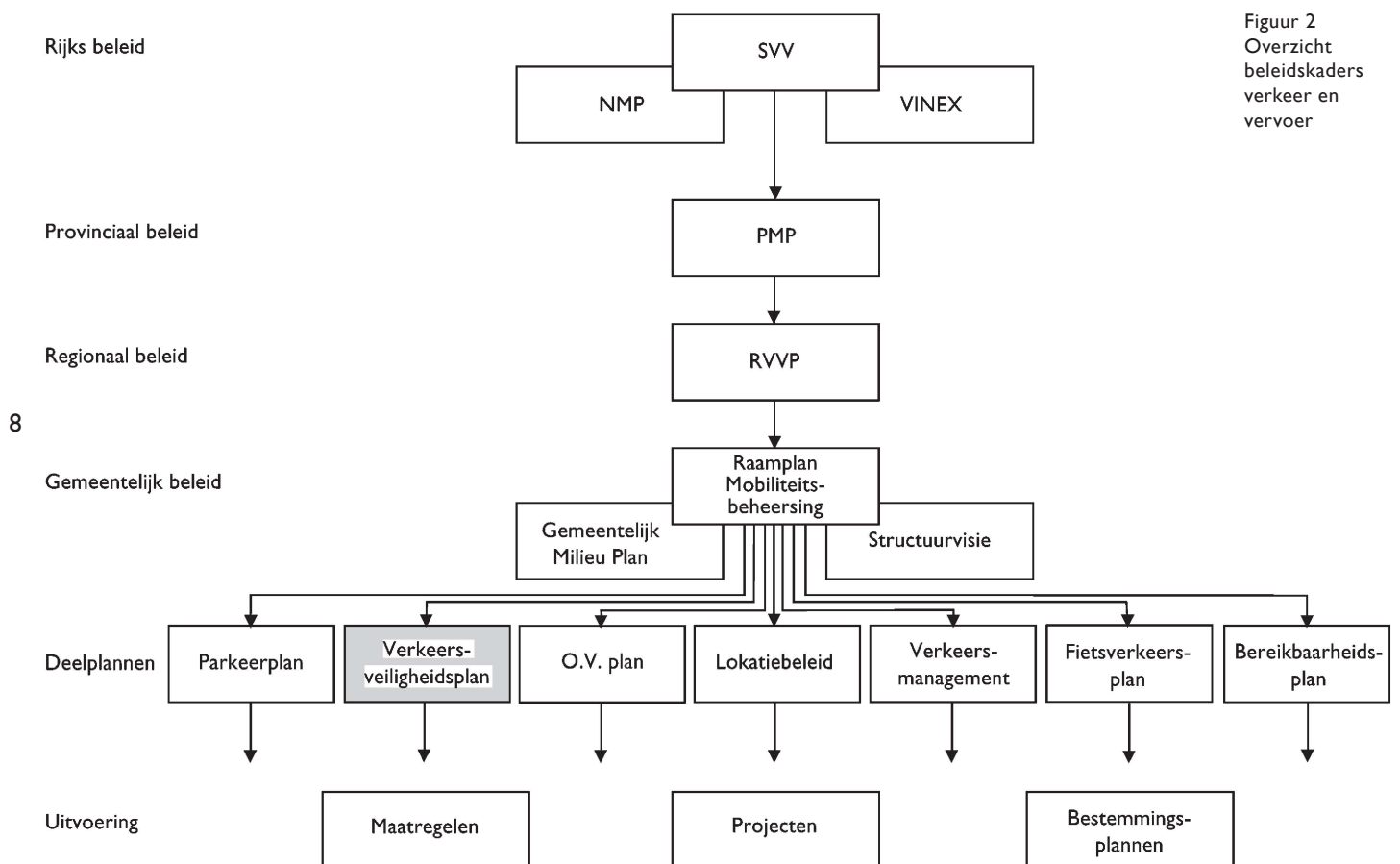
6



Figuur 1
categorisering
van wegen:
een optimale
afweging van
vorm, functie en
gebruik.

In bijlage 4 is een kaartbeeld opgenomen van de categorisering van het wegennet. De komende jaren wordt het wegennet stap-voor-stap aangepast. Zulks geschiedt zoveel als mogelijk in de vorm van een werk-met-werkaanpak. Voor deze categoriseringsmaatregelen is een subsidieregeling in voorbereiding. Uitvoering is met name voorzien in de periode 2000-2010.

9. De inrichting van zogenaamde verblijfsgebieden - in de vorm van "30km-gebieden" - binnen de bebouwde kom wordt gecontinueerd. Thans is reeds zo'n 70% van de daarvoor in aanmerking komende gebieden als zodanig ingericht.
Naar analogie hiervan wordt - in het kader van het SDVV - in verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom zogenaamde "60km-gebieden" ingesteld. Hiervoor komen in beginsel de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in aanmerking.
In figuur 6 (blz. 30) is een kaartbeeld opgenomen, waarop de wegen zijn aangegeven waar in de toekomst nog 30km-maatregelen getroffen moeten worden, terwijl in figuur 5 (blz. 26) de wegen zijn opgenomen, die in aanmerking komen voor een 60km-regime (erftoegangswegen/bubeko).
10. In het "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht", dat ieder najaar verschijnt, wordt aangegeven welke projecten op welk tijdstip worden uitgevoerd, alsmede wordt de stand van zaken belicht m.b.t. de in uitvoering zijnde maatregelen/projecten.
11. Voorts wordt in het "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht" periodiek inzicht gegeven in de ontwikkelingen m.b.t. de verkeersonveiligheid (vinger-aan-de-pols).
13. Organisatorisch is verkeersveiligheidsbeleid ondergebracht bij de dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken, afdeling Stedelijke Inrichting, taakgroep verkeer.
De interne sturing met betrekking tot verkeerseducatie geschiedt door de dienst Kunst, Cultuur en Onderwijs, afdeling onderwijs en educatie.



Figuur 2
Overzicht
beleidskaders
verkeer en
vervoer

8

I. INLEIDING.

I.1. Aanleiding.

De verkeersonveiligheid is een weerbarstig probleem. Jaarlijks komen in Nederland circa 1.200 personen om het leven door een verkeersongeval. Naast ongevallen met dodelijke afloop, gebeurt een groot aantal verkeersongevallen waar personen gewond bij raken. Jaarlijks is sprake van circa 12.000 ziekenhuisgewonden in Nederland. Ook in Maastricht is jaarlijks sprake van circa 300 slachtoffers (doden en gewonden) in het verkeer. Deze cijfers illustreren de tol die wij betalen voor de mobiliteit.

Naast deze harde cijfers over verkeersonveiligheid is het reeds sinds jaar en dag zo dat burgers de overheid wijzen op verkeersonveilige situaties in hun woonomgeving. Dit noopt tot een planmatige en structurele aanpak van dit probleem.

In december 1992 accordeerde de gemeenteraad van Maastricht het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing". De hoofddoelstelling van dit strategische plan is: "Zorgdragen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad". Met betrekking tot de verkeersveiligheid is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers speerpunt van beleid.

Reeds begin 1992 is een verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Maastricht opgesteld, waarin - vooruitlopend op het bovengenoemde raamplan - is uitgewerkt op welke wijze de verkeersonveiligheid in Maastricht moet worden teruggedrongen. Inmiddels zijn praktisch alle maatregelen uit genoemd plan uitgevoerd, terwijl de doelstellingen nog niet volledig zijn gerealiseerd. Dit is een van de aanleidingen om het verkeersveiligheidsbeleid te actualiseren.

Voorts is landelijk sprake van een nieuw beleid m.b.t. de verkeersveiligheid, hetgeen is neergelegd in het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000". Dit noopt tot een doorvertaling naar de Maastrichtse situatie.

Met de uitvoering van het in dit plan neergelegde beleid en maatregelen wil Maastricht de verkeersonveiligheid voortvarend en krachtig aanpakken.

I.2. Beleidskader.

Naast een verkeersveiligheidsplan zijn nog diverse andere deelplannen opgesteld, die een nadere uitwerking behelsen van het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing".

Eén deelplan is in het bijzonder van belang in relatie tot de verkeersveiligheid, te weten het "Fietsverkeersplan" (1997). Dit plan bevat tal van uitvoeringsmaatregelen, die ertoe leiden dat de verkeersveiligheid voor de fietser verbetert. Reeds in 1997 is gestart met de uitvoering van het fietsverkeersplan.

Op nevenstaande afbeelding is weergegeven op welke wijze de verschillende plannen met elkaar samenhangen.

1.3. Doel.

Verkeersveiligheid is een aspect dat raakvlakken heeft met vele aanpalende taken van overheidszorg: ruimtelijke ordening/stedenbouw, onderhoud en beheer infrastructuur, onderwijs en welzijn, maar ook bijvoorbeeld met openbare orde en veiligheid.

Hieruit kan worden afgeleid dat het aspect “verkeersveiligheid” steeds integraal kan en moet worden meegenomen bij deze aanpalende beleidsterreinen.

Echter hierin schuilt ook het gevaar, dat het aspect “verkeersveiligheid” bij de integrale afweging onderbelicht wordt ten koste van andere aspecten die de aandacht vragen.

Het is juist daarom, alsmede gelet op de feitelijke verkeersveiligheidssituatie in Maastricht (circa 300 verkeersslachtoffers per jaar), dat het nuttig en noodzakelijk is om het verkeersveiligheidsbeleid een “eigen plaats” te geven binnen het totale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid.

Het doel van het beleidsplan verkeersveiligheid wordt hierom als volgt geformuleerd:

“In aansluiting op het raamplan mobiliteitsbeheersing - en in samenhang met de diverse uitgewerkte deelplannen op het terrein van verkeer en vervoer - een samenhangend beleid met betrekking tot de verkeersveiligheid vormgeven en uitvoeren, dat ertoe leidt dat de verkeersonveiligheid wordt teruggedrongen”

In concreto sluit Maastricht zich aan bij de landelijke doel- en taakstellingen met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat de mobiliteit groeit. Hierdoor nemen de potentiële conflictkansen toe. Dit geeft aan dat sprake is van een weerbarstig proces.

10

1.4. Werkwijze.

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de werkwijze voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

In beginsel bestaat een beleidscyclus uit de navolgende fasen:

- beleidsplan;
- uitvoeringsprogramma;
- jaarprogramma;
- beleidsevaluatie.

In onderhavig “Beleidsplan Verkeersveiligheid Maastricht” wordt zowel het beleid inzake verkeersveiligheid opgenomen, alsook een uitvoeringsprogramma m.b.t. maatregelen t.b.v. de verbetering van de verkeersveiligheid (maatregelenoverzicht). Het verkeersveiligheidsbeleid en maatregelen worden in nauwe samenspraak met diverse externe betrokkenen voorbereid.

Genoemd worden onder meer de ENFB, VVN, ROVL, politie.

In het “Mobiliteits- en Verkeersprogramma Maastricht”, dat ieder najaar wordt uitgebracht, wordt het integrale jaarprogramma m.b.t. mobiliteit/verkeer (w.o. verkeersveiligheidsmaatregelen) gepresenteerd, alsmede wordt het resultaat van de uitgevoerde maatregelen (globaal) geëvalueerd.

M.b.t. de inhoudelijke aanpak wordt ook in de toekomst - overeenkomstig de bestendige gedragslijn - een tweesporenaanpak voorgestaan:

- beleid/maatregelen gericht op de infrastructuur (verkeerslichten, rotondes, 30km-maatregelen etcetera);
- beleid/maatregelen gericht op de weggebruiker (voorlichting, educatie, verkeerstoezicht).

Het uitgestippelde beleid, alsmede de concreet voorgestelde maatregelen, is in belangrijke mate gebaseerd op een verkeersongevallenanalyse, zodat een zo groot mogelijk effect wordt bereikt van de gerealiseerde inspanningen (tijd, geld). Daarmee ligt het primaat dus bij de aanpak van de objectieve verkeersonveiligheid.

1.5. Organisatie.

Zoals reeds hiervoor vermeld heeft verkeersveiligheid vele raakvlakken met diverse beleidsterreinen (o.a. verkeer, ruimtelijke ordening, onderwijs).

Verkeersveiligheid is ingekaderd in het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid. Organisatorisch betekent dit dat de dienst “Stadsontwikkeling en Grondzaken (SOG) primair verantwoordelijk is voor de voorbereiding (plan) en het doen uitvoeren (maatregelen) van het verkeersveiligheidsbeleid binnen de gemeente Maastricht. Binnen de dienst SOG is verkeersveiligheid ondergebracht bij de afdeling “Stedelijke Inrichting; taakgroep verkeer”.

11

De dienst “Publieke Werken en Sport” (PWS) draagt zorg voor de daadwerkelijke uitvoering van dergelijke verkeersmaatregelen (besteksvorbereiding, aanbesteding, uitvoering).

Verder is een “Overleg Veilig Verkeer” (kortweg OVV) ingesteld, dat belast is met het initiëren van diverse activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze activiteiten worden o.b.v. een werkplan uitgevoerd. Dit overleg is samengesteld uit vertegenwoordigers van gemeente (ambtenaren/wethouder/raadsleden) en diverse maatschappelijke organisaties (o.a. ENFB, VVN, politie).

M.b.t. het verkeerstoezicht vervult de politie vanzelfsprekend een essentiële rol. De inzet van de politie m.b.t. verkeerstoezicht zou nauwlettend moeten worden afgestemd op de verkeersveiligheidsproblematiek. Voorgesteld wordt zulks in het kader van het OVV te laten plaatsvinden.

De interne sturing met betrekking tot verkeerseducatie geschiedt door de dienst Kunst, Cultuur en Onderwijs (KCO), afdeling onderwijs en educatie.

De voorbereiding en uitvoering van diverse verkeersmaatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren geschiedt veelal in het kader van het “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, dat jaarlijks verschijnt. Dit programma wordt opgesteld door de dienst SOG, afdeling Stedelijke Inrichting, taakgroep verkeer.

1.6. Leeswijzer.

De opzet van onderhavig plan is als volgt. In het volgende hoofdstuk (hst. 2) is het beleidskader uiteengezet. Hierbij is ingegaan op de plaats van het verkeersveiligheidsbeleid binnen het totale mobiliteitsbeleid (horizontale inbedding), alsmede op de relatie met de plannen van de hogere overheden (vertikale inbedding). Voorts is hierbij in het bijzonder ingegaan op het “Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000”.

Hoofdstuk 3 bestaat uit een analyse van de verkeersonveiligheid in Maastricht, waarbij deze ook is gerelateerd aan andere steden/gebieden. Voorts is hier ingegaan op verkeersongevallenlocaties, verkeersdreiging en op diverse aandachtsgroepen m.b.t. de verkeersveiligheid.

In het vierde hoofdstuk is ingegaan op de aanpak van de verkeersonveiligheid, waarbij onderscheid is gemaakt in maatregelen die gericht zijn op de infrastructuur en maatregelen die gericht zijn op de weggebruiker.

In hoofdstuk 5 is een uitvoeringsprogramma gepresenteerd, waarin een overzicht is geboden van de diverse projecten, de kosten en dekking, alsmede in de fasering van de uitvoering.

Tenslotte zijn in het zesde hoofdstuk de beslispunten opgesomd.

2. BELEIDSKADER.

2.1. Beleid hogere overheden.

Het nationale verkeers- en vervoerbeleid is er onder meer op gericht om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Dit beleid is onder meer vastgelegd in het "Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer" (SVV II) en verder uitgewerkt in het "Meerjarenplan Verkeersveiligheid". M.b.t. de verkeersveiligheid zijn de navolgende doelstellingen geformuleerd:

- in 2010 50% minder verkeersdoden dan in 1986;
- in 2010 40% minder ziekenhuisgewonden dan in 1986;
- in 2000 25% minder verkeersslachtoffers dan in 1985.

De landelijke ontwikkelingen m.b.t. de verkeersveiligheid (doden, gewonden, slachtoffers) zijn zodanig dat de doelstellingen moeilijk haalbaar zullen zijn.

Het is daarom dat medio 1997 door de minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen en de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer een intentieverklaring is ondertekend over het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000".

Deze intentieverklaring behelst een intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid, teneinde de landelijke doelstellingen terzake te bereiken. Voor de inhoud van deze intentieverklaring wordt verwezen naar bijlage I, waarin een samenvatting is opgenomen van het startprogramma.

Verder is het convenant VERDI, dat staat voor "Verkeer en Vervoer: Regionaal, Decentraal, Integraal", van belang. Dit is een convenant tussen rijk, provincies en gemeenten, waarin de decentralisatie van diverse taken op het terrein van verkeer en vervoer tussen de diverse overheden is vastgelegd.

13

De regionale overheden, in casu de provincies, hebben onder meer tot taak om het nationale verkeers- en vervoerbeleid nader uit te werken voor de regio (lees provincie).

De provincie Limburg heeft hiertoe een "Provinciaal Mobiliteitsplan" (kortweg PMP) opgesteld (1996). In dit plan is aangegeven op welke wijze in de provincie Limburg de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen worden veiliggesteld.

Voorts dienen de lokale overheden - binnen de randvoorwaarden van zo'n PMP - lokale verkeers- en vervoersplannen op te stellen, waarin men gedetailleerd aangeeft hoe de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen worden gegarandeerd.

2.2. Gemeentelijk beleid.

In december 1992 accordeerde de gemeenteraad van Maastricht het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing". De hoofddoelstelling van dit strategische plan is: "Zorgdragen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad". Met betrekking tot de verkeersveiligheid is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers speerpunt van beleid. Maastricht conformeerde zich aan de landelijke doelstellingen m.b.t. de verbetering van de verkeersveiligheid.

Dit betekent dat gerelateerd aan de situatie in Maastricht het navolgende.

soort verkeersslachtoffers	peiljaar 1985	streefwaarde	
1996			
verkeersdoden	7	3 in 2010	3
ziekenhuisgewonden	96	65 in 2010	57
verkeersslachtoffers (ernstig + minder ernstig)	297	223 in 2000	282

Tabel I
Taakstellingen
verkeersveilig-
heid Maastricht

Uit bovenstaande tabel blijkt dat goede resultaten zijn geboekt m.b.t. de doelstellingen voor het terugdringen van het aantal ziekenhuisgewonden en voor de reductie van het aantal verkeersdoden, terwijl de doelstelling m.b.t. de reductie van het aantal verkeersslachtoffers thans nog niet is gerealiseerd.

Overigens is wel reeds enige jaren achtereenvolgend sprake van een (voorzichtige) daling van het aantal verkeersslachtoffers (Figuur 3). In paragraaf 3.2. wordt dieper ingegaan op de trends m.b.t. de verkeersveiligheid in Maastricht.

14

Tot nu toe is aan de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid gewerkt o.b.v. het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan uit 1992. Hierin is - vooruitlopend op het bovengenoemde raamplan - uitgewerkt op welke wijze de verkeersonveiligheid in Maastricht moet worden teruggedrongen. Inmiddels zijn praktisch alle maatregelen uit genoemd plan uitgevoerd.

Gelet op enerzijds de actualiteit van het lokale verkeersveiligheidsplan, de hiervoor geschetste verkeersveiligheidssituatie in Maastricht, alsmede anderzijds de recent overeengekomen intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid in het genoemde startprogramma is een actualisering van het maastrichtse verkeersveiligheidsbeleid opportuun.

3. ANALYSE VERKEERSONVEILIGHEID.

3.1. Inleiding.

Zoals reeds in de voorgaande hoofdstukken is aangehaald is de aanpak van de verkeersonveiligheid een weerbarstige materie. Mobiliteit maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het maatschappelijk leven. Derhalve zal een bepaalde mate van verkeersonveiligheid moeten worden geaccepteerd. Immers het absoluut voorkomen van verkeersslachtoffers kan slechts indien niemand nog beweegt. De opgave is dan ook om het aantal verkeersslachtoffers tot een minimum te reduceren.

De analyse van de verkeersonveiligheid richt zich dan ook op relevante trends m.b.t. verkeersonveiligheid.

In onderhavig hoofdstuk worden kort enkele relevante trends m.b.t. de verkeersveiligheid belicht. Hierbij wordt ingegaan op:

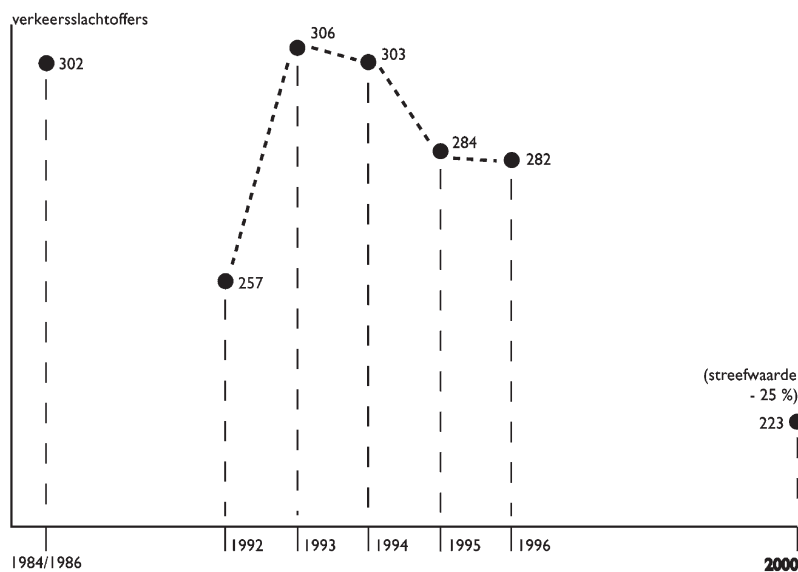
- de verkeersslachtoffers;
- de verschillende aandachtsgroepen;
- de vergelijking Maastricht-elders;
- de verkeersongevallenlocaties in Maastricht.

Tenslotte wordt ingegaan op het aspect “verkeersdreiging”.

3.2. Trends slachtoffers verkeersongevallen.

Voor het totaal aantal verkeersslachtoffers is sprake van een voorzichtige afname in onderhavige periode. Het gemiddelde aantal verkeersslachtoffers daalde licht t.o.v. de referentieperiode (1984 - 1986). Overigens is sinds 1994 voor het derde achtereenvolgende jaar sprake van een - zij het lichte - afname van het aantal gewonden.

Figuur 3
Ontwikkeling
verkeersslachtoffers
in Maastricht
1992 - 1996



Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer te Heerlen (1997)

Ook m.b.t. het aantal doden is sprake van een substantiële afname. De afgelopen 5 jaar waren gemiddeld 4 verkeersdoden te betreuren binnen de gemeente Maastricht, terwijl in de referentieperiode (1984-1986) gemiddeld 7 dodelijke verkeersslachtoffers/jaar voorkwamen.

Het aantal ziekenhuisgewonden, zijnde ernstig gewonden bij verkeersongevallen, in de periode 1985 - 1995 is afgenomen van circa 100 tot gemiddeld ongeveer 50! Derhalve is sprake van een sterke afname. Hiermee is de doelstelling m.b.t. de reductie van ziekenhuisgewonden reeds gehaald (65 in 2010).

3.3. Aandachtsgroepen verkeersonveiligheid.

In het verkeersveiligheidsplan 1992 van de gemeente Maastricht zijn diverse “aandachtsgroepen” m.b.t. de verkeersveiligheid onderscheiden.

Onderstaand wordt ingegaan op de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers binnen deze aandachtsgroepen:

- verkeersslachtoffers i.v.m. alcohol;
- verkeersslachtoffers onder fietsers;
- verkeersslachtoffers onder voetgangers.

Ongevallen i.v.m. alcohol.

In onderhavige periode is het aantal met alcohol gerelateerde verkeersslachtoffers niet substantieel toe- of afgenomen. Dit aantal schommelt jaarlijks tussen de 20 en 35.

Aangetekend wordt dat de met alcohol gerelateerde ongevallen veelal ernstig van aard zijn. In de periode 1989-1996 viel er in 6 gevallen een dode te betreuren bij dergelijke ongevallen.

16

Ongevallen met fietsers.

Het aantal fietsverkeersslachtoffers bedraagt zo'n 70 à 80 per jaar. Dit aantal is vrij stabiel.

Overeenkomstig bij de met alcohol gerelateerde ongevallen zijn ook de fietsongevallen veelal ernstig van aard. In de periode 1989-1996 viel er in 7 gevallen een dodelijke fietser te betreuren.

Ongevallen met voetgangers.

Het aantal voetgangers onder de verkeersslachtoffers bedraagt jaarlijks 20 à 40 en is niet aan grote veranderingen onderhevig. Alhoewel de afgelopen 2 jaar hogere aantallen zijn geregistreerd dan in de voorgaande jaren.

Ook de ongevallen met voetgangers zijn veelal ernstig van aard. In de periode 1989-1996 vielen er 11 doden onder voetgangers.

Conclusie.

De conclusie is dat - gelet op deze trends m.b.t. de verkeersongevallen voor de aandachtsgroepen "alcohol", "fietsers" en "voetgangers" - deze aandachtsgroepen ook in de toekomst de aandacht blijven vragen.

Immers van alle verkeersongevallen met dodelijke afloop is in tweederde van de gevallen (14/21) een persoon uit bovengenoemde aandachtsgroepen betrokken.

Op de voorgestane aanpak terzake wordt in het navolgende hoofdstuk verder ingegaan. In bijlage 2 zijn de terzake relevante tabellen opgenomen.

3.4. Vergelijking Maastricht-elders.

Onderstaand wordt de verkeersveiligheidssituatie in Maastricht vergeleken met andere - min of meer - vergelijkbare steden en met de gegevens voor de hele provincie Limburg. Vermeld wordt overigens dat deze gegevens ook reeds zijn gepresenteerd in het "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht" in 1996 en 1997.

In vergelijking met andere steden, zoals onder meer Groningen, Eindhoven, Tilburg, Leiden, Dordrecht en Nijmegen, is het aantal verkeersongevallen met letselschade in Maastricht erg laag te noemen. In Maastricht is sprake van zo'n 3 letselongevallen per 1000 inwoners, terwijl het gemiddelde in bovenstaand genoemde steden circa 7 per 1000 inwoners is.

In vergelijking met de hele provincie Limburg scoort Maastricht ook relatief goed m.b.t. de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers is in Maastricht ruim 30% lager dan het gemiddelde in de provincie Limburg.

Conclusie.

De conclusie is derhalve dat de verkeersveiligheidssituatie in Maastricht relatief gunstig is in vergelijking met andere - min of meer vergelijkbare - steden en het provinciale gemiddelde in Limburg.

Deze uitgangssituatie impliceert vervolgens wel dat de "winst", die nog kan worden geboekt, geringer zal zijn.

3.5. Verkeersongevallenlocaties.

Verkeersongevallen gebeuren overal, maar er zijn locaties waar met enige regelmaat ongevallen voorkomen. Vanzelfsprekend is bij deze locaties - indien mogelijk - een slagvaardige aanpak geboden.

Op basis van een analyse van de verkeersongevallen in Maastricht is in bijlage 3 een overzicht opgenomen van de verkeersongevallenlocaties, waar in de periode 1994-1996 tenminste 4 verkeersslachtoffers met letselschade zijn geregistreerd.

In totaal betreft het 22 locaties, waaronder 11 locaties met meer dan 5 verkeersslachtoffers in de periode 1994-1996. Dergelijke locaties worden ook wel “blackspots” genoemd. De maastrichtse blackspots zijn veelal gelegen op het hoofdwegennet (m.n. A2, Noorderbrug-tracé, Kennedybrug/singel). De aanpak van de met de A2 gerelateerde knelpunten geschiedt grotendeels in het kader van de voorgenomen reconstructie van de A2 (Tracé/MER A2 en A2-Interimmaatregelen).



Foto 1
Verbetering verkeersveiligheid door aanpak A2-
Stadstraverse

De verkeersonveiligheid in relatie tot de Maasbruggen kan wellicht in samenhang met de gehele problematiek van het Maaskruisende verkeer structureel worden aangepakt (MIT-project Maaskruisend verkeer).

Voorts blijkt dat voor een aantal blackspots reeds maatregelen zijn getroffen of in vergevorderd stadium van voorbereiding/uitvoering zijn. Dit betreft met name de nummers 1, 3, 5, 8, 10 en 11 (bijlage 3).

18



Foto 2
Kruispunt Via-
ductweg/Noor-
derbrug/
W.Alexanderweg:
Reductie ver-
keersongevallen
door verhoging
verlichtings-
niveau van
de openbare
verlichting en
verkeersregel-
installatie

Op wegvakken, waar een aantal verkeersongevallenlocaties samenvalt, wordt een trajectgewijze aanpak voorgestaan. Dit is onder meer aan de orde op het Noorderbrugtracé, Limburglaan en de Rijksweg (De Heeg).

Diverse verkeersveiligheidsknelpunten worden aangepakt in het kader van een werk-met-werkaanpak; wegenonderhoud, OV-as, fietsverkeersplan.

Bij een aantal verkeersonveiligheidsknelpunten is sprake van met verkeerslichten ingerichte kruispunten. Hier wordt een uitbreiding van de controle op “rood-licht-negatie” voorgestaan (fotocamera's).

In het totaaloverzicht, dat in bijlage 3 is opgenomen, wordt een doorzicht gegeven naar de oorzaak en de mogelijke maatregelen.

Tongerseplein.

M.b.t. de verkeerssituatie op het Tongerseplein wordt het navolgende opgemerkt. In het verleden zijn vele discussies gevoerd over de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de inrichting van het Tongerseplein.

Foto 3
Overzicht Tongerseplein



19

De actuele situatie voor het Tongerseplein is als volgt. Het Tongerseplein verwerkt grote hoeveelheden verkeer; op de toe- en afleidende wegen worden de navolgende intensiteiten gemeten:

- | | | |
|------------------------|--------|----------|
| - Hertogsingel | 22.000 | mvt/etm; |
| - Tongerseweg | 24.000 | mvt/etm; |
| - Prins Bisschopsingel | 36.000 | mvt/etm; |
| - Tongersestraat | 7.000 | mvt/etm. |

Dit betekent dat dagelijks zo'n 45.000 motorvoertuigen het Tongerseplein passeren. Verder maken dagelijks zo'n 7.500 fietsers gebruik van het Tongerseplein.

Sinds enkele jaren is de voorrangssituatie op het Tongerseplein gewijzigd. Thans heeft naast het autoverkeer ook het fietsverkeer op het verkeersplein voorrang op het verkeer dat het verkeersplein nadert (1995). In 1996 zijn, naast een semi by-pass in de route Tongerseweg-Pr.Bisschopsingel, aanvullende attentieverhogende maatregelen getroffen om deze nieuwe voorrangssituatie te accentueren.

De verkeersveiligheid op het Tongerseplein blijft een aandachtspunt. Het aantal verkeersslachtoffers is in 1996 niet ingrijpend gewijzigd t.o.v. de voorgaande jaren. Hierbij moet overigens in acht worden genomen dat de gewijzigde situatie enige gewenning vraagt. Onderstaand wordt het aantal letselongevallen sinds 1994 weergegeven.

	1994	1995	1996	1997
letselongevallen	4	3	3	3

Tabel 2
Overzicht
letselongevallen
Tongerseplein
1994-1997

Om de verkeersveiligheidssituatie op het Tongerseplein te kunnen beoordelen is deze vergeleken met andere vergelijkbare rotondes in den lande (meerstrooks, fiets voorrang). Zulke rotondes komen op dit moment nog slechts bij twee gemeenten voor, in casu Maastricht en Venlo.

naam -	gemeente	mvt/etm	fts/etm	gem.letsel.
Tongerseplein	(Ma.)	45.000	± 7.500	3 à 4
Emmaplein	(Ma.)	32.000	± 7.500	2
Koninginneplein	(Ve.)	40.000	± 7.500	5
Keulseplein	(Ve.)	28.000	± 500	2 à 3

Tabel 3
Vergelijking
verkeersveilig-
heid diverse
rotondes

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat het ongevallenbeeld op het Tongerseplein niet substantieel afwijkt van vergelijkbare andere rotondes.

Voorts wordt vermeld dat - in het kader van Duurzaam Veilig Verkeer - landelijk afspraken zijn gemaakt m.b.t. een uniforme voorrangsregeling op rotondes binnen de bebouwde kom. Uitgangspunt hierbij is dat alle verkeer op de rotonde voorrang heeft op het verkeer dat de rotonde oprijdt, danwel verlaat. E.e.a. overeenkomstig de huidige situatie op het Tongerseplein. Ook de huidige vormgeving van het Tongerseplein komt overeen met de landelijke richtlijnen terzake.

Gelet op het hiervoor vermelde ligt het niet in de rede om reeds op korte termijn nadere maatregelen te treffen. Vanzelfsprekend wordt de verkeerssituatie op het Tongerseplein ook in de toekomst nauwlettend gevolgd.

3.6. Verkeersdreiging.

Met verkeersdreiging wordt bedoeld “onveiligheidsgevoelens in het verkeer”. Ook wordt wel gesproken over subjectieve verkeersonveiligheid.

Jaarlijks ontvangt de gemeente Maastricht tientallen verzoeken/klachten (veelal brieven) van burgers en instanties over verkeersonveilige situaties. Veelal verzoekt men de gemeente tot het treffen van maatregelen, teneinde de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren.

De bestendige gedragslijn terzake is dat n.a.v. de brief - indien nodig - een summier verkeersonderzoek wordt uitgevoerd en dat - n.a.v. het desbetreffende onderzoek - al dan niet overgegaan wordt tot het treffen van maatregelen. In alle gevallen wordt de brief beantwoord. Hoewel het primaat bij de aanpak van de verkeersonveiligheid ligt bij de aanpak van verkeersongevallenconcentraties wordt dus ook ingespeeld op het aspect “verkeersdreiging”.

4. AANPAK VERKEERSONVEILIGHEID.

De aanpak van de verkeersonveiligheid geschiedt d.m.v. een tweesporenbeleid:

- beleid/maatregelen gericht op de infrastructuur;
- beleid/maatregelen gericht op de weggebruiker.

In aanvulling hierop is thans ook de implementatie van het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" aan de orde. E.e.a. geschiedt onderstaand op basis van het hiervoor geschetste tweesporenbeleid.

4.1. Beleid gericht op de infrastructuur.

M.b.t. de fysieke omgeving zijn de navolgende maatregelen aan de orde:

1. categorisering wegennet;
2. aanpak van verkeersongevallenconcentraties (knelpunten);
3. realisatie van verkeersluwe gebieden d.m.v. inrichting 30km-zones (verblijfsgebieden);
4. implementatie Startprogramma Duurzaam Veilig.

4.1.1. Categorisering wegennet.

In het kader van het startprogramma "Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" wordt gestreefd naar een meer eenduidige vormgeving van het wegennet in Nederland, teneinde de noodzakelijke duidelijkheid te verkrijgen. Meer duidelijkheid en herkenbaarheid leidt tot minder verkeersonveilige situaties.

Hiertoe moeten alle wegen worden ingedeeld in categorieën. Hierbij gaat het in eerste instantie om een onderscheid tussen twee hoofdcategorieën:

- verkeersruimte;
- verblijfsruimte.

In een verblijfsruimte is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie en v.v.. Verkeersaders hebben een functie hebben om (verblijfs)ruimten te ontsluiten of vormen verbindingen tussen gebieden. Op dergelijke wegen overheerst de verkeersfunctie.

Figuur 4
Functionele
catagorie-inde-
ling

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt	Typering
Stroomweg			Verkeersaders
Gebiedsontsluiting			
Erftoegangsweg			Wegen in verblijfsgebieden
Stromen	Uitwisselen		

Bij de categorisering van het wegennet wordt in het SDVV onderscheid gemaakt in:

1. Stroomwegen;
2. Ontsluitingswegen;
3. Erftoegangswegen.

Voorts wordt onderscheid gemaakt in de verschijningsvorm binnen en buiten de bebouwde kom (bibeko/bubeko).

Echter bij de toepassing op de maastrichtse situatie bibeko bleek deze categorie-indeling iets te grofmazig. Gelet hierop is voor de maastrichtse situatie bibeko gekozen voor een meer verfijnde categorie-indeling.

Deze verfijning voorziet erin om binnen de categorie ontsluitingswegen onderscheid te maken tussen hoofdontsluitingswegen en overige ontsluitingswegen. De hoofdontsluitingswegen maken onderdeel uit van het regionaal verbindend wegennet, terwijl de overige ontsluitingswegen m.n. een ontsluitende functie hebben op wijk- en buurniveau.

Beleidsmatig wordt - overeenkomstig de filosofie van SDVV, alsmede het gestelde in het "Raamplan Mobiliteitsbeheersing" van Maastricht - ingezet op enerzijds bundeling/concentratie van het verkeer op hoofdwegen en anderzijds vergroting van verblijfsgebieden, die verkeersluw dienen te zijn.

Onderstaand weergegeven op welke wijze de maastrichtse - en de SDVV-categorie-indeling zich tot elkaar verhouden.

Categorie-indeling Maastricht (binnen de bebouwde kom)	Categorie-indeling SDVV (binnen bebouwde kom)
Stroomweg	Stroomweg
Hoofdontsluitingsweg Ontsluitingsweg	Ontsluitingsweg
Erftoegangsweg / erf	Erftoegangsweg / erf

Tabel 4
Categorie-indeling Maastricht versus landelijke voorschriften

Aldus ontstaat voor de gemeente Maastricht het navolgende beeld m.b.t. de categorisering van wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Tabel 5
Categorie-indeling Maastricht binnen en buiten de bebouwde kom

Categorie-indeling Maastricht <u>binnen</u> bebouwde kom	Categorie-indeling Maastricht <u>buiten</u> bebouwde kom
Stroomweg	Stroomweg
Hoofdontsluitingsweg Ontsluitingsweg	Ontsluitingsweg
Erftoegangsweg / erf	Erftoegangsweg / erf

In Figuur 5 op blz. 26 is een kaartbeeld van de categorisering van het wegennet in Maastricht opgenomen, waarbij de categorie erftoegangsweg en erf niet nader is uitgewerkt. Deze uitwerking vindt plaats i.k.v. de gebiedsgericht uitwerkingsplannen. Verder zijn in bijlage 4 de kenmerken en inrichtingseisen nader uitgewerkt voor de diverse categorieën wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

De categorisering is gebaseerd op de navolgende uitgangspunten:

- herkenbaarheid netwerk en wegtypen;
- maaswijdte netwerk;
- huidige inrichting, functie en gebruik.

Onderdeel van de categorisering is voorts het beleid m.b.t. de maximum rijsnelheden. Voor de wegen binnen de bebouwde kom geldt in beginsel een differentiatie tussen 30 km/u, 50 km/u en 70 km/u. Binnen de bebouwde kom geldt voor de categorieën stroomwegen en (hoofd)ontsluitingswegen in beginsel een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u.

Buiten de bebouwde kom bestaat in beginsel een differentiatie tussen 120 km/u, 100 km/u en 80 km/u. In het kader van het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" komt buiten de bebouwde kom nog de mogelijkheid om 60 km/u in te stellen in verblijfsgebieden. Buiten de bebouwde kom geldt dan voor de categorieën stroomwegen en ontsluitingswegen in beginsel een maximumsnelheid van resp. 100/120 en 80 km/u.

25

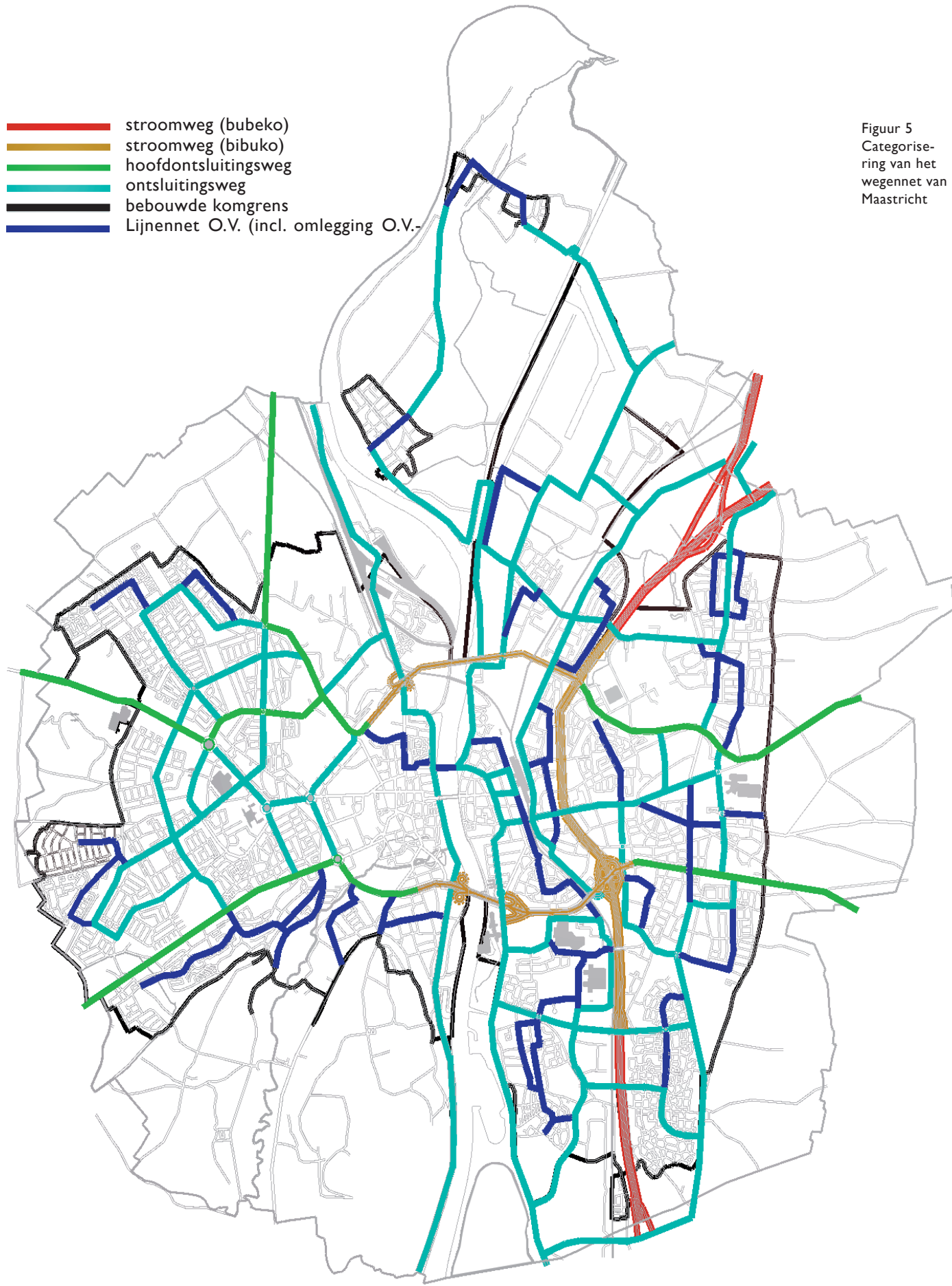
Onderstaande tabel geeft de relatie weer tussen de verkeersfunctie en de maximum-snelheid.

Tabel 6
Maximum snelheden binnen en buiten de bebouwde kom

<u>Buiten</u> bebouwde kom
* verkeersgebieden 80 km/u <u>of</u> 100 km/u <u>of</u> 120 km/u
* verblijfsgebieden 60 km/u
<u>Binnen</u> bebouwde kom
* verkeersgebieden 50 km/u <u>of</u> 70 km/u
* verblijfsgebieden 30 km/u (of stapvoets in erven)

- stroomweg (bubeko)
- stroomweg (bibuko)
- hoofdontsluitingsweg
- ontsluitingsweg
- bebouwde komgrens
- Lijnennet O.V. (incl. omlegging O.V.-

Figuur 5
Categorise-
ring van het
wegennet van
Maastricht



Bij de categorisering van het wegennet speelt ook het openbaar vervoer een belangrijke rol. De routes van de buslijnen komen in overwegende mate overeen met de verkeersgebieden (ontsluitingswegen en stroomwegen). Waar de buslijnen door verblijfsgebieden lopen is bijzondere aandacht voor de inrichting van de weg geboden. Hierbij bestaan de volgende mogelijkheden:

- Er is sprake van een 30km-zone, waarbij bijzondere aandacht is gegeven aan de vormgeving van de snelheidsremmers (plateaus of wegversmallingen i.p.v. drempels);
- Er is sprake van een 30km-zone, waarbij gelet op het belang en de functie van de buslijn snelheidsremmende maatregelen op de busroute achterwege blijven;
- Er is sprake van een 50km-weg (voorrang geregeld).

Foto 4
Bebouwde komgrens Borgharen



Voorts wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de “bebouwde komgrens”. Immers op deze locaties wijzigt het snelheidsregime.

Voorgesteld wordt om - naast de plaatsing van de reguliere bebording - waar nodig ook de inrichting zodanig aan te passen dat de weggebruiker “vanzelfsprekend” zijn weggedrag aanpast. Zulks wordt tevens in het kader van het SDVV en landelijke richtlijnen (BABW) voorgeschreven.

27

De situatie voor de voetganger dient met grote zorg in ogenschouw te worden genomen. Uitgangspunt hierbij is de veiligheid voor de voetganger, gelet op de kwetsbaarheid van deze categorie verkeersdeelnemers.

In het bijzonder is de oversteekbaarheid van de wegen met een verkeersfunctie hierbij van belang.

In beginsel staan hierbij de navolgende oplossingsrichtingen open:

- voetgangersoversteekplaats (“zebra of VOP”);
- middengeleider met kanalisatiestrepen;
- kanalisatiestrepen;
- geen voorzieningen.

Bij alle oplossingsrichtingen wordt passende bebording geplaatst.

Voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) worden in Maastricht toegepast in de navolgende situaties:

- bij verkeerslichten;
- bij rotondes.

Verder worden VOP's toegepast indien:

- sprake is van locaties waar veel voetgangers oversteken;
- sprake is van een verantwoord snelheidsbeeld (tenminste 85% van het gemotoriseerd verkeer rijdt langzamer dan 50 km/u).

Tenslotte geldt dat VOP's - in beginsel - niet worden toegepast in woonerven of "30km-zones". De bovenstaand genoemde criteria zijn de landelijke criteria terzake.

Afhankelijk van de situatie kan dus worden gekozen voor een anderssoortige oplossing. Voorop hierbij staat de veiligheid van de voetganger.

Voor de maastrichtse situatie is het wegennet t.b.v. dit verkeersveiligheidsplan globaal doorgevoerd en is een beeld geschetst van de huidige situatie. De aanpassing van het wegennet - zodat vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming worden gebracht - o.b.v. "Duurzaam Veilig" vergt grote investeringen.

Gelet op de hoge kosten wordt de navolgende aanpak voorgesteld.

Een belangrijk deel van de kosten hangt samen met het scheiden van fiets- en autoverkeer op wegen met een verkeersfunctie. Deze maatregelen zijn reeds opgenomen in het "Fietsverkeersplan". Uitvoering vindt dan ook voornamelijk in dat kader plaats.

De benodigde aanpassingen worden mede geëffectueerd in het kader van de implementatie van het "Startprogramma Duurzaam Veilig 1997-2000: Tweede fase". Deze tweede fase start in het jaar 2000. In dat kader wordt door het rijk tevens een subsidieregeling ontwikkeld, die voorziet in een tegemoetkoming in de kosten.

28

Voorts worden benodigde aanpassingen aan het wegennet in relatie tot de categorisering zoveel als mogelijk in het kader van onderhoud, rioolvervanging etcetera (werk-met-werk) meegenomen.

4.1.2. Aanpak van verkeersongevallenconcentraties.

In hoofdstuk 3 is een analyse opgenomen van knelpunten m.b.t. de verkeersonveiligheid. Op een groot aantal van deze punten zijn reeds maatregelen getroffen, danwel zijn reeds maatregelen in voorbereiding.

Voorts resteert nog een aantal knelpunten, waarvoor nog geen maatregelen voorzien zijn. Deze worden t.z.t. in het jaarlijks op te stellen "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht" opgenomen t.b.v. aanpak terzake.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de fasering van diverse nu reeds voorziene maatregelen.

Naast de aanpak van knelpunten, waar de verkeersveiligheid in het geding is, wordt de preventieve aanpak van diverse kruispunten en wegvakken gecontinueerd.

Bij zich voordoende kruispuntreconstructies zal - gelet op de positieve effecten voor de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid (milieu) - steeds nadrukkelijk de mogelijkheid worden gezien om het kruispunt te reconstrueren in de vorm van een rotonde.

Foto 5
Ronde
Dr.Bakstraat/
Keurmeesters-
dreef/Beeldsni-
dersdreef



4.1.3. Inrichting verkeersluwe gebieden.

Onderdeel van het "Startprogramma Duurzaam Veilig 1997-2000" is een versnelling van de totstandkoming van 30km-zones. Landelijk is afgesproken dat in 2000 tenminste 50% van de verblijfsgebieden moet worden ingericht als 30km-zone.

In verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom kunnen, naar analogie van de 30km-zones binnen de bebouwde kom, zgn. 60km-zones worden ingesteld.

De gemeente Maastricht heeft - d.m.v. de uitvoering van verkeersleefbaarheidsplannen - in het verleden reeds voortvarend de inrichting van verkeersluwe gebieden (m.n. 30km-zones, woonerven en voetgangersgebieden) ter hand genomen. Inmiddels is in Maastricht zo'n 70% van het verblijfsgebied ook als zodanig ingericht.






Foto 6
30km-zone in
Hazendans

30

Tot de delen van Maastricht, die nog als 30km-zone ingericht moeten worden, behoren o.a. delen van Daalhof, Belfort, Campagne en Heer. In Figuur 6 op blz. 30 is een kaartbeeld opgenomen, waarop de situatie m.b.t. 30km-zones is weergegeven. In het kader van het "SDVV; eerste fase" betreft het in beginsel een "sobere inrichting" (bebording, entree, markering). In de tweede fase (na 2000) kunnen de benodigde resterende aanvullende werkzaamheden worden gerealiseerd, zo is vastgelegd in het SDVV.

Getracht wordt om daarbij zoveel als mogelijk via een gebiedsgerichte aanpak te werk te gaan. E.e.a. overeenkomstig de aanpak i.k.v. de verkeersleefbaarheidsplannen. Daarnaast zal - om pragmatische redenen - m.b.t. de 30km-zones een werk-met-werkaanpak worden toegepast (m.n. rioolvervangingen).

-  Bebouwde komgrens
-  wegen met verkeersfunctie
-  gerealiseerde verblijfsgebieden

Figuur 6
Situatie ver-
blijfsgebieden in
Maastricht



M.b.t. de 60km-zones, zijnde de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom, wordt opgemerkt dat zulks in Maastricht in beginsel op de navolgende wegvakken van toepassing is:

- diverse wegen Maastricht zuidwest;
- diverse wegen omgeving Borgharen en Itteren;
- diverse wegen stadsrand Maastricht oost.

Dit betreft wegen buiten de bebouwde kom, die tot de categorie “erftoegangswegen” behoren.

Met betrekking tot de kosten, de dekking en de fasering van deze maatregelen wordt verwezen naar het jaarlijks door de raad te accorderen “Mobiliteits- en Verkeersprogramma”.

4.1.4. Implementatie verkeersregels Duurzaam Veilig.

Onderdeel van het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000 is een aanpassing van enkele verkeersregels. Overigens moet de wetgeving terzake nog worden aangepast, hetgeen betekent dat de wijzigingen nog niet definitief zijn. In het SDVV zijn de navolgende wijzigingen opgenomen:

- Op alle wegen met een verkeersfunctie, i.c. de stroom-, verbindings- en ontsluitingswegen, moet de voorrang zodanig geregeld zijn, dat het verkeer op de verkeersaders voorrang heeft op het verkeer van de toeleidende (ondergeschikte) wegen. Ook op kruispunten van twee verkeersaders moet de voorrang expliciet worden geregeld. Voor de maastrichtse situatie is het wegennet doorgelicht en zijn gewenste aanpassingen aangegeven. E.e.a. o.b.v. een aantal criteria m.b.t. vorm, functie en gebruik (zie bijlage 4);
- Alle verkeer van rechts krijgt voorrang, indien de voorrang niet d.m.v. bebording is geregeld. Dit betekent dat ook de fietser van rechts voorrang krijgt op het autoverkeer. De landelijke regelgeving behoeft aanpassing. Verwacht wordt dat deze wijziging in 1999 geïmplementeerd is. Aangetekend wordt overigens dat zulks in de praktijk met name van toepassing is in de verkeersluwe gebieden (30km-zones), aangezien de voorrang op verkeersaders is geregeld. De fietser heeft hierdoor slechts voorrang in die gebieden, waar sprake is van lage snelheden. De implementatie van deze regel in de maastrichtse situatie loopt integraal mee met bovengenoemd punt;
- Gestreefd wordt naar een uniforme voorrangregeling op rotondes. In 1999 moet terzake nieuwe regelgeving van kracht zijn. Zeer waarschijnlijk wordt de regeling zodanig dat alle verkeer op de rotondes voorrang krijgt op het verkeer dat de rotonde oprijdt. In Maastricht is de voorrang voor het autoverkeer op rotondes reeds zodanig geregeld. De rotonde Via Regia vormt hierop een uitzondering. Hier moet het langzaam verkeer “op” de rotonde voorrang verlenen aan het autoverkeer dat de rotonde oprijdt. Waarschijnlijk zal - in het kader van het SDVV - de rotonde Via Regia moeten worden aangepast i.v.m. de voorrangregeling.

- Bromfietzers zouden voortaan op de rijbaan moeten, m.u.v. 80km/u-wegen. De landelijke regelgeving moet hiertoe nog worden gewijzigd. Verwacht wordt dat deze wijziging in 1999 geëffectueerd is. Alsdan is doorwerking in de maastrichtse situatie aan de orde.

Voor de implementatie van de nieuwe verkeersregels wordt in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000 per wegbeheerder een basisbijdrage beschikbaar gesteld.

4.2. Beleid gericht op weggebruiker.

Verkeersdeelnemers van alle leeftijden dienen adequaat te worden opgeleid en geïnformeerd en waar nodig te worden gecontroleerd. Een evenwichtig verkeersveiligheidsbeleid richt zich dus naast de infrastructuur tevens op de mens als vormgever en gebruiker ervan. Omdat de gemeente Maastricht een duurzaam veilig verkeersbeleid voorstaat, betekent dit dat de gemeente Maastricht ook een verantwoordelijkheid heeft voor het bevorderen van “een veilig verkeersgedrag” van eenieder. In dit kader kunnen drie invalshoeken worden onderscheiden:

- verkeerseducatie;
- voorlichting c.q. communicatieve activiteiten;
- verkeerstoezicht.

De afgelopen jaren zijn diverse nieuwe “vervoermiddelen” en daarmee “nieuwe weggebruikers” geïntroduceerd (brommobiel, skeelers, snorfietzen). In relatie tot de verkeersregelgeving in algemene zin en de verkeersveiligheid in het bijzonder hebben deze de aandacht. Echter het is ondoenlijk om hierop als lokale overheid adequaat in te spelen, zonder dat terzake landelijke regelgeving bestaat. Terzake wordt dan ook de landelijke regelgeving afgewacht.

4.2.1. Verkeerseducatie.

33

Verkeersdeelnemers moeten worden voorbereid op hun rol in het verkeer. Verkeerseducatie vervult hierbij een belangrijke rol.

Het doel van de school is om kinderen voor te bereiden op een positief functioneren in de maatschappij door middel van de overdracht van benodigde kennis en vaardigheden.

Ten aanzien van verkeerseducatie is essentieel:

- een positief ingestelde attitude als verkeersdeelnemer nu en in de toekomst;
- kennis van verkeers- en gedragsregels.

Naast de school hebben met name de ouders de taak hun kinderen een gepast verkeersgedrag aan te leren.

Binnen het onderwijs is via de wettelijk voorgeschreven kerndoelen de aandacht voor verkeerseducatie geregeld. Vanzelfsprekend beslissen de scholen zelf over de wijze waarop men hieraan invulling geeft.

In het kader van de decentralisatie van taken op onderwijsgebied van het rijk naar de gemeenten wordt gestreefd naar een integrale aanpak tussen onderwijs en andere beleidsterreinen. Mede gelet hierop is er in Maastricht voor gekozen om de interne sturing binnen de gemeente m.b.t. alle facetten van het educatieve beleid te laten plaatsvinden door de dienst Kunst, Cultuur en Onderwijs, afdeling onderwijs en educatie (KCO).

Voorts kan het item “verkeerseducatie” periodiek aan de orde worden gesteld in het “Educatief beraad”, waarin schoolbesturen overleg voeren met de gemeente. In dat kader kunnen de schoolbesturen hun wensen m.b.t. een eventuele intensivering of ondersteuning inbrengen.

Naast de inbedding van het “verkeersonderwijs” binnen het reguliere onderwijs wordt ook op een andere wijze aandacht besteed aan verkeerseducatie. Dit betreft met name educatie aan andere doelgroepen, dan de scholieren. Een voorbeeld hiervan is de seniorenrit. In de navolgende paragraaf wordt hierop nader ingegaan, aangezien e.e.a. is ingebed in het werkplan van het “Overleg Veilig Verkeer”.

4.2.2. Voorlichting.

Gelet op de ervaringen in het verleden wordt voorgesteld om de werkwijze m.b.t. communicatieve en voorlichtingsactiviteiten, die door het “Overleg Veilig Verkeer” worden gecoördineerd en geïnitieerd, te continueren. Hiertoe stelt de werkgroep jaarlijks een werkplan op.

Voorts wordt voorgesteld om hierbij het primaat te leggen bij de navolgende aandachts-
groepen:

- fietsers (doelgroep: jongeren en ouderen);
- voetgangers (doelgroep: jongeren en ouderen);
- alcohol (doelgroep: jonge automobilisten);
- rood-licht-negatie.

Ter informatie worden onderstaand de verkeersveiligheidsactiviteiten genoemd, die in het werkplan 1998 zijn opgenomen:

- schoolspecifieke activiteiten (diaserie Maastricht, autochaos etc.);
- voorlichting verkeersregels;
- slogans verkeersveiligheid;
- karnavalsactie m.b.t. alcoholgebruik;
- voorlichtingsavond gehandicapten;
- alcoholgebruik bij examenfeesten (veel succesbrief);

- gericht verkeerstoezicht Noorderbrug;
- rijvaardigheidsrit voor ouderen;
- 9e nationale straatspeeldag;
- theoretische en praktische verkeersproef op basisschool (incl. fietscontroles);
- voorlichting over beveiligingsmiddelen;
- actie "De scholen zijn weer begonnen";
- verkeersveiligheidsdag;
- "Verlichtingscampagne" fiets;
- campagne "Veilig brommen";
- campagne "Veilig op de fiets".

Foto 7
Verkeersbrigadiers in actie op de Ambyerstraat-Noord



35

Voorts dient de voorlichting omtrent nieuwe verkeerssituaties (reconstructies) te worden uitgebreid. Hierbij kan worden gedacht aan informatieverstrekking "op de weg" en via de gebruikelijke mediakanalen (o.a. lokale omroep, huis-aan-huisbladen). Op deze wijze worden weggebruikers nog adequater geïnformeerd.

Tenslotte wordt vermeld dat in het kader van het Startprogramma de nodige informatie wordt verspreid m.b.t. de wijzigende voorrangsregels etcetera. Opgenomen is dat het rijk en de Regionale Organen Verkeersveiligheid daarbij een coördinerende rol vervullen.

4.2.3. Verkeerstoezicht.

Verkeerstoezicht is essentieel in het verkeersveiligheidsbeleid. Zonder verkeerstoezicht gedraagt een deel van de verkeersdeelnemers zich roekeloos. Een dergelijk gedrag leidt vervolgens tot (ernstige) ongelukken.

De politie is verantwoordelijk voor verkeerstoezicht. Echter de taak “verkeerstoezicht” staat onder grote druk, gelet op de vele concurrerende aandachtsgebieden. Mede hierom is het zaak om in het driehoeksoverleg (justitie, politie en bestuur) concrete afspraken te maken omtrent de tijdsbesteding aan o.a. “verkeerstoezicht”.

Op basis hiervan kan op lokaal/regionaal niveau overleg plaatsvinden omtrent de invulling van het toezicht (bv. snelheid, alcohol, rood-licht en locaties).



Foto 8
Gericht verkeers-toezicht op de Noorderbrug

36

Voorts wordt - in overleg met de politie - verruiming van de inzet van andere controletechnieken gezien. Het betreft zogenaamde rood-licht-camera's en camera's t.b.v. snelheidscontroles. M.b.v. deze middelen kan een effectievere controle plaatsvinden op m.n. locaties, waar sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt. Doel daarbij is dat een meer toegespitst verkeerstoezicht leidt tot gedragsverandering.

Gepleit wordt om deze keuzes voor de maastrichtse situatie in het structurele overleg tussen de politie en het “Overleg Veilig Verkeer” te maken.

Voorts wordt vermeld dat momenteel nagedacht wordt over zogenaamde “bestuurlijke boetes” in het kader van de verkeerswetgeving. Alsdan zouden, naar analogie van de handhaving m.b.t. het betaald parkeren, wegbeheerders in staat worden gesteld om zelf de handhavingstaak ter hand te nemen. Besluitvorming over een dergelijke ontwikkeling moet overigens nog plaatsvinden.

5. UITVOERING EN MONITORING.

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens een doorkijk naar de uitvoering geboden, alsmede naar de wijze waarop de dekking van de kosten wordt vormgegeven. Tenslotte wordt kort ingegaan op te verwachten effecten en de wijze waarop de monitoring plaatsvindt.

5.1. Uitvoeringsprogramma.

In het uitvoeringsprogramma wordt een globaal doorzicht geboden naar uitvoeringsmaatregelen. Voorts wordt globaal inzicht geboden in de fasering van de uitvoering. Overigens is deze opsomming - zoals vermeld - niet limitatief, maar indicatief.

Voortdurend kunnen zich nieuwe knelpunten/aandachtspunten aandienen, die een snelle aanpak behoeven. Deze (flexibele) aanpak wordt - overeenkomstig de bestendige gedragslijn - gehandhaafd.

Tabel 7
Uitvoering-
programma
Verkeersveilig-
heid

nr.	maatregel	jaar
1	aanpassen wegennet n.a.v. categorisering (inc. max. snelheden)	2000-2010
2	uitbreiding 30km-zones in o.a. delen van Daalhof en Belfort.	continu
3	inrichting diverse 60km-zones	v.a. 1999
4	gericht verkeerstoezicht/handhaving op o.m. Noorderbrugtracé, Kennedybrug/tracé en Rijksweg (De Heeg).	continu
5	continueren div. voorlichtings- en communicatieprojecten i.k.v. werkgroep "Veilig Verkeer"	continu
6	verkeerseducatie	continu
7	reconstructie kruispunt Potteriestraat-Terra Cottalaan	1998
8	reconstructie kruispunt Aramislaan-Artagnanlaan-Medoclaan	1999
9	reconstructie kruispunt Gewantmakersdreef-Keurmeestersdreef	2000
10	coördinatie VRI's Noorderbrugtracé	1998 / 1999
11	doorwerking nieuwe verkeersregels i.k.v. "Duurzaam Veilig"	v.a. 1999
12	coördinatie VRI's Limburglaan	1998
13	reconstructie kruispunt Cabergerweg-Fort Willemweg	1999 / 2000
14	aanpassing kruispunt Koningsplein-Oranjeplein-Scharnerweg	1998 / 1999
15	W.Alexanderweg-Balijeweg	p.m.
16	rotonde Koningin Emmaplein	2000
17	uitvoering maatregelen "Fietsverkeersplan"	v.a. 1997
18	aanpassing bebouwde komgrenzen	v.a. 1998
19	aanpassing rotonde Via Regia (eventueel n.a.v. landelijke regelgeving)	p.m. (na 1999)
20	preventieve aanpak kruispunten/wegvakken i.k.v. werk-met-werk (rioolvervanging, wegonderhoud)	continu

Sommige van bovenstaande projecten zijn reeds opgenomen in het "Jaarprogramma mobiliteit-verkeer 1998". Andere projecten worden te zijner tijd in het "Jaarprogramma mobiliteit-verkeer" opgenomen.

5.2. Kosten en dekking.

De kosten die gepaard gaan met de uitvoering van de maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan kunnen op voorhand moeilijk worden geraamd. Dit mede gelet op het feit dat de kosten in belangrijke mate zullen samenhangen met de benodigde maatregelen in het kader van de categorisering van het wegennet. Hiervoor bestaan momenteel nog slechts globale richtlijnen.

De kosten voor de uitvoeringsmaatregelen worden ingepast binnen de bestaande financiële beleidskaders voor het verkeers/mobiliteitsbeleid, terwijl verder een beroep wordt gedaan op subsidies van rijk en provincie. Verder vindt uitvoering dus plaats d.m.v. een integrale aanpak (onderhoud, OV-as, fietsplan etc.).

40



Zoals reeds hiervoor vermeld wordt de uitvoering (fasering, kosten, dekking) van de in het verkeersveiligheidsplan opgenomen maatregelen - in programmatisch opzicht - ter hand genomen via het - jaarlijks op te stellen - "Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht".

Foto 9
Werk met
werk maken in
kader van de
reconstructie
Akersteenweg

5.3. Effecten.

Gelet op de grote omvang van het uitvoeringsprogramma vergt de feitelijke uitvoering vele jaren (tot circa 2010). Effecten van het uitgevoerde beleid kunnen evenwel reeds op korte termijn worden waargenomen. De te verwachten effecten zijn:

- een afname van de objectieve verkeersonveiligheid (minder verkeersslachtoffers);
- een afname van de subjectieve verkeersonveiligheid (onveiligheidsgevoelens);
- een verbetering van de verkeersleefbaarheid in met name de verblijfsgebieden (o.a. woongebieden).

5.4. Monitoring.

In het “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, dat ieder najaar verschijnt, wordt inzicht gegeven in de ontwikkelingen m.b.t. de verkeersonveiligheid.

Het belangrijkste meetinstrument, dat bij de evaluatie wordt gehanteerd, zijn de “verkeersongevalgegevens”, die periodiek worden verstrekt door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

6. BESLISPUNTEN

Voorgesteld wordt het verkeersveiligheidsbeleid vorm en inhoud te geven door:

- A. het aspect verkeersveiligheid integraal mee te nemen bij ruimtelijke ontwikkelingen en het wegenbeheer;
- B. de - in het kader van het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000" opgestelde - maatregelen voor te bereiden en zonodig en mogelijk uit te voeren:
 - categorisering wegennet;
 - herijking maximum snelheden;
 - uitbreiding 30km-gebieden binnen de bebouwde kom;
 - voorrangsituaties verkeersaders (inventariseren, zonodig aanpassen);
 - voorrang fiets van rechts;
 - uniformering voorrang rotondes;
 - bromfiets op de rijbaan binnen de bebouwde kom;
 - invoering 60km-gebieden buiten de bebouwde kom.
- C. de categorisering van het wegennet - overeenkomstig het kaartbeeld op blz. 26 - vast te stellen en te implementeren, opdat vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming worden gebracht. E.e.a. geschiedt zoveel als mogelijk in de vorm van een werk-met-werk-aanpak (ruimtelijke ontwikkelingen, wegenbeheer, rioolvervanging etc.). De in dit kader aan te pakken routes zijn weergegeven op figuur 5.
- D. primair de aanpak van de verkeersonveiligheidsknelpunten (objectieve verkeersonveiligheid) te continuëren. Getracht wordt deze aanpak - zoveel als mogelijk - te integreren in de benodigde aanpassingen in het kader van de categoriseringsmaatregelen.
- E. in te blijven spelen op signalen van burgers en instanties m.b.t. "verkeersdreiging" (subjectieve verkeersonveiligheid), waarbij o.a. nader onderzoek wordt verricht naar de ernst van de problematiek.
- F. de op de weggebruiker gerichte aanpak, die geschiedt onder verantwoordelijkheid van het "Overleg Veilig Verkeer", te continueren. De aandachtsgroepen "alcohol", "fietsers" en "voetgangers" zouden - gelet op de betrokkenheid bij ernstige verkeersongevallen - ook in de toekomst prioriteit moeten krijgen.
- G. voldoende aandacht te bieden aan "verkeerseducatie". Verkeerseducatie behoort tot de kerndoelen van het basis- en voortgezet onderwijs. Het item "verkeerseducatie" wordt periodiek aan de orde gesteld in het "Educatief beraad", waarin schoolbesturen overleg voeren met de gemeente.
De interne sturing binnen de gemeente m.b.t. alle facetten van het educatieve beleid vindt plaats door de dienst "Kunst, Cultuur en Onderwijs, afdeling onderwijs en educatie" (KCO).

- H. m.b.t. het verkeerstoezicht jaarlijks - in het kader van het “Overleg Veilig Verkeer” - afspraken te maken omtrent de relevante wegvakken (gevaarlijke routes) en/of thema’s (bv. alcohol), waarop het verkeerstoezicht geconcentreerd wordt ingezet. Alsdan is een optimale koppeling tussen enerzijds de verkeersonveiligheidsproblematiek en anderzijds de prioriteiten m.b.t. het verkeerstoezicht gewaarborgd.
- I. te komen tot uitvoering via het jaarlijks aan de raad voor te leggen “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, waarin wordt aangegeven welke projecten op welk tijdstip worden uitgevoerd, alsmede wordt de stand van zaken belicht m.b.t. de in uitvoering zijnde maatregelen/projecten.
- J. de uitvoering in financieel opzicht te laten plaatsvinden binnen de bestaande financiële beleidskaders, subsidies van rijk en provincie, alsmede door een integrale aanpak (onderhoud, OV-as, fietsplan etc.).
- K. de verkeersveiligheid te monitoren d.m.v. het “Mobiliteits- en verkeersprogramma Maastricht”, dat jaarlijks verschijnt.

BIJLAGE I:

STARTPROGRAMMA DUURZAAM VEILIG.

Medio 1997 is door de minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen en de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer een intentieverklaring ondertekend over het "Startprogramma Duurzaam Veilig 1997-2000".

Deze intentieverklaring behelst een intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid, teneinde de landelijke doelstellingen terzake - te weten 50% minder verkeersdoden, 40% minder ziekenhuisgewonden in 2010 t.o.v. 1985 en 25% minder verkeersslachtoffers in 2000 t.o.v. 1985 - te bereiken.

Hierbij wordt gestreefd naar een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoersysteem. Hieronder wordt verstaan een veilig en duidelijk wegbeeld voor de weggebruiker. Zo'n wegbeeld ontstaat indien in het hele land bepaalde verkeerssituaties uniform worden vormgegeven.

Teneinde dit proces vorm en inhoud te geven hebben partijen dus een intentieverklaring ondertekend. Deze heeft met name betrekking op het "Startprogramma Duurzaam Veilig; fase I". Fase I loopt van 1997 tot en met 2001.

In 1999 worden afspraken gemaakt omtrent de vormgeving van de tweede fase.

Inhoud.

Onderstaand wordt het "Startprogramma Duurzaam Veilig; fase I" toegelicht, dat uit 5 gebieden bestaat:

1. infrastructurele maatregelen en nieuwe regelgeving;
2. aanvullende inzet op handhaving;
3. educatie en voorlichting;
4. actieve kennisoverdracht;
5. de start van de planvorming van de tweede fase.

45

Voor het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid is m.n. onderdeel I: "Infrastructurele maatregelen en nieuwe regelgeving" van belang.

Hierop wordt onderstaand verder ingegaan:

- a. Indeling van het wegennet:

Het wegennet moet worden gecategoriseerd in 3 types (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen). Voor ieder wegtype worden suggesties/richtlijnen afgegeven omtrent vorm, functie en gebruik.

- b. Voorbereiding maximumsnelheid 30 km/uur:
Het is de bedoeling dat binnen de bebouwde kom in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/uur gaat gelden. Wegbeheerders kunnen wegen aanwijzen, waarvoor een andere snelheid geldt (bijv. 50 km/u of 70 km/u). In 1998 moeten wegbeheerders terzake een plan opstellen.
- c. Uitbreiding 30 km-gebieden:
Vooraleerst worden 30km-gebieden in aantal en omvang uitgebreid. Hierbij is een fasering voorzien, waarbij eerst een sobere inrichting wordt voorgesteld (in/uitritconstructies, borden, markeringen, plateaus/drempels alleen op knelpunten). In een later stadium kan de inrichting dan verder worden vervolmaakt, overeenkomstig de richtlijnen.
- d. Voorrang op verkeersaders:
Verkeer op de wegen met een verkeersfunctie moet voorrang krijgen op verkeer uit de verblijfsgebieden. Op twee kruisende verkeersaders moet de voorrang expliciet geregeld worden.
- e. Voorrang fiets van rechts:
Overeenkomstig de situatie in andere landen in Europa wordt omstreeks 1999 een regel ingevoerd dat alle verkeer van rechts voorrang heeft. Gelet op het feit dat op verkeersaders de voorrang expliciet is geregeld, betekent dat deze regel m.n. in verblijfsgebieden van toepassing is.
- f. Aanpassing voorrang rotondes:
Voorrangregels op rotondes moeten uniform zijn. Waarschijnlijk krijgt alle verkeer op de rotonde voorrang. Uiterlijk in 1999 wordt landelijke regelgeving terzake ingevoerd. Alsdan moeten wegbeheerders tot herinrichting overgaan.
- g. Bromfiets op de rijbaan:
Bromfietzers moeten voortaan op de rijbaan. Uiterlijk in 1999 moet de regelgeving hierop worden aangepast. Op 80km-wegen daarentegen zou de brommer ook in de toekomst op het fietspad moeten blijven.
- h. Invoering 60km-gebieden:
Verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom zouden moeten worden ingericht als een 60km-gebied.

46

Financiën.

De totale kosten van dit startprogramma zijn globaal geraamd op *f* 400 miljoen. Hiervoor stelt het rijk een rijksbijdrage beschikbaar van *f* 200 miljoen. De andere overheden moeten de overige kosten dragen, die gepaard gaan met aanpassingen van hun eigen wegen.

Van de *f* 200 miljoen wordt *f* 60 miljoen verdeeld tussen wegbeheerders in de vorm van een zogenaamde "basisbijdrage". Uitgaande van een bijdrage van *f* 500,- per kilometer weglengte zou de gemeente Maastricht kunnen rekenen op een "basisbijdrage" van circa *f* 250.000,- à *f* 300.000,-.

Verder wordt f 5 miljoen t.b.v. aanpassing van rotondes projectgewijs verdeeld (max. 50% v.d. kosten).

Voor “30km- en 60km-projecten” bij provincies en gemeenten wordt f 120 miljoen beschikbaar gesteld. Deze middelen worden gereserveerd o.b.v. voorintekening van wegbeheerders. De bijdrage voor 30km/60km-projecten is maximaal 40% van de uitvoeringskosten.

BIJLAGE 2

ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID ONDERSCHIEDEN NAAR DIVERSE AANDACHTSGEBIEDEN

Tabel 8: Aantal verkeersslachtoffers naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

jaar	aantal gewonden	w.v. met ziekenhuisopname	aantal doden
peilgetal: 1984-1986	297	96	7
1992	257	31	3
1993	306	43	1
1994	303	56	7
1995	284	63	7
1996	282	57	3
gemid. 1992-1996	286	50	4

Tabel 9:

Aantal verkeersslachtoffers i.v.m. alcohol naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

jaar	aantal gewonden	w.v. met ziekenhuisopname	aantal doden
1989	37	15	0
1990	21	8	1
1991	25	6	2
1992	25	6	0
1993	32	4	0
1994	30	5	2
1995	30	11	1
1996	23	6	0
gemid. 1989-1996	28	8	0,75

Tabel 10: Aantal fietsverkeersslachtoffers naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

jaar	aantal gewonden	w.v. met ziekenhuisopname	aantal doden
1989	88	20	0
1990	92	26	2
1991	74	17	1
1992	69	10	1
1993	77	12	0
1994	77	12	2
1995	61	12	1
1996	88	24	0
gemid. 1989-1996	78	17	0,9

Tabel 11:

Aantal voetgangers als verkeersslachtoffer naar ernst in Maastricht in de periode 1992-1996.

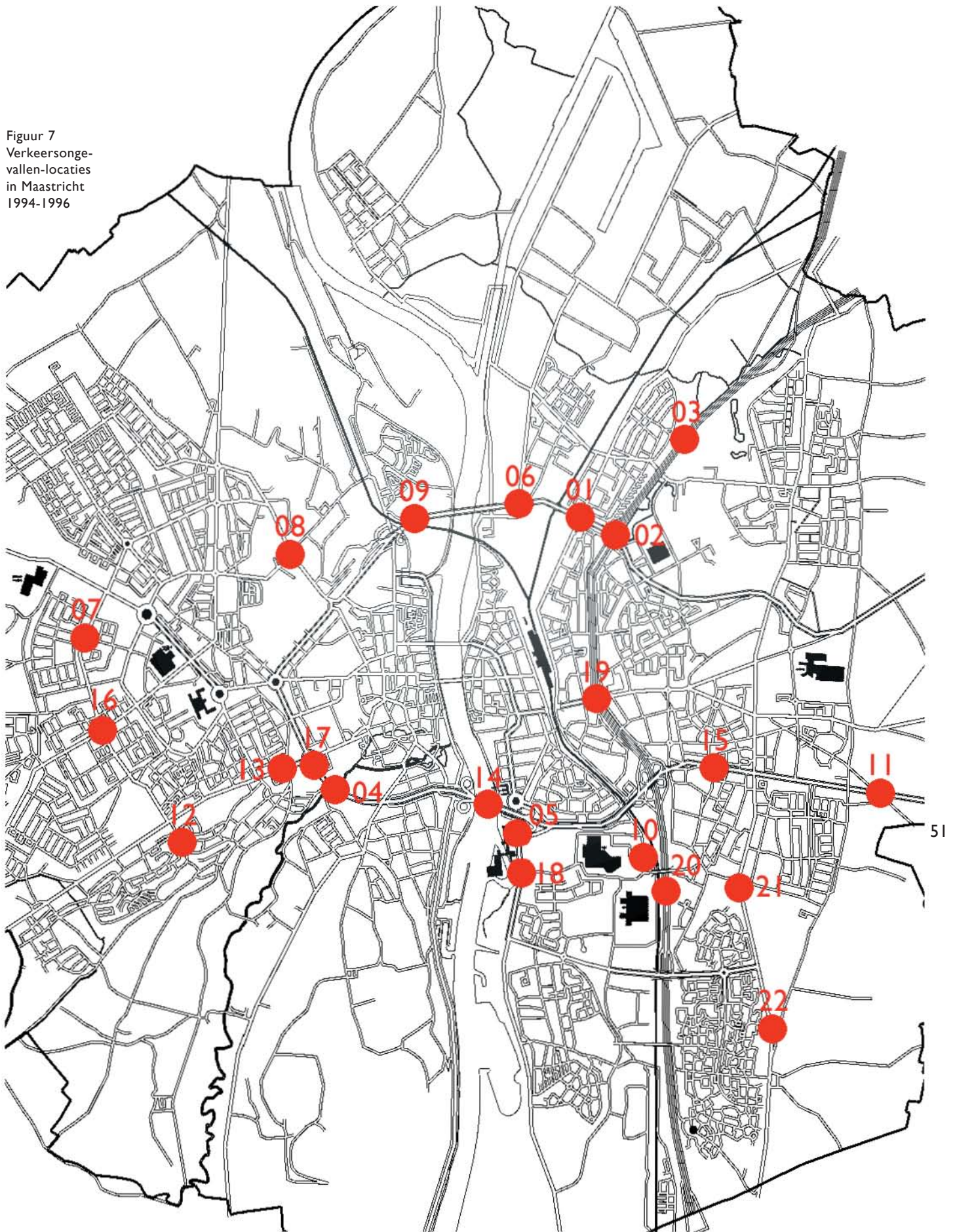
jaar	aantal gewonden	w.v. met ziekenhuisopname	aantal doden
1989	42	23	1
1990	25	15	2
1991	22	08	1
1992	27	05	2
1993	22	05	0
1994	25	07	1
1995	37	11	3
1996	33	08	1
gemid. 1989-1996	29	10	1,4

BIJLAGE 3

Locaties met meer dan 3 verkeersongevallen in periode 1994-1996 in Maastricht.

nr.	locatie (kr=kruispunt w=wegvak)	verkeersongevallen met letselschade 1994-1996	probleem/ oorzaak	maatregelen: uitgevoerd, uit te voeren, optioneel
01	Meerssenerweg- Viaductweg (kr)	11	hoeveelheid en snelheid verkeer / rood-licht-negatie / zichtbaarheid	straatverlichting en zicht- baarheid verkeers-lich- ten verbeterd (1996)/ gericht verkeerstoezicht / coördinatie VRI's Noorder- brugtracé uitbreiden / evt. reconstructie bezien ikv. MIT Maaskruisend verkeer
02	A2-President Rooseveltlaan-Ter- blijterweg (kr)	10	hoeveelheid verkeer / rood-licht-negatie	aanpak i.s.m. "Tracé /MER A2" en "A2 Interim" N.b. rijk is deels wegbe- heerder
03	A2 (ged. Kruis- donk-President Rooseveltlaan) (w)	08	hoeveelheid en snelheid verkeer / rood-licht- negatie	aanpak i.s.m. "Tracé/MER A2" en "A2 Interim" N.b. rijk is wegbeheerder
04	Prins Bisschopsin- gel tussen Alden- hofpark en Sint Hubertuslaan (w)	07	rood-licht-negatie bij GOP / kop-staart- botsingen	zichtbaarheid en afstelling VRI verbeterd / openbare verlichting verbeterd (1995)
05	Limburglaan-afrit J.F. Kennedybrug (kr)	07	conflict parkeerverkeer provinciehuis met (brom)fietsers	afsluiting inrit parkeer- plaats provinciehuis (1998)
06	W.Alexanderweg- Viaductweg (kr)	07	hoeveelheid en snelheid verkeer / rood-licht- negatie / zichtbaarheid	gericht verkeerstoezicht / coördinatie VRI's Noorder- brugtracé uitbreiden / evt. reconstructie bezien ikv. MIT Maaskruisend verkeer
07	Potteriestraat- Terra Cottalaan (kr)	06	snelheid / flank onge- vallen / afsl/doorg.vk. / langzaam verkeer	aanleg rotonde (1998)
08	Cabergerweg-Fort Willemweg (kr)	06	afsl/doorg.vk. / kop/ staartbotsingen / zicht- baarheid	aanpak i.k.v. OV-as (1999 / 2000)
09	Noorderbrug (ged. op/afrit Bosch- straat-Fr.Roma- nusweg) (w)	06	snelheid verkeer / kop/staartbotsingen	gericht verkeerstoezicht
10	Endepolsdomein- Forum-Universi- teitssingel (kr)	06	snelheid verkeer / zichtbaarheid / flank aanrijdingen	realiseren verhoogd kruis- punt + middenberm (1998)

Figuur 7
Verkeersongevallen-locaties
in Maastricht
1994-1996



nr.	locatie (kr=kruispunt w=wegvak)	verkeersongevallen met letselschade 1994-1996	probleem/ oorzaak	maatregelen: uitgevoerd, uit te voeren, optioneel
11	Akersteenweg- Keerderstraat (kr)	06	conflicterende ver- keersbewegingen / snelheid verkeer	Keerderstraat afgesloten (1997) / aanpak i.k.v. OV- as (1998)
12	Aramislaan-Ar- tagnanlaan-Me- doclaan (kr)	05	flankongevallen / snelheid	reconstructie kruispunt
13	Cannerplein- Cannerweg-Ton- gerseweg (kr)	05	hoeveelheid verkeer / veel fietsverkeer op con- flicterende richting	VRI gerealiseerd (1995) / aantal ongevallen sterk afgenomen
14 op-	en afritten J.F. Kennedybrug + brug (kr + w)	05	langzaam vk. + autovk. onderling / snelheid	gericht verkeerstoezicht
15	Akersteenweg- Demertstraat (kr)	05	ongeregeld kruispunt / conflicterende ver- keersbewegingen	realiseren VRI (1998)
16	Gewantmakers- dreef-Keurmees- tersdreef (kr)	04	conflicterende verkeers- bewegingen (afsl/doorg) / aparte fietsvoorzieningen ontbreken	verbeteringsmaatregelen Keurmeestersdreef gereali- seerd (1997) / aanpas- sing inrichting kruispunt (VRI of rotonde) gewenst (2000)
17	Pr.Bisschopsingel- Tongerseplein (kr)	04	conflict auto-fiets voorrangssituatie	aangepast (1995) / atten- tieverhogende maatregelen (1996)
18	Limburglaan- Randwycksingel (kr)	04	snelheid / conflicterende vk. bewegingen / rood- licht-negatie	coördinatie div.VRI's
19	Koningsplein- Oranjeplein-Schar- nerweg (kr)	04	rood-licht-negatie / conflicterende ver- keersbewegingen / (brom)fietsongevallen	aanpak i.k.v. "A2 Interim" N.b. rijk is wegbeheerder
20	A2 (ged. afrit Randwyck-oprit Europaplein) (w)	04	kop-staartbotsingen / weven in/uitvoegstroken	aanpak i.s.m. "Tracé/MER A2" N.b. rijk is wegbeheerder
21	Rijksweg (ged. Weerhuysgaard-Do- rpstraat) (w)	04	snelheid verkeer / conflicterende vk.bewegingen	wijziging bebouwde komgrens (1997) / gericht verkeerstoezicht
22	Rijksweg (ged. Eykelborg-Oude Molenweg) (w)	04	snelheid verkeer / con- flicterende vk.bewegin- gen	wijziging bebouwde komgrens (1997) / gericht verkeerstoezicht

BIJLAGE 4

Kenmerken categorisering wegennet binnen en buiten de bebouwde kom van Maastricht.

Tabel 12
Inrichtingsas-
pecten binnen
de bebouwde
kom

BIBEKO	stroomweg	hoofd- ontsluitingsweg	ontsluitingsweg	erftoegangsweg / erf
FUNCTIE				
stromen	sterk/matig	matig	zwak	nvt
ontsluiten	matig	matig/sterk	sterk	nvt
verblijven	nvt	zwak	matig	sterk
GEBRUIK				
intensiteit	> 20.000 mvt/etm	10.000 - 20.000 mvt/etm	5.000 - 10.000 mvt/etm	< 5.000 mvt/etm
snelheid	70 km/u	50 km/u	50 km/u	30 km/u
VORM				
scheiding	ja	ja	ja	nee
vk- soorten				
voorrang	geregeld (ongelijkvloers, vri, rotonde)	geregeld (vri, rotonde)	geregeld (vri, rotonde, anders)	rechts gaat voor
parkeren	niet / evt op ventwegen	niet / evt op ventwegen	havens	op rijbaan
oversteek- voorz.	nvt	ja, tpv kruispunten	ja	nee
snelh.verl. voorz.	nee	soms	soms	ja

BUBEKO	stroomweg	ontsluitingsweg	erftoegangsweg / erf
FUNCTIE stromen ontsluiten verblijven	sterk matig nvt	matig sterk matig	nvt nvt sterk
GEBRUIK intensiteit snelheid	> 20.000 mvt/etm 100 of 120 km/u	5.000 - 20.000 mvt/etm 80 km/u	< 5.000 mvt/etm 60 km/u
VORM scheiding vk- soorten kruispunten parkeren oversteek- voorz. snelh.verl. voorz.	ja ongelijkvloers nvt nvt nee	ja ongelijkvloers / voorrangskruispunt (al dan niet geregeld (vri)) / rotonde nvt ja bij kruispunten	nee rechts gaat voor / voorrangskruispunt op rijbaan / havens nee ja

Tabel 13
Inrichtingsas-
pecten buiten
de bebouwde
kom

N.b. bij “stroomwegen” en “ontsluitingswegen” buiten de bebouwde kom mogen geen erfaansluitingen worden toegepast.