



Raadsvergadering	
Onderwerp	Verkeersveiligheidsbeleid
Registratienummer	2016-07282
Collegevergadering	01-03-2016
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	WMC Pas 06-27850626 miranda.pas@maastricht.nl
Bijlagen	Projectopdracht Verkeersveiligheidsbeleid
Ter inzage in raadsportefeuille	-

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De raad wordt het concept van de projectopdracht om te komen tot een maatschappelijk gedragen verkeersveiligheidsbeleid voorgelegd.

Uit de maatschappelijke verkenning komt naar voren dat het nieuwe beleid zou zich moeten richten op het vasthouden van de algemene verkeersveiligheid van het verkeersnetwerk en het bevorderen van het verkeersveilige gedrag van de verkeersdeelnemer.

Peilpunten

Het nieuw op te stellen verkeersveiligheidsbeleid zal gericht zijn op:

1. het vasthouden van het huidige veiligheidsniveau van de infrastructuur. Hierbij wordt geanticipeerd op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen;
2. gedragsverandering, waarbij actuele ontwikkelingen worden meegenomen.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

In het coalitieakkoord is besloten het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente te actualiseren. Het gaat om belangrijk beleid dat de raad vast zal stellen. In de voorbereiding wordt de raad vroegtijdig gevraagd of zij het eens is met de projectopdracht om tot het geactualiseerde beleid te komen.



2. Gewenste situatie.

Deze peiling is bedoeld om de raad te betrekken bij de afbakening van het projectplan om tot een verkeersveiligheidsbeleid te komen.

3. Argumenten.

1. Uit de maatschappelijke dialoog en de ongevalanalyse komt naar voren dat Maastricht in zijn algemeenheid een voldoende verkeersveilige stad is. Via de verkeerstoel zijn een heel aantal situaties gemeld die, volgens de melder ervan, voor verbetering vatbaar zijn. Deze meldingen zullen in het reguliere werkproces worden beoordeeld en indien nodig, worden opgelost.
2. Uit de maatschappelijke dialoog komt ook heel sterk naar voren dat het vergroten van de veiligheid vooral een kwestie is van gedragsverandering. Ook de inrichting van de fysieke omgeving kan dit gedrag beïnvloeden. Men vindt de verkeersdeelnemer primair verantwoordelijk voor verkeersveilig gedrag.

4. Alternatieven.

De raad heeft zich uitgesproken voor een grotere betrokkenheid van de maatschappij bij het opstellen van beleid. Dit is gebeurd en daar komt het voorstel vandaan om de huidige veiligheid van de Maastrichtse infrastructuur vast te houden en in te zetten op gedragsverandering. Alternatieven zijn derhalve niet reëel.

5. Financiën.

De financiële consequenties worden helder bij het opstellen van het beleid.

6. Vervolg.

Na deze raadspeiling stelt de opdrachtgever de projectopdracht vast en geeft daarmee opdracht aan de ambtelijke opdrachtgever om de projectopdracht uit te werken tot een projectplan. Dit projectplan wordt vastgesteld door de bestuurlijke opdrachtgever en vervolgens uitgewerkt tot een concept beleidsplan. Het concept beleidsplan zal dan weer voor advies worden aangeboden aan de raad, betrokken partijen en gaat conform de inspraakverordening de inspraak in. Het concept beleidsplan is voorzien in het laatste kwartaal van dit jaar.

7. Participatie

Participatie tot nu toe:

Raadsronde om het participatieproces te bespreken (voorjaar '15)



Enquête Maastricht panel (zomer '15)

Stadsdialoog (stadsronde) (15-9-'15)

Verkeerstool (september '15)

Bij het opstellen van het concept beleidsplan zal uitdrukkelijk de politie worden betrokken en zullen maatschappelijk betrokken partijen actief om advies gevraagd worden. Verder zal het ontwerp beleidsplan ter inzage worden gelegd voor inspraak.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

P.J. Buijtels.

De Burgemeester,

J.T. Penn-te Strake.

Peilingvoorstel

Verkeersveiligheidsbeleid

Projectopdracht

Inhoudsopgave

1.	Probleemverkenning	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Ongevallenanalyse Maastricht	3
1.2.1	Nieuwe trend: elektrische fiets	4
1.2.2	Nieuwe trend: smartphone gebruik in het verkeer	6
1.2.3	Veiligheid rond scholen	6
1.3	Enquête Maastricht panel	6
1.4	Verkeersveiligheidstool	7
1.5	Stadsdialoog	8
2.	Projectopdracht	9
2.1	Projectdoelstelling	9
2.2	Gewenst resultaat	10
2.3	Afbakening project	10
2.4	Projectbetrokkenen	10
2.5	Doorlooptijd en begroting	11
	Bijlage 1:	12
	Memo resultaten ongevallenanalyse, Royal HaskoningDHV	
	Bijlage 2:	14
	Terugkoppeling dialoogavond 15 september 2015	
	Bijlage 3:	20
	Verkeersveiligheid (enquête en verkeersveiligheidstool)	

1. Probleemverkenning

1.1. Inleiding

Uit de ongevallencijfers blijkt dat de verkeersveiligheid in Maastricht sinds het Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998 beduidend verbeterd is. De veiligheid is vergroot door met name in te zetten op het aanpakken van fysiek onveilige verkeerssituaties op basis van het Startprogramma Duurzaam Veilig van het Rijk. Zo zijn de Maastrichtse wegen gecategoriseerd naar stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen en zijn de maximum snelheid en uiterlijke kenmerken van de weg aangepast aan de categorisering. De doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid is vastgelegd in de Nota Mobiliteit 2020 en stelt dat het aantal verkeersdoden in Maastricht in 2020 moet zijn teruggebracht tot 2 en het aantal ziekenhuisgewonden tot 23. Hoewel reeds aan deze doelstelling wordt voldaan, leeft verhoging van de verkeersveiligheid maatschappelijk nog altijd. Daarom is in het coalitie akkoord opgenomen dat het verkeersveiligheidsbeleid uit 1998 geactualiseerd zal worden. Om de vraag goed te kunnen beantwoorden waar we het geactualiseerde verkeersbeleid op zouden moeten richten, zijn een aantal middelen ingezet.

Zo heeft er een stadsdialoog plaatsgevonden tussen raadsleden, belangengroeperingen en Maastrichtse burgers waarin rond een aantal thema's met elkaar van gedachten gewisseld is. Er is een enquête uitgezet onder deelnemers aan het Stadspanel en er is een geografische tool op de gemeentelijke website geplaatst waar verkeersonveilige situaties konden worden aangegeven. Verder is er een ongevallenanalyse uitgevoerd. Deze ongevallenanalyse is gebaseerd op feitelijke gegevens. De andere ingezette instrumenten betreffen subjectieve gegevens. Daar waar men zich onveilig voelt, hoeven immers zeker niet meer ongevallen te gebeuren. Een onveiligheidsgevoel zorgt er in het algemeen voor dat mensen beter opletten en voorzichtiger zijn, hetgeen minder ongelukken oplevert. Het omgekeerde geldt ook: daar waar men zich veilig voelt, neemt men vaak grotere risico's. Onderstaand worden de uitgevoerde onderzoeken nader toegelicht.

In de opzet van de onderzoeken hebben wij een aantal maatschappelijke veranderingen en vraagstukken meegenomen. Het betreft de toenemende vergrijzing, de grote opmars van de elektrische fiets (E-bike), het gebruik van de smartphone in het verkeer, de situatie rond scholen en schoolgaande jeugd.

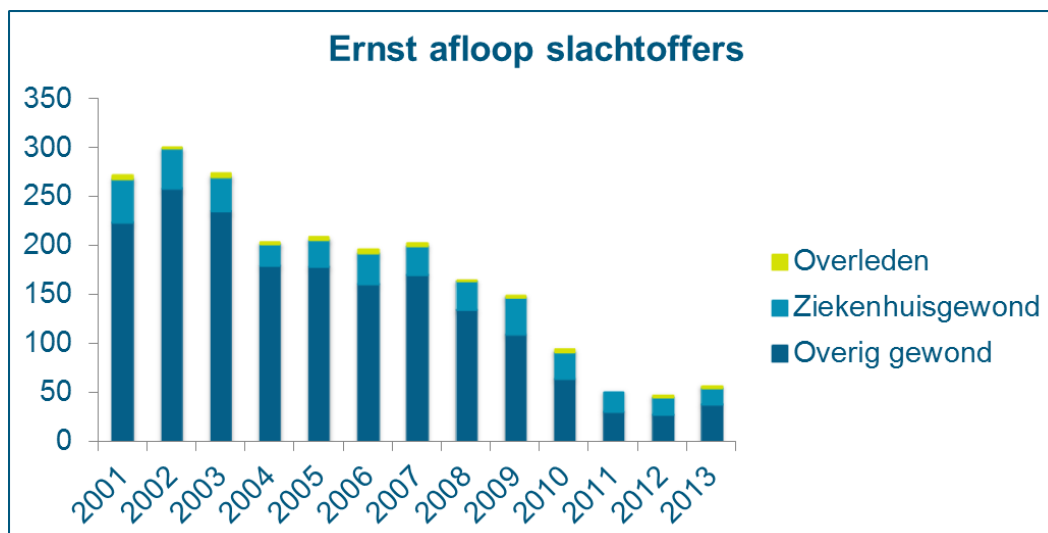
1.2 Ongevallenanalyse Maastricht

In de zomer van 2015 heeft Royal Haskoning DHV in opdracht van de gemeente een ongevallenanalyse gemaakt, waarbij de gemeente Maastricht vergeleken is met de situatie zoals die zich op Nederlandse schaal voordoet en is gekeken naar vergelijkbare gemeentes zoals Heerlen, Venlo en Den Bosch.

De ongevallenanalyse is uitgevoerd met behulp van de ongevallendatabestanden van VIA Statistiek. Deze data geeft inzicht in de door de politie geregistreerde ongevallen over de periode 2001 t/m 2013 en is gebruikt voor de analyse.

In de periode 2001 t/m 2013:

- Zijn 2.227 slachtoffers gevallen bij 1.955 slachtofferongevallen;
- In totaal zijn 3.831 bestuurders betrokken bij alle slachtofferongevallen. Bij één ongeval kunnen meerdere bestuurders betrokken zijn geweest, al is dat niet noodzakelijk, bijvoorbeeld bij eenzijdige slachtofferongevallen;
- Zijn 32 verkeersdeelnemers overleden als gevolg van een verkeersongeval en was sprake van 377 ziekenhuisgewonden door verkeersongevallen;
- Ca. 40% van de slachtoffers in de periode 2001 t/m 2013 in Maastricht is jonger dan 25 jaar. Dit is vergelijkbaar met de leeftijd van de verkeersslachtoffers in 's-Hertogenbosch, Venlo, Heerlen en de landelijke cijfers. Specifiek voor de periode 2009 t/m 2013 is het aandeel slachtoffers jonger dan 25 jaar in alle gemeenten gezakt naar ca. 35%. Ook de landelijke cijfers laten dit zien. Daartegenover staat een toename van het aantal slachtoffers ouder dan 25 jaar;
- Voor wat betreft de ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen, het aantal daadwerkelijke slachtoffers, de leeftijd van de slachtoffers, afloop van de slachtofferongevallen en betrokkenheid van alcohol wijkt het ongevallenbeeld voor de gemeente Maastricht niet af ten opzichte van dat van de gemeenten Venlo, 's-Hertogenbosch, Heerlen en de landelijke ongevalscijfers;
- Onderstaande tabel geeft het verloop van de slachtofferongevallen in de periode 2001 t/m 2013 weer. Hierin is ook duidelijk het gevolg van een verminderde registratiegraad in de loop der jaren zichtbaar. De afname van het aantal slachtofferongevallen heeft echter niet alleen te maken met een verminderde registratiegraad. Landelijk is over meerdere jaren al een dalende trend voor wat betreft het aantal (slachtoffer)ongevallen en verkeersdoden zichtbaar. Het verkeer wordt steeds veiliger.



1.2.1 Nieuwe Trend: elektrische fiets (E-bike)

Het bezit van de E-bike neemt sinds 2006 erg toe. Waar voorheen vrouwen van middelbare leeftijd en 60+-ers in de meerderheid waren voor wat betreft het E-bikebezit, is de laatste jaren een kentering zichtbaar. Steeds meer jongeren en mannen kopen een E-bike. De E-bike vervult daarmee ook een steeds grotere rol binnen het woon-school en woon-werkverkeer. De verwachting is dat de

snelheidsverschillen toe gaan nemen als gevolg van de toename van het E-bikebezit en –toename door jongeren en ten behoeve van utilitaire motieven zoals woon-werkverkeer. Hierdoor is de verwachting dat de kans op ongevallen door meer inhaalbewegingen en onderlinge conflicten toeneemt. Ook de onderschatting van de voertuigsnelheid kan een rol spelen bij deze toenemende kans. Daarnaast is het risico op eenzijdige ongevallen groter dan bij een gewone fiets door een verkeerde inschatting van de snelheid en het grotere gewicht van de E-bike.

Campagnes om het E-bikegebruik in het woon-werkverkeer te promoten blijken succesvol te zijn bij autoforezen, in het bijzonder bij forezen die op een afstand van 5 – 15 kilometer van het werk wonen.

De ongevallencijfers van de E-bikegebruikers jonger dan 60 jaar geven geen reden tot extra zorg. Dit naast de aandacht die veelal sowieso al is gewenst voor de veiligheid van fietsers. Vanaf 60 jaar neemt het letselrisico per E-bikekilometer wel snel toe, zowel absoluut als in vergelijking tot de gewone fiets. Dit geldt in versterkte mate voor vrouwen.

Er lijkt daarbij sprake van een stapeling van risicofactoren. Naast het hogere risico op letsel op een hogere leeftijd, noemt het Fietsberaad een aantal mogelijke verklaringen voor het hogere letselrisico:

- Oudere E-bikers zijn kwetsbaarder dan ouderen op de gewone fiets;
- Het extra gewicht van de E-bike en de iets hogere snelheid vergroten op hogere leeftijd het letselrisico van de E-bike;
- De reguliere fietsongevallen van ouderen wijken vaak op een aantal punten af van doorsnee fietsongevallen. Voor E-bikeongevallen van ouderen geldt dat in versterkte mate;
- Bij oudere fietsers is de hoofdtoedracht vaker een enkelvoudig ongeval (54% versus 43%), bij oudere E-bikegebruikers nog vaker (61%);
- Oudere fietsslachtoffers verliezen vaker het evenwicht bij op- en afstappen (12% versus 5%). Bij oudere E-bikegebruikers is dit in 18% van de ongevallen de oorzaak;
- Bij oudere fietsslachtoffers gebeurt een ongeval vaker in een bocht. Bij oudere E-bikegebruikers is dit nog vaker het geval;
- In verhouding tot de oudere fietsslachtoffers met een gewone fiets, maken e-bikeslachtoffers nog vaker een recreatieve fietstocht op het moment van het ongeval.

Bovenstaande conclusies komen overigens ook naar voren uit onderzoek van VeiligheidNL in 2013 naar E-bikeongevallen onder ouderen. VeiligheidNL vermeldt daarbij dat in 2011 van alle fietsongevallen die op een Spoedeisende Hulpafdeling zijn behandeld (71.000), 13% gebeurt met een elektrische fiets (9.100). Het merendeel van de slachtoffers daarbij is 60 jaar of ouder (72%,

6.600). Ook blijkt dat E-bikers relatief vaker in het ziekenhuis blijven dan overige fietsers. Het letsel is dus ernstiger.

Samengevat geven alle trends aan dat ouderen op de E-bike een aandachtspunt van groter belang wordt de komende jaren, want:

- Aantal ouderen neemt toe;
- Gemiddeld wordt elke ouder mobieler;
- Gemiddeld per oudere neemt het risico op ernstig letsel toe
- Bekendheid van de E-bike.

1.2.2 Nieuwe trend: smartphone gebruik in het verkeer

Er is nog weinig onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in hoeverre de kans op het betrokken raken bij een ongeval toeneemt bij het gebruiken van de smartphone of bij gebruik van overige 'devices' (navigatie, tablets, etc.).

1.2.3 Veiligheid rond scholen

Er zijn te weinig objectieve ongevalgegevens bekend om uitspraak te kunnen doen over de objectieve veiligheid rond Maastrichtse scholen.

In landelijke onderzoeken is onder andere geconstateerd dat sprake is van een negatieve spiraal binnen de keuze- en gedragscyclus van ouders die leidt tot een hoger autogebruik en een minder veilig verkeersgedrag. Daarbij zijn enkele factoren van toepassing die zorgen voor een versnelling van deze neerwaartse spiraal:

- De waarde die ouders hechten aan de subjectieve verhalen van anderen en het averechtse niveau dat communicatie over fysieke maatregelen kan hebben;
- Het toenemende gewicht dat wordt toegekend aan de combinatie schoolrit-woonwerkrit, waardoor ouders (nog) eerder besluiten om met de auto te gaan;
- Juist doordat ouders zich veiliger voelen vanwege de bescherming die de auto hen biedt, gedragen zij zich minder veilig. In combinatie met haast (zie combinatie schoolrit-woonwerkrit) en opgebouwde routine wordt dit versterkt.

1.3 Enquête Maastricht panel

Om inzicht te krijgen in de mening van de Maastrichtse bevolking over de verkeersveiligheid in Maastricht, is een onderzoek uitgevoerd onder het Maastricht Panel. Uiteindelijk hebben 522 inwoners uit Maastricht deelgenomen aan het onderzoek. Omdat uit cijfers blijkt dat ouderen (65+) oververtegenwoordigd zijn, is deze groep ook apart bekeken. In totaal hebben 219 ouderen deelgenomen aan het onderzoek.

Inwoners van Maastricht maken het meest gebruik van de auto (87%). Daarnaast reist men vooral te voet (84%) of met de fiets (71%). Gemiddeld voelt 46% van de respondenten zich zelden of niet onveilig in het verkeer. 41% voelt zich soms onveilig en 9% voelt zich vaak onveilig in het verkeer. Uitgesplitst naar vervoersmiddel voelen de meeste automobilisten (68%) en voetgangers

(58%) zich zelden of niet onveilig in het verkeer. Bijna de helft van de fietsers (48%) voelt zich soms onveilig in het verkeer en 13% voelt zich vaak onveilig in het verkeer. Ook onder gebruikers van de elektrische fiets voelt 65% zich wel eens onveilig in het verkeer. Op de snorfiets/bromfiets voelt 54% van de respondenten zich soms onveilig en 11% voelt zich vaak onveilig.

Ouderen voelen zich gemiddeld genomen minder vaak onveilig in het verkeer. Ruim de helft van de ouderen (53%) voelt zich zelden of niet onveilig in het verkeer. Bijna een derde van de ouderen (31%) voelt zich soms onveilig en 11% van de ouderen geeft aan om zich vaak onveilig te voelen in het verkeer.

Onveiligheidsgevoelens in het verkeer blijken vooral veroorzaakt te worden door asociaal rijgedrag van andere weggebruikers (56%). Ook te hard rijden (42%) en geen voorrang verlenen (40%) door andere weggebruikers zijn veel genoemde oorzaken van onveiligheidsgevoelens in het verkeer.

116 respondenten hebben kinderen tussen de 4 en 20 jaar oud. Van de ouders geeft 43% aan vaak bezorgd te zijn over de veiligheid van hun kind in het verkeer. Slechts 8% is hier zelden of nooit bezorgd over. De redenen voor bezorgdheid onder de ouders zijn vooral de snelheid van andere weggebruikers (57%), moeilijk overzienbare verkeerssituaties (44%) en drukte op de weg en het fietspad (43%). Ook is 46% van de ouders vaak bezorgd over de veiligheid van hun kind als het de route naar school aflegt.

Respondenten geven aan weinig gebruik te maken van hun mobiele telefoon tijdens deelname aan het verkeer. Alleen te voet zegt 60% van de respondenten weleens gebruik te maken van de mobiele telefoon. Ouderen maken in de auto, te voet en met een ander vervoersmiddel nog minder gebruik van hun mobiele telefoon in het verkeer dan de gemiddelde Maastrichtenaar. Als respondenten hun mobiele telefoon gebruiken in het verkeer dan doen ze dat vooral om te bellen (76%). Daarnaast wordt de telefoon gebruikt voor het versturen of lezen van berichten (41%) en navigatie (33%). Ouderen gebruiken hun telefoon iets minder voor telefoneren (72%) maar gebruiken hem vaker voor het versturen of lezen van berichten (50%) en navigatie (42%).

Een ruime meerderheid (60%) van de respondenten vindt dat de weggebruiker zelf verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid. Daarnaast geeft 17% de wegbeheerder verantwoordelijk te vinden en 15% de wetgever.

1.4 Verkeersveiligheidstool

Op de website van de gemeente is in de maand september 2015 een verkeersveiligheidstool geplaatst waarop men aan kon geven waar verkeersonveilige situaties worden ervaren. Deze mogelijkheid is via de krant en social media kenbaar gemaakt.

In totaal hebben 518 personen hier hun mening over gegeven. Op de plekken die men heeft aangewezen voelt men zich vooral onveilig op de fiets (42%). Dit komt overeen met de resultaten van het Maastricht Panel waaruit blijkt dat 61% van de respondenten zich wel eens onveilig voelt in het verkeer op de fiets. Verder

heeft 21% van de respondenten situaties aangegeven waarbij men zich in de auto onveilig voelt en 19% voelt zich te voet onveilig in bepaalde situaties. De plekken die door de respondenten zijn aangewezen worden in de meeste gevallen (63%) gedurende de hele dag als onveilig ervaren.

De straten met meer dan 10 meldingen zijn:

Prins Bisschopsingel	Scharnerweg
Tongerseplein	Brusselsepoort
Brusselseweg	Rijksweg
Kennedybrug	Dorpstraat
Markt	Grote gracht

1.5 Stadsdialog

Op 15 september 2015 heeft er een stadsdialog plaatsgevonden over het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente.

Zo'n 50 mensen hebben hieraan deelgenomen, waarvan zo'n 10 raadsleden, 10 burgers en 30 vertegenwoordigers van aangeschreven maatschappelijke instellingen.

De deelnemers zijn verdeeld over 8 groepjes en hebben o.l.v. een ambtenaar, over de volgende 5 stellingen gediscussieerd:

1. Heeft Maastricht een verkeersveiligheidsprobleem?
2. Zo ja, hoe belangrijk vinden we om dit aan te pakken?
3. Waar bestaat die onveiligheid uit?
4. Wie is/zijn verantwoordelijk voor verkeersveiligheid?
5. Welke rol moet de gemeente op zich nemen?
6. Wat is de prioriteiten TOP 5?

De meerderheid van de deelnemers vindt dat Maastricht als zodanig, geen verkeersonveilige stad. Wel wordt de individualisering en 'verhuftering' van de maatschappij als een probleem gezien dat ook in het verkeer tot uitdrukking komt. Te denken valt aan te hard rijden en verkeersgedrag rond scholen.

Alle deelnemers zijn het er over eens dat de zorg voor verkeersveiligheid en het vasthouden van het huidige niveau constant aandacht verdient.

Verkeersonveiligheid wordt, volgens het overgrote deel van de deelnemers, met name bepaald door foutief of onveilig gedrag. Via de fysieke inrichting van de infrastructuur kan ongewenst gedrag gedeeltelijk voorkomen worden.

De hoofdverantwoordelijke voor een verkeersveiliger Maastricht is veruit de weggebruiker zelf. Het begint al bij de opvoeding en voorbeeldgedrag door opvoeders. De deelnemers zien echter ook een taak voor de gemeente (overheid). De taken die men voor de gemeente ziet weggelegd zijn: zorgen dat de fysieke infra op orde is en blijft, inzetten op gedragsverandering, handhaving en als organisator/partijen bij elkaar brengen.

De prioriteiten top 4 is:

1. schoolomgeving/schoolgaande jeugd,
2. gedragsverandering,
3. fysieke infrastructuur
4. senioren.

2. Projectopdracht

Deze eerste stap betreft de initiatief fase en wordt afgesloten met een projectopdracht. In de initiatief fase wordt de globale probleemstelling onderzocht en wordt op globale wijze het gewenste resultaat gedefinieerd, het project afgebakend en de doorlooptijd en begroting globaal ingeschat. De projectopdracht wordt ter advies aangeboden aan de raad, middels een raadsronde. Na de raadsronde stelt de opdrachtgever de projectopdracht vast en geeft daarmee opdracht aan de ambtelijk opdrachtgever om de projectopdracht uit te werken tot een projectplan. Dit projectplan wordt vastgesteld door de bestuurlijk opdrachtgever en vervolgens uitgewerkt tot een concept beleidsplan. Het concept beleidsplan zal dan weer voor advies worden aangeboden aan de raad, betrokken partijen en gaat de inspraak in.

Overzicht stappen:

- Collegenota met peilbriefje raad;
- Behandeling peilbriefje raad;
- Wethouder stelt projectopdracht vast;
- Uitwerking projectplan;
- Wethouder stelt projectplan vast;
- Concept beleidsplan (door uitvoerenden);
- College stelt concept beleidsplan vrij voor advies, 3^e kwartaal 2016;
- Advies over concept beleidsplan (adviseurs, deelnemers aan dialoog en verkeerstoel) gecombineerd of gevolgd door inspraak (conform inspraakverordening);
- Vaststellingsprocedure, 4^e kwartaal 2016.

2.1 Projectdoelstelling

Zoals uit de probleemverkenning blijkt is Maastricht in objectieve en subjectieve zin een voldoende verkeersveilige stad. Dit neemt niet weg dat verkeersdeelnemers, en dan met name fietsers, zich regelmatig onveilig in het verkeer voelen. Ook ouders met schoolgaande kinderen maken zich herhaaldelijk zorgen over de veiligheid van hun kind in het verkeer.

De belangrijkste oorzaak die gegeven wordt voor dit onveiligheidsgevoel is het (onzorgvuldige) gedrag van anderen. Men is het er in zijn algemeenheid ook over eens dat de verantwoordelijkheid voor een verkeersveilig Maastricht in hoofdzaak bij de verkeersdeelnemers zelf ligt. De overheid speelt hier een met name een coördinerende rol.

De beleidsdoelstelling op lange termijn is een bijdrage te leveren aan een duurzaam leefbare stad. Via het verkeersveiligheidsbeleid wordt hieraan bijgedragen door het veiligheidsniveau van de infrastructurele omgeving vast te houden en waar zich kansen voordoen verder te verbeteren. Daarnaast wordt ingezet op vergroting van het veiligheidsgevoel en het vergroten van de verkeersveilig gedrag door bewustwording.

2.2 Gewenst resultaat

Dit project gaat een geactualiseerd verkeersveiligheidsbeleidsplan opleveren dat aansluit bij de maatschappelijke behoefte aan, een op bepaalde punten, een verkeersveiliger gevoel en een beleid dat voor de middellange termijn het huidige niveau van objectieve verkeersveiligheid gaat vasthouden.

Een maatschappelijk gedragen verkeersveiligheidsbeleid voor de komende 5 jaar.

2.3 Afbakening project

Het nieuw op te stellen verkeersveiligheidsbeleid zal gericht zijn op:

1. het vaststellen van een visie om de infrastructuur qua veiligheid op minimaal het zelfde peil te houden. Hierbij wordt geanticipeerd op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen zoals een toename van het fietsverkeer, verdere stijging van de E-bike, meer ouderen in het verkeer en de nieuwste inzichten op hoe de inrichting van de infrastructuur het gedrag van verkeersdeelnemers beïnvloedt;
2. gedragsverandering, door dit mee te nemen bij het ontwerpen van de fysieke omgeving, een aanpak te formuleren voor verkeersveiligheid rond scholen, gerichte gedragscampagnes waar dat kansvol lijkt en in de handhavingsaanpak

2.4 Projectbetrokkenen

Beslissers:

Bestuurlijk opdrachtgever
Ambtelijk opdrachtgever

Uitvoerenden (projectmedewerkers):

Beleidsmedewerker mobiliteit,
Verkeerskundig ontwerper,
Politie

Leveranciers (advies):

Raad	VVN
Fietsersbond	Adviescommissie seniorenbeleid
Platform gehandicapten	ROVL
Team handhaving	Politie
Onderwijsinstellingen	Beleidsmedewerker onderwijs
Maastricht bereikbaar	

Gebruikers:

Deelnemers aan dialoogavond 15 september 2015 (scholen, buurtplatforms, burgers etc.) en burgers die contactgegevens hebben achtergelaten na het invullen van de verkeersveiligheidstool (september 2015) en overige verkeersdeelnemers.

Projectbesturing:

Bestuurlijk opdrachtgever: John Aarts
Ambtelijk opdrachtgever: Jos Simons
Ambtelijk opdrachtnemer/projectleider: Miranda Pas

2.5 Doorlooptijd en begroting:

Geschat wordt dat het opstellen van het beleid en ambtelijke inzet van 250 uur kost.

Bijlage 1

Zie bestand InfraBD9577N001F01

Bijlage 2

Terugkoppeling dialoogavond (stadsronde) verkeersveiligheidsbeleid d.d. 15 september 2015

Aantal deelnemers: rond de 50, waarvan zo'n 10 raadsleden, zo'n 10 burgers en rond de 30 vertegenwoordigers van aangeschreven maatschappelijke instellingen.

De deelnemers zijn verdeeld over 8 groepjes en hebben, o.l.v. een ambtenaar, over de volgende 5 stellingen gedurende een uur gediscussieerd:

1. Heeft Maastricht een verkeersveiligheidsprobleem?
2. Zo ja, hoe belangrijk vinden we dit aan te pakken?
3. Waar bestaat die verkeersonveiligheid uit?
4. Wie is/zijn verantwoordelijk voor verkeersveiligheid? TOP 3
5. Welke rol moet gemeente op zich nemen?
6. Wat is de prioriteiten TOP 5?

Na afloop heeft iedere groep een korte terugkoppeling gegeven. Deze is onderstaand weergegeven.

Uitkomsten van de 8 groepjes:

Groep I (rood)

1. Maastricht wordt als stad niet onveilig gevonden, maar er zijn in Maastricht wel onveilige plekken of locaties. Grotendeels komt dit door ontwikkelingen in de maatschappij en niet door veranderingen van de infrastructuur. Als voorbeeld wordt genoemd verdere verhuftering in gedrag, sluipverkeer op plekken die te smal zijn en het ontstaan van andere soorten verkeer zoals e-bikes, brommobiels e.d.

2. Iedere dode is er een te veel. Voor velen geldt dat onveiligheid door verkeer sterker wordt gevoeld dan onveiligheid door criminaliteit.

3. Zie deels bij 1. Foutief verkeersgedrag vindt men een probleem, deels uit hufferigheid, maar soms ook door gebrek aan kennis van de verkeersregels of door verkeersdeelnemers die eigenlijk niet zo goed meer in het drukke verkeer thuis horen. Geen verlichting op de fiets is ook een bekend voorbeeld. Fietspaden met fietsers en scooters door elkaar vindt men zeer onveilig. Anderzijds ziet men ook verbeteringen (Tongerseplein, Emmaplein, Kennedybrug (van 70 naar 50 km/u)).

4. volgorde: verkeersdeelnemers zelf, opvoeders, gemeente en rijksoverheid, diversen.

5. Gemeentelijk beleid zou zich moeten richten op educatie. Educatie is zeer belangrijk gezien gedrag en verkeerskennis.

Vervolgens het realiseren van een goede infrastructuur bijv. ruimere straten door parkeren opheffen, fietsenstallingen aanleggen om minder bezoekers per auto te krijgen en te voorkomen dat fietsen in de weg staan van voetgangers. Fietspaden aanleggen gescheiden van overige verkeer, door het park en duidelijk zichtbaar door andere kleur.

Ten derde zou de gemeente zich bezig moeten houden met handhaving van de regels. Regels gericht op minder scooters of minder autoverkeer in sommige delen van de stad.

6. Top 5: fietsers en scooters op dezelfde fietspaden, gedrag, , infrastructuur, , autovrij centrum, aandacht voor senioren en tenslotte smartphone in het verkeer.

Groep II (oranje)

1. Verkeersveiligheid is geen probleem, wel een uitdaging die constante aandacht verdient.
2. Verkeersveiligheid rangschikken op belangrijkheid t.o.v. van andere thema's is niet te doen.
3. Verkeersveiligheid gaat om meer dan alleen (mogelijke) slachtoffers in het verkeer. Het is ook een randvoorwaarde voor een leefbare stad. Zo ondersteunt het zelfredzaamheid, gebruik van duurzame vervoersmiddelen, de economie, etc...
4. De verkeersdeelnemer zelf: Een veilig verkeer begint bij jezelf'. Top drie: 1) verkeersdeelnemer, 2) gemeente/rijksoverheid 3) ouders/scholen
5. De gemeente moet vooral aan de slag met: 1) infra 2) gedrag: positief (belonen) en handhaven (mag ook al door wat meer zichtbaar te zijn. Werk preventief)
6. top 5 thema's waar gemeente mee aan de slag moet: Gedrag, schoolomgeving en infrastructuur komen bij iedereen terug. De andere thema's zijn verdeeld.

Groep III (donker blauw)

1. Ja, er is een probleem - unaniem. Te denken valt aan situatie rond scholen, te hard rijden en smalle straten waar verschillende functies dicht op elkaar liggen.
2. Unaniem is men het er over eens dat verkeersveiligheid topprioriteit verdient, maar zorg en onderwijs zijn ook belangrijk.
3. Bij ongevallen gaat het altijd om een samenspel van verkeersregels, inrichting en gedrag. Wel zie je dat gedrag in 95% van de gevallen een van de oorzaken is. Infra-inrichting slechts 20%. Aanpak dient dus vooral op gedrag gericht te zijn. Drukke is een belangrijke factor. Bij drukte wordt gedrag minder goed en is kans op ongevallen groter.
4. Top 3: 1) verkeersdeelnemers, 2) ouders, 3) overheid (gemeente en rijksoverheid)
5. Rol van de gemeente is het verbinden van diverse partijen. Aanjagen en positief stimuleren. Wijzen op de mogelijkheden/opties en middelen. Gemeente is leidend. Verder is het goed de stappen van gedragsverandering te volgen. Dus eerst gezamenlijk vaststellen of er een probleem is. Vervolgens vaststellen welke oplossingen/maatregelen draagvlak hebben. Vervolgens veranderen en daarbij mensen positief stimuleren. Tot slot evalueren van maatregel
Het zijn vaak de eigen mensen die de verkeersonveiligheid veroorzaken.
Hardrijders in de wijk wonen voor 95% in de wijk zelf. Het zijn de ouders die de situaties van de eigen kinderen bij school in gevaar brengen.
Een wijkagent kan helpen. Hij/zij kan dingen bespreken met eigen mensen en kan ook zijn/haar autoriteit gebruiken. We pleiten voor meer zichtbaarheid/meer inzet wijkagent.
Conclusie: het is maatwerk. Ene keer inzetten op ouders, dan de jeugd, dan beboeten van hardrijders.
6. De top 5 laat een zeer divers beeld zien met de nadruk op schoolomgeving en schoolgaande jeugd

Groep IV (Licht groen)

1. Men ervaart duidelijk een probleem. De vertegenwoordiger van het ROVZL bracht 'Maak van de nul een punt' als stelling in en daarmee wordt elk

- ongeval/slachtoffer als een probleem gezien. Door anderen worden met name gedrag en fietsen in de stad specifiek benoemd in de veiligheidsbeleving.
2. Verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor de gemeente om op te pakken.
 3. Een nadere analyse van de ongevallencijfers moet inzichtelijk maken welke doelgroep, leeftijdsgroep of locatie onveilig is. Opgemerkt werd overigens ook dat niet alleen naar cijfers gekeken moet worden maar ook naar de toekomstige ontwikkelingen. Mobiliteit verandert (mobiele oudere, de e-bike e.d.) en hoe kunnen we daar op anticiperen.
 4. Naast de gemeente zijn de eigen verantwoordelijkheid van organisaties (bijvoorbeeld scholen) en weggebruikers verantwoordelijk voor verkeersveiligheid.
 5. De rol van de gemeente als facilitator: organiseren, faciliteren en motiveren.
 6. Gedragsacties en in brede zin fietsverkeer (e-bikes, ouderen, scholen) behoorden tot de toppers in aanpak.

Groep V (roze)

1. Maastricht heeft geen verkeersveiligheidsprobleem. Het is wel de uitdaging om het huidige niveau vast te houden en te voorkomen dat het verkeersveiligheidsniveau verslechtert. Gezien de maatschappelijke nonchalance hoe met regels wordt omgegaan is dit wel een reëel risico. Mensen maken steeds meer hun eigen regels.
2. Het is heel belangrijk dat geprobeerd wordt het huidige veiligheidsniveau vast te houden. Verkeer zit zo ingebakken in ieders dagelijks leven, we hebben er allemaal meerdere malen per dag mee te maken en kunnen er niet aan ontkomen. Ingestoken zou moeten worden op gedragsverandering. Via verkeer zou de gedragsverandering ook door kunnen gaan werken op andere maatschappelijke terreinen.
3. Mensen maken hun eigen regels. Dat moeten we niet willen. We moeten tolerant zijn naar elkaars afwijkende gedrag. T.a.v. de fysieke verkeersomgeving moet de gemeente doorgaan zoals ze nu bezig is.
4. Verkeersdeelnemers, ouders, scholen en gemeente (door alle deelnemers genoemd in verschillende volgorde)
5. Met de fysieke verkeersomgeving moet gemeente doorgaan zoals ze nu bezig is. Het nieuwe beleid zou zich moeten richten op gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding kan opgepakt worden samen met andere beleidsvelden.
- 6 Gedrag, schoolgaande jeugd, jonge bestuurders, zelfredzaamheid, smartphone en schoolomgeving

Groep VI (licht geel)

1. Maastricht heeft een veiligheidsprobleem omdat ieder slachtoffer er 1 te veel is.
2. Het is belangrijk dit aan te pakken omdat verkeersveiligheid essentieel is voor iedereen en we kunnen er bovendien iets aan doen om de verkeersslachtoffers te voorkomen.
3. Verkeersonveiligheid komt voort uit menselijk handelen. Dit handelen wordt beïnvloed door de infrastructuur (deze zou zo consistent mogelijk moeten zijn met het handelen dat van de verkeersdeelnemers wordt verwacht), mentaliteit en opvoeding.
4. 1) Verkeersdeelnemers, 2) ouders en 3) de gemeente.

5. De gemeente zou zich moeten richten op handhaving, gedragsverandering, weten wat er speelt, aanpassen van de infrastructuur en financieren.
6. 1) gedrag, 2) schoolgaande jeugd/schoolomgeving, 3) infrastructuur voor 4^e en 5^e plaats zijn de meningen erg verdeeld

Groep VII (licht blauw)

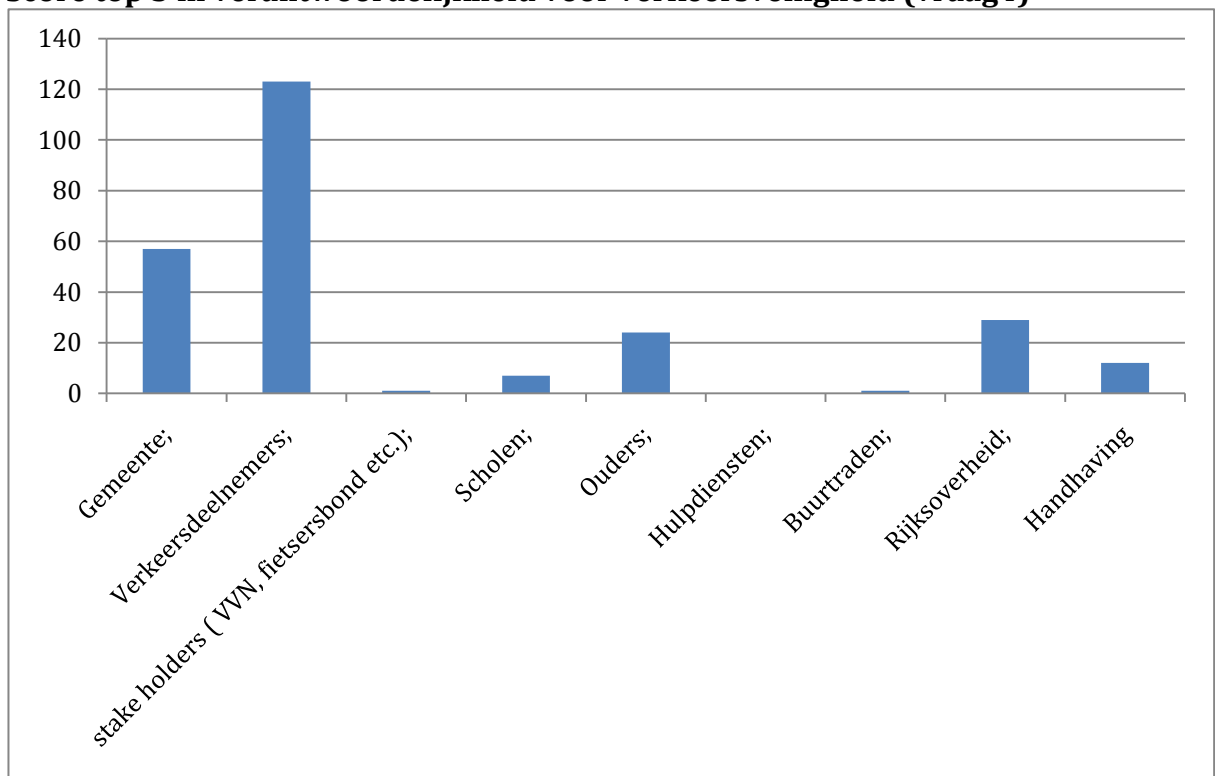
1. De meerderheid vindt dat Maastricht geen veiligheidsprobleem heeft. Er ligt wel een uitdaging rond de thema's fietsveiligheid, verlichting, brommer op de rijbaan, bruggen, gedrag en schoolgaande jeugd.
2. Men vindt het belangrijk om verkeersonveiligheid aan te pakken en aan de voorkant van het planproces mee te nemen. Thema's als veiligheid en milieu staan echter hoger op de ranglijst.
3. Primair gaat het bij verkeersveiligheid om de aanpak van asociaal gedrag. Deze aanpak dient wel in samenhang met regelgeving en fysieke inrichting plaats te vinden.
4. 1) verkeersdeelnemers, 2) gemeente en 3) Rijksoverheid.
5. De fysieke infrastructuur is op orde, maar de gemeente moet blijven investeren/onderhouden om dit zo te houden. Gedrag is het meest wezenlijke aandachtspunt. Dit is complex, maar de gemeente moet hier in investeren om resultaat te kunnen boeken.
6. In de 5 top prioriteiten zit geen heldere lijn. Thema's die het meeste voorkomen zijn: gedrag, schoolomgeving, toename e-bike en snorfiets en schoolgaande jeugd.

Groep VIII (geel)

1. Volgens 60% heeft Maastricht geen verkeersveiligheidsprobleem. 40% vindt van wel.
2. Verkeersveiligheid dient een permanent aandachtspunt te zijn.
3. Verkeersonveiligheid bestaat uit onveilig gedrag dat te beïnvloeden is door fysieke maatregelen, verkeersregels en handhaving
4. Verantwoordelijk voor verkeersveiligheid zijn in eerste instantie de verkeersdeelnemers zelf, daarna komt de gemeente/overheid en in de derde plaats zijn dat de handhavers.
5. De gemeente moet de rol nemen in de eerste plaats als wegbeheerder en in tweede instantie die van facilitator en organisator om tot meer verkeersveilig gedrag te komen.
6. De top 5 waar het gemeentelijke beleid zich op zou moeten richten: 1) senioren, 2) achterstallig onderhoud, 3) educatie en 4) ruimtelijke ordening.

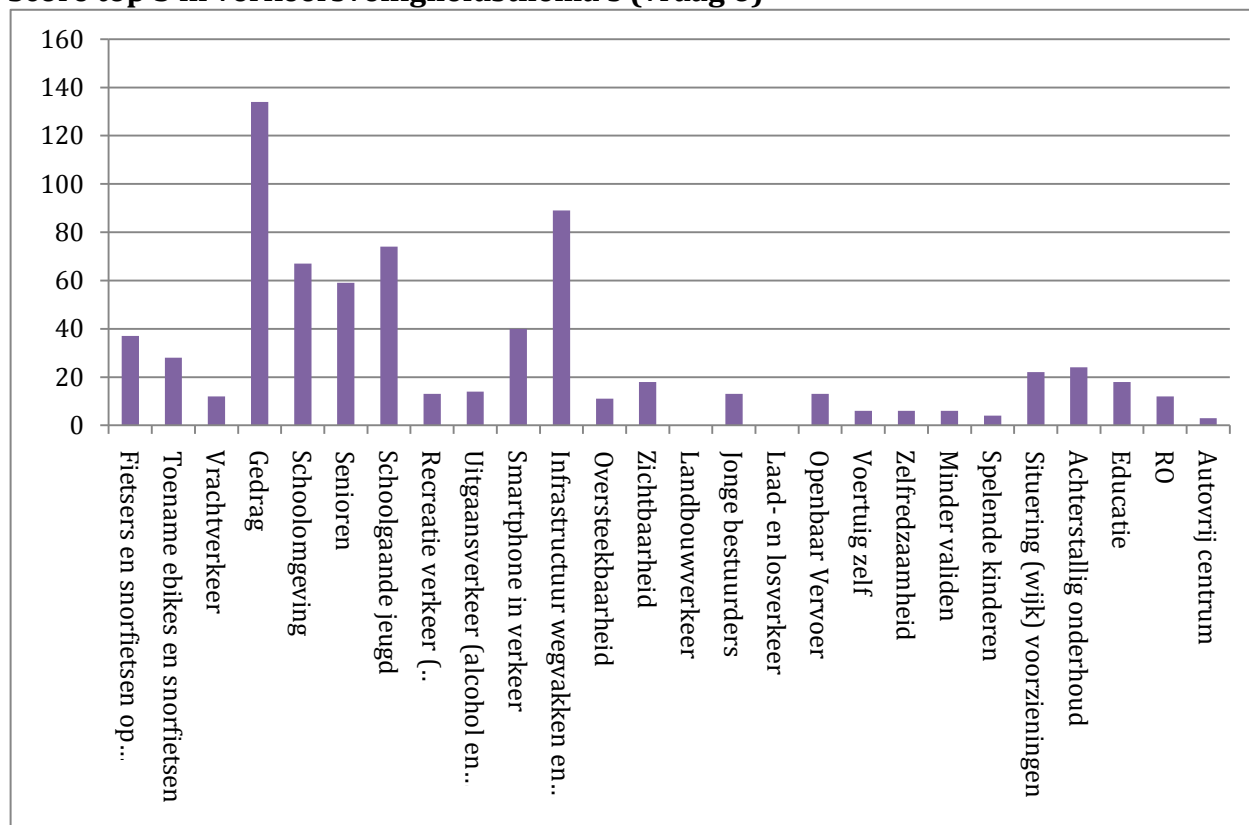
Gewogen prioriteitenlijstjes van vraag 4 en 6.

Score top 3 in verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid (vraag4)



Er blijkt dat naast de verkeersdeelnemers zelf ook een duidelijke rol voor de gemeente lijkt weggelegd.

Score top 5 in verkeersveiligheidsthema's (vraag 6)



Op basis van de bovenstaande score kan een duidelijke top 5 worden geconcludeerd. Op de eerste plaats zou het beleid gericht moeten zijn op gedragsverandering van de verkeersdeelnemer. Op de tweede plaats dienen infrastructuur en kruispunten overeen te komen met het gewenste gedrag en overzichtelijk en veilig te zijn. Daarnaast spelen de thema's schoolgaande jeugd, schoolomgeving en senioren.

Bijlage 3

Zie bestand Rapport verkeersveiligheid definitief

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Infrastructure

Aan: Gemeente Maastricht, mevrouw Pas
Van: Sjoerd Hoekstra, Jacco van Leuveren, Albert Erhardt
Datum: 15 juli 2015
Kopie:
Ons kenmerk: INFRABD9577N001F01
Classificatie: Project gerelateerd

Onderwerp: Resultaten ongevalanalyse Maastricht

De gemeente Maastricht wil in het kader van het op te stellen verkeersveiligheidsbeleid inzicht in de huidige verkeersveiligheidssituatie in de gemeente. De gemeente Maastricht heeft Royal HaskoningDHV daarom gevraagd een analyse uit te voeren naar de verkeersongevallen in de periode 2001 – 2013. Naast het uitvoeren van een ongevalanalyse heeft de gemeente Maastricht ook gevraagd inzicht te geven in de landelijke onderzoeksresultaten naar de effecten van E-bikes en smartphonegebruik op de verkeersveiligheid. Daarnaast wil de gemeente in haar verkeersveiligheidsbeleid ook aandacht besteden aan de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen. Royal HaskoningDHV is gevraagd hier ook met aanbevelingen voor te komen.

Deze memo beschrijft de belangrijkste uitkomsten van de ongevalanalyse en moet daarmee richting geven aan het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente.

1 Werkwijze

Ongevalanalyse gemeente Maastricht

De ongevalanalyse is uitgevoerd met behulp van de ongevaldatabestanden van VIA Statistiek. Deze data geeft inzicht in de door de politie geregistreerde ongevallen over de periode 2001 t/m 2013 en is gebruikt voor de analyse. Bij het analyseren van deze data zijn de volgende uitgangspunten en aandachtspunten relevant:

- Sinds 1 januari 2010 worden parkeerongevallen, met uitsluitend materiële schade (UMS) niet meer geregistreerd in de landelijke database¹. Al sinds 2006 nam de registratiegraad van UMS ongevallen structureel af.

Omdat op basis van de UMS ongevallen geen trend analyse gemaakt kan worden is alleen de data van de slachtofferongevallen gebruikt voor de analyses. Dit zijn ongevallen waarbij in ieder geval één slachtoffer (overleden, ziekenhuis gewond of overig gewond) is geregistreerd.

- Ook bij de registratie van ernstige verkeersgewonden in ongevallen met motorvoertuigen is sprake van een afnemende registratiegraad (de afname is al vanaf 1993 zichtbaar). Over de periode 2001 - 2013 bedraagt aantal geregistreerde ernstige verkeersgewonden in Nederland gemiddeld 60% van het totaal aantal ernstige verkeersgewonden. Voor het aantal dodelijke verkeersslachtoffers bedraagt de registratiegraad over de periode circa 90%². De politie is voornemens om de registratie de komende jaren weer te verbeteren.
- De analyse is alleen uitgevoerd voor wegen waarbij de gemeente Maastricht wegbeheerder is. Provinciale en Rijkswegen zijn buiten beschouwing gelaten.

¹ Zie: <http://www.swov.nl/rapport/R-2011-10.pdf>

² Zie: <https://www.swov.nl/ibmcognos/>

De ongevalanalyse voor de gemeente Maastricht is vergeleken met drie vergelijkbare gemeenten (Heerlen, 's-Hertogenbosch en Venlo) en de landelijke ongevals cijfers. De genoemde ontwikkelingen met betrekking tot de registratie verschillen niet per gemeente. Voor het vergelijken van de gemeentes voor wat betreft het aantal ziekenhuisgewonden en dodelijke verkeersslachtoffers kan een goede vergelijking worden gemaakt.

E-bikes, smartphonegebruik en schoolomgevingen

Met de toename van het gebruik van het E-bike gebruik onder steeds meer ouderen en jongeren en de beschikbaarheid en het gebruik van smartphones is het de vraag in hoeverre deze ontwikkelingen van invloed zijn op het verkeersveiligheidsbeleid. Landelijk zijn er diverse onderzoeken gedaan naar de effecten van de genoemde ontwikkelingen.

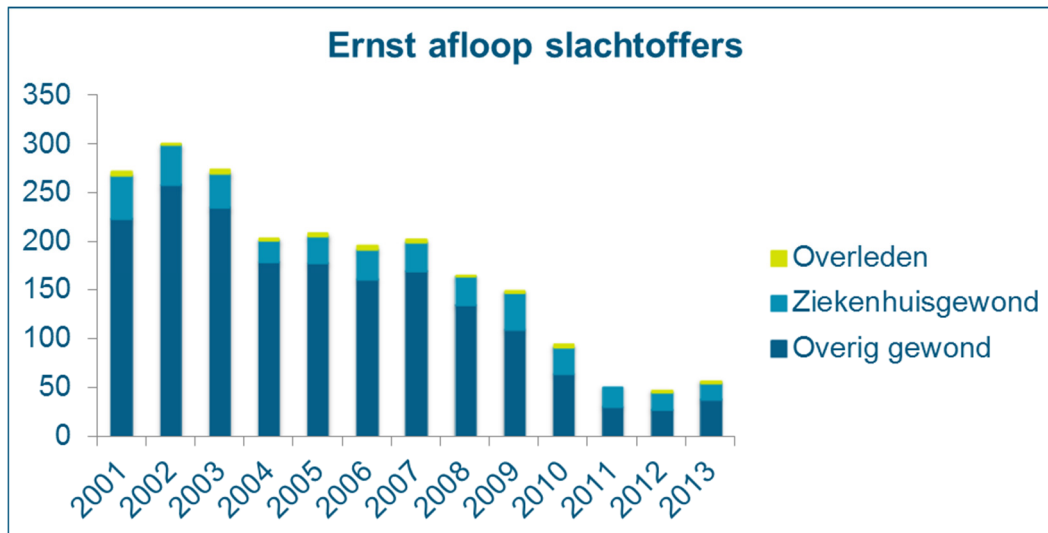
Op basis van desk research zijn de belangrijkste conclusies op een rij gezet die door de gemeente Maastricht mee genomen kunnen worden binnen het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid.

Op dezelfde wijze is ook gekeken naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen te verbeteren. Suggesties en adviezen hiervoor zijn opgenomen in deze memo.

2 Belangrijkste bevindingen ongevalanalyse

In de periode 2001 t/m 2013:

- Zijn 2.227 slachtoffers gevallen bij 1.955 slachtofferongevallen;
- In totaal zijn 3.831 bestuurders betrokken bij alle slachtofferongevallen. Bij één ongeval kunnen meerdere bestuurders betrokken zijn geweest, al is dat niet noodzakelijk, bijvoorbeeld bij eenzijdige slachtofferongevallen;
- Zijn 32 verkeersdeelnemers overleden als gevolg van een verkeersongeval en was sprake van 377 ziekenhuisgewonden door verkeersongevallen;
- Ca. 40% van de slachtoffers in de periode 2001 t/m 2013 in Maastricht is jonger dan 25 jaar. Dit is vergelijkbaar met de leeftijd van de verkeersslachtoffers in 's-Hertogenbosch, Venlo, Heerlen en de landelijke cijfers. Specifiek voor de periode 2009 t/m 2013 is het aandeel slachtoffers jonger dan 25 jaar in alle gemeenten gezakt naar ca. 35%. Ook de landelijke cijfers laten dit zien. Daartegenover staat een toename van het aantal slachtoffers ouder dan 25 jaar.
- Voor wat betreft de ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen, het aantal daadwerkelijke slachtoffers, de leeftijd van de slachtoffers, afloop van de slachtofferongevallen en betrokkenheid van alcohol wijkt het ongevalbeeld voor de gemeente Maastricht niet af ten opzichte van dat van de gemeenten Venlo, 's-Hertogenbosch, Heerlen en de landelijke ongevalscijfers.
- Onderstaande tabel geeft het verloop van de slachtofferongevallen in de periode 2001 t/m 2013 weer. Hierin is ook duidelijk het gevolg van een verminderde registratiegraad in de loop der jaren zichtbaar. De afname van het aantal slachtofferongevallen heeft echter niet alleen te maken met een verminderde registratiegraad. Landelijk is over meerdere jaren al een dalende trend voor wat betreft het aantal (slachtoffer)ongevallen en verkeersdoden zichtbaar. Het verkeer wordt steeds veiliger.



De detailresultaten van de ongevalanalyse zijn opgenomen in bijlage 1 bij dit memo.

Via Signaal

De ongevalanalyse is uitgevoerd op basis van de ongevaldatabestanden van VIA Statistiek. VIA Statistiek biedt een gedetailleerd inzicht in de ongevalgegevens en is de basis voor het uitvoeren van een gedegen analyse. De databestanden in VIA Statistiek bevatten vaak niet de meest recente data. Dit omdat de data wordt gecontroleerd voordat deze beschikbaar is. Analyses worden dan ook vaak uitgevoerd voor historische data. In het geval van onderliggende analyse voor de periode 2001 t/m 2013.

Sinds 1 juli 2014 is ook VIA Signaal beschikbaar. VIA Signaal bevat actuele gegevens over de veiligheid van locaties en routes en kan bijvoorbeeld op korte termijn inzicht geven in het succes van getroffen (veiligheids)maatregelen.

In onderstaande afbeelding is via VIA Signaal een selectie gemaakt in het aantal ongevallen met verkeersslachtoffers (dodelijk, ziekenhuisgewond en overig gewond) vanaf 1 juli 2014 t/m 15 juni 2015. Deze afbeelding geeft enkel inzicht in de locaties van deze ongevallen.

In bijlage 1 is een afbeelding opgenomen van de slachtofferongevallen zoals die door VIA Statistiek wordt gegenereerd. Hierin wordt onderscheid gemaakt naar slachtoffer en ernstige verkeersongevallen en ongevallen op kruispunten en wegvakken.



3 Deskresearch naar gevolgen E-bike- en smartphonegebruik voor verkeersveiligheid

Effect toename E-bikegebruik op verkeersveiligheid

In 2013 heeft het Fietsberaad een rapport gepubliceerd over de E-bike. In dit onderzoek is gekeken naar de E-bike als vervoermiddel, het bezit, gebruik en de verkeersveiligheid van de E-bike en wijze waarop in het gemeentelijk beleid rekening wordt gehouden met de E-bike³.

Het Fietsberaad geeft aan dat het E-bike bezet sinds 2006 toeneemt. In 2013 telde Nederland circa één miljoen E-bikebezitters. Waar voorheen vrouwen van middelbare leeftijd en 60+-ers in de meerderheid waren voor wat betreft het E-bikebezit, is de laatste jaren een kentering zichtbaar. Steeds meer jongeren en mannen kopen een E-bike. De E-bike vervult daarmee ook een steeds grotere rol binnen het woon-school en woon-werkverkeer. Opvallende constatering die het Fietsberaad doet is dat anno 2012 met de opkomst van de E-bike, snelheidsverschillen op het fietspad eerder kleiner dan groter worden. Dankzij de E-bike kunnen meer fietsers het gemiddelde tempo op het fietspad aanhouden waardoor ook het aantal inhaalbewegingen en onderlinge conflicten afneemt. De verwachting is wel dat de snelheidsverschillen toe gaan nemen als gevolg van de toename van het E-bikebezit en –toename door jongeren en ten behoeve van utilitaire motieven zoals woon-werkverkeer. Hierdoor is de verwachting dat de kans op ongevallen door meer inhaalbewegingen en onderlinge conflicten toeneemt. Ook de onderschatting van de voertuigsnelheid kan een rol spelen bij deze toenemende kans.

Campagnes om het E-bikegebruik in het woon-werkverkeer te promoten blijken succesvol te zijn bij autoforensen, in het bijzonder bij forensen die op een afstand van 5 – 15 kilometer van het werk wonen. Het Fietsberaad concludeert dat de E-bike vooral een aantrekkelijk alternatief is voor autoforensen die graag zouden willen fietsen, maar die de afstand te groot vinden om met een 'gewone' fiets af te leggen. Voor autoforensen op korte woon-werkafstanden (< 7,5 kilometer) spelen andere bezwaren een rol. Bezwaren die niet opgelost worden met elektrische ondersteuning, zoals bagage, kinderen naar school brengen, imago van de fiets, etc.

De ongevallencijfers van de E-bikegebruikers jonger dan 60 jaar geven, volgens de publicatie, geen reden tot extra zorg. Dit naast de aandacht die veelal sowieso al is gewenst voor de veiligheid van fietsers. Vanaf 60 jaar neemt het letselrisico per E-bikekilometer wel snel toe, zowel absoluut als in vergelijking tot de gewone fiets. Dit geldt in versterkte mate voor vrouwen.

Er lijkt daarbij sprake van een stapeling van risicofactoren. Naast het hogere risico op letsel op een hogere leeftijd, noemt het Fietsberaad een tweetal mogelijke verklaringen voor het hogere letselrisico:

- Oudere E-bikers zijn kwetsbaarder dan ouderen op de gewone fiets;
- Het extra gewicht van de E-bike en de iets hogere snelheid vergroten op hogere leeftijd het letselrisico van de E-bike.

De reguliere fietsongevallen van ouderen wijken vaak op een aantal punten af van doorsnee fietsongevallen. Voor E-bikeongevallen van ouderen geldt dat in versterkte mate:

- Bij oudere fietsers is de hoofdtoedracht vaker een enkelvoudig ongeval (54% versus 43%), bij oudere E-bikegebruikers nog vaker (61%);
- Oudere fietsslachtoffers verliezen vaker het evenwicht bij op- en afstappen (12% versus 5%). Bij oudere E-bikegebruikers is dit in 18% van de ongevallen de oorzaak;

³ Fietsberaadpublicatie 24, Feiten over de elektrische fiets (Fietsberaad, mei 2013).

- Bij oudere fietsslachtoffers gebeurt een ongeval vaker in een bocht. Bij oudere E-bikegebruikers is dit nog vaker het geval;
- In verhouding tot de oudere fietsslachtoffers met een gewone fiets, maken e-bikeslachtoffers nog vaker een recreatieve fietstocht op het moment van het ongeval.

Bovenstaande conclusies komen overigens ook naar voren uit onderzoek van VeiligheidNL in 2013 naar E-bikeongevallen onder ouderen. VeiligheidNL vermeldt daarbij dat in 2011 van alle fietsongevallen die op een Spoedeisende Hulpafdeling zijn behandeld (71.000), 13% gebeurt met een elektrische fiets (9.100). Het merendeel van de slachtoffers daarbij is 60 jaar of ouder (72%, 6.600). Ook blijkt dat E-bikers relatief vaker in het ziekenhuis blijven dan overige fietsers. Het letsel is dus ernstiger.

Samengevat geven alle trends aan dat ouderen op de fiets een aandachtspunt van groter belang wordt de komende jaren, want:

- Aantal ouderen neemt toe;
- Gemiddeld wordt elke ouder mobieler;
- Gemiddeld per oudere neemt het risico op ernstig letsel toe.

Koppeling met verkeersveiligheidsbeleid Maastricht

Het lijkt zinvol maatregelen in te zetten die zijn gericht op de oudere gebruikers van de E-bike. Zij zijn gezien het letselrisico de grootste risicogroep voor verkeersslachtoffers. Aandachtspunt daarbij is enerzijds het ontwerp van de infrastructuur. Anderzijds kan ook aandacht worden besteed aan het leveren van ondersteuning aan ouderen bij het aankoop- en weggedrag in relatie tot de mogelijkheden en beperkingen van de leeftijd.

Voor wat betreft de infrastructuur moet worden gericht op het zoveel mogelijk voorkomen van enkelvoudige fietsongevallen. Daarnaast kan ook aandacht worden besteedt aan de inrichting van de infrastructuur in relatie tot het hoge recreatieve gebruik van de E-bike door ouderen. Dit ook omdat zij vaak in duo's fietsen, wat andere eisen aan de infrastructuur stelt. Hierbij kan ook aandacht worden besteedt aan de vergevingsgezindheid van fietspaden zodat eventuele ongevallen niet gelijk leiden tot (ernstige) letselongevallen.

Bij het ondersteunen van ouderen bij het aankoop- en weggedrag van de E-bike is het belangrijk ouderen zodanig te informeren over de extra risico's van de E-bike, zonder dat de positieve beleving aan wordt getast. Gedacht kan worden aan het benadrukken van concrete handelingen, zoals: koop een E-bike die bij u past, let vooral op het gemak van het op- en afstappen en wees voorzichtig in bochten en op drukke locaties.

Effect smartphonegebruik op verkeersveiligheid

Sinds de opkomst van de smartphone is door het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en CROW onderzocht wat het effect van het gebruik van de smartphone op de verkeersveiligheid is.

Op basis van de resultaten van gedragsstudies wordt geconcludeerd dat het gebruik van een mobiele telefoon een negatief effect heeft op het rij- en verkeersgedrag van automobilisten, fietsers en voetgangers. Dit wordt veroorzaakt door cognitieve afleiding, al dan niet gecombineerd met visuele, auditieve en fysieke afleiding. Hoewel fysieke afleiding kan worden verminderd of beperkt door verschillende hulpmiddelen (bijvoorbeeld handsfree-apparatuur en spraaksturing), blijft cognitieve afleiding een belangrijk probleem bij telefoongebruik tijdens het rijden.

Dat de smartphone nog steeds wordt gebruikt, ondanks dat men weet dat dit onveilig is of niet mag, heeft te maken met gewoontegedrag, nieuwsgierigheid, zelfoverschatting en risicoperceptie in het verkeer en sociale invloeden.

Er is nog weinig onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in hoeverre te kans op het betrokken raken bij een ongeval toeneemt bij het gebruiken van de smartphone of bij gebruik van overige 'devices' (navigatie, tablets, etc.).

Educatie en voorlichtingscampagnes kunnen bijdragen aan een verdere bewustmaking van de risico's van het gebruik van een mobiele telefoon in het verkeer. Echter, uit onderzoek blijkt ook dat mensen die zich bewust zijn van de risico's, tóch niet altijd hun gedrag aanpassen; dit speelt vooral bij jonge weggebruikers (fietsers en automobilisten). De verkeersdoelgroep die, op basis van de ongevals cijfers van de gemeente Maastricht, de grootste kans heeft betrokken te raken bij een slachtofferongeval. De bijdrage van educatie en voorlichting aan het terugdringen van smartphonegebruik tijdens het deelnemen aan het verkeer is dan waarschijnlijk ook beperkt.

Landelijk is echter ook nog geen een duidende aanpak ontwikkeld om het smartphonegebruik en het gebruik van devices in het verkeer terug te dringen. Er zijn diverse pilots ontwikkeld die nog worden geëvalueerd en aangepast. Een voorbeeld daarvan is de landelijke campagne 'Aandacht in het verkeer' van het initiatief 'Daar kun je mee thuis komen' van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (zie ook nevenstaande afbeelding). Daarnaast zijn diverse apps ontwikkeld die op basis van techniek (tegenhouden belletjes) en gaming (beloning bij niet gebruik smartphone) het gebruik terug willen dringen. Deze zijn echter nog geen gemeengoed onder gebruikers.

Op het moment dat de gemeente Maastricht een aanpak richting smartphonegebruik in het verkeer wil uitrollen kan worden overwogen aan te sluiten bij de landelijke pilots en maatregelen. In navolging daarop kan ook met een eigen gedragsmaatregel worden getracht het gewenste effect te bereiken.

Gezien de onderzoeken moet voor het doorbreken van het gebruiksgedrag van de smartphone in het verkeer worden gericht op het doorbreken van het gewoontegedrag. Het gewoontegedrag bestaat enerzijds uit de behoefte of druk om (altijd) bereikbaar te zijn en anderzijds uit de gewoonte om (gedachteloos) de telefoon te pakken als bijvoorbeeld een berichtje binnen komt.

6 Verkeersveiligheid schoolomgevingen

Schoolomgevingen nemen vaak een aparte plaats in binnen het verkeersbeleid. Bestaande scholen hebben geregeld te maken met verkeersproblemen tijdens het halen en brengen van schoolgaande kinderen. Doordat parkerende ouders, fietsers en voetgangers op hetzelfde moment op dezelfde plek komen, ontstaan vaak onoverzichtelijke situaties die voor een gevoel van verkeersonveiligheid zorgen. Ook het verkeer dat de school of het kinderdagverblijf niet als bestemming heeft ondervindt hinder van deze situatie.



Om de verkeersveiligheid rondom scholen en kinderdagverblijven te verbeteren wordt vaak een combinatie van gedragsmaatregelen genomen, die aangevuld kunnen worden met infrastructurele maatregelen. De gedragsbeïnvloeding staat of valt met de nadrukkelijke betrokkenheid van de school/verkeersouders en de ouders/verzorgers van de kinderen.

Er zijn diverse rapportages, onderzoeken en adviezen rondom verkeersveiligheid in schoolomgevingen beschikbaar. Via Veilig Verkeer Nederland en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg zijn deze verkrijgbaar. In de onderzoeken is onder andere geconstateerd dat sprake is van een negatieve spiraal binnen de keuze- en gedragscyclus van ouders die leidt tot een hoger autogebruik en een minder veilig verkeersgedrag. Daarbij zijn enkele factoren van toepassing die zorgen voor een versnelling van deze neerwaartse spiraal:

- De waarde die ouders hechten aan de subjectieve verhalen van anderen en het averechtse niveau dat communicatie over fysieke maatregelen kan hebben;
- Het toenemende gewicht dat wordt toegekend aan de combinatie schoolrit-woonwerkrit, waardoor ouders (nog) eerder besluiten om met de auto te gaan;
- Juist doordat ouders zich veiliger voelen vanwege de bescherming die de auto hen biedt, gedragen zij zich minder veilig. In combinatie met haast (zie combinatie schoolrit-woonwerkrit) en opgebouwde routine wordt dit versterkt.

Op ieder van de drie factoren zijn oplossingsrichtingen geformuleerd:

- Richt de schoolomgeving proactief in, in plaats van reactief. Zorg ervoor dat de infrastructuur richting de automobilist uitstraalt 'Dit is jouw rol; je bent slechts één van de vele verkeersdeelnemers; gedraag je daarnaar' en niet 'Let op; het is hier onveilig'. Beperk daarbij de hoeveelheid aanvullende informatie en communicatie tot een minimum; zorg ervoor dat de infrastructuur zelf fysiek uitstraalt wat het gewenste gedrag is;
- Benadruk de baten die het kind ondervindt door zich op jongere leeftijd (te voet of te fiets) in het verkeer te begeven;
- Benadruk de rol van fietsers en voetgangers in de inrichting van de schoolomgeving. Op deze wijze wordt zowel het beschermde gevoel van de automobilist als diens routinegedrag onderbroken bij het naderen van de school.

Met de juiste mix van inrichtings- en educatieve maatregelen kan de keuze- en gedragscyclus worden beïnvloed. Onze praktijkervaring is dat vrijwel altijd maatwerk nodig is, zowel infrastructureel als educatie ouders en kinderen om de problematiek op te lossen. De problematiek is onder andere sterk afhankelijk van de locatie en bereikbaarheid van de school en de school/woon afstand. Mede op basis van deze onderzoeken heeft Royal HaskoningDHV de maatregelwijzer 'verkeersveilige inrichting scholen' ingericht, waarbij per situatie maatregelen en type inrichtingen rondom scholen worden voorgesteld.

Overkoepelende aanpak richting scholen en kinderdagverblijven

Geadviseerd wordt om in overleg met de scholen/verkeersouders een overkoepelende aanpak op te stellen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de omgeving van scholen en kinderdagverblijven. Per school kan hier, op basis van een gezamenlijk onderzoek met de school, een actieplan worden opgesteld. Dit actieplan beschrijft welke inrichtings- en educatieve maatregelen worden genomen. De gemeente kan vooraf een overkoepelend aanbod aan inrichtings- en educatieve maatregelen samenstellen waar uit gekozen kan worden. Op deze manier wordt één en dezelfde lijn binnen de gemeente gehanteerd.

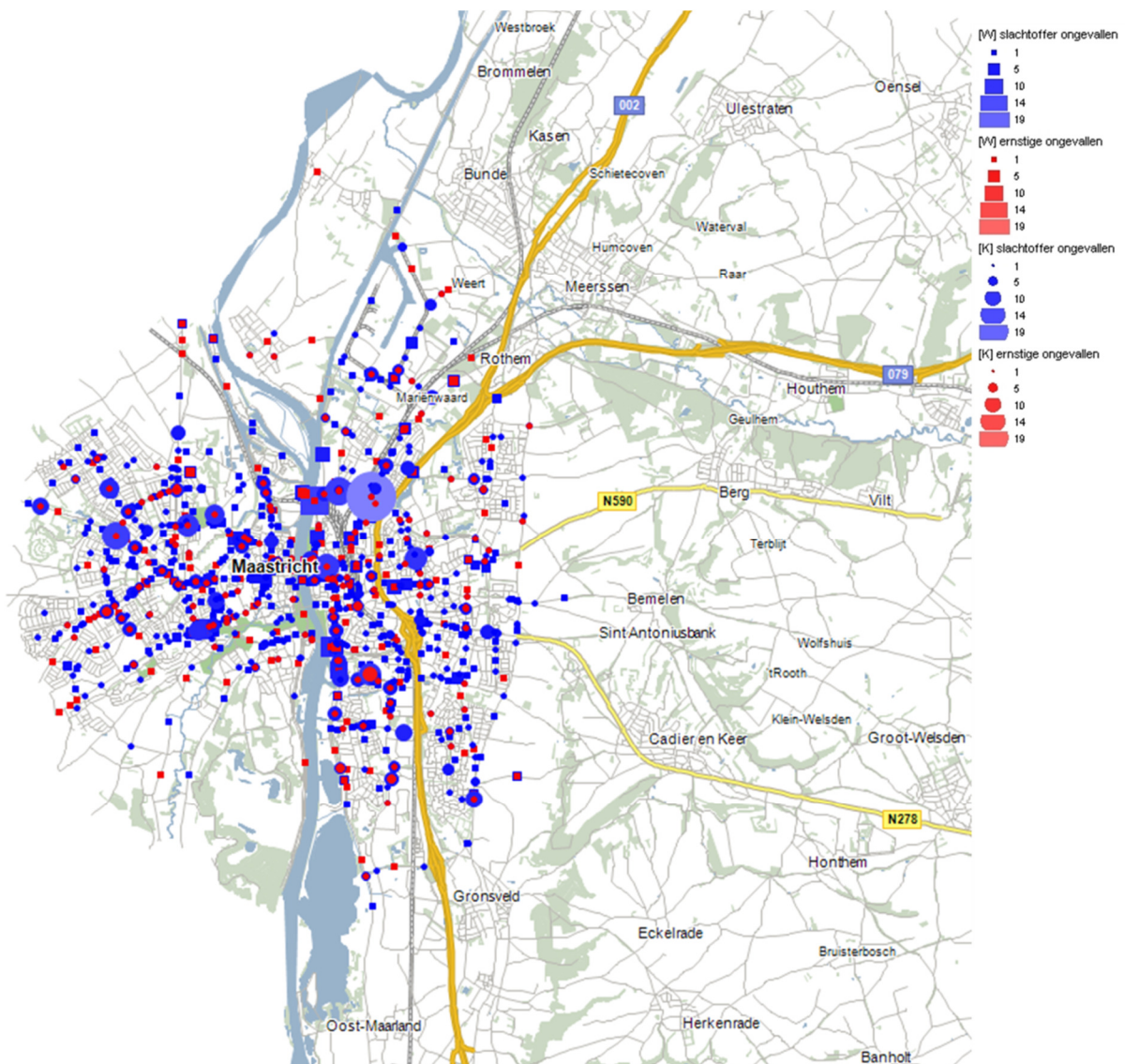
Omdat niet alle scholen tegelijk kunnen worden geholpen kan worden gedacht aan het opstellen van een prioriteringsplan in overleg met scholen en kinderdagverblijven.

Bijlage 1 Resultaten ongevalanalyse

Resultaten ongevalanalyse gemeente Maastricht

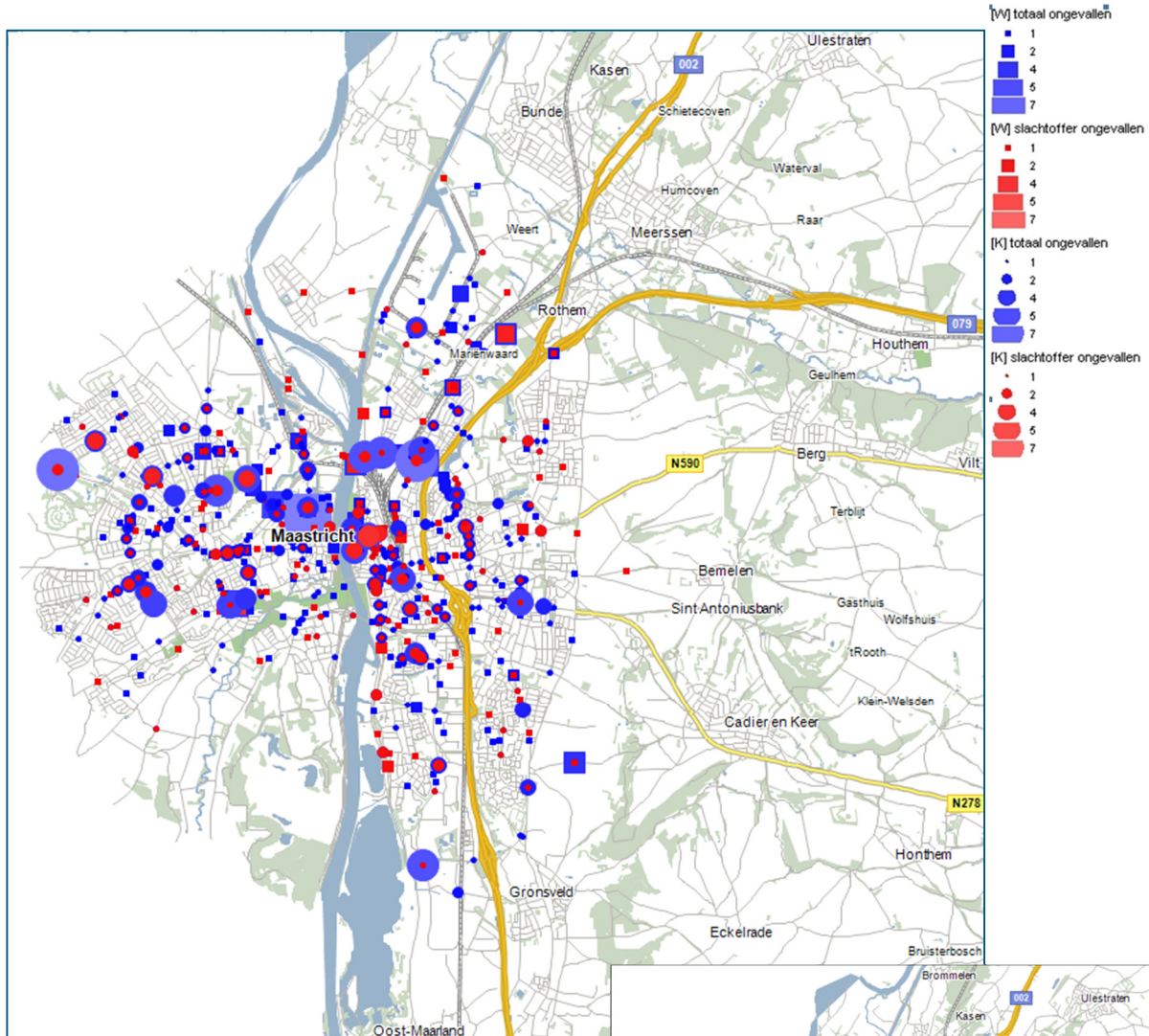
Overzichtskaart ongevalslocaties slachtofferongevallen 2001 - 2013

In onderstaande afbeelding is een overzicht gegeven van de ongevalslocaties voor de slachtofferongevallen. Hierin is onderscheid gemaakt naar slachtofferongevallen (dodelijk, ziekenhuisgewond en overig gewond) en ernstige ongevallen (alleen dodelijk en ziekenhuisgewond). Daarnaast is onderscheid gemaakt in ongevallen op kruispunten en wegvakken.



Figuur B1 – Ongevallenkaart slachtofferongevallen 2001 - 2013

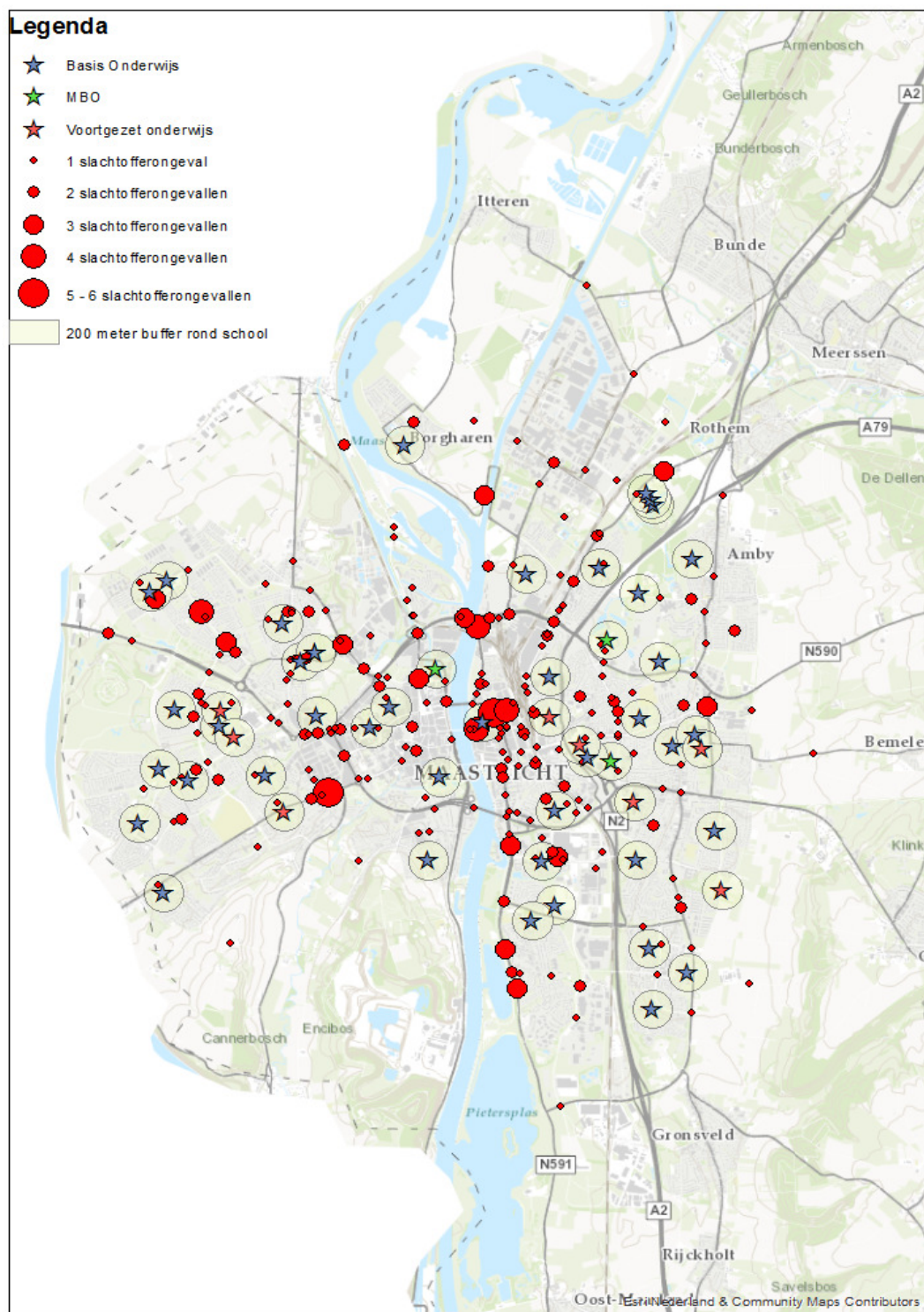
In onderstaande afbeelding is een overzicht gegeven van de ongevalslocaties voor de slachtofferongevallen in 2009 – 2013,



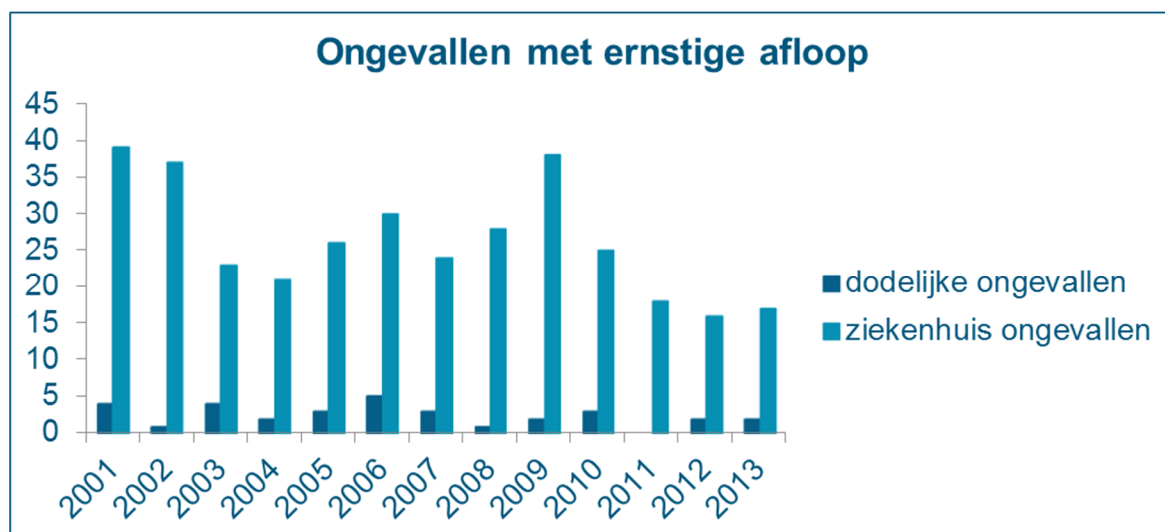
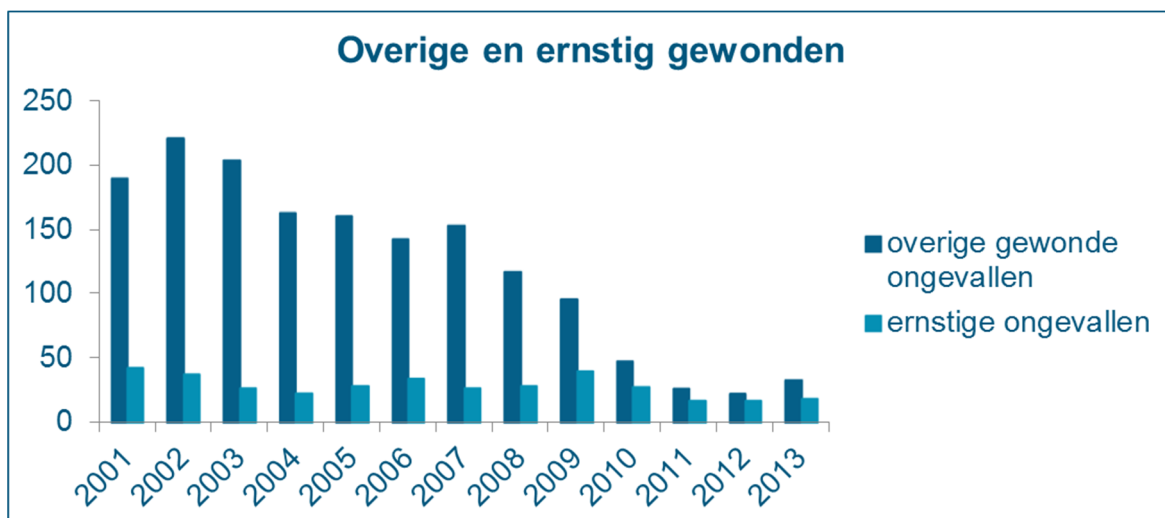
In nevenstaand kader is voor de periode 2009 – 2013 een selectie gemaakt om inzicht te krijgen in blackspots met betrekking tot het aantal slachtofferongevallen. In de locaties op nevenstaande afbeelding zijn de locaties zichtbaar waar in de periode 2009 – 2013 minimaal drie ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij één of meerdere slachtoffers zijn gevallen.

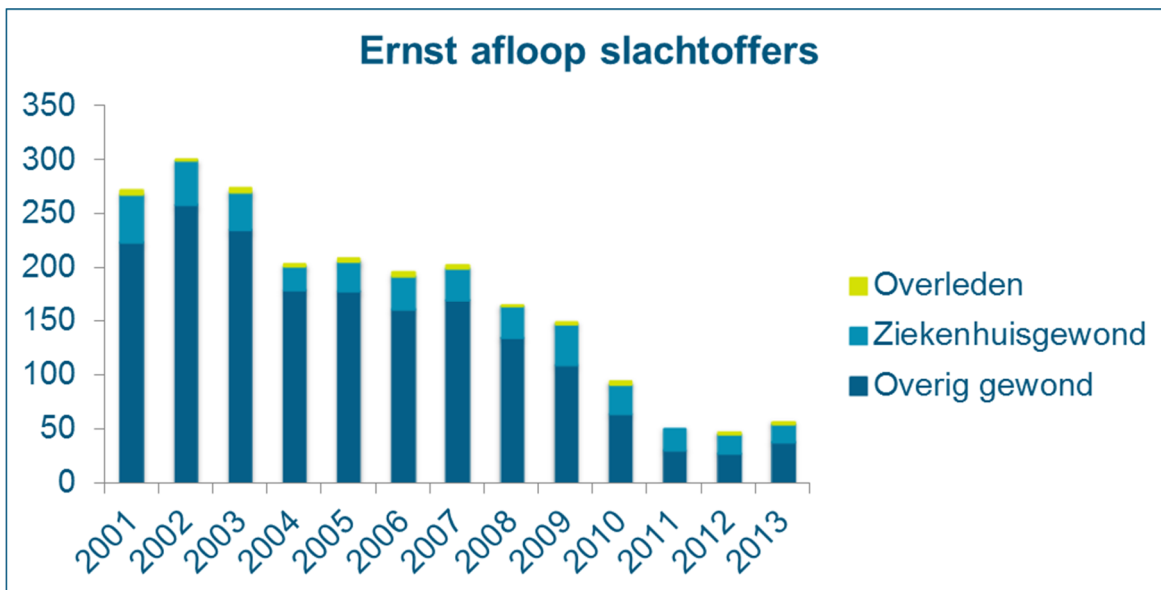


Ook is gekeken naar de relatie tussen de schoolomgeving en de slachtofferongevallen van 2009 t/m 2013. In onderstaande afbeelding is rondom de scholen een straal van 200 meter weergegeven.

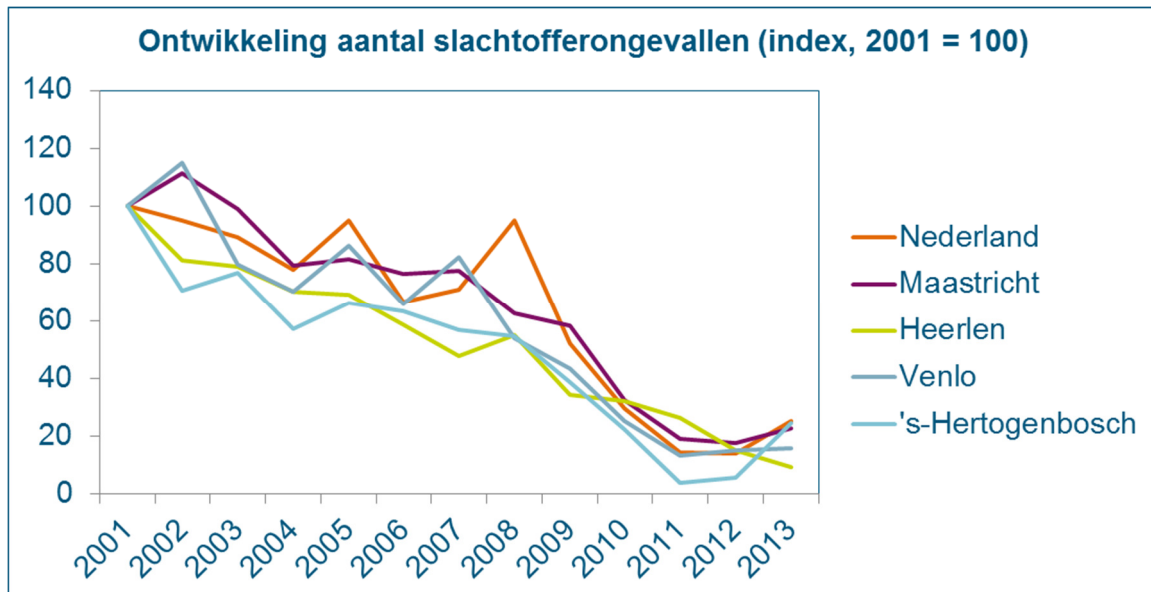


Ontwikkeling verkeersongevallen gemeente Maastricht

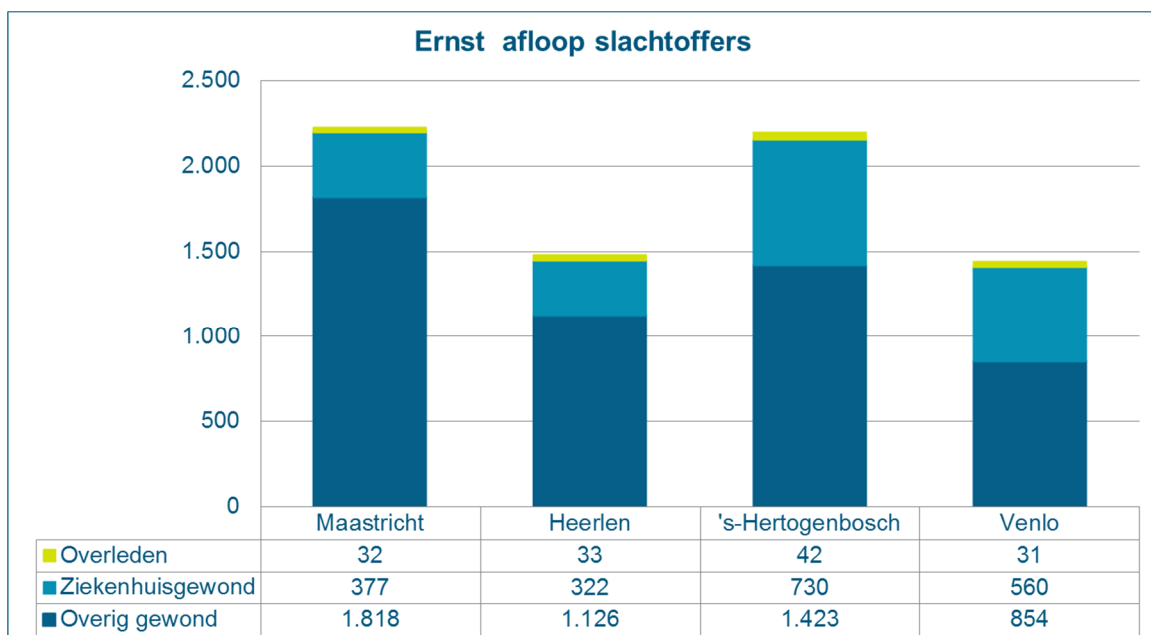


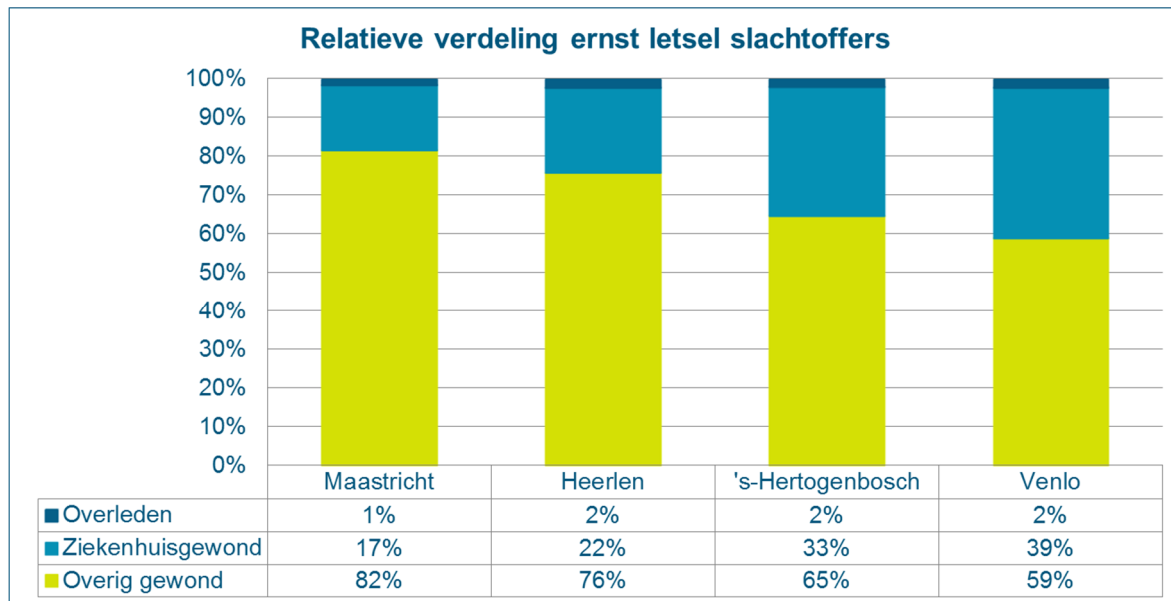


- Sinds 2002 neemt het jaarlijkse aantal slachtofferongevallen af. Sinds 2010 is jaarlijks sprake van circa 100 slachtofferongevallen;
- Ook het aantal slachtoffers neemt sinds 2002 af. Sinds 2010 is sprake van jaarlijks minder dan 100 slachtoffers bij de verkeersongevallen;
- De afname in het aantal slachtofferongevallen wordt voornamelijk veroorzaakt door de afname van het aantal 'overige gewonde ongevallen'. Dit zijn ongevallen waarbij geen sprake is van een dodelijke afloop of ziekenhuisgewonden. Naast een verbeterde verkeersveiligheid (minder ernstige ongelukken) kan dit deels ook worden verklaard door de verminderde registratiegraad van de ongevallen;
- Gemiddeld is per jaar sprake van 2 dodelijke ongevallen en 25 ongevallen waarbij sprake is van ziekenhuisgewonde(n);
- Over de periode 2001 – 2013 is bij circa 20% van de slachtoffers sprake van een dodelijke afloop of ziekenhuisgewonde.
- Over de periode 2009 – 2013 is dit circa 30%. De ernst van de afloop van de slachtofferongevallen lijkt daarmee toe te nemen. Dit kan echter ook komen door een verminderde registratiegraad bij minder ernstige ongevallen, waardoor de verhouding scheef wordt betrokken.



De dalende trend van het aantal slachtofferongevallen binnen de gemeente Maastricht sluit aan bij die van de gemeenten Heerlen, Venlo en 's-Hertogenbosch en de landelijke ontwikkeling. Gemiddeld gezien bedraagt het aantal slachtofferongevallen circa 20% van het aantal slachtofferongevallen in 2001.

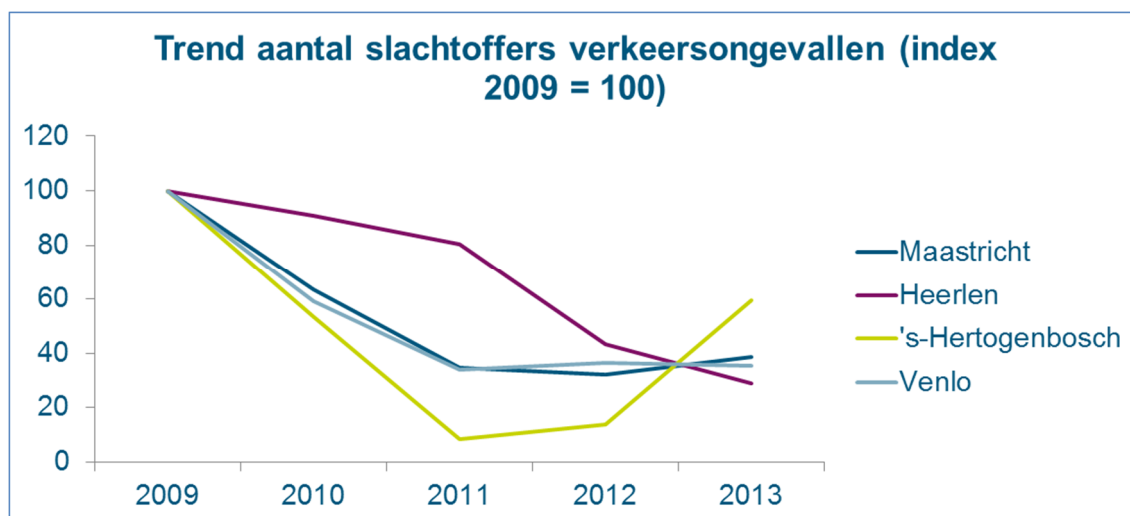




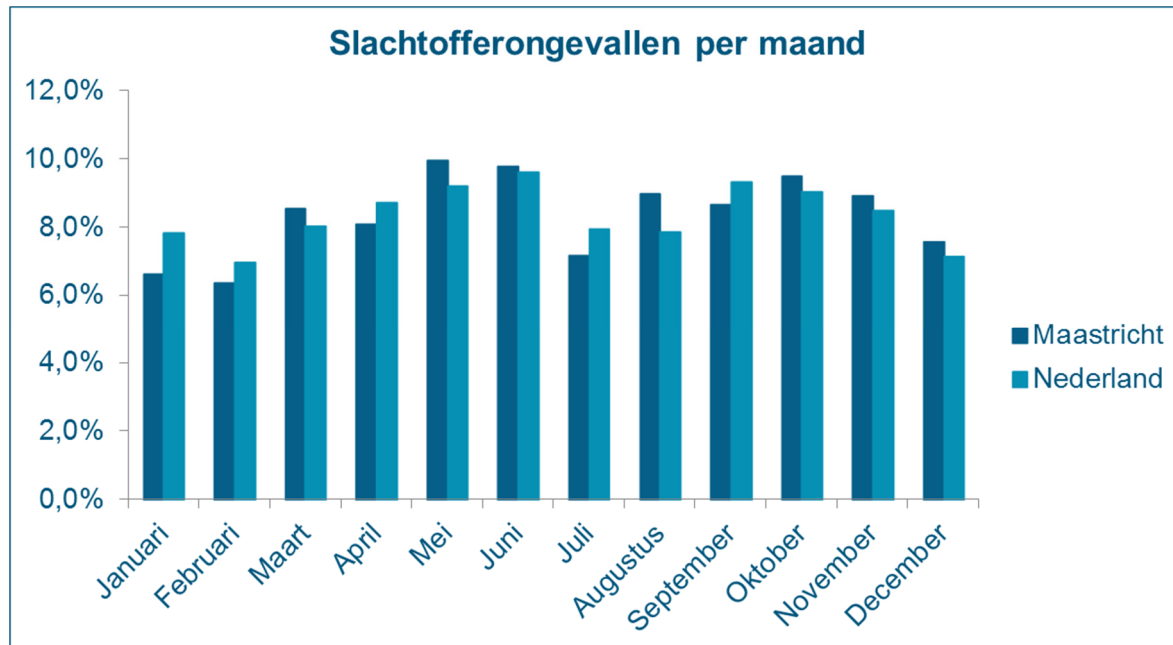
Absoluut gezien vallen in Maastricht ongeveer evenveel verkeersslachtoffers als in de gemeente 's-Hertogenbosch. Desondanks is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Maastricht relatief gezien echter vergelijkbaar met dat in de overige gemeenten, waar absoluut gezien minder verkeersslachtoffers vallen. In vergelijking met de gemeente 's-Hertogenbosch vallen er ook bijna 50% minder ziekenhuisgewonden in de gemeente Maastricht.

Wel is het aandeel 'overig gewonden' in Maastricht relatief gezien, substantieel hoger dan in de andere gemeenten. Het aandeel ziekenhuisgewonden ligt, relatief gezien, echter aanmerkelijk lager dan bij de andere gemeenten.

Gekeken naar de trend in het aantal slachtoffers bij verkeersongevallen over de afgelopen vijf jaar, sluit de ontwikkeling in Maastricht aan bij die van de overige gemeenten.

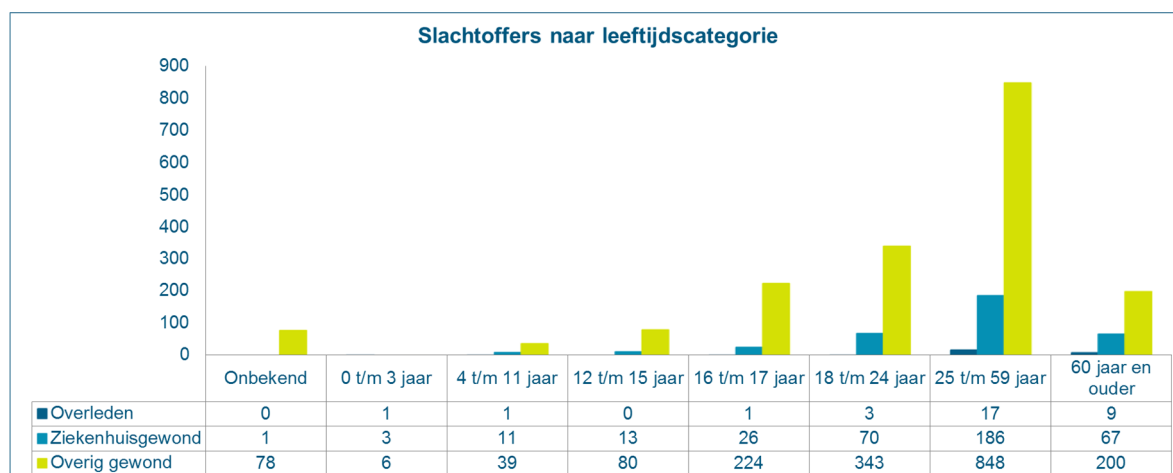


Naast de ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen per jaar is ook naar de verhouding van het aantal slachtofferongevallen per maand gekeken. Voor de jaren 2001 t/m 2013 zijn de slachtofferongevallen per maand opgeteld en als relatief aandeel ten opzichte van het totaal aantal slachtofferongevallen over de gehele periode gepresenteerd. Ditzelfde is ook gedaan voor de landelijke ongevalscijfers in 2001 t/m 2013.



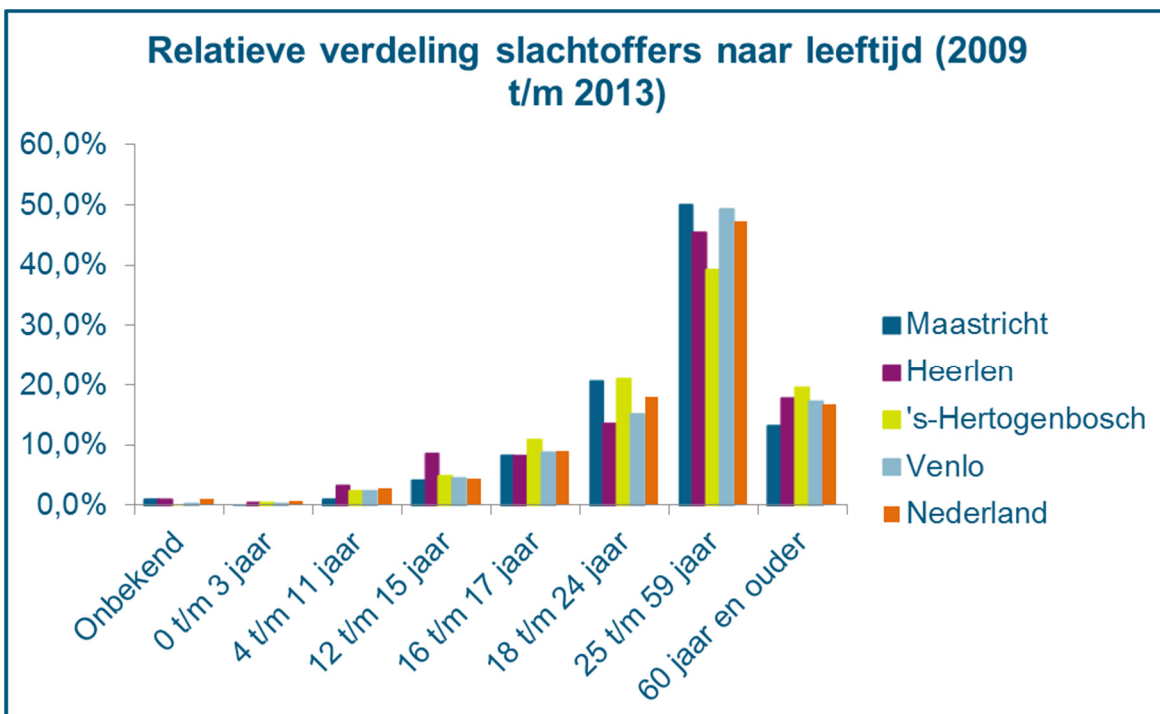
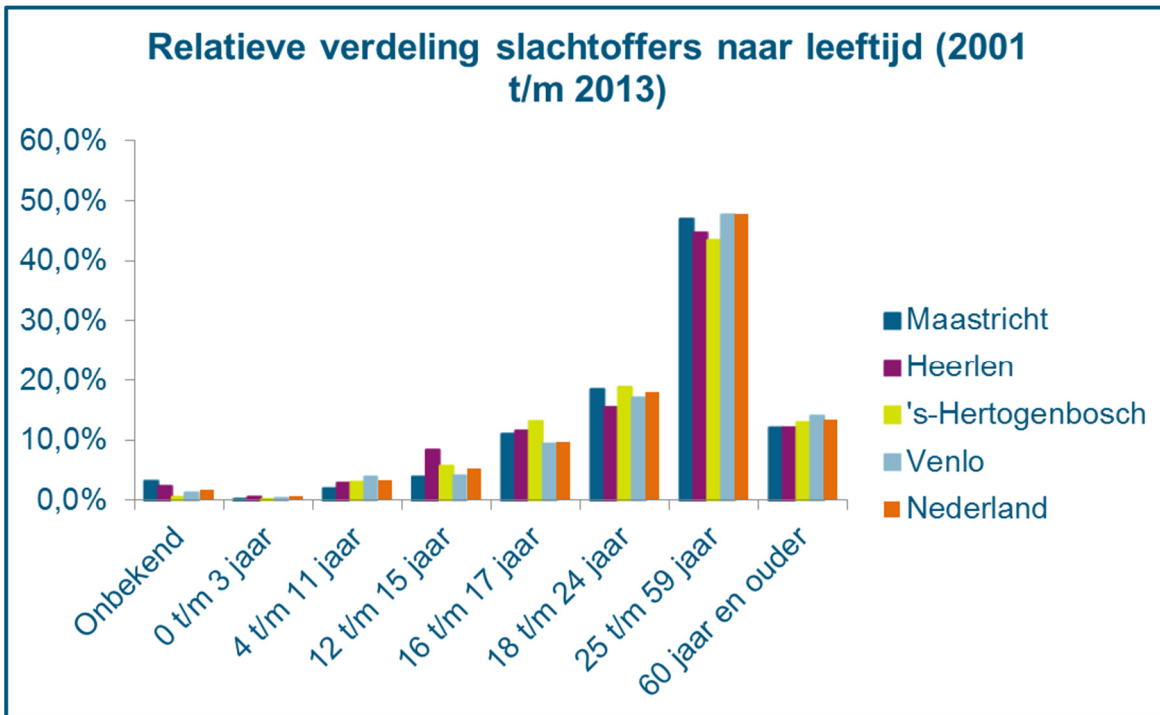
De Maastrichtse ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen per maand komt min of meer overeen met de landelijke ontwikkeling.

Leeftijd slachtoffers bij slachtofferongevallen



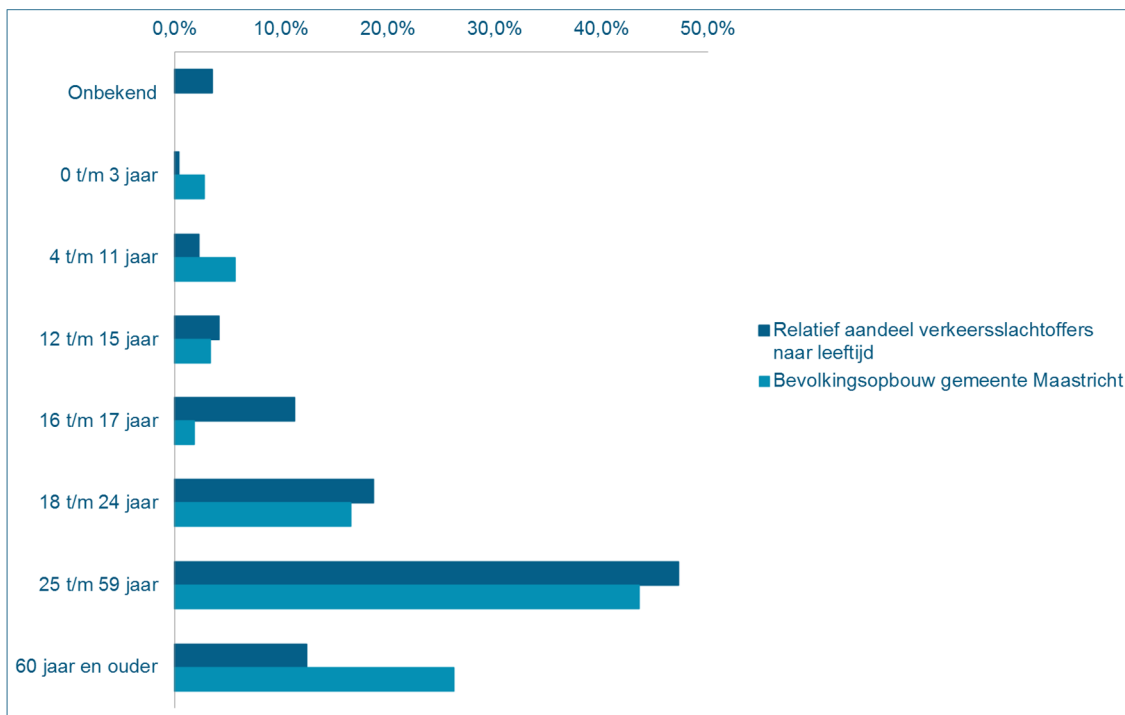
- 40% van de slachtoffers bij slachtofferongevallen is jonger dan 25 jaar;
- 16/17 jarige verkeersdeelnemers hebben, naar aantal ongevallen per leeftijdscategorie, de grootste kans om betrokken te raken bij een slachtofferongeval in het verkeer, gevolgd door verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar;

- In absolute aantallen gezien vallen de meeste slachtoffers in de leeftijdscategorie 25 t/m 59 jaar.



- Gekeken naar de relatieve verdeling van de slachtoffers naar leeftijdscategorie, wijkt het slachtofferbeeld in Maastricht niet af ten opzichte van de landelijke cijfers en de vergelijkbare gemeenten;
- Een nadere analyse op de jaren 2009 t/m 2013 laat een vergelijkbaar beeld over de gehele periode 2001 t/m 2013 zien.

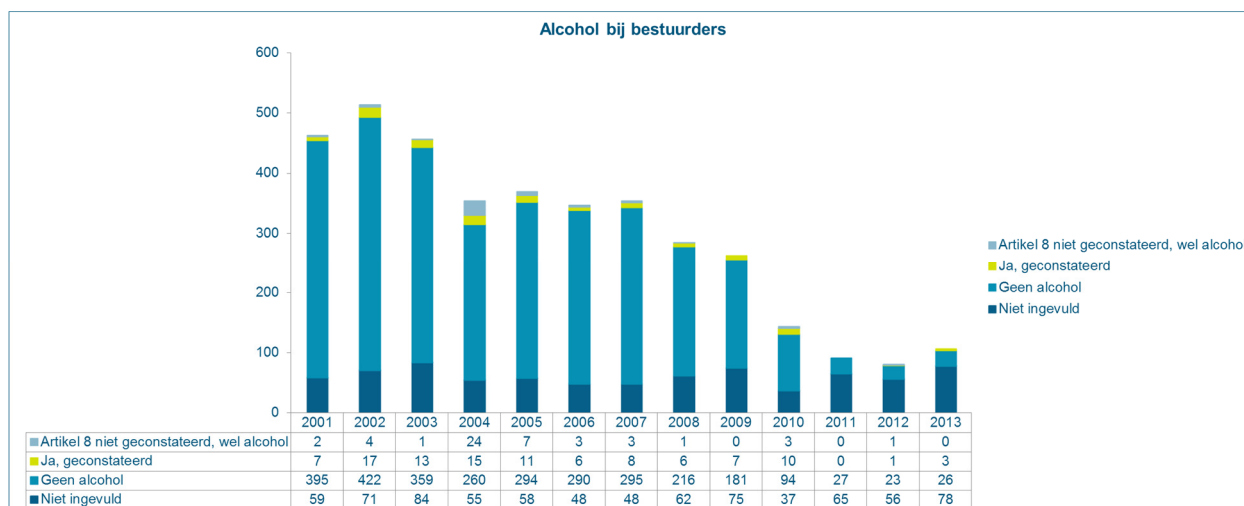
De relatieve verdeling van de verkeersslachtoffers over de leeftijdscategorieën is naast de bevolkingsopbouw in de gemeente Maastricht gezet. Zo is gekeken of de leeftijdscategorieën waar relatief veel verkeersslachtoffers vallen overeenkomen met de algehele bevolkingsopbouw in Maastricht.



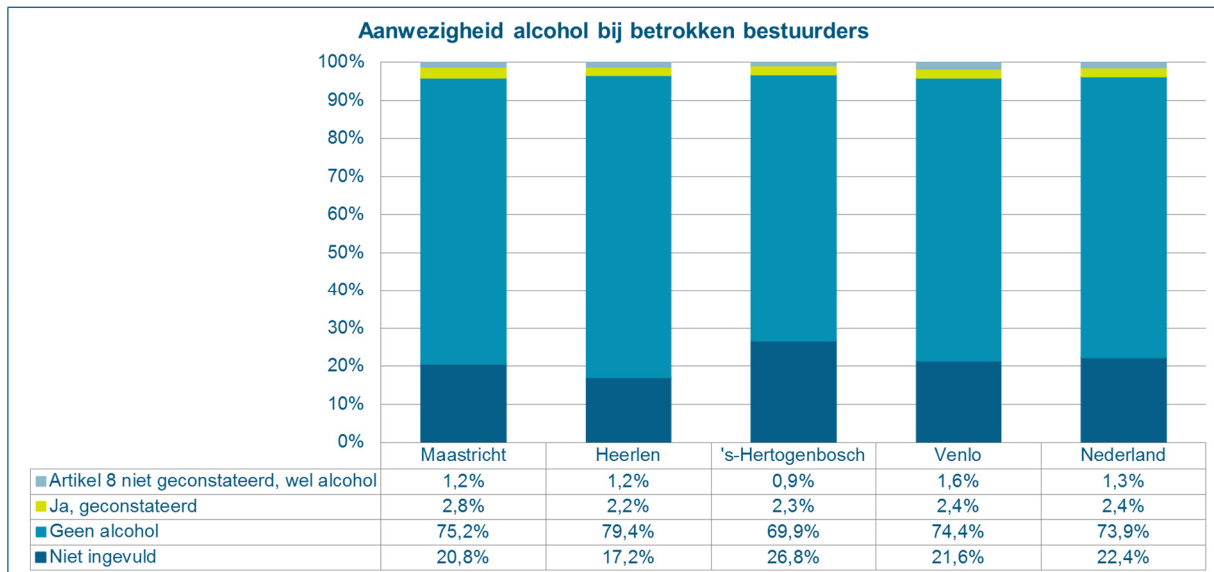
Uit de bevolkingsopbouw van Maastricht komt naar voren dat de categorie 16 t/m 17-jarigen relatief gezien het kleinste aandeel op de totale bevolking heeft. Gekeken naar het aantal verkeersslachtoffers is dit juist een leeftijdscategorie waar relatief gezien veel verkeersslachtoffers vallen. Het tegenovergestelde is zichtbaar bij de leeftijdscategorie '60 jaar en ouder'.

Betrokkenheid alcohol en verdovende middelen bij slachtofferongevallen

2001 – 2013	Absoluut	Relatief
Niet ingevuld	796	20,8%
Geen alcohol	2.882	75,2%
Ja, geconstateerd	104	2,7%
Artikel 8 niet geconstateerd, wel alcohol	49	1,3%
Totaal	3.831	100%



- In de periode 2001 – 2013 zijn 3.831 bestuurders, die betrokken zijn geweest bij slachtofferongevallen, gecontroleerd op de aanwezigheid van alcohol;
- Bij 153 bestuurders is alcohol geconstateerd. Bij 104 bestuurders bedroeg het geconstateerde alcoholpromillage meer dan wettelijk toegestaan. Bij 49 bestuurders bedroeg het alcoholpromillage minder dan de wettelijke norm
- Uit de registratiegegevens blijkt dat vanaf 2002 het aantal malen dat alcohol is geconstateerd bij bestuurders van mij voertuigen betrokken slachtofferongevallen, in absolute zin, gestaag;
- Vanaf 2010 is er een forse afname zichtbaar bij het aantal bij slachtofferongevallen bestuurders waarbij geen alcohol is geconstateerd.

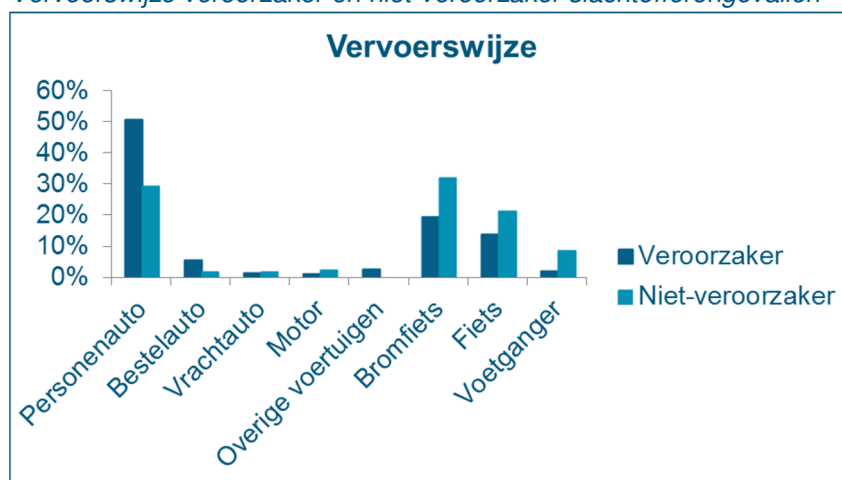


- In vergelijking met de andere gemeenten en de landelijke cijfers wijkt het relatieve aantal slachtofferongevallen in Maastricht waarbij alcohol is geconstateerd niet af.

Aanwezigheid drugs en/of medicijnen

Op basis van de in Via-Stat Online aanwezige data is het mogelijk een analyse uit te voeren op de aanwezigheid van verdovende middelen bij bestuurders. In 2006 en 2008 is bij twee bestuurders de aanwezigheid van drugs en/of medicijngebruik geconstateerd. Bij alle overige ongevallen is niet ingevuld of drugs en/of medicijnen zijn geconstateerd.

Vervoerswijze veroorzaker en niet-veroorzaker slachtofferongevallen

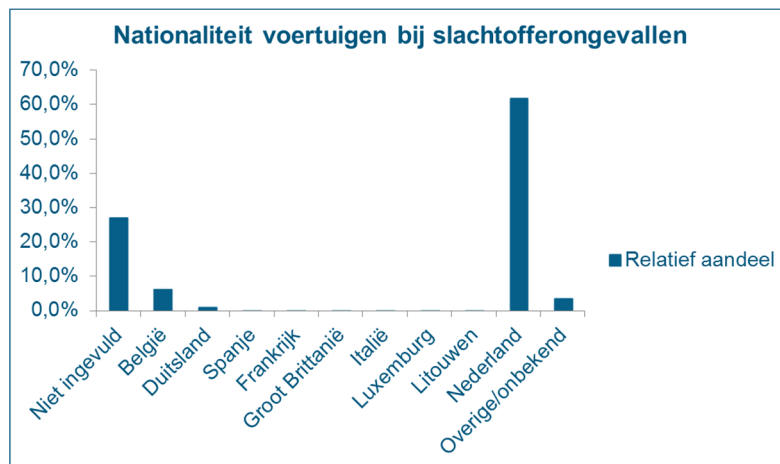


- Van 23 van de 3.381 betrokken bestuurders is onbekend of ze veroorzaker of niet-veroorzaker van het slachtofferongeval waren. Deze gegevens zijn buiten beschouwing gelaten;
- 50% van de veroorzakers van een slachtofferongeval, veroorzaakte het ongeval met een personenauto;
- Circa 55% van de niet-veroorzakers reed op een (brom)fiets ten tijde van het ongeval.

Toedracht slachtofferongevallen

In 60% van de ongevallen is onbekend wat de exacte toedracht van het slachtofferongeval is geweest. Van de ongevallen waarbij de toedracht bekend is, de overige 40%, wordt 55% veroorzaakt door het niet verlenen van voorrang/doorgang.

Nationaliteit kenteken bij slachtofferongevallen betrokken voertuigen



- In totaal waren 3.831 bestuurders (als verkeersdeelnemer) betrokken bij de slachtofferongevallen;
- Bij circa 25% van de slachtofferongevallen is bij de betrokken voertuigen niet ingevuld welk kenteken zij droegen;
- Bij circa 60% van de bij de slachtofferongevallen betrokken voertuigen droeg het voertuig een Nederlands kenteken. In absolute zin komt dit neer op 2.360 voertuigen;
- Naast voertuigen met Nederlandse kentekens zijn, in verhouding tot andere nationaliteiten, veel voertuigen met Belgische kentekens (relatief 6% en absoluut 243) betrokken bij de slachtofferongevallen.

Verkeersveiligheid

Oktober 2015



Gemeente Maastricht

Datum	9 oktober 2015
Opdrachtnemer	Gemeente Maastricht Team Onderzoek & Statistiek – Jan Sommers Contactpersoon: Esther Langenberg Tel. 043 350 5214
Opdrachtgever	Gemeente Maastricht Team Milieu en Mobiliteit Contactpersoon: Miranda Pas Tel. 043 350 4410

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Achtergrond	5
1.2	Onderzoeksvragen	5

2	Onderzoeksopzet	7
2.1	Vragenlijst	7
2.2	Geografische tool	7
2.3	Dataverzameling	7
2.4	Steekproef	7

3	Resultaten Maastricht Panel	9
3.1	Respons	9
3.2	Vervoersmiddel	10
3.3	Veiligheidsgevoelens in het verkeer	10
3.4	Reden onveiligheidsgevoelens	12
3.5	Kinderen	14
3.6	Mobiele telefoon	16
3.7	Reden gebruik mobiele telefoon	17
3.8	Verantwoordelijk voor verkeersveiligheid	18

4	Resultaten Geotool	19
4.1	Onveilige verkeerssituaties in Maastricht	19
4.2	Respons	20
4.3	Vervoersmiddel	20

4.4	Tijdstip	21
4.5	Straten	22
<hr/>		
5	Samenvatting	23
6	Bijlagen	25
6.1	Vragenlijst Maastricht Panel	25
6.2	Reden en straatnamen meldingen Geotool	28

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Uit de verkeerscijfers blijkt dat de verkeersveiligheid in Maastricht sinds het Beleidsplan Verkeersveiligheid 1998 beduidend is verbeterd. De veiligheid is vergroot door met name in te zetten op het aanpakken van fysiek 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. De doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid is vastgelegd in de Nota Mobiliteit 2020 en stelt dat het aantal verkeersdoden in Maastricht in 2020 zou moeten zijn teruggedrongen tot 2 en het aantal ziekenhuisgewonden tot 23. Hoewel reeds aan deze doelstelling wordt voldaan, leeft er maatschappelijk nog altijd een behoefte om verhoging van de verkeersveiligheid. Om tot een concrete doelstelling te komen om de verkeersveiligheid verder te vergroten, is onder andere inzicht nodig in wat er leeft onder de Maastrichtse bevolking (verkeersveiligheidsgevoel).

1.2 Onderzoeksvragen

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de mening van de Maastrichtse bevolking over de verkeersveiligheid in Maastricht. Hierbij horen de volgende onderzoeksvragen:

- Hoe veilig voelen burgers zich in het verkeer in Maastricht?
- Welke vervoersmiddelen worden gebruikt in Maastricht en in welke vervoersmiddelen voelt men zich wel eens onveilig?
- Welke plekken in Maastricht worden ervaren als onveilig en waarom?

2 Onderzoeksopzet

2.1 Vragenlijst

De inwoners van Maastricht worden uitgenodigd om hun mening te geven over de verkeersveiligheid. Hiervoor wordt een vragenlijst gebruikt. Het uitgangspunt van de vragenlijst zijn de verkeersveiligheidsthema's. De vragenlijst is te vinden in bijlage 6.1.

2.2 Geografische tool

In de vragenlijst wordt een link opgenomen naar een geografische weergave van Maastricht waarop burgers kunnen aangeven op welke plekken ze zich onveilig voelen, waarom ze zich daar onveilig voelen, met welk vervoermiddel ze zijn, op welk tijdstip ze zich daar onveilig voelen en welke leeftijd ze hebben. Aanvullend wordt optioneel gevraagd naar naam en e-mailadres.

Deze tool wordt daarnaast via social media en andere communicatiemiddelen verspreid zodat alle inwoners van Maastricht de gelegenheid krijgen om hun mening te geven over de verkeersveiligheid.

2.3 Dataverzameling

De vragenlijst wordt digitaal verstuurd onder het stadspanel. Iedere inwoner van de gemeente Maastricht van 18 jaar en ouder die staat ingeschreven bij de GBA (Gemeentelijke Basis Administratie) kan deelnemen aan het stadspanel. Het panel bestaat uit een steekproef uit inwoners van Maastricht. De panelleden zullen per e-mail benaderd worden om de digitale vragenlijst in te vullen. Inwoners die na 10 dagen de vragenlijst niet hebben ingevuld, ontvangen een herinnering voor het invullen van de vragenlijst.

2.4 Steekproef

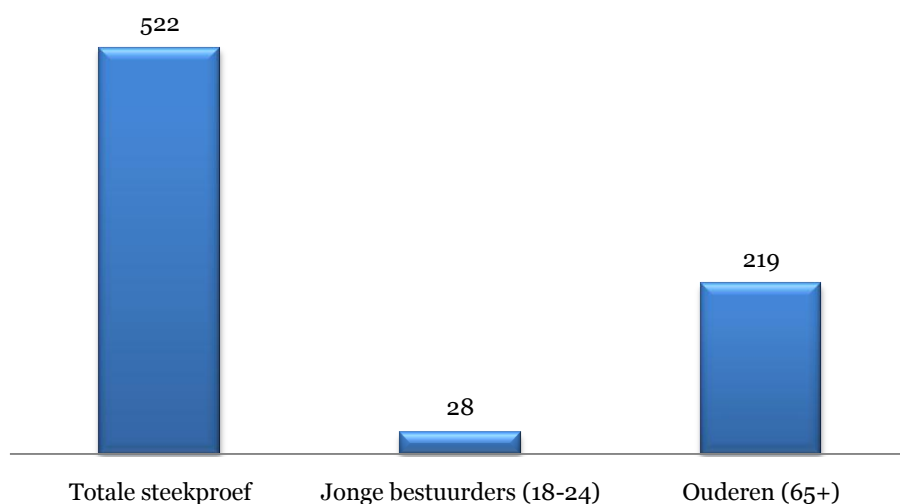
Het onderzoek richt zich op inwoners van de gemeente Maastricht. Om inzicht te krijgen in de mening en de ervaringen van de 'gemiddelde' burger van de gemeente Maastricht dient een representatieve steekproef uit de populatie van de gemeente Maastricht benaderd te worden. Deze wordt getrokken uit het stadspanel. De benodigde respons om met een betrouwbaarheidsniveau van 95% uitspraken te kunnen doen over de verkeersveiligheid is 383 personen. Uit landelijke cijfers blijkt dat de leeftijdsgroepen jonge bestuurders (18-24) en ouderen (65+) oververtegenwoordigd zijn onder verkeersslachtoffers. Om nadere analyses op deze leeftijdsgroepen mogelijk te maken worden beide leeftijdsgroepen integraal uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek, aanvullend op de steekproef.

3 Resultaten Maastricht Panel

3.1 Respons

In totaal hebben 522 inwoners uit Maastricht de vragenlijst over verkeersveiligheid ingevuld (Figuur 1). Hiermee is de beoogde respons van 383 inwoners ruim behaald. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 57 jaar. De jongste respondent is 18 jaar oud en de oudste respondent is 84 jaar oud. Iets meer dan de helft (56%) van de respondenten is man. Van de respondenten behoort 5,6% tot de groep jonge bestuurders. Deze groep is te klein om apart uitspraken over te kunnen doen. De groep ouderen is ruim vertegenwoordigd door 219 (42%) respondenten. Dit betekent dat met een betrouwbaarheid van 85% uitspraken gedaan kunnen worden over de groep ouderen.

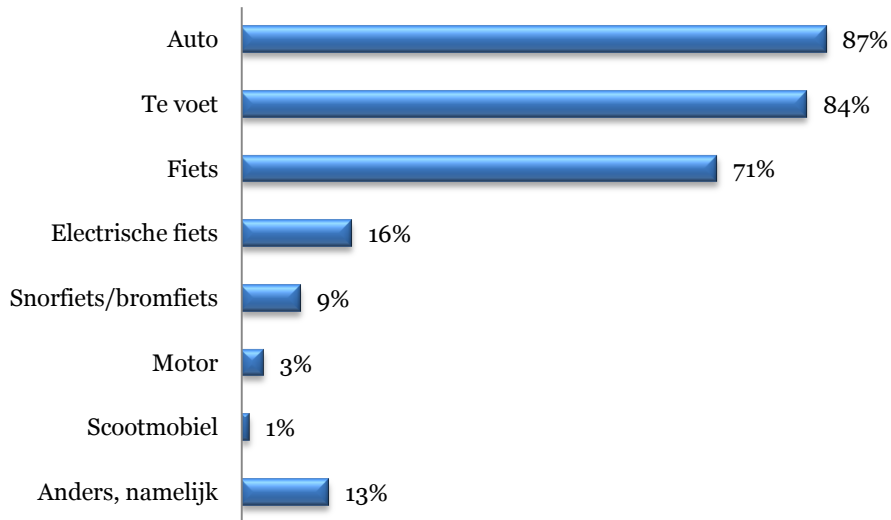
Figuur 1: Respons



3.2 Vervoersmiddel

Aan de inwoners van Maastricht is gevraagd van welk vervoersmiddel men wel eens gebruik maakt (Figuur 2). Het meeste maken Maastrichtenaars gebruik van de auto (87%), te voet (84%) en de fiets (71%). Onder andere, namelijk wordt vooral het openbaar vervoer genoemd.

Figuur 2: Vervoersmiddel (%) (-meerdere antwoorden mogelijk)



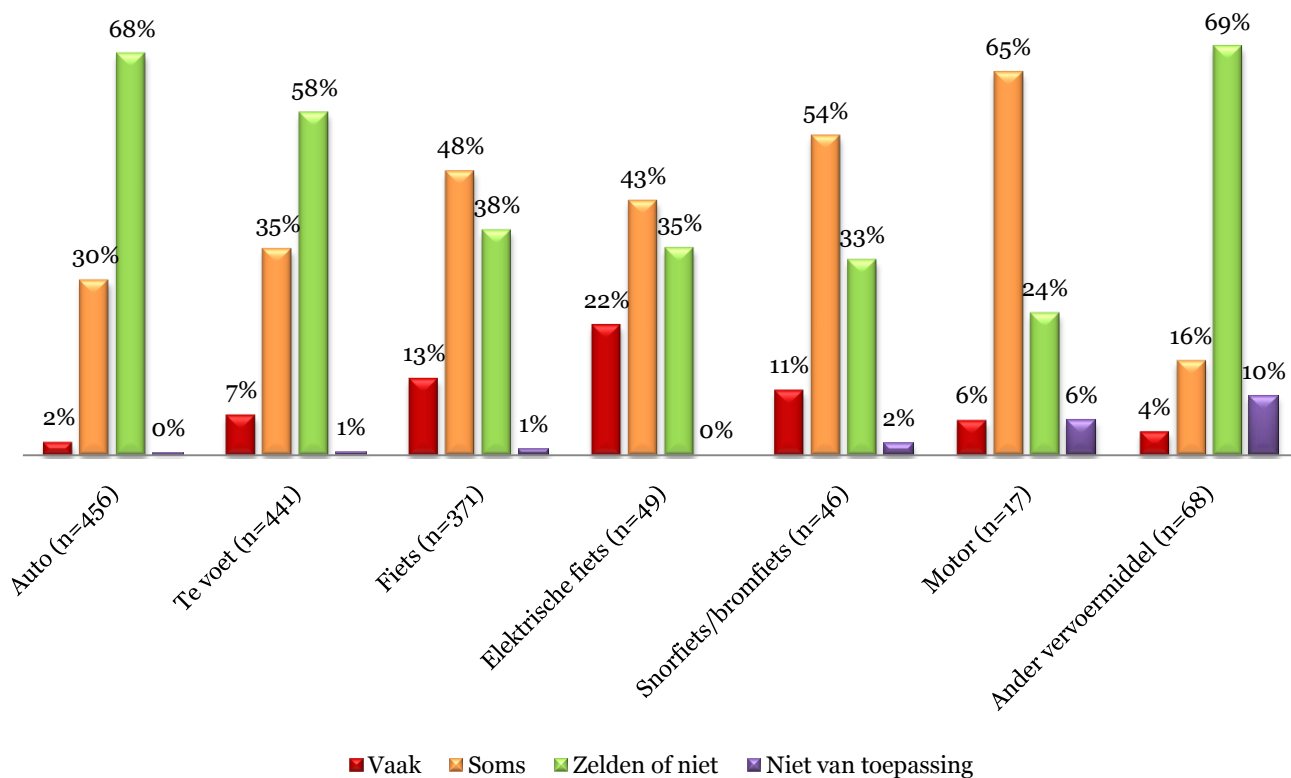
3.3 Veiligheidsgevoelens in het verkeer

Gemiddeld voelt 46% van de respondenten zich zelden of niet onveilig in het verkeer, 41% voelt zich soms onveilig en 9% voelt zich vaak onveilig in het verkeer. In Figuur 3 worden deze onveiligheidsgevoelens uitgesplitst naar het type vervoersmiddel¹ waarmee men deelneemt in het verkeer. In de auto (68%), te voet (58%) en met een ander vervoersmiddel (69%) voelt de meerderheid van de deelnemers zich zelden of niet onveilig in het verkeer. Van de fietsers voelt 48% zich soms onveilig in het verkeer en 13% voelt zich vaak onveilig in het verkeer. Ook onder gebruikers van de elektrische fiets voelt 65% zich wel eens onveilig in het verkeer. Op de snorfiets/bromfiets voelt 54% van de respondenten zich soms onveilig en 11% voelt zich vaak onveilig. Van de motorrijders voelt 71% zich wel eens onveilig in het verkeer.

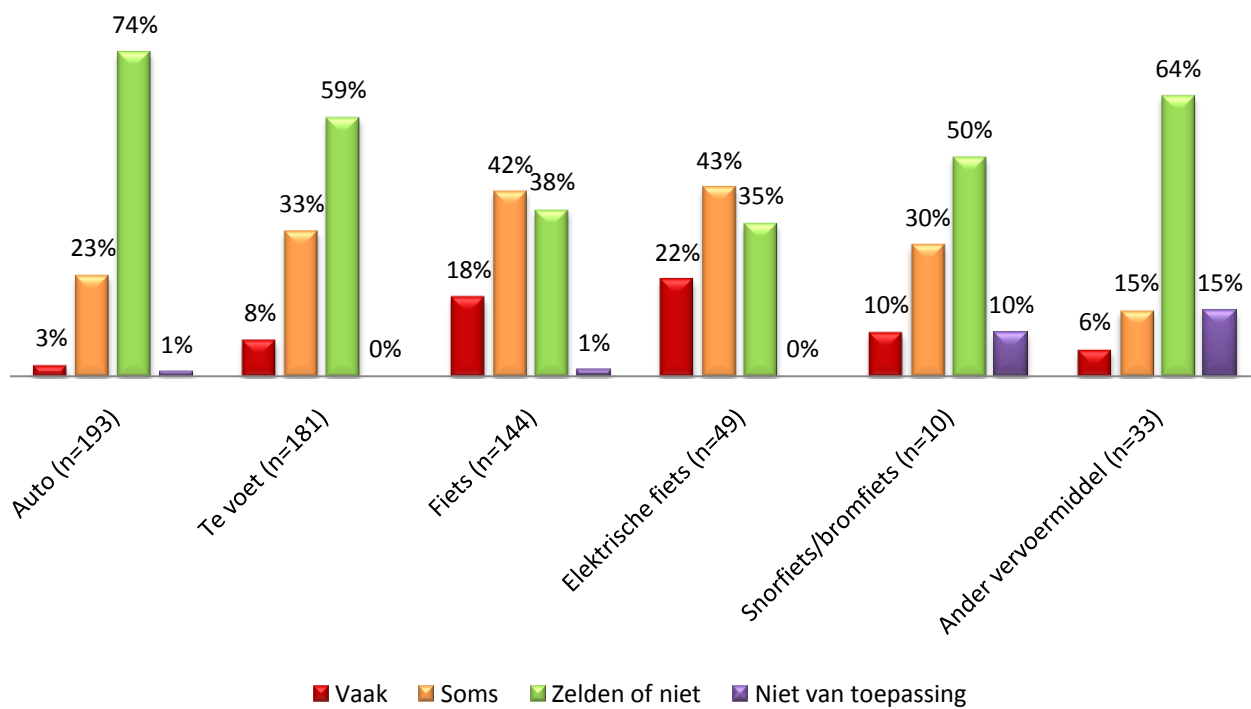
Specifiek gekeken naar de ouderen (n=219) voelt 53% van de ouderen zich zelden of niet onveilig, voelt 31% zich soms onveilig en voelt 11% zich vaak onveilig in het verkeer. Dit betekent dat ouderen zich gemiddeld genomen minder vaak onveilig voelen in het verkeer dan de totale Maastrichtse bevolking. Figuur 4 laat de veiligheidsgevoelens per vervoersmiddel zien.

¹ Scootmobiel is niet meegenomen vanwege het lage aantal gebruikers (n=2)

Figuur 3: Onveiligheidsgevoelens in het verkeer per vervoersmiddel (%)



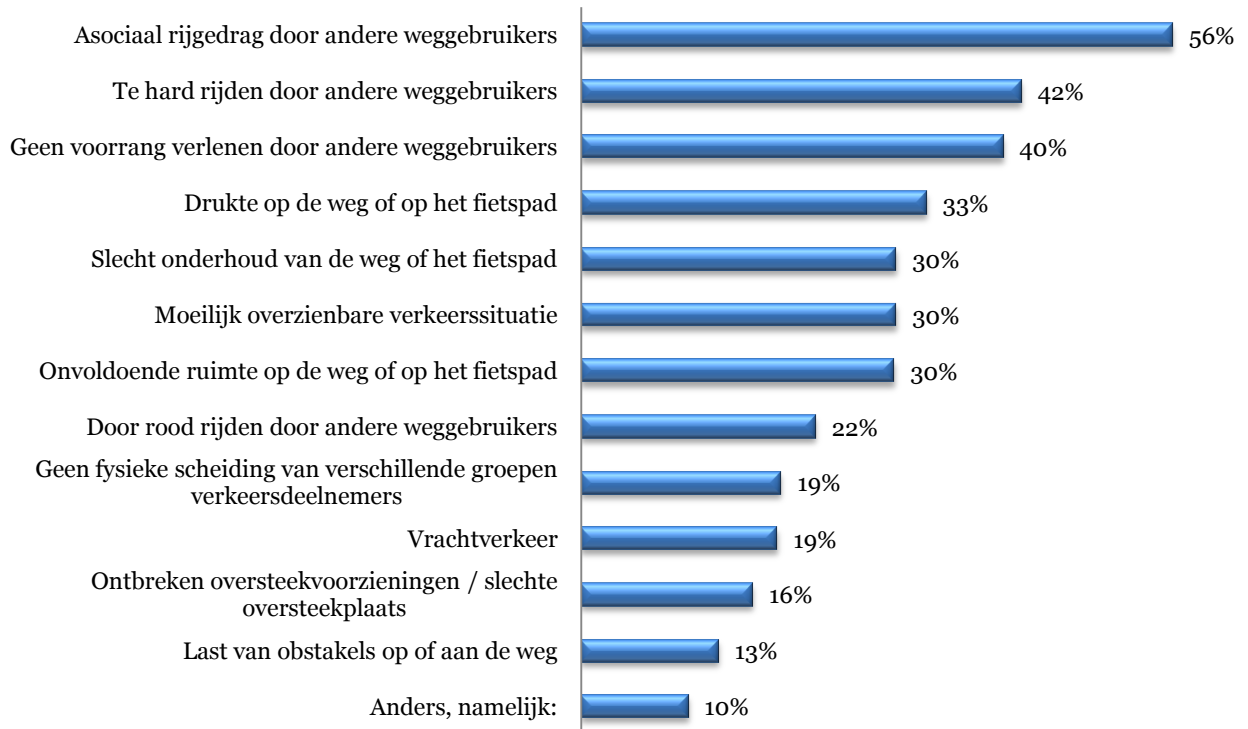
Figuur 4: Onveiligheidsgevoelens in het verkeer onder ouderen per vervoersmiddel (%)



3.4 Reden onveiligheidsgevoelens

Uit Figuur 5 blijkt dat onveiligheidsgevoelens in het verkeer vooral veroorzaakt worden door asociaal rijgedrag van andere weggebruikers (56%). Ook te hard rijden (42%) en geen voorrang verlenen (40%) door andere weggebruikers zijn veel genoemde oorzaken van onveiligheidsgevoelens in het verkeer.

Figuur 5: Reden onveiligheidsgevoelens (%) (-meerdere antwoorden mogelijk)



De redenen waarom ouderen zich onveilig voelen in het verkeer, komen sterk overeen met de gemiddelde Maastrichtse inwoner (Figuur 6).

Ook de redenen waarom bestuurders van tweewielers zich onveilig voelen in het verkeer komen sterk overeen (Figuur 7). Het verschil is dat de percentages veel hoger liggen. Dit betekent dat binnen deze groep bestuurders er meer respondenten zijn die zich onveilig voelen door vooral asociaal rijgedrag van andere weggebruikers, te hard rijden en geen voorrang verlenen door andere weggebruikers.

Figuur 6: Reden onveiligheidsgevoelens ouderen (%) (-meerdere antwoorden mogelijk)



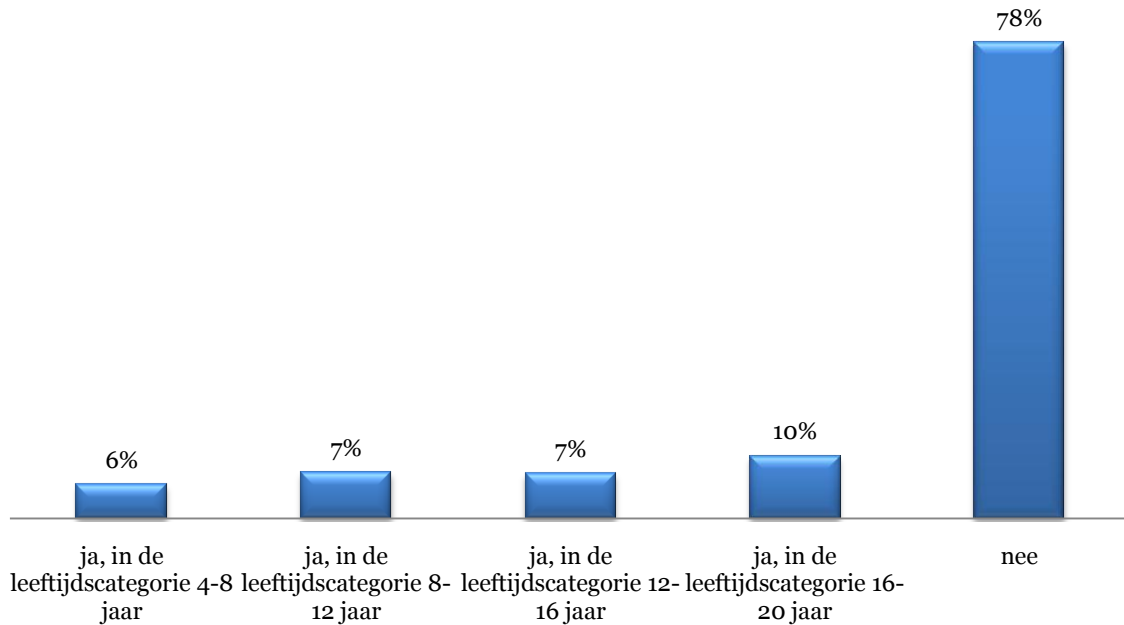
Figuur 7: Reden onveiligheidsgevoelens uitgesplitst naar fiets, elektrische fiets en brom/snorfiets (%) (-meerdere antwoorden mogelijk)



3.5 Kinderen

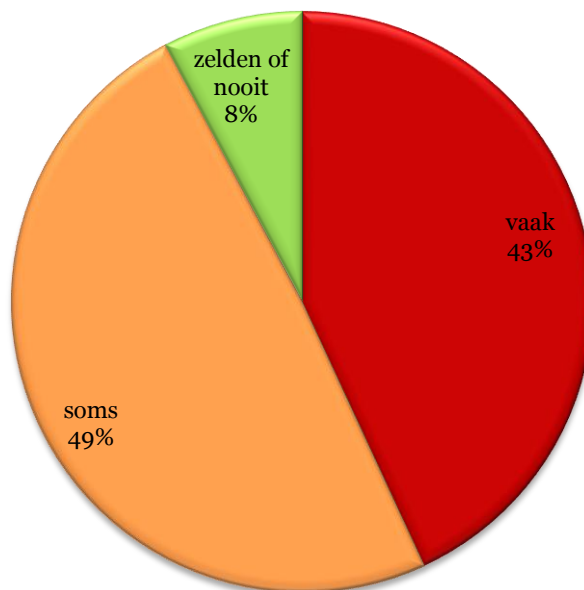
In totaal heeft 78% van de respondenten geen kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot 20 jaar (Figuur 8). 116 respondenten hebben wel kinderen tussen de 4 en 20 jaar.

Figuur 8: Kinderen per leeftijdscategorie (%) (-meerdere antwoorden mogelijk)



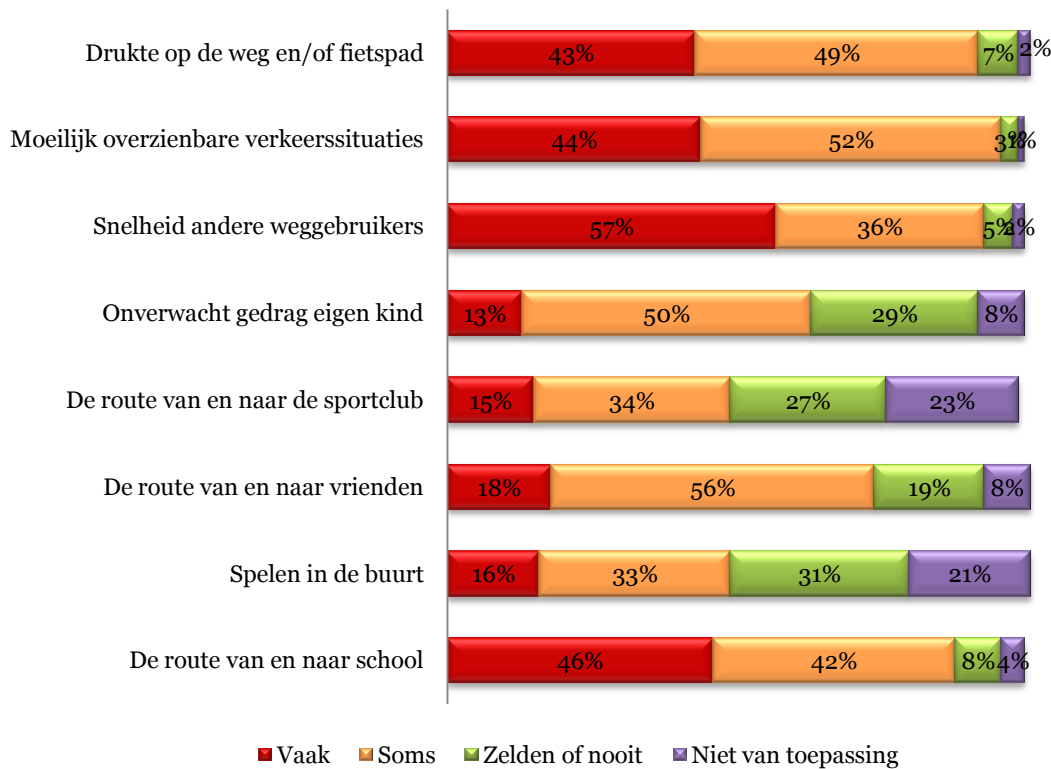
Figuur 9 laat zien dat 43% van de ouders vaak bezorgd is over de veiligheid van hun kind in het verkeer. Slechts 8% is hier zelden of nooit bezorgd over.

Figuur 9: Bezorgd om kinderen in het verkeer (%)



Aan de ouders is gevraagd in welke situaties zij zich bezorgd maken om hun kinderen in het verkeer. Figuur 10 laat zien dat ouders het vaakst bezorgd zijn om de snelheid van andere weggebruikers (57%). Ook over de route van en naar school (46%), moeilijk overzienbare verkeerssituaties (44%) en drukte op de weg en fietspad (43%) zijn ouders vaak bezorgd.

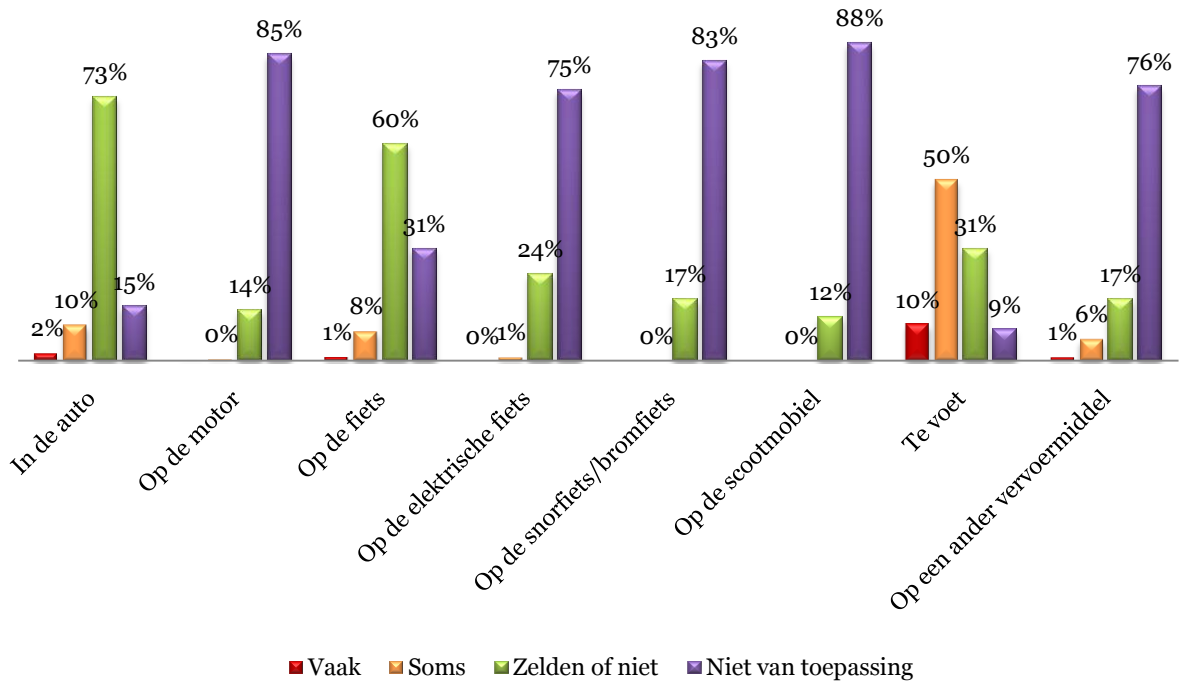
Figuur 10: Mate van bezorgdheid in verschillende situaties (%)



3.6 Mobile telefoon

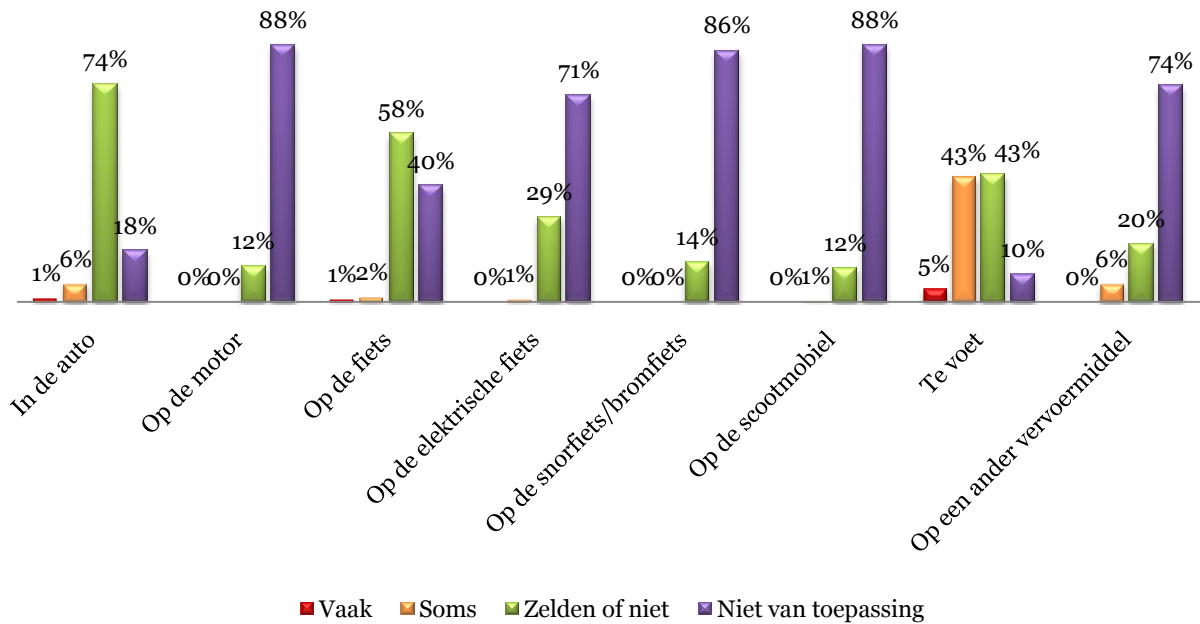
Aan de respondenten is gevraagd of zij wel eens gebruik maken van hun mobiele telefoon in het verkeer. Figuur 11 laat de resultaten zien per vervoersmiddel. Alleen te voet geeft een groot aantal respondenten (60%) aan soms tot vaak gebruik te maken van zijn mobiele telefoon in het verkeer.

Figuur 11: Gebruik mobiele telefoon per vervoersmiddel (%)



Ouderen maken in de auto, te voet en met een ander vervoersmiddel minder gebruik van hun mobiele telefoon in het verkeer dan de gemiddelde Maastrichtenaar (Figuur 12).

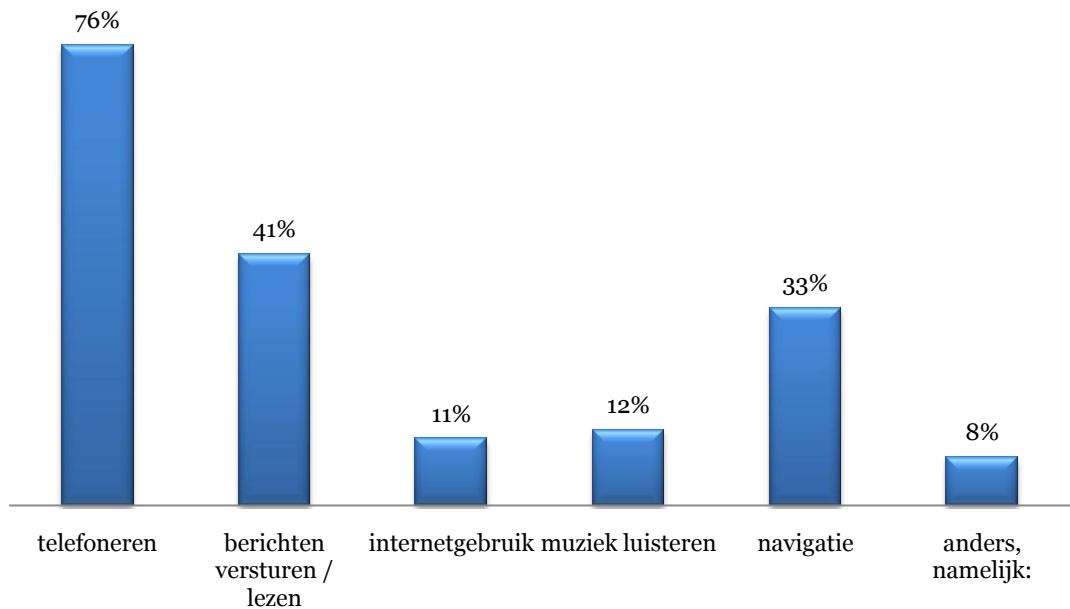
Figuur 12: Gebruik mobiele telefoon per vervoersmiddel - ouderen (%)



3.7 Reden gebruik mobiele telefoon

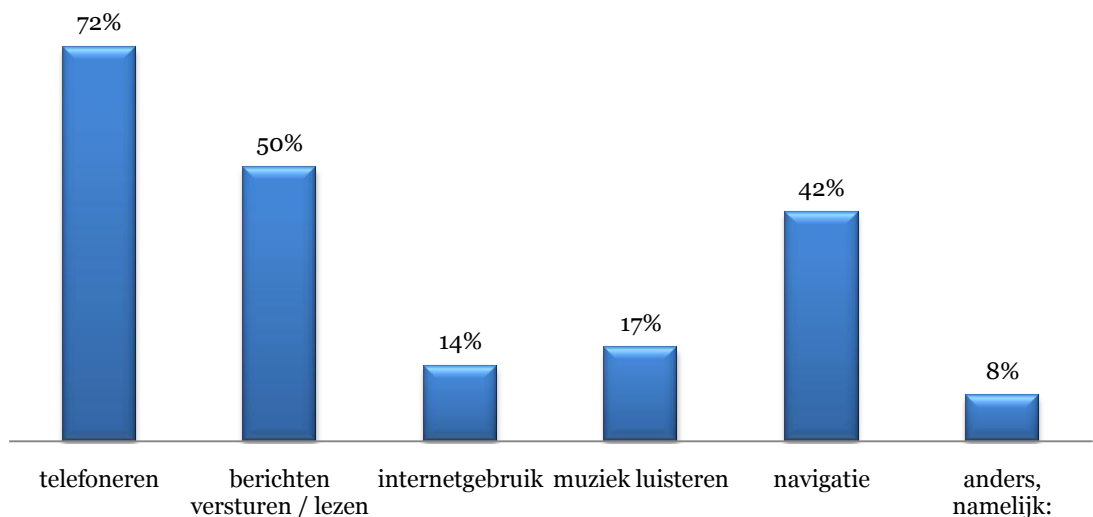
Respondenten gebruiken hun mobiele telefoon in het verkeer voornamelijk om te bellen (76%). Daarnaast wordt de telefoon gebruikt voor het versturen of lezen van berichten (41%) en navigatie (33%) (Figuur 13).

Figuur 13: Reden gebruik mobiele telefoon in het verkeer (%) (-meerdere antwoorden mogelijk)



Uit Figuur 14 blijkt dat ouderen hun telefoon iets minder vaak gebruiken voor telefoneren (72%) maar vaker gebruiken voor het versturen of lezen van berichten (50%) en navigatie (42%).

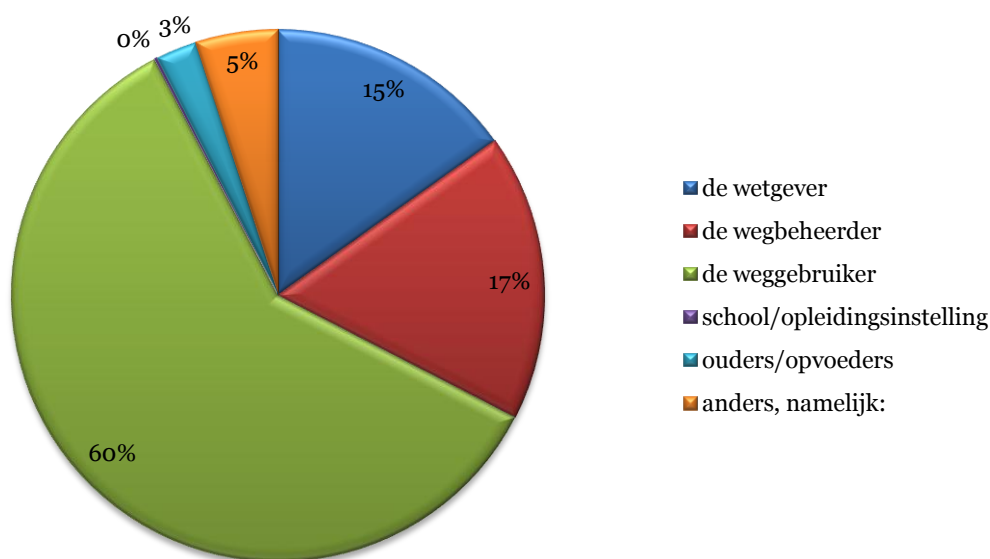
Figuur 14: Reden gebruik mobiele telefoon in het verkeer - ouderen (%) (-meerdere antwoorden mogelijk)



3.8 Verantwoordelijk voor verkeersveiligheid

Aan de respondenten is gevraagd wie zij verantwoordelijk achten voor de verkeersveiligheid. Figuur 15 laat zien dat een ruime meerderheid (60%) vindt dat de weggebruiker zelf verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid. Daarnaast geeft 17% de wegbeheerder verantwoordelijk te vinden en 15% de wetgever. 5% van de respondenten geeft aan een andere persoon of instantie verantwoordelijk te vinden voor de verkeersveiligheid. Deze antwoorden worden weergegeven in Tabel 1.

Figuur 15: Verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid (%)



Tabel 1: Open antwoorden verantwoordelijk voor verkeersveiligheid (N=25)

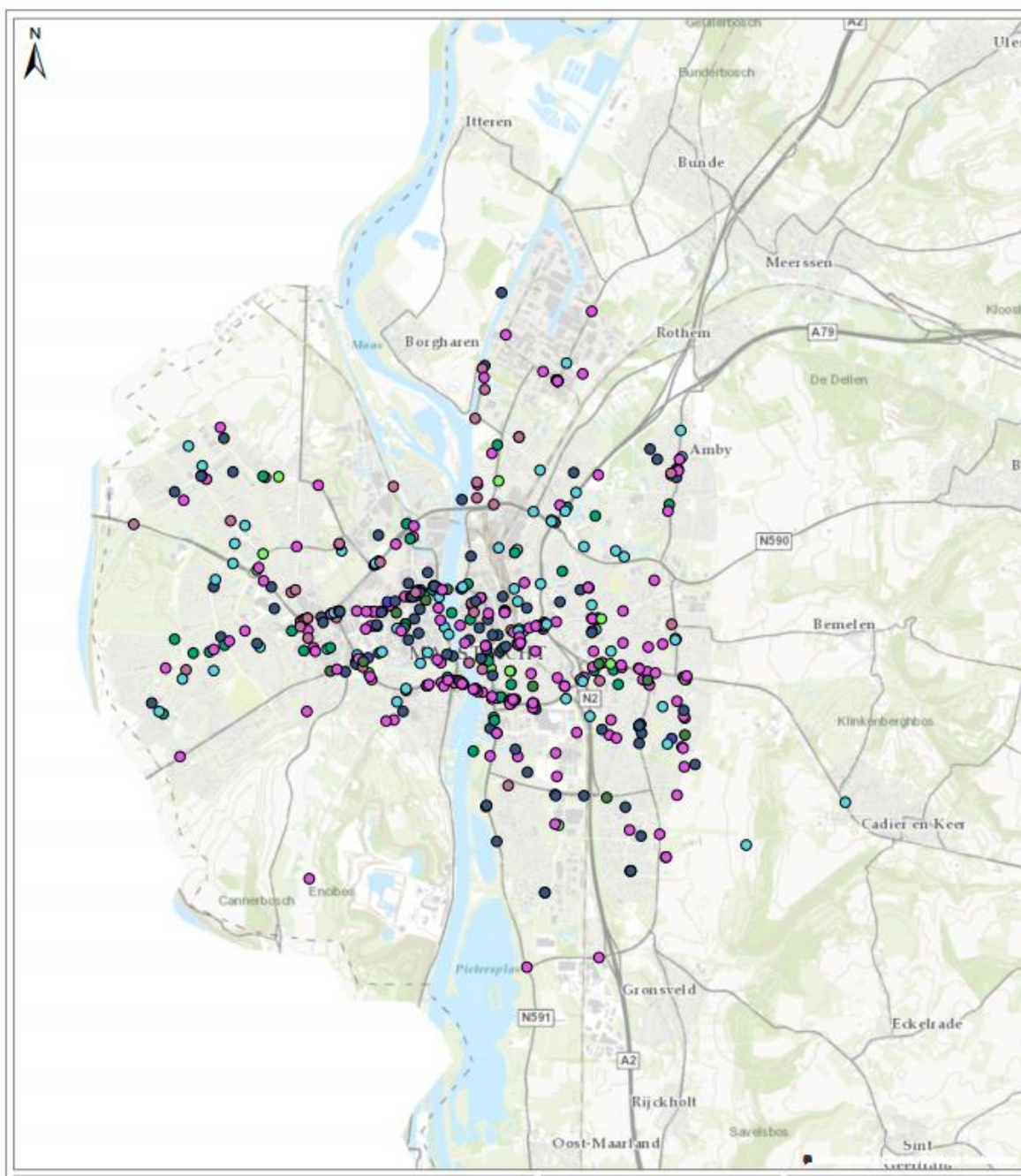
Antwoorden	Aantal
Alle genoemde personen/instanties	8
Burger en overheid	1
De gemeente	3
Iedereen die gebruik maakt van de openbare weg	5
De minister van verkeer en waterstaat	1
De weggebruiker of de ouders ligt aan leeftijd	1
Ouders/opvoeders	1
Overheid	1
Provincie	1
Wegbeheerder en weggebruiker	1
Wegbeheerder, wetgever en weggebruiker	1
Weggebruiken, wegbeheerder, ouders opvoeders	1

4 Resultaten Geotool

4.1 Onveilige verkeerssituaties in Maastricht

Op de geografische weergave van Maastricht (Afbeelding 1) is te zien welke plekken inwoners van Maastricht aanwijzen als verkeersonveilig. In bijlage 6.2 wordt weergegeven welke reden er voor de melding is gegeven en welke straat het dichtst bij de melding ligt.

Afbeelding 1: Verkeersonveilige situaties in Maastricht



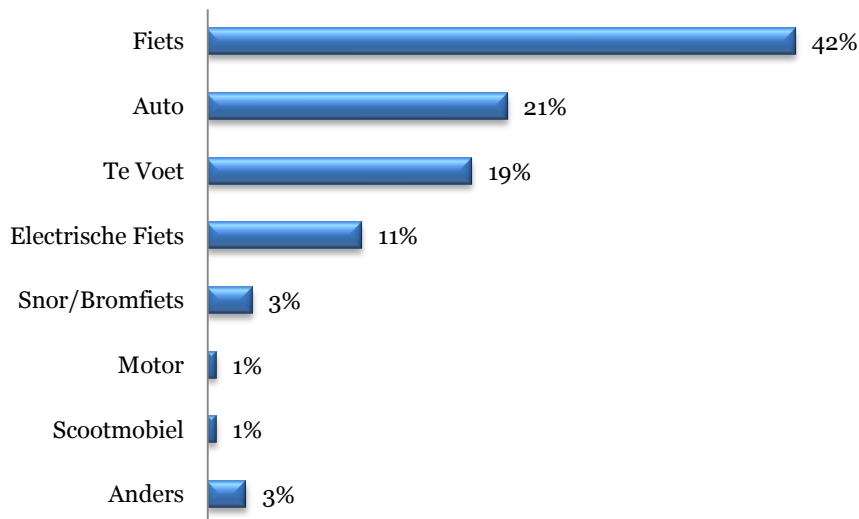
4.2 Respons

In totaal hebben 518 personen de tool ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 54 jaar. De jongste respondent is 10 jaar oud en de oudste respondent is 84 jaar oud. Een kleine meerderheid van de respondenten (58%) is man.

4.3 Vervoersmiddel

Aan de respondenten is gevraagd om plekken aan te wijzen in Maastricht waar ze zich onveilig voelen in het verkeer. Daarnaast is gevraagd welk vervoersmiddel gebruikt wordt wanneer men zich hier onveilig voelt. Figuur 16 laat zien dat de respondenten het vaakst gebruik maken van de fiets (42%) wanneer zij zich onveilig voelen in het verkeer. Verder heeft 21% van de respondenten situaties aangegeven waarbij men zich in de auto onveilig voelt en 19% voelt zich te voet onveilig in bepaalde situaties.

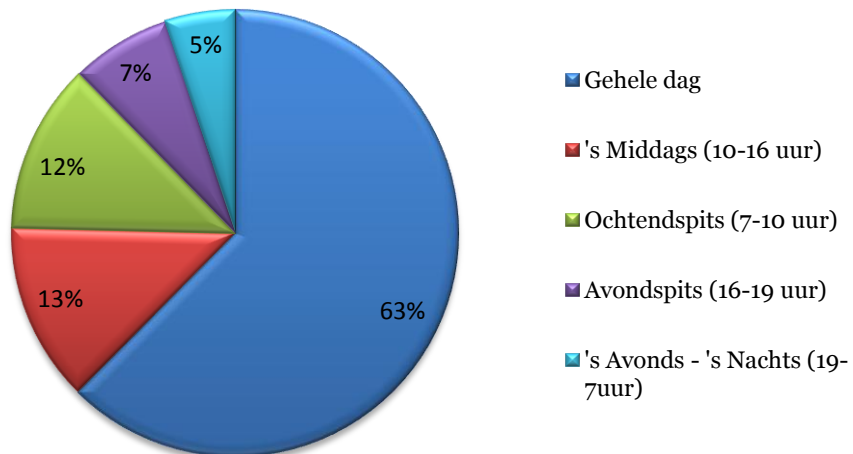
Figuur 16: Vervoersmiddel onveilige verkeerssituatie (%)



4.4 Tijdstip

De respondenten geven aan dat de meerderheid van de verkeersonveilige situaties (62%) de hele dag als onveilig worden ervaren. Een klein deel van de onveilige situaties is vooral gedurende de middag tussen 10.00 uur en 16.00 of tijdens de ochtendspits (12%) onveilig (Figuur 17).

Figuur 17: Tijdstip onveilige verkeerssituatie (%)



4.5 Straten

Om aan te geven welke plek als verkeersonveilig wordt ervaren, hebben respondenten een punt op een kaart van Maastricht geplaatst. Tabel 2 laat zien welke straten meer dan 5 keer als de dichtstbijzijnde straat van een verkeersonveilige situatie zijn aangemerkt.

Tabel 2: Straten waar meer dan 5 meldingen zijn gemaakt

Straatnaam:	Aantal keer melding gemaakt:
Prins Bisschopsingel	27
Tongerseplein	17
John F Kennedybrug	14
Brusselsestraat	13
Scharnerweg	12
Grote Gracht	10
Tongerseweg	10
John F Kennedysingel	9
Sint Annalaan	9
Galjoenweg	8
Koningin Emmaplein	8
Markt	8
Burg Kessensingel	7
Limburglaan	7
RYKSWG	7
Borgharenweg	6
Dorpstraat	6
Molensingel	6
Akersteenweg	5
Ambyerstraat Noord	5
Avenue Ceramique	5
Hovenstraat	5
Keurmeestersdreef	5
Koning Clovisstraat	5
Sibemaweg	5
Sphinxlunet	5
Via Regia	5
Vrijthof	5

5 Samenvatting

Om inzicht te krijgen in de mening van de Maastrichtse bevolking over de verkeersveiligheid in Maastricht is een onderzoek uitgevoerd onder het Maastricht Panel. Uiteindelijk hebben 522 inwoners uit Maastricht deelgenomen aan het onderzoek. Omdat uit cijfers blijkt dat ouderen (65+) oververtegenwoordigd zijn, is deze groep ook apart bekeken. In totaal hebben 219 ouderen deelgenomen aan het onderzoek.

Inwoners van Maastricht maken het meest gebruik van de auto (87%). Daarnaast reist men vooral te voet (84%) of met de fiets (71%). Gemiddeld voelt 46% van de respondenten zich zelden of niet onveilig in het verkeer. 41% voelt zich soms onveilig en 9% voelt zich vaak onveilig in het verkeer. Uitgesplitst naar vervoersmiddel voelen de meeste automobilisten (68%) en voetgangers (58%) zich zelden of niet onveilig in het verkeer. Bijna de helft van de fietsers (48%) voelt zich soms onveilig in het verkeer en 13% voelt zich vaak onveilig in het verkeer. Ook onder gebruikers van de elektrische fiets voelt 65% zich wel eens onveilig in het verkeer. Op de snorfiets/bromfiets voelt 54% van de respondenten zich soms onveilig en 11% voelt zich vaak onveilig. Van de motorrijders voelt 71% zich wel eens onveilig in het verkeer.

Ouderen voelen zich gemiddeld genomen minder vaak onveilig in het verkeer. Ruim de helft van de ouderen (53%) voelt zich zelden of niet onveilig in het verkeer. Bijna een derde van de ouderen (31%) voelt zich soms onveilig en 11% van de ouderen geeft aan om zich vaak onveilig te voelen in het verkeer.

Onveiligheidsgevoelens in het verkeer blijken vooral veroorzaakt te worden door asociaal rijgedrag van andere weggebruikers (56%). Ook te hard rijden (42%) en geen voorrang verlenen (40%) door andere weggebruikers zijn veel genoemde oorzaken van onveiligheidsgevoelens in het verkeer.

116 respondenten hebben kinderen tussen de 4 en 20 jaar oud. Van de ouders geeft 43% aan vaak bezorgd te zijn over de veiligheid van hun kind in het verkeer. Slechts 8% is hier zelden of nooit bezorgd over. De redenen voor bezorgdheid onder de ouders zijn vooral de snelheid van andere weggebruikers (57%), de route van en naar school (46%), moeilijk overzienbare verkeerssituaties (44%) en drukte op de weg en het fietspad (43%).

Respondenten geven aan weinig gebruik te maken van hun mobiele telefoon tijdens deelname aan het verkeer. Alleen te voet zegt 60% van de respondenten weleens gebruik te maken van de mobiele telefoon. Ouderen maken in de auto, te voet en met een ander vervoersmiddel nog minder gebruik van hun mobiele telefoon in het verkeer dan de gemiddelde Maastrichtenaar.

Als respondenten hun mobiele telefoon gebruiken in het verkeer dan doen ze dat vooral om te bellen (76%). Daarnaast wordt de telefoon gebruikt voor het versturen of lezen van berichten (41%) en navigatie (33%). Ouderen gebruiken hun telefoon iets minder voor telefoneren (72%) maar gebruiken hem vaker voor het versturen of lezen van berichten (50%) en navigatie (42%).

Een ruime meerderheid (60%) van de respondenten vindt dat de weggebruiker zelf verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid. Daarnaast geeft 17% de wegbeheerder verantwoordelijk te vinden en 15% de wetgever.

Naast het onderzoek onder het Maastricht Panel is via social media aan inwoners van gemeente Maastricht gevraagd om op een geografische weergave van Maastricht aan te geven op welke plekken zich verkeersonveilige situaties voordoen. In totaal hebben 518 personen hier hun mening over gegeven. Op de plekken die men heeft aangewezen voelt men zich vooral onveilig op de fiets (42%). Dit komt overeen met de resultaten van het Maastricht Panel waaruit blijkt dat 61% van de respondenten zich wel eens onveilig voelt in het verkeer op de fiets. Verder heeft 21% van de respondenten situaties aangegeven waarbij men zich in de auto onveilig voelt en 19% voelt zich te voet onveilig in bepaalde situaties.

De plekken die door de respondenten zijn aangewezen worden in de meeste gevallen (63%) gedurende de hele dag als onveilig ervaren.

6 Bijlagen

6.1 Vragenlijst Maastricht Panel

De gemeente Maastricht vindt het belangrijk dat deelnemers aan het verkeer zich veilig voelen. We zouden u graag een aantal vragen stellen over de verkeersveiligheid in Maastricht. Het invullen van de vragenlijst duurt ongeveer 5 minuten.

1. Welke vervoersmiddelen gebruikt u wel eens?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Auto
- Motor
- Fiets
- Elektrische fiets
- Snorfiets/bromfiets
- Scootmobiel
- Te voet
- Anders, namelijk.....
-
-

2. Voelt u zich vaak, soms of zelden (nooit) onveilig in het verkeer?

	Vaak	Soms	Zelden of nooit	Niet van toepassing
a) In de auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Op de motor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Op de fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Op de elektrische fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Op de snorfiets/bromfiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Op de scootmobiel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Te voet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Met een ander vervoermiddel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Waar wordt dit onveiligheidsgevoel door veroorzaakt?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Te hard rijden door andere weggebruikers
- Asociaal rijgedrag door andere weggebruikers
- Geen voorrang verlenen door andere weggebruikers
- Door rood rijden door andere weggebruikers
- Drukte op de weg of op het fietspad
- Onvoldoende ruimte op de weg of op het fietspad
- Geen fysieke scheiding van verschillende groepen verkeersdeelnemers
- Slecht onderhoud van de weg of het fietspad

- Moeilijk overzienbare verkeerssituatie
 - Ontbreken oversteekvoorzieningen/ slechte oversteekplaats
 - Last van obstakels op of aan de weg
 - Vrachtverkeer
 - Anders, namelijk.....
-
-

4. Hieronder vindt u een link naar een geografische kaart van Maastricht. Kunt u op deze kaart de belangrijkste plekken aangeven waar u zich wel eens onveilig voelt in het verkeer in Maastricht en waarom?

Link:

5. Heeft u kinderen in de leeftijdscategorie 4-20?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Ja, in de leeftijdscategorie 4-8 jaar (Ga naar vraag 6)
- Ja, in de leeftijdscategorie 8-12 jaar (Ga naar vraag 6)
- Ja, in de leeftijdscategorie 12-16 jaar (Ga naar vraag 6)
- Ja, in de leeftijdscategorie 16-20 jaar (Ga naar vraag 6)
- Nee (Ga naar vraag 8)

6. Maakt u zich zorgen om de veiligheid van uw kind in het verkeer?

- Vaak
- Soms
- Zelden of nooit

7. In welke mate bent u in onderstaande situaties bezorgd om de veiligheid van uw kind in het verkeer?

	Vaak	Soms	Zelden of nooit	Niet van toepassing
a) De route van- en naar school	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Spelen in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) De route van- en naar vrienden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) De route van- en naar de sportclub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Onverwacht gedrag eigen kind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Snelheid andere weggebruikers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Moeilijk overzienbare verkeerssituaties	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Drukte op de weg en/of fietspad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Gebruikt u uw mobiele telefoon vaak, soms of zelden (nooit) in het verkeer?

	Vaak	Soms	Zelden of nooit	Niet van toepassing
a) In de auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Op de motor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Op de fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Op de elektrische	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	fiets				
e)	Op de snorfiets/bromfiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f)	Op de scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g)	Te voet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h)	Op een ander vervoermiddel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Waarvoor gebruikt u uw mobiele telefoon in het verkeer?

- Telefoneren
- Berichten versturen/lezen
- Internetgebruik
- Muziek luisteren
- Gebruik ten behoeve van navigatie
- Anders, namelijk.....

10. Wie is volgens u hoofdverantwoordelijk voor de verkeersveiligheid?

- De wetgever
- De wegbeheerder
- De weggebruiker
- School/opleidingsinstelling
- Ouders/opvoeders
- Anders, namelijk.....

11. Heeft u nog suggesties om de verkeersveiligheid in Maastricht te verbeteren?

.....

.....

.....

BEDANKT VOOR HET INVULLEN VAN DE VRAGENLIJST!

6.2 Reden en straatnamen meldingen Geotool

Reden	Dichtstbijzijnde straat	Buurt
Doorgaande weg Amby is erg onveilig. Fietsers, verkeer naar beide richtingen op een smalle weg. Bovendien erg druk.	Ambyerstraat Noord	Amby
Bij herinrichting zijn parkeerplaatsen verplaatst naar stoep, vluchtheuvels verwijderd en kruising met Beukenhoven gelijkwaardig. Automobilisten rijden te hard en kunnen ook hard doorrijden, omdat er geen obstakels meer zijn (parkeerplaatsen op de weg en vluchtheuvels). Daarnaast wordt er zelden voorrang gegeven op genoemde kruising. Onoverzichtelijke verkeerssituatie is hier ontstaan. Ik durf mijn kinderen niet meer alleen over te laten steken, mede door missende vluchtheuvel. Vóór de herinrichting wel	Ambyerstraat Noord	Amby
Veel te smalle doorgang voor autoverkeer van beide kanten én parkeerplaatsen. Veel automobilisten schatten dit verkeerd in, waardoor ik regelmatig bijna botsingen heb meegemaakt. Voor mij reden om dit stuk straat zoveel mogelijk te vermijden. Oplossing: óf parkeerplaatsen verwijderen óf eenrichtingsverkeer invoeren	Ambyerstraat Noord	Amby
In de ochtend én avondspits is er geen doorkomen aan op de Amberstraat. Oversteken is bijna niet te doen door de niet stoppende stroom sluipverkeer. Allemaal forenzen die zo snel mogelijk thuis willen zijn en het niet altijd nauw nemen met snelheid en voorrangverlenen op kruisingen. Ik pleit voor eenrichtingsverkeer, zodat sluipverkeer ontmoedigd wordt om door Amby heen te rijden en het ook tijdens de spits veilig is om over te steken.	Ambyerstraat Noord	Amby
Weggebruikers houden zich niet aan de snelheid en er is geen fietspad. We moeten fietsen langs geparkeerde auto's en het is niet te voorzien wanneer een portier wordt geopend. Door de gewijzigde verkeerssituatie wordt er ook geen voorrang verleend aan van rechtskomend verkeer. Weggebruikers houden er geen rekening mee dat de auto voor hen kan stoppen voor van rechtskomend verkeer. Kortom: de nieuwe verkeerssituatie heeft de Ambyerstraat Noord onveilig gemaakt.	Ambyerstraat Noord	Amby
Geen reden opgegeven	Ambyerstraat Zuid	Amby
Geen reden opgegeven	Ambyerstraat Zuid	Amby

File auto's blokkeert her en der fietsstrook. Als er geen file is, rijden ze soms vlak langs je heen.	Ambyerstraat Zuid	Amby
Geen reden opgegeven	Beukenhoven	Amby
het rijden van andere bestuurders zijn in de meese gevallen roekeloos	Cramer van Brienestraat	Amby
Geen reden opgegeven	Cramer van Brienestraat	Amby
Druk en vaak vervelend rijgedrag van mede weggebruikers	Discusworp	Amby
Geen reden opgegeven	Discusworp	Amby
De aanpassing aan de kruising Terblijerweg/Olympiaweg levert komend vanaf de Olympiaweg een gevaarlijke situatie op. Het lijkt nl net alsof je tegen het verkeer in rijdt richting Terblijerweg. Auto's die de Olympiaweg in rijden hebben nl een brede rijstrook, die ineens versmald zonder dat dit met borden of belijning is aangegeven. Meermaals tegenligger moeten ontwijken en moeten waarschuwen dmv lichtsignalen of toeteren. Ook moeten fietsers/brommers op dezelfde plek op de weg gaan rijden.	Olympiaweg	Amby
door drukte in combinatie met gewijzigde, niet doorstroombevorderende, voorangsregeling aan de Ambyerstraat Noord en Severenplein en Beukenhoven	Severenplein	Amby
van slijpestraat ingang school	van Slijpestraat	Amby
Met name rond school begin en einde is het hier totale chaos van alle ouders die het liefst in de school parkeren. Ik durf mijn kinderen niet niet op de fiets te laten rijden en te voet vind ik eigenlijk al onveilig. Volgens mij is het beter om op die tijdstippen de scholen rondom school af te sluiten om onwillige ouders te dwingen van de park en ride gebruik te maken of de auto iets verder weg te parkeren.	van Slijpestraat	Amby
Geen reden opgegeven	Ankerkade	Beatrixhaven
slecht wegdek, auto's passeren de fietsers erg kort. Bij uitwijken van fiets wegens gaten en hobbels in de weg kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan.	Ankerkade	Beatrixhaven
Levensgevaarlijk spoorovergang. Na vervangen van spoor is er zeer groot val gevaar. Het plaatsen rubbers in het spoor / waarschuwborden en het aanleggen van verkeerssluizen is hier niet de oplossing maar indekken van de wegbeheerder.	Ankerkade	Beatrixhaven
Menig persoon is hier al gevallen en gelukkig nog niet van die aard dat er ander verkeer bij betrokken is geweest.	Ankerkade	Beatrixhaven
veel schoolgaande jeugd die erg drukke weg	Fregatweg	Beatrixhaven

moeten oversteken, met veel vrachtverkeer		
Verkeerssituatie is ronduit bagger, geen overzicht, zeer druk, slechte/geen doorstroom tijdens spits. Buiten de spits is dit ook een onduidelijke verkeerssituatie.	Fregatweg	Beatrixhaven
drukte	Galjoenweg	Beatrixhaven
Gevaarlijke situatie voor fietsers, overig verkeer verwacht niet dat er een fietser van links komt en heeft het druk met alle verkeer in de gaten te houden. Mensen zijn gehaast door slechte dororstraam!	Galjoenweg	Beatrixhaven
Smalle weg waar vrachtverkeer langs rijdt, voelt niet fijn als fietser	Galjoenweg	Beatrixhaven
Afdekking, veel verkeer, zwaar verkeer	Galjoenweg	Beatrixhaven
Afdekking, veel verkeer, zwaar verkeer	Galjoenweg	Beatrixhaven
Afdekking, veel verkeer, zwaar verkeer	Galjoenweg	Beatrixhaven
Afdekking, veel verkeer, zwaar verkeer	Galjoenweg	Beatrixhaven
Veel auto- en vrachtverkeer bij de kruising	Galjoenweg	Beatrixhaven
veel schoolgaande jeugd moeten erg drukke weg oversteken met veel vrachtverkeer	Schoenerweg	Beatrixhaven
Heel vaak gevaarlijke situaties bij scholen (in-en uitstappen passagiers, geparkeerde auto's, overstekende schoolkinderen) maar ook bij bouwprojecten (soms kan het niet anders); hijswerkzaamheden; laden en lossen.	Willem Alexanderweg	Beatrixhaven
Geen reden opgegeven	Willem Alexanderweg	Beatrixhaven
Door auto's wordt vaak véél te hard gereden. Met name tussen rotonde Gewantmakersdreef/Keurmeestersdreef en Potteriestraat. Deze weg biedt optisch alle ruimte om te racen. Waarom geen betere verkeersremmende maatregelen nemen, bijv. drempels, matrixborden, inhaalverbod etc.	Gewantmakersdreef	Belfort
verkeersdoorstroom word enorm belemmerd, ouders van kinderen van de Kennedy school rijden te hard, parkeren op hoeken van straten, hebben alleen oog voor eigen kind (het is een wonder dat er niet vaker ongelukken gebeuren) Als bewoner aan de ebenistrendreef is het onmogelijk , zowel 's ochtends als 's avonds, je auto te parkeren. De bezoekers van het kinderdagverblijf en de school houden in zijn geheel geen rekening met het feit dat ze in een woonwijk zijn. Oplossingen:		
eenrichtingsverkeer/parkeervergunning	Karbindersdreef	Belfort
Auto's rijden heel snel op rotondes af en beseffen niet hoe vervelend dit is voor een fietser, ben ook aangereden op deze rotonde	Keurmeestersdreef	Belfort
Geen reden opgegeven	Keurmeestersdreef	Belfort
vaker te hard rijdende scooters op het	Keurmeestersdreef	Belfort

fietspad		
Geen reden opgegeven	Keurmeestersdreef	Belfort
Fietspaden vaak smal. Scooters rijden te hard, scootmobiel vaak breed.	Keurmeestersdreef	Belfort
Geen reden opgegeven	Schippersdreef	Belfort
Met name op rotondes. Verkeersregels zijn blijkbaar niet voor iedereen duidelijk. De meeste mensen pakken hun voorrang, ook als ze het niet hebben.	Brusselseweg	Belvedere
boscherweg	Fort Willemweg	Belvedere
Door te hoge begroeiing van heg en het aanstormend verkeer van links en recht is de situatie gevaarlijk.	Fort Willemweg	Belvedere
Verkeer rijdt er soms veel te hard.	Fort Willemweg	Belvedere
Mede weggebruikers nemen het niet altijd zo nauw met de verkeersregels.	Aramislaan	Biesland
Je word er als je met de honden uit gaat omgefietst	Cannerweg	Biesland
Onoverzichtelijke situatie, met name voor auto's, in verband met overstekend langzaam verkeer bij het op- en afrijden van de rotonde Tongerseplein.	Tongerseplein	Biesland
Komen te veel verkeersstromingen van te veel kanten. Onoverzichtelijk. Voor vele weggebruikers, zeker niet zijnde inwoners van de Gemeente of die er niet vaak komen, is dit plein uitermate gevaarlijk.	Tongerseplein	Biesland
Doorrijden verkeer van Tongersestraat en Hertogsingel, verkeerd gebruik van rijrichtingsbanen, afslag Tongeseplein - Tongerseweg is vrij onoverzichtelijk	Tongerseplein	Biesland
fietsers hebben voorrang maar krijgen het vaak niet	Tongerseplein	Biesland
Betreft: Tongerseplein	Tongerseplein	Biesland
Achterop komend "langzaam" dat snel rijdt verkeer.	Tongerseplein	Biesland
Automobilisten verlenen niet altijd voorrang aan fietsers. Situatie is vrij onoverzichtelijk.	Tongerseplein	Biesland
Zeer onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie zowel voor automobilist als fietser.	Tongerseplein	Biesland
Het is lastig oversteken hier met de fiets om van de Tongerseweg richting Tongersestraat en Hertogsingel te kunnen komen. Aankomend verkeer rijdt snel en hoeft geen voorrang te geven. Soms moet je erg lang wachten om jezelf niet in een onveilige situatie te brengen.	Tongerseplein	Biesland
Gevaarlijke situatie op elke hoek waar ik dit plein met de auto wil verlaten. (Brom)Fietsers zijn hier veel te laat zichtbaar.	Tongerseplein	Biesland
geen overzicht	Tongerseplein	Biesland
Geen reden opgegeven	Tongerseplein	Biesland

Rotondes algemeen. en Kennedybrug, open afritten	Tongerseplein	Biesland
zeker belgische verkeersdeelnemers zijn niet goed op de hoogte van de voorrangsregels.	Tongerseplein	Biesland
óf ze rijden je van de sokken ,óf ze stoppen voor je waar het niet nodig is/	Tongerseplein	Biesland
Onoverzichtelijk	Tongerseplein	Biesland
Slecht zichtbaar zijn als fietser en snor/bromfietser	Tongerseplein	Biesland
in de auto heb ik heel slecht zicht op de fietsers door de heggen tussen rijbaan en fietspad,	Tongerseplein	Biesland
als fietser ben ik bang dat autobestuurders me niet zien	Tongerseplein	Biesland
Geen reden opgegeven	Tongerseplein	Biesland
Op dit punt steek ik 8x per week over om mijn kind naar school te brengen. Er is weliswaar een zebrapad (waar wij netjes met de fiets aan de hand oversteken), maar dit wordt door vele automobilisten en vrachtverkeer genegeerd! Vooral het vrachtverkeer beangstigd me, doordat ze vaak met volle vaart, harder dan de maximale toegestane snelheid van 50 km/u, vanaf België aan komen rijden. Bovendien zijn ze vaak te breed om alleen de weg te benutten en rijden dan vaak over het fietspad.	Tongerseweg	Biesland
Met name bromfietzers naderen het plein met een hoge snelheid.	Tongerseweg	Biesland
Er wordt niet voldoende rekening gehouden met de fietsers.	Tongerseweg	Biesland
Geen reden opgegeven	Tongerseweg	Biesland
te smal door bredere brommers(ook te hard rijden) en bakfietsen	Tongerseweg	Biesland
als ik hier met de scootmobiel rijd ben ik echt bang dat ik omkiep, zeer slecht fietspad	Tongerseweg	Biesland
Omdat je als fietser vaak geen voorrang krijgt en ook in de blinde hoek zit van busjes en vrachtverkeer	Tongerseweg	Biesland
Er staat een reclamebord, waardoor het zicht belemmerd wordt.	Tongerseweg	Biesland
Er is een behoorlijke verzakking op het trottoir. Enkele stoeptegels zijn verzakt. Mensen met rollators en rolstoelen kantelen telkens weer naar een kant als ze door deze verzakking lopen.	Tongerseweg	Biesland
Als een fietser op de Tongerseweg, komend uit het oosten, naar Carré wil, moet je iets illegaals doen: de halve weg oversteken, even aan de linkerkant van de rechterrajbaan rijden, dan de	Tongerseweg	Biesland

voorsorteerstrook voor auto's oprijden en dan de andere rijstrook (verkeer naar de stad) oversteken. Als je de parkerrplaatsd daar weer uit komt, en je wilt doorfietsen richting begraafplaats, kun je niet oversteken! Je moet over het fietspad tegen de stroom		
In rijden. De optie om eerste naar rechts te gaan, bij het canne	Tongerseweg	Biesland
Fietspad Boschstraat, langs Timmerfabriek:	Boschstraat	Binnenstad
Vele fietsers rijden hier tegen het verkeer in. (ondanks meerdere meldingen wordt hier niets aan gedaan). Naast deze irritante gewoonte levert het ook onveilige situaties op.	Boschstraat	Binnenstad
Vaak laden en lossen door bestelbusjes en vrachtwagens (tbv muziekgieterij/timmerfabriek) Fietspad is dan volledig geblokkeerd. Je moet als fietser dan de rijbaan op.	Boschstraat	Binnenstad
Oprit Wilhelminabrug:	Boschstraat	Binnenstad
Onduidelijk of rechts voorrang heeft. Fietsers, scooters, taxi's, bussen komen met hoge snelheid aan.	Boschstraat	Binnenstad
Iedereen loopt gewoon op de weg en ik moet er maar omheen fietsen....	Grote Gracht	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Grote Gracht	Binnenstad
Daar wordt Kris kras door elkaar gefietst,fietsen over de markt door het wandelend publiek.Als ik van de grote gracht richting mosa forum zo naar de brug wil gaan blijf ik de weg volgen.Helaas is het verschil tussen de weg en het plein niet veel,waardoor iedereen gewoon over het marktplein fietsen en zo via de hoenderstraat gaan.Er moet meer duidelijkheid komen en afscheidingen tussen waar voetgangers lopen en fietsers en brommers.Helaas is in het centrum geen plezier om te lopen,ze fietsen je onverhoopt ..	Grote Gracht	Binnenstad
er wordt hier te hard gereden door auto's en deze stoppen niet voor een oversteek zebra	Grote Gracht	Binnenstad
Soms lijkt het wildwest en dat veel mensen geen kennis hebben van de verkeersborden.	Grote Gracht	Binnenstad
De geparkeerde auto's letten niet altijd op fietsers bij uitstappen,auto's rijden vaak te snel op de smalle Brusselsestraat.Laatste stukje Grote Gracht veel te smal,fietsers komt hier in de verdrukking,in de fietsstraat Bilserbaan rijden de auto's vaak erg snel op het midden van de weg en duwen de fietser helemaal naar de kant.	Grote Gracht	Binnenstad

De geparkeerde auto's letten niet altijd op fietsers bij uitstappen, auto's rijden vaak te snel op de smalle Brusselsestraat. Laatste stukje Grote Gracht veel te smal, fietser komt hier in de verdrukking, in de fietsstraat Bilserbaan rijden de auto's vaak erg snel op het midden van de weg en duwen de fietser helemaal naar de kant.	Grote Gracht	Binnenstad
te smalle straat voor druk verkeer, vooral bussen en taxi's.	Grote Gracht	Binnenstad
Markt. Onoverzichtelijk. Opbreken markt. Bussen fietsen uitparkerende auto's. Fietsen op voetgangersgedeelte.	Grote Gracht	Binnenstad
als ik 's ochtends met mijn dochter van 6 op de fiets de grote gracht wil oversteken met de fiets of te voet is dat scheer onmogelijk. het verkeer dat de grote gracht op en af rijdt heeft geen aanleiding om te stoppen, fietsers die uit capucijnenstraat komen nemen voorgang het houden geen rekening met mensen die op de stoep lopen. Bij de herinrichting van de grote gracht is op die plek geen nieuwe zebra oversteekplaats gekomen en dat zorgt dagelijks voor zeer onveilige situaties.	Grote Gracht	Binnenstad
vrachtverkeer in de winkelstraten voor 11 uur	Grote Staat	Binnenstad
Vanwege hardrijdende bussen, auto's en fietsen	Gubbelstraat	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Gubbelstraat	Binnenstad
Slecht zicht op aankomende auto's	Gubbelstraat	Binnenstad
Fietsers met zijn drieën naast elkaar, vaak bellend of sms-je versturen is een plaag voor de Papenstraat hoek, Jacobstraat en Bredestraat. Auto's komende van Vrijthof, draai naar de Papenstraat moeten steeds op de rem staan om ongekukjes te voorkomen	Henric van Veldekeplein	Binnenstad
Op de markt door het kriskras rijden van fietsers, brommers, motoren en soms ook nog auto's over de markt zonder rekening te houden met voetgangers	Hondstraat	Binnenstad
Onoverzichtelijke situatie. Wie heeft voorrang? Er is geen zebrapad. Voetgangers die van het station komen zien vaak niet dat ze een verkeersweg naderen.	Houtmaas	Binnenstad
Ik ben daar aangereden door een rechtsafslaand tienermeisje, dat de brug op wilde en dan LINKS van mij reed. Ik was machteloos, en knalde op de grond. Even buiten bewustzijn geweest.	Houtmaas	Binnenstad
Kesselskade (en rest van het centrum)-mensen steken gewoon over zonder te kijken. Veel fietsers hebben geen goede remmen en moeten gevaarlijk uitwijken.	Kesselskade	Binnenstad

Een paar zebrapaden zou dit wellicht verhelpen.		
Geen reden opgegeven	Kleine Gracht	Binnenstad
Auto's, vooral taxi's die met grote vaart tegen de verkeersrichting in rijden. Geldt ook voor Kapoenstraat en Jacobstraat.	Lenculenstraat	Binnenstad
Geen bebouwing, weinig zicht, vreemde figuren vanuit park.	Maasboulevard	Binnenstad
Bij het oprijden met de auto vanaf het Bat naar de Maasboulevard is het zicht naar links heel moeilijk, enerzijds door de kijkhoek, anderzijds door de begroeing en de snelheid van het autoverkeer. Een spiegel zou wonderen doen.	Maasboulevard	Binnenstad
1. Oversteken begin Maastrichter Brugstraat. Fietsers rijden in volle vaart de Servaasbrug af en de Maastrichter Brugstraat in (waar fietsen niet is toegestaan).	Maasboulevard	Binnenstad
2. Op alle voetpaden in Stadspark vliegen de fietsers en brommers je voorbij.	Maasboulevard	Binnenstad
3. Vernieuwde situatie Cortenstraat: ideale sluiproute voor auto. En waar zijn de trottoirs gebleven?	Maasboulevard Maasboulevard	Binnenstad Binnenstad
Alles eenvoudig te handhaven zou je denken.	Maasboulevard	Binnenstad
Heel vaak asosiaal gedrag allochtone jongeren .menen dat ze overal voorrang hebben en kunnen doen hoe zij dat willen omdat ze in Nederland beschermd worden.wil ik het nog niet hebben het rijgedrag bij moskeen door vrouwen met hoofdoek die nog niet eens link of rechts kijken naar andere weggebruikers.en laten we maar niks zeggen over deze groepen die uit België komen die zijn helemaal aso.	Maasboulevard	Binnenstad
Chaotisch weggebruik tijdens marktdagen. Veel voetgangers midden op de weg, plotseling oversteken, schuin oversteken enz.	Markt	Binnenstad
Als er markt is, is er onvoldoende uitzicht en vooral voetgangers beschouwen de weg als hun eigen domein. Hierdoor heb ik geregeld bijna-botsingen met vooral voetgangers, maar soms ook fietsers, snorders en brommers die zich proberen door elk gaatje te wurmen zonder op andere verkeersdeelnemers te letten.	Markt	Binnenstad
Omdat de verkeersregels met voeten worden betreden	Markt	Binnenstad
Onoverzichtelijke locatie met bussen, auto's, fietsers, brommers en voetgangers.	Markt	Binnenstad
Standplaats Taxi's Boschstraat	Markt	Binnenstad

de stad moet je verkeersvrij houden. een verzinkbare paal als je de kleine gracht uit komt rijden, verplicht links af. rechts kun je dan over de verzinkbare paal.	Markt	Binnenstad
dan een verzinkbare paal ter hoogte van ING Bank Vrijthof. Ofwel over paal, ofwel parkeren ofwel statenstraat in.	Markt	Binnenstad
hoeft niet veel te kosten want verzinkbare palen zijn voorradig.	Markt	Binnenstad
je hoeft enkel die ter hoogte van cafe Monopole liggen te verplaatsen	Markt	Binnenstad
zo heb je de stad verkeersvrij bv na 11.00....	Markt	Binnenstad
Links, rechts, voor en achter voetgangers passerende fietsers, brommers,scooters zelfs auto's in grote vaart!	Markt	Binnenstad
Op de vrijdag bij de markt en de Boschstraat is het in de middag soms levensgevaarlijk voor voetgangers en fietsers.	Markt	Binnenstad
Op de markt op woensdag rond het middaguur	Markt	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Mosae Forum	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Mosae Forum	Binnenstad
Daar er in het verkeer veel verkeersshuften die geen regels accepteren. Voor de overheid heeft dit geen urgentie, maar diezelfde overheid ziet niet in, dat het steeds verder bergafwaarts gaat. Verkeersshuften die in voetgangersgebieden met de snor/bromfiets/fiets/ over het trottoir rijden. Als je dan met je rolstoel uit een winkel komt, krijg je ook nog een serenade dat je moet uitkijken. Ga zelf eens in een rolstoel zitten en neem dan aan dat je niet kunt lopen. Hoe reageer je dan?		
Laat het mij horen?	Muntstraat	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Papenstraat	Binnenstad
Wanneer je over de papenstraat/bouillonstraat vanuit de Tongerseweg naar het Vrijthof fietst, komen auto's soms vrij hard omhoog gereden en snijden dan in de bocht het fietspad aan, of rijden er vlak langs. Zij hebben geen zicht wat er naar beneden, naar hen toe komt fietsen. Ik ga altijd vlak voor se bocht,	Papenstraat	Binnenstad
in het voetgangersgebied wordt veel gefietst en soms gebromd op tijden dat dat niet is toegestaan. Soms lijdt dit tot bijna aanrijdingen met voetgangers. Op de aangegeven plek is een fietsster ooit echt tegen mij aangereiden.	Platielstraat	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Vrijthof	Binnenstad
rijgedrag van mede weggebruikers en	Vrijthof	Binnenstad

onoplettendheid van voetgangers		
Tongerseplein en Emmaplein, o.a.	Vrijthof	Binnenstad
Foute aanleg van kruising wegen en fietspaden ! Vrachtwagens moeten onmogelijke kijk-operaties uitvoeren om fietsers en vaak brutale brommers te ontwijken. (Ik ga Op Tongerseplein en Emmaplein al 10-15 jaren te voet over zeebrapad of over trottoir tegen verkeer in.) Met de personenauto is het ook gevaarlijk en moet het uiterste van rijvaardigheid gebruikt worden. Vele automobilisten rijden maar wat door op goed geluk en voetgangers vragen brutaal de voorrang.	Vrijthof	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Vrijthof	Binnenstad
Oversteken, komende van Wilhelminasingel naar Kesselskade, is onoverzichtelijk met veel bus- en fiets/bromfiets verkeer uit verschillende richtingen	Wilhelminabrug	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Wilhelminabrug	Binnenstad
Omdat het onduidelijk is wie er voorrang heeft en waar je als fietser wordt geacht over te steken.	Wilhelminabrug	Binnenstad
Geen reden opgegeven	Borgharenweg	Borgharen
Loszittende stoeptegels in het 'fietspad' (dat eigenlijk die naam niet verdient).	Borgharenweg	Borgharen
weg te smal	Borgharenweg	Borgharen
hobbelig fietspad, wegens slecht wegdek. Hier mag best een dun laagje asfalt komen. De fietsers zoeken hier op dit fietspad de strook met de minste hobbelen.	Borgharenweg	Borgharen
zeer smalle trottoir gecombineerd met voetpad. Het fietspad is erg hobbelig, veel ongelijke tegels. Het is gevaarlijk om andere wielrijders te passeren.	Borgharenweg	Borgharen
als fietser voel ik me onveilig door de auto's die te hard rijden	Borgharenweg	Borgharen
Veel te druk bij het oversteken, te kort groen licht om alle fietsers e.d. door te laten. Dit wordt veroorzaakt doordat twee fietspaden zijn afgesloten, waardoor veel meer tweewielers moeten oversteken, terwijl de duur van het groene licht niet is aangepast. Beter zou zijn fietsers een extra keer groen te geven, zodat de file minder wordt.	Noorderbrug	Boschpoort
gedrag andere fietsers en scooters, tegen het verkeer in rijden	NOORDERBRUG	Boschpoort
ontbreken oversteekplaats, bestemming rijbanen onduidelijk	Coxstraat	Boschstraatkwartier
onverwacht wisselen van rijbaan, rijbaan smal	Frontensingel	Boschstraatkwartier

Geen reden opgegeven	Frontensingel	Boschstraatkwartier
over steek-plaats onder aan de statensingel	Frontensingel	Boschstraatkwartier
Heel veel automobilisten (vooral Belgen en a-sociale Nederlanders) voegen hier expres verkeer in om richting de Statensingel te gaan. Dit gebeurt heel vaak als veel auto's (bij drukte) op de linker invoegstrook staan te wachten op hun beurt om aan te sluiten.	Frontensingel	Boschstraatkwartier
Loop hier vaker om naar lumiere te gaan.	Sint Catharinastraat	Boschstraatkwartier
Louche straatje met soms louche figuren.	Sint Catharinastraat	Boschstraatkwartier
Er rijdt hier veel vrachtverkeer vaak kort langs de fietsers.	Carl Smulderssingel	Bosscherveld
nergens	Kastanjelaan	Bosscherveld
Onveilige en moeilijk oversteekplaats voor fietsers en bromfietsers afkomstig van de kastanjelaan. Verkeer op fort willemweg wordt alleen maar drukker.	Kastanjelaan	Bosscherveld
Slecht zicht door heg tussen oversteekplaats en parallelweg. Geen goede wisselwerking tussen verkeersdeelnemers.	August Flamentstraat	Brusselsepoort
N.V.T.	Beeldsnijdersdreef	Brusselsepoort
Geen reden opgegeven	Beeldsnijdersdreef	Brusselsepoort
met de elektrische fiets voel ik mij op rotondes onveilig, omdat de voorrangregels verschillen	Beeldsnijdersdreef	Brusselsepoort
de snelheid van de weggebruikers is veel te hoog (is 30KM) maar hier wordt veel te hard gereden	Beeldsnijdersdreef	Brusselsepoort
net als bij de kommel is hier (brouwersweg)maar een fietspad. Daar moeten dus fietsers in twee richtingen gebruik van maken, als die elkaar passeren is het niet duidelijk welk deel van het wegdek gebruikt kan worden. Uitwijken naar de rijweg is dan de enige mogelijkheid. Daar is het druk door ander verkeer. Voor volwassenen is het uitkijken voor kinderen niet te doen.	Brouwersweg	Brusselsepoort
Levensgevaar voor een invalide te voet met een rollator of scootmobiel.	Brouwersweg	Brusselsepoort
Overige weggebruikers geven zeer zelden voorgang ook op een zebra""	Brouwersweg	Brusselsepoort
Dr. Bakstraat	Dokter Bakstraat	Brusselsepoort
Geen reden opgegeven	Dokter van Kleefstraat	Brusselsepoort
Door tegemoetkomende fietsers op de fietspaden rond het kruispunt Via Regia - De Bakstraat. Ofschoon het eenrichtings-fietspaden zijn, komen fietsers vanaf winkelcentrum Brusselsepoort regelmatig de verboden richting in. Dit levert soms erg gevaarlijke situaties op, zeker als ook nog bromfietsen/scooters zich op het fietspad bevinden.	Dokter van Kleefstraat	Brusselsepoort
Putdeksel op het fietspad. Bij regen erg	Gentelaan	Brusselsepoort

glad.		
geen overzicht	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
vaak doorrijden van auto`s	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Geen reden opgegeven	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Tegemoetkomend verkeer ..fietsersdie rijdend het zebrapad nemen...ergebnis nummer 1	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Emmaplein is absoluut onduidelijk voor de fietsers vanaf brusselsestraat	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Tongerseplein bij rechtsafslaan rijden de brommer e.d. te hard en zijn ze te laat zichtbaar Kinderen op een fietsje zijn door de hagen niet zichtbaar en fietsers geven geen richting aan,. Mooi is de haag maar absoluut onveilig.	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Bushaltes op het fietspad zodat de fietsers de rijweg op moeten terwijl op vele plaatsen ruimte genoeg in berm is om de fiets erom heen te leiden of de bushalte te verplaatsen Ik heb nog veel meer maa	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Ik zit weliswaar in de auto, maar ben hier erg bang als ik afbuig naar de Statensingel, dat ik er ooit een fietser of bromfietser onder heb liggen. Je bevindt je op de rotonde en fietsers/bromfietsers die al op de rotonde zitten hebben voorrang op mij, als ik afbuig. Maar de fietsers/ bromfietsers die vanaf de Brusselsestraat omhoog komen, hebben haaiantanden en moeten wachten. Echter ze komen, zonder te wachten met hoge snelheid de rotonde opgereden en volgens mij komt dit, doordat ze het niet begrijpen	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Emmaplein bij afslag naar Hertogsingel. Fiets en brommerverkeer pakken zich meestal voorrang door van de ventweg direct de rotonde op te gaan (waar men eigenlijk voorrang moet geven aan het verkeer op de rotonde) en gaat richting Brusselsestraat.	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Krijg vaak geen voorrang op retonde	Koningin Emmaplein	Brusselsepoort
Geen reden opgegeven	Nobellaan	Brusselsepoort
Ik niet, maar kinderen zijn onveilig bij de oversteken rondom rotonde Via Regia. Heggen blokkeren het zicht van rijbaan op fietspad.	Nobellaan	Brusselsepoort
Zebra's Sint Annalaan en Tongersestraat	Sint Annalaan	Brusselsepoort
Geen reden opgegeven	Sint Annalaan	Brusselsepoort
Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen	Sint Annalaan	Brusselsepoort

<p>wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.</p> <p>Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.</p>	Sint Annalaan	Brusselsepoort
<p>Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.</p>	Sint Annalaan	Brusselsepoort
<p>Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.</p>	Sint Annalaan	Brusselsepoort
<p>Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.</p>	Sint Annalaan	Brusselsepoort

Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.	Sint Annalaan	Brusselsepoort
Slecht punt voor oversteken fiets op doorgaande fietsroute	Sint Annalaan	Brusselsepoort
Geen reden opgegeven	Via Regia	Brusselsepoort
slechte oversteekplaats met veel hardrijdend verkeer	Via Regia	Brusselsepoort
Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.	Via Regia	Brusselsepoort
Slechte fietspaden en bovendien slecht onderhouden. Fiets onvriendelijke veel te hoge verkeersremmers. Als je het nog niet aan je nieren hebt dan krijg je het wel. Geen vloeiende overgangen tussen wegen onderling. Te voet met boodschappen wagens en mensen met rollators kunnen blijven steken bij verkeerslichten. Stoep en weg zijn niet op elkaar aangepast. Auto, verhoogde stroken tussen en bij splitsingen zijn moeilijk te zien. (maak stoepranden wit) Ronde voor rechtbank zeer onveilig.	Via Regia	Brusselsepoort
Ik voel me nergens onveilig.	Via Regia	Brusselsepoort
Er is geen goede overgang van fietspad naar de rotonde, wanneer je uit de Victor de Stuerstraat komt gefietst.	Victor de Stuersstraat	Brusselsepoort
Hierdoor moet je op vreemde manieren oversteken, die onveilig zijn.	Victor de Stuersstraat	Brusselsepoort
De gemiddelde snelheid van auto's is op deze weg (Papyrussingel) ca 70km/u. Automobilisten drukken je met die snelheid heel vaak van de weg, waarschijnlijk ook omdat automobilisten in het algemeen vinden dat scooters op het fietspad thuishoren. Het fietspad op de	Papyrussingel	Caberg

Papyrussingel is alleen voor fietsers.		
Eigenlijk zou er een algemene regel moeten zijn: of altijd scooters op het fietspad (geen goed idee) of altijd op de rijbaan.	Papyrussingel	Caberg
Mijne heren,	Alesiahof	Daalhof
Ik woon recht tegenover kinderboerderij Daalhoeve,er is in onze straat een 30 kilometerzone.	Alesiahof	Daalhof
Er wordt hier totaal geen rekening mee gehouden.	Alesiahof	Daalhof
Wij zien regelmatig kleine kinderen de straat op rennen omdat aan de overkant de auto`s geparkeerd staan.	Alesiahof	Daalhof
Op de stoep aan de kant van de boerderij gaan de fietsers en brommers langs en komen pas op de weg bij de	Alesiahof	Daalhof
ingangspoort wat een gevaar opleverd.	Alesiahof	Daalhof
Vooraf de brommers vliegen er langs.Nu is mijn vraag is het mogelijk hier drempels te plaatsen.	Alesiahof	Daalhof
veel te hard rijdende scooters, fietspad heel slecht onderhouden	Appiushof	Daalhof
Voorrangregel wordt hier zelden toegepast.	Hazendanslaan	Daalhof
Geen reden opgegeven	Herculeshof	Daalhof
Verkeer komend vanaf de Aureliushof heeft onvoldoende of te laat zicht op verkeer komende van de Herculeshof en geeft daarom vaak geen voorrang met gevaarlijke situaties als gevolg.	Herculeshof	Daalhof
Dit is eigenlijk een voetpad, maar er zijn auto's die de ateliers bezoeken of leveranciers van de ateliers, die hier met behoorlijke snelheid het weggetje berijden, terwijl er kinderen spelen, voetgangers lopen, etc. Er ontstaat vooral een gevaarlijke situatie voor kindertjes die al fietsend, spelend het bergje tussen de woningen van de Valeriushof 43 en 45 af komen. De kinderen zien dit verkeer niet door heggen en muurtjes tuinen en de autobestuurders zien de kinderen niet.	Romeinsebaan	Daalhof
Door veel foutief parkeren is hier vaak geen overzicht, wij zien vaak net-geen-ongelukken gebeuren.	Camphaag	De Heeg
Aangezien zich dit rondom een speeltuintje afspeelt in een woonerf is dit een zeer verontrustende situatie.	Camphaag	De Heeg
oversteekplaats in de Cuyleborg .De zebra ligt tekort naast de garage.Men heeft slecht zicht op verkeer van rechts	Cuyleborg	De Heeg
Geen reden opgegeven	Langendaal	De Heeg
er is een zebra pad maar sommige stoppen niet voor de schooljeugd en ouders.	Langendaal	De Heeg

struiken worden niet optijd gesnoeit slecht overzicht, langedaal geen fiets pad bussen en auto's rijden er soms als gekken. moet mijn kinderen naar school brengen laat ze binnen door lopen of fietsen niet langs de langedaal. er zijn geen brigadiers meer door te weinig vrijwilligers. bij obs de kring oversteek voorbij de bushalte.

Langedaal in De Heeg.	Langendaal	De Heeg
-----------------------	------------	---------

Dit is een busbaan en dus een verkeers luwe route, waardoor scooters/motorrijders vrij spel hebben. Vooral 's avonds wordt hier heel hard gereden. Ook worden er straat races gehouden. Meestal te kort om de politie te bellen.

Langendaal	De Heeg
------------	---------

zebrapad wordt genegeert	Langendaal	De Heeg
--------------------------	------------	---------

Niet direct verband houdende met verkeerveiligheid, maar wel veiligheid als het om parkeren van auto's gaat (een zoon van mij is een van de gedupeerden): tot nu toe zo'n dertig autobranden geweest waar de politie kennelijk geen raad mee weet en dus niet opgelost krijgt. Van een lijk in een koffer is de dader binnen een paar dagen gevat. Die lui van 'Flikken Maastricht' er maar op uit sturen? Overigens opmerkelijk hoe weinig zichtbaar de politie in Maastricht is - weinig preventief.

Oeslingerbaan	De Heeg
---------------	---------

Loslopende honden, die zomaar de weg oprennen en bijna ongelukken veroorzaken. Ik kom het steeds meer tegen. Mijn hond loopt altijd netjes aan de riem, maar op de meest gevaarlijke plaatsen lopen honden los en komen op hem afrennen.

Oeslingerbaan	De Heeg
---------------	---------

De afgelopen 2 maanden is het al 5 keer raak geweest!

Oeslingerbaan	De Heeg
---------------	---------

En dan echt langs drukke wegen zoals het kruispunt bij het azM, langs de limburglaan, bij het kruispunt bij de bioscoop, enzovoorts.

Oeslingerbaan	De Heeg
---------------	---------

Er wordt veel te hard gereden! De 30km wordt vaak niet toegepast en zeker niet op de Schepelruwe!! En de voetpaden in Vennenpark Noord zijn op sommige delen echt aan vervanging toe!

Schepelruwe	Dousberg-Hazendans
-------------	--------------------

het is gewoon heel pijnlijk om daar te lopen terwijl ik het zo graag wil en velen met mij die met of zonder rollator lopen!

Schepelruwe	Dousberg-Hazendans
-------------	--------------------

niet van toepassing

Veldwezelstraat	Dousberg-Hazendans
-----------------	--------------------

Het is een vrij druk kruispunt, waar vooral fietsverkeer elkaar kruist. Jongens op scooters snijden je vaak de bocht af, of

Statensingel	Frontenkwartier
--------------	-----------------

mensen fietsen door rood. Gestruikeld over stoeprand bij oversteken, opletten op een auto die zonder licht kwam aanrijden. Elleboogfractuur als gevolg met blijvende beperking. Stoeprand is hier op andere hoogte dan de rest van het zebrapad. Ben nog steeds aan het revalideren. Datum 2-2-2015.	Akersteenweg	Heer
Al meerdere aanrijdingen tussen fietsers/bromfietsers gezien en in eigen gezin ook al meerdere keren personen aangereden.	Akersteenweg	Heer
Hier komen fietsers/bromfietsers de helling afgereden van de Christusdoorn en willen de Akersteenweg oversteken.	Akersteenweg	Heer
Als zij dan zien dat het verkeerslicht voor fietsers op groen staan, rijden ze zonder uit te kijken de helling af om de Akersteenweg over te steken, maar zij vergeten dat de trottoir en het fietspad dat zij eerst moeten kruisen nog voorrang op hen heeft.....	Akersteenweg	Heer
Situatie ter plekke zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk. Ter plekke geen voorzieningen voor fietsers om zich op te stellen en te wachten voor verkeerslicht.	Akersteenweg	Heer
Bovendien maken fietsers in 2 richtingen gebruik van fietspad. aan andere zijde van akersteenweg staan fietsers te wachten op de ventweg (ter hoogte van demertstraat) .	Akersteenweg	Heer
Verkeerslicht staat zeer kort op groen waardoor je nog op de akersteenweg staat als licht al op rood staat.	Akersteenweg	Heer
Een veel te smalle verbinding tussen belangrijk twee-richting routes (o.a. oversteek Akersteenweg), waar het ook niet duidelijk wat de bedoeling is qua toegestaan fietsrichtingen (geen borden om aan te geven dat het enkele richting is, maar ook niet breed genoeg voor twee richtingen).	Akersteenweg	Heer
Tijdens het langlopend project als de A2 tunnel, is het al lang duidelijk dat heel veel fietsers er niet mee eens zijn met de door de gemeente gekozen oost-west route naar de Akersteenweg. Het lijkt dat fietsers vrijwel unaniem gekozen hebben om toch hier in beide richtingen te fietsen. Ik plaats van de keuze te accepteren en de situatie te verbeteren, lijkt het alsof alles wordt overgelaten aan de lot van die foute fietsers en de autobestuurders moeten uitzoeken hoe ze het beste kunnen opletten. Jammer.	Akersteenweg	Heer
Redelijk steile helling naar beneden met aan het eind verkeerslichten. Op deze plek	Burgemeester Kessensingel	Heer

komt een boomwortel omhoog, waardoor je het gevoel krijgt dat je op de fiets wordt gelanceerd.

De situatie op de Burgemeester Kessensingel zoals de vaak veel te hoge snelheid vh verkeer en dat lijdt veelvuldig tot gevaarlijke situaties en bijkomende "ongemakken" zoals geluidsoverlast en extra milieu (CO2 uitstoot)verontreiniging. Veelvuldig worden de verkeersobstakels (door de wegbeheerder aangebracht voor de snelheid van het verkeer te beperken) bewust aan de verkeerde kant gepasseerd met als gevolg een averechts resultaat. Het is een weg met veel fietsverkeer schoolgaande jeugd (Vlinderboom, Porto Mosana)

Burgemeester Kessensingel

Heer

Burg. Kessensingel - Heer. Het verkeersaanbod in deze straat van auto's, bussen, loonwerkbedrijven en (school)fietsers is enorm. De snelheid van dit verkeer, dat vaak de verkeersdrempels links passeert (loonwerktractors die steeds breder worden) geeft een onveilig gevoel. Het verkeerslawaaï is, ondanks dubbele beglazing erg storend. De CO2 uitstoot is dus navenant.

Burgemeester Kessensingel

Heer

Ik moet bij een moeilijk hoek van de burg. kessingsingel en veldstraat oversteken naar de lyceumpad. Omdat ik naar school moet op een moment dat veel autos naar werk willen heeft iedereen haast maar we kunnen elkaar moeilijk zien. Als ik op tijd eraan denk, steek ik eerder over, maar de weg is niet zo gemaakt dat ik daar makkelijk aan denk.

Burgemeester Kessensingel

Heer

de vrije hoge snelheid waarmee gereden wordt ook in de buurt van de School (de Lindenboom)

Burgemeester Kessensingel

Heer

In de Burgemeester Kessensingel wordt regelmatig door zowel auto's als motorrijders veel te snel gereden. Tevens worden de verkeersheuvels vaak aan de linkerkant gepasseerd.

Burgemeester Kessensingel

Heer

De situatie op de Burgemeester Kessensingel zoals de vaak veel te hoge snelheid vh verkeer en dat lijdt veelvuldig tot gevaarlijke situaties en bijkomende "ongemakken" zoals geluidsoverlast en extra milieu (CO2 uitstoot)verontreiniging. Veelvuldig worden de verkeersobstakels (door de wegbeheerder aangebracht voor de

Burgemeester Kessensingel

Heer

<p>snelheid van het verkeer te beperken) bewust aan de verkeerde kant gepasseerd met als gevolg een averechts resultaat. Het is een weg met veel fietsverkeer schoolgaande jeugd (Vlinderboom, Porto Mosana)</p> <p>De auto's moeten een brede pad over en willen de drukke Akersteenweg op. Vanwege de kleuren van de bestrating, merken velen auto's de fietspad niet tot dat ze daar al op zitten, en zien al te vaak niet de aankomende fietsers. Dan begint een dansje met proberen achteruit te rijden om fietsers langs te laten, of veel gebaren om te vragen naar geduld. Als volwassen is het niet fijn. Voor kleine kinderen op de fiets merk ik dat zij het op z'n best heel erg verwarrend vinden.</p>	De Mandel	Heer
<p>Auto's rijden vaak zeer hard. Lijken soms zelfs tegen elkaar te racen of te achtervolgen. Heel onveilig in een woonwijk waar ook kindere lopen en fietsen.</p>	Demertstraat	Heer
<p>Te meer da deze weg altijd veelgebruikt wordt door leerlingen die naar de verschillende middelbare scholen en universiteit in buurt fietsen.</p>	Demertstraat	Heer
<p>Te smalle weg voor verkeer, van de weg gereden worden.</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Zeer drukke weg, veel sluipverkeer dat de A2 probeert te vermijden, veel vrachtverkeer.</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Dorpstraat weg is te smal en vrachtauto's, auto's staan hier stil en de fietsers rijden vaak naast elkaar</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Rotonde Dorpstraat/Veldstraat schoolgaand verkeer vliegt gewoon de rotonde op terwijl ze geen voorrang hebben</p>	Dorpstraat	Heer
<p>rotonde Scharnerweg de fietsers menen dat ze hier voorrang hebben</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Trouwens op iedere rotonde hetzelfde probleem.</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Majellastraat en Burg. Cortenstraat het parkeren van vrachtverkeer uitladen voor AH. Vrachtverkeer zou kunnen inrijden via Laan in den Brink en niet meer achteruit hoeven in te draaien</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Dorpstraat is gevaarlijk met de fiets.</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Weg versmalt na oversteken kruising (Dorpstraat naar Burg. Cortenstr. en v.v.) waarbij fietsers en auto's erg dicht op elkaar komen.</p>	Dorpstraat	Heer
<p>Omdat de weg smal is en er is, behalve de laatste 10m, geen fietsstrook.</p>	Dorpstraat	Heer

Het verkeer stroomt niet goed door en heeft niet in de gaten dat fietsers links of rechts voorbijkomen. Als fietser moet vaak zigzaggend tussen de auto's en uitlaatgassen door omdat auto's zich niet consequent laat meer links of wat meer rechts op de weg opstellen. Momenteel wordt het verkeer uit de woonwijken geweerd maar dan moet je m.i ook zorgen dat het op de doorgaande wegen ook door kan stromen.	Dorpstraat	Heer
Te weinig ruimte voor fietsers in 2 richtingen, onoverzichtelijke situatie.	Europaplein	Heer
medefietsers houden zich niet aan de regels zoals eenrichtingverkeer, voetgangers op het fietsgedeelte en andersom.	Europaplein	Heer
Slechte weggedeelten. Onvoldoende straatverlichting. Fietsers zonder licht, die ook nog eens laks zijn met voorrang verlenen.	Europaplein	Heer
Te smalle weg voor verkeer, automobilisten die zich niet aan snelheidslimiet houden.	Haspengouw	Heer
Geen reden opgegeven	Heerderbroek	Heer
Voertuigen die geparkeerd staan, maar het uitzicht belemmeren.	Hovenstraat	Heer
Wij hebben zowel links als rechts totaal géén uitzicht op het verkeer wat nadert! Omdat er zowel links als rechts parkeerhavens zijn, waar ook nog regelmatig busjes geparkeerd staan, moeten we moeten een stuk met de auto de weg oprijden als we iets willen zien. Dit is uitermate gevaarlijk. Met name ook (brom)fietsers wat naderen komen onzichtbaar achter de geparkeerde auto's vandaan . Héél graag op de Dorpsstraat ter hoogte van de Hovenstraat 2 spiegels plaatsen.	Hovenstraat	Heer
Wij hebben als we vanuit de Hovenstraat de Dorpsstraat willen oprijden, totaal geen uitzicht op het verkeer dat zowel van links als van rechts nadert. Doordat er aan beide kanten op de Dorpsstraat parkeerhavens zijn, waar ook nog vaak busjes geparkeerd staan, moeten we een stuk de Dorpsstraat oprijden, willen we ook maar iets zien. Met name ook (brom)fietsers en scootmobielen zijn onzichtbaar. Dit leidt tot heel gevaarlijke situaties. Héél graag 2 spiegels op de Dorpsstraat ter hoogte van de Hovenstraat.	Hovenstraat	Heer
Wij hebben als we vanuit de Hovenstraat de Dorpsstraat willen oprijden, totaal geen uitzicht op het verkeer dat zowel van links	Hovenstraat	Heer

als van rechts nadert. Doordat er aan beide kanten op de Dorpsstraat parkeerhavens zijn, waar ook nog vaak busjes geparkeerd staan, moeten we een stuk de Dorpsstraat oprijden, willen we ook maar iets zien. Met name ook (brom)fietsers en scootmobielen zijn onzichtbaar. Dit leidt tot heel gevaarlijke situaties. Héél graag 2 spiegels op de Dorpsstraat ter hoogte van de Hovenstraat.

druggebruikers	Hovenstraat	Heer
Kennedybrug: kruisend verkeer van auto's met fietsen	John F. Kennedysingel	Heer
Tunneltje Randwyck: onoverzichtelijke situatie voor fietsers op een Y-splitising	John F. Kennedysingel	Heer
Geen reden opgegeven	John F. Kennedysingel	Heer
auto's komen veel te hard aanrijden, dat geldt bij iedere oversteek bij de kennedybrug	John F. Kennedysingel	Heer
Ondanks dat er aangegeven is dat er fietsers kunnen oversteken, komt het voor dat fietsers en voetgangers door slecht rijgedrag van autmobilisten haast de berg in moeten rennen.	John F. Kennedysingel	Heer
Komende vanuit Heer, vind ik de oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van de Alfons Ariensstraat , Renier Nafzgerstraat en de John F. Kennedysingel, ter hoogte van de Rabobank echt levensgevaarlijk. m.n voor scholieren. Op dit punt heb je een heel slecht wegoeverzicht. De begroeiing is vaak veel te hoog om goed het aankomend verkeer te zien. En met name het Rabobank gebouw en de veel te hoge grassen en de struiken bij het Rabo-gebouw zijn een enorm obstakel om de weg te overzien. Levensgevaarlijk	John F. Kennedysingel	Heer
Blinde bocht, grotere snelheid ivm helling, veel fietsers die weg kruisen om linksaf te slaan vanuit tunnel. Vriend van me heeft bij aanrijding hier zijn kaak gebroken	John F. Kennedysingel	Heer
De kruising bij het tunneltje is niet goed te overzien en mensen nemen de bocht vaak ruim, maar dan komen ze op de andere "weghelft" terecht en ontstaan er vaak bijna botsingen.	John F. Kennedysingel	Heer
fietsen en scooters komen van alle kanten, vaak in een hoog tempo omdat het berg af gaat. Als voetganger heb je 6 paar ogen nodig om veilig over te kunnen steken. Iedereen doet maar wat bij dit tunneltje. Veel mensen rijden al angsvallig, luid bellend om maar te voorkomen dat er weer iemand langs komt scheuren zonder	John F. Kennedysingel	Heer

rekening te houden met andere weggebruikers.		
Bij de noordelijke tunnelmond zijn er twee moeilijk-te-zien hellingen waar mensen weleens met een vaart afdalen, met af een toe minder leuke bijwerkingen.	John F. Kennedysingel	Heer
Iedereen doet maar wat hem/haar uitkomt, voorrangsregels worden steevast aan de laars gelapt, vooral van fietsers die voorrang zouden moeten geven.	Joseph Bechlaan	Heer
donker, weinig controle, lijkt gedeald te woren etc.	Joseph Bechlaan	Heer
Het is niet specifiek aan te geven waar ik mij -soms- onveilig voel in het verkeer.	Kelvinstraat	Heer
het is soms daar en soms hoer.	Kelvinstraat	Heer
Met de grote bussen in de te nauwe straten.	Lorentzstraat	Heer
Amalbergastraat richting koning Clovisstraat , geen zich door geparkeerde auto's, je ziet fietsers/scooters niet aankomen.Plaatsen van spiegel zou al veel schelen.	Mockstraat	Heer
	Mockstraat	Heer
Fietsers in algemeen, die niet stoppen bij haaiantanden b.v. rotondes. Hierdoor vaak onveilige situaties, zeker 's morgens met werkende en schoolgaande jeugd. Mag meer op gecontroleerd worden, mensen hierop aanspreken.	Mockstraat	Heer
On https://goo.gl/maps/6RbTCvRaKpR2 zie je de vierkante plekken die diep genoeg liggen dat niet iedere fietswiel ermee blij is. Hierdoor gaan fietsen en/of fietsers raar doen, wat zeker niet goed is voor de veiligheid, vooral zo dichtbij de Akersteenweg afrit.	Mockstraat	Heer
Fietsverkeer (Kennedybrug ri Heer) veelvuldig tegen het verkeer zelfs tot aan kruispunt Heer !!!	Mockstraat	Heer
Zeer onoverzichtelijke, onveilige situaties voor fietsers	Nijverheidsweg	Heer
Onoverzichtelijk punt. Auto's komen met snelheid van de heuvel afrijden. Fietsers kunnen deze moeilijk aan zien komen.	Onder de Kerk	Heer
Ongeacht of ik rij, fiets of loop ervaar ik deze kruising als en plek waar mensen rare rijgedrag tonen, waarschijnlijk omdat er zoveel verschillende soorten bestemmingen zijn (winkelcentrum, dorpswinkels, Heer onder de kerk, Heer over de kerk, sluipverkeer om de A2 heen, ...) en soorten gebruikers (auto's, bestelwagens, fietsende forensen, fietsende scholieren, fietsende kinderen, overstekende voetgangers, ...). Te smal, te druk, te veel irritatie en gebrek aan	Onder de Kerk	Heer

geduld.		
er wordt vaak te hard gereden.	Oude Molenweg	Heer
Met hoge snelheid, meer dan 50 km is geen uitzondering, rijden hier scooters en brommers die zich tussen passerende groepen fietsers door wurmen en geen snelheid daarbij minderen. Voorstel: pad Oude Molenweg verbieden voor scooters en brommers.	Oude Molenweg	Heer
Daarnaast ligt er vaak veel paardenpoep. Ik heb bij vorst gezien dat er een grote groep fietsers over zoiets viel. Verbieden voor paarden dus. Er lopen vaak wandelaars met honden en kleine kinderen die horen de fietsers niet. Heb al (dodelijke) ongevallen gezien.	Oude Molenweg	Heer
In een vorig mail heb ik gereageerd als verkeersoördinator van het Porta Mosana College. In het mail heb ik gerefereerd aan twee uitgangen van de school. In deze melding verzend ik de positie van de tweede uitgang	Oude Molenweg	Heer
Tussen 8u30 en 9u00 is het zeer gevaarlijk vanwege parkerende auto's in de Ridder van Heerstraat. Dit betreft vooral ouders van de lagere school die hun kinderen komen brengen. In juni/juli werd ik in 2 weken tijd 1x bijna van de fiets gereden door een automobiliste die snel 'even' de auto wilde parkeren en 1x bedreigd door een automobilist die ik aansprak op zijn parkeergedrag. Geparkeerd wordt er in de bocht en bij de gele streep. De klaarovers doen er niets aan. Van de bedreiging is toen aangifte gedaan.	Ridder van Heerstraat	Heer
Als ik er 50 km per rijd (en dat zou moeten) rijden auto's en vrachtauto's links en rechts langs....	Rijksweg	Heer
Geen reden opgegeven	Rijksweg	Heer
Geen reden opgegeven	Rijksweg	Heer
Geen reden opgegeven	Rijksweg	Heer
mensen die door rood rijden bij Geusselt, of nog snel van baan wisselen	Rijksweg	Heer
Geen reden opgegeven	Rijksweg	Heer
Vrachtwagen had mij niet gezien toen hij gedwongen naar de rechterrijbaan moest gaan.	Rijksweg	Heer
Ik voelde me niet onveilig. Ik kan dit echter niet aangeven en doorgaan. Ik word gedwongen toch antwoord te geven alsof ik me onveilig voelde. Dus een fout in de enquête.	Rijksweg	Heer
Hard rijdend sluikeverkeer rond spitsuur samen met overstekende kinderen. Verder	Rijksweg	Heer

heeft de komst van supermarkt Jan Linders de verkeerssituatie niet veiliger gemaakt.		
Flauwe bocht vlak voordat je Maastricht via A2 binnenrijdt, mag nog net 70km/h gereden worden. Wanneer hier geen file staat (wat vaak wel het geval is) wordt hier hard gereden op een plek die erg smal is. Er is ook geen uitwijkruimte naar de vluchtstrook aangezien de weg direct wordt afgebakend door betonblokken.	Rijksweg	Heer
(ik ben er niet zeker van dat ik op de kaart de juiste locatie heb geselecteerd)	Rijksweg	Heer
Teveel verkeer, te hard rijden, mototrijders rijdend op het achterwiel, ongelooflijke inhaalacties, max.snelheid 50 km.is te hoog en wordt volledig aan de laars gelapt! Enorme toename zwaar verkeer. Het wachten is gewoon op ongelukken	Rijksweg	Heer
er wordt geen of weinig voorrang verleend aan fietsers en door drukte is het overzicht slecht	Sibemaweg	Heer
Geen reden opgegeven	Sibemaweg	Heer
In spijtstijden vaak te druk, maar ook daarbuiten is het hier niet veilig. Automobilisten hebben de neiging op het stuk Philipsweg/Sibemaweg vol gas te geven en hebben vervolgens geen zin om af te remmen voor de rotonde	Sibemaweg	Heer
Onoverzichtelijk	Sibemaweg	Heer
Automobilisten stoppen vaker niet dan wel voor deze zebrapaden. Mijn voorstel; stoplichten. Drukke straat, veel oversteekverkeer.	Sibemaweg	Heer
Voornamelijk de twee kruispunten op de sibemaweg aan weerszijden van het leeuwenborgcollege.	Sibemaweg	Heer
IK VOEL ME NIET ONVEILIG	Sint Servatiusweg	Heer
Geen reden opgegeven	Veldstraat	Heer
Geen reden opgegeven	Veldstraat	Heer
Ik reageer als verkeerscoördinator van het Porta Mosana College.	Veldstraat	Heer
	Veldstraat	Heer
Bij twee uitgangen van de school is het onoverzichtelijk. Allereerst aan de zijde van de Veldstraat. Door een hoge haag wordt het zicht benomen wat tot onoverzichtelijke situaties leidt.	Veldstraat	Heer
Ten tweede aan de achterzijde van de school is een uitgang voor fietsen. Op de oude Molenweg aan de achterzijde wordt hard gefietst en gebrommerd wat tot gevaarlijke situaties leidt	Veldstraat	Heer
Geen reden opgegeven	Zilvermeweg	Heer
dat er toch brommers en bromscooters	Heugemepad	Heugem

rijden en ook nog heel hard 50 á 60 km/p.u.		
Langs de maas	Heugemerpad	Heugem
en	Heugemerpad	Heugem
Winkelcentrum de Beente (heugem)	Heugemerpad	Heugem
Eng om hier 's avonds te fietsen. Vaker lastiggevallen	Hoge Weerd	Heugem
Met name de opgevoerde, scheurende scooters, de mensen die alleen op zondag met mooi weer op de fiets zitten en de scholieren die met drie op een rij fietsen, maken dit een vervelend fietspad om je op te begeven.	Hoge Weerd	Heugem
Geen apart voetpad voor voetgangers langs Hoge Weerd	Hoge Weerd	Heugem
Oversteek van dubbele rijstrook	Hoge Weerd	Heugem
Geen reden opgegeven	Lage Weerd	Heugem
Geen reden opgegeven	Lage Weerd	Heugem
heel onveilig om hier met de fiets over te steken, auto's hebben veel meer snelheid en ik heb slecht overzicht	Limburglaan	Heugem
De oversteekplek bij de brug van het goevernement naar randwyck heeft maar heel kort groen. Misschien is het wel normaal voor de afstand - Maar de weg loopt daar enkele graden omhoog! Daardoor kom je als fietser maar met moeite op gang wanneer het licht op groen springt. Ga maar eens observeren. Kleine kinderen op fietsjes moet je vooruit duwen, anders is er niet genoeg tijd om ver genoeg naar de overkant de komen. Het kruisend verkeer heeft een rijgedrag dat onder hoge druk staat en geeft meteen gas.	Limburglaan	Heugem
Geen reden opgegeven	Limburglaan	Heugem
Geen reden opgegeven	Limburglaan	Heugem
Op fietspad. Door zeer grote snelheidsverschillen ontstaat een zeer onaangename maar ook gevaarlijke situatie.	Limburglaan	Heugem
Dit probleem is de afgelopen jaren heel sterk toegenomen	Limburglaan	Heugem
het groen licht voor fietsers is te kort afgesteld. je moet een beetje bergop fietsen op over te steken. met ware tassen of kinderen achterop kom je langzaam op gang. de auto's staan wel klaar om weg te scheuren zodra het groen wordt.	Limburglaan	Heugem
Als fietser die over de Kennedybrug fietst, moet ik richting Wyck 4 keer en op de terugweg 3 keer voor autoverkeer dat de brug op- of afrijdt uitkijken: auto's geven geen richting aan, rijden te hard of veranderen op het laatste moment van	Limburglaan	Heugem

rijbaan. Mijn dochter van 13 en veel van haar schoolgenootjes heeft dezelfde situatie ook dagelijks.		
asociaal rijden van auto's als je op een brommer op de weg rijdt. ze rijden tekort op de brommer	Molensingel	Heugem
Slechte staat fietspad langs Molensingel tussen Watermolen en Oeslingerbaan	Molensingel	Heugem
Als ik vanaf aangegeven straathoek Oeslingerbaan/molensingel te voet naar ziekenhuis of gebouw universiteitssingel 60 (via Oxfordlaan) wil, moet ik onnodig vaak oversteken.	Molensingel	Heugem
Als ik vanaf gemarkeerde straathoek Molensingel/Oeslingerbaan te voet naar ziekenhuis of gebouw universiteitssingel 60 (via Oxfordlaan) wil, moet ik onnodig vaak oversteken.	Molensingel	Heugem
Bushaltes langs Molensingel in zuidelijke richting, bijv. halte Molensingel/Intratuin ter hoogte van voormalige Intratuin locatie: bushalte bestaat slechts uit enkele stoeptegels, geen verbinding met voetpad, je moet hier door (vaak hoog) gras. Bij regen en winterweer als voetganger dus genoodzaakt om een heel eind over straat/rijbaan te lopen om voeten droog te houden en niet uit te glijden. Hier wordt hard gereden!	Molensingel	Heugem
Bushaltes langs Molensingel in zuidelijke richting, bijv. halte Molensingel/Intratuin ter hoogte van voormalige Intratuin locatie: bushalte bestaat slechts uit enkele stoeptegels, geen verbinding met voetpad, je moet hier door (vaak hoog) gras. Bij regen en winterweer als voetganger dus genoodzaakt om een heel eind over straat/rijbaan te lopen om voeten droog te houden en niet uit te glijden. Hier wordt hard gereden!	Molensingel	Heugem
Dit is een test	Aalmoezenier Roumenstraat	Heugemerveld
Omdat velen de verkeersregels niet allemaal compleet kennen. Bij geopende bomen (bij spoorwegovergang) dient het spoorweg-kruisende verkeer voorrang verleend te worden om de spoorweg z.s.m. te kunnen verlaten.	Alfons Ariënsstraat	Heugemerveld
Spoorwegovergang Sint Gerardusweg en Alfons Ariënsstraat is onoverzichtelijk komende van de Sint Gerardusweg vanwege struikgewas en richting Ariënsweg aflopende overgang.	Alfons Ariënsstraat	Heugemerveld
Vorst is daar de voorrangssituatie eveneens onvoldoende duidelijk. Tenslotte:	Alfons Ariënsstraat	Heugemerveld

autobestuurders rijdend op Sint Gerardusweg richting A2 rijdend regelmatig veel te hard en houden zich slecht aan de voorrangsregeling. Autobestuurders komende vanaf Kennedybrug richting Sint Gerardusweg eveneens.		
Onoverzichtelijk	Duitsepoort	Heugemerveld
De wegversmalling bij De Colonel veroorzaakt geregeld gevaarlijke situaties: geen voorrang verlenen, afslag naar de Akerstraat veroorzaakt opstoppingen en onoverzichtelijke situaties, versmalling fietspad, etc.	Duitsepoort	Heugemerveld
Drukke kruising waar over het algemeen veel verkeer is. Afbuigende auto's verlenen dikwijls geen voorrang aan fietsers die rechtdoor gaan. Hierdoor moet je als fietser (midden) op de kruising stoppen. Dit kan een onveilige situatie veroorzaken.	Duitsepoort	Heugemerveld
Geen reden opgegeven	Duitsepoort	Heugemerveld
Geen reden opgegeven	Jonkheer Ruysstraat	Heugemerveld
30 km zone wordt vaak meer als 80 km/u gereden	Jonkheer Ruysstraat	Heugemerveld
een richting wordt meer dan honderd keer per dag overschreden	Jonkheer Ruysstraat	Heugemerveld
Kruising baron van Heuvelstraat kardinaal van rossemplein thv Lidel	Kardinaal van Rossumplein	Heugemerveld
busverkeer, in en uitrijden auto's bij parkeerplaatsen in drukke straat, kinderen welke oversteken naar de school.	Kardinaal van Rossumplein	Heugemerveld
heel onoverzichtelijke situatie en gevaarlijk.	Kardinaal van Rossumplein	Heugemerveld
geld voor alle vervoers types	Kardinaal van Rossumplein	Heugemerveld
Geen reden opgegeven	Paus Johannes XXIII straat	Heugemerveld
Geen reden opgegeven	Renier Nafzgerstraat	Heugemerveld
nvt	Renier Nafzgerstraat	Heugemerveld
1) Dorpsstraat Heer: smalle weg, geen plek voor fietsers, auto's houden geen rekening met fietsers	Renier Nafzgerstraat	Heugemerveld
2) fietspad voor provinciehuis: tweezijdig fietspad, wordt gebruikt door fietsers en vaak te hard rijdende brommers	Renier Nafzgerstraat	Heugemerveld
3) fietspad Kennedybrug: auto's zie je niet goed aankomen, rijden vaak te hard, moeilijk oversteken	Renier Nafzgerstraat	Heugemerveld
Oversteken op de fiets is moeilijk voor mensen die niet snel weg kunnen. De bebording voor auto's geeft een andere beeld dan de weg zelf geeft - misschien deels hierdoor geven de auto's weinig ruimte voor overstekende fietsen als het druk is. Als het niet druk is, zien de auto's en fietsers elkaar redelijk laat, waardoor er wel eens snelle ingrijpen nodig zijn.	Renier Nafzgerstraat	Heugemerveld

Naast het Tapijnterrein waar Bruis wordt opgebouwd hebben ze een drempel op de weg gelegd net om de bocht waar een slang onderdoor loopt. Deze morgen viel ik van mijn fiets toen ik de bocht om kwam. Deze drempel ligt heel ongelukkig, zo kort om de bocht. Je kunt nagenoeg niet meer remmen en vliegt erover heen. Mijn fietskoffer vloog van de bagagedrager af en viel ook op de grond. Gelukkig zaten er geen breekbare spullen in. Laat deze drempel enkele meters verder op leggen met een waarschuwing aub.

Jekerweg

Jekerdal

Smalle weg, niet gemaakt voor veel verkeer. Auto's rijden er vaak veel te hard en doen moeilijk wanneer je niet gelijk opzij gaat.

Mergelweg

Jekerdal

Systematische overschrijding van de 30 km zone in de wijk Sint Pieter/Jekerdal

Mergelweg

Jekerdal

Onoverzichtelijk punt: verkeer van links, rechts, voor en achter, vooral fietsers en voetgangers die tussendoor schieten.

Abtstraat

Jekerkwartier

Al wandelend met mijn kleinkinderen door het park werden wij door een fietser aangereden. Het fiets en scooter verbod wordt zelfs bij heel druk parkbezoek volledig genegeerd. Er rijden meer fietsers/scooters door het park dan wandelaars.

Aldenhofpark

Jekerkwartier

geen handhaver te bekennen (te veel werk zeker)?

Aldenhofpark

Jekerkwartier

Komend vanaf de begijnenstraat heb ik als verkeersdeelnemer voorrang. Dat wordt wel eens vergeten.

Begijnenstraat

Jekerkwartier

Onoverzichtelijk punt, zeker op mooie dagen, wanneer het terras aan de weg is geopend en bedienend personeel van cafe Sjik.

Begijnenstraat

Jekerkwartier

Fietsers en brommers die met grote vaart over het voetpad uit het stadspark komen en zonder te kijken de weg oprijden.

Begijnenstraat

Jekerkwartier

Er wordt op veel plekken in het stadspark gefietsts en gebromd op voetpaden. Als ik vriendlijk verzoek om dat niet te doen wordt ik soms agressief benaderd. De aangegeven plek is er slechts 1.

De Boompjes

Jekerkwartier

oversteken Kennedysingel

Hertogsingel

Jekerkwartier

(en nood -fietspad ivm bouw tunnel A2)

Hertogsingel

Jekerkwartier

Geen overzicht op de fietsers en scooters

Hertogsingel

Jekerkwartier

Omdat de meeste automobilisten niet weten dat een fietser hier voorrang heeft, ook als deze de rotonde op rijdt.

Hertogsingel

Jekerkwartier

als fietser niet echt veilige situatie

Hertogsingel

Jekerkwartier

wanneer je de Kennedybrug over wilt gaan met de fiets worden aan beiden kanten de

John F. Kennedybrug

Jekerkwartier

fietspaden gebruikt om in twee richtingen over de brug te gaan		
Geen reden opgegeven	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
fietsers hebben geen voorrang	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
De Kennedybrugroute is voor fietsers eigenlijk niet meer van deze tijd.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Fietsers die tegen de rijrichting in de brug oversteken, en kinderen/jongeren die slingerend fietsen (heeft me vorig jaar een gebroken sleutelbeen + schouderblad opgeleverd). Het voetpad wordt bovendien ook vaak door fietsers gebruikt.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Niet naleven van verkeersregels	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Het tegemoet komend verkeer. ..fietsers/bromfietsers niet alleen op de Kennedybrug maar ook op de ventweg en eenrichtingsverkeer straten overal in maastricht. Ook met de auto heb ik er last van.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
oversteekplaats rabobank richting maas kennedybrug	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
oversteekplaats andere zijde richting mecc beide oversteekplaatsen zijn gevaarlijk en onoverzichtelijk	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
kruising rabobank,mosae forum	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Geen reden opgegeven	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
drukke weg oversteken met de fiets/snorfiets	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Fietsers en brommers rijden tegen het verkeer in op de fietspaden. Geldt ook op andere plaatsen in de stad.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
gevaarlijke fietsoversteekplaats	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Bij de oversteekplaatsen voor fietsers komen de auto's van achter. Niet duidelijk is of ze de afslag nemen en de snelheid is moeilijk in te schatten.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Kennedybrugtracé (Emmaplein t/m knooppunt Europaplein), met name richting oosten.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Lastig traject voor fietsers. Veel onoverzichtelijke conflictsituatie met verschillende voorrangregelingen. Grootste knelpunten: af- en opritten Kennedybrug, Tongerseplein (oversteek bypass), comfort parallelweg prins Bisschopsingel.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Er is overigens volledig beseft dat een goede oplossing forse investeringen vergt.	John F. Kennedybrug	Jekerkwartier
Omdat auto's hier vaak hard rijden en ik het idee heb dat ze de overstekende fietsers niet goed zien.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
gevaarlijke oversteekplaats	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Drukke en onoverzichtelijk	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Drukke en onoverzichtelijk	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier

Drukte en onoverzichtelijk	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Drukte en onoverzichtelijk met een (elektrische)fiets is het uitzicht onvoldoende en de auto's rijden hier te hard	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Geen reden opgegeven	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Zeer gevaarlijk punt om over te steken.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Ik kom hier zeker zes maal per week.		
Donkere onderdoorgang.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
je ziet vanaf kant Sint-Pieter auto moeilijk.		
Wordt aan gewerkt, dus ik hoop	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Hartelijk dank alvast voor het fietspad naar RECHTS. Mocht vroeger niet. Mooie verbetering.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Alhoewel sterk verbeterd door de scheiding van rechtdoorgaand verkeer en verkeer dat rechtsaf moet, blijft dit voor fietsers een gevaarlijke oversteekplaats (met name in de spits).	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Geen reden opgegeven	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Oversteken kennedybrug : opstappen na voorrang verlenen is moeilijk omdat je altijd op een helling moet opstappen.		
Vooraf met een e-bike is dat moeilijk.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Er wordt te hard gereden en rechts ingehaald.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Tegelijkertijd als fietser moeilijk de Kennedybrug richting Tongerseplein via fietspad te nemen (oversteken bij Maasboulevard)	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Moelijke oversteek voor de fiets	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
president kennedybrug ter hoogte van Heugemerveld en aan andere zijde richting park	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
's Ochtends druk met fietsers en brommers op het fietspad. Wachten bij het stoplicht om met 3 kinderen op de fiets over te steken. Brommers en andere fietsen die dan van links komen zijn dan vooral voor de kinderen soms verrassend en verwarrend.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Fietsen in de binnenstad is onveilig op smalle wegen waar ook autoverkeer is bv : Pieterstraat, Maastrichter Heidenstraat, Hondstraat. aparte fietsstroken zijn veel veiliger.Oversteken is soms ook gevaarlijk. Ik denk dan aan leerlingen die naar school fietsen over de Kennedybrug.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
gevaarlijke oversteekplaats	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
veel scooters en wielrenners, die zich niet aanmelden..... van achterop komend bij dubbelgebruik van rijwielpaden..... te smal.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Geen stop door fietsers en voetgangers bij	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier

het Emmaplein richting statensingel		
zeer moeilijke oversteek voor fietsers vanaf by-pass komende vanaf Biesland bij het tongerseplein	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Geen reden opgegeven	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Geen reden opgegeven	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Gevaarlijke kruising om met de fiets over te steken	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Auto's komend vanaf Sint Pieter geven heel vaak geen richting aan als zij richting Kennedybrug gaan. Dat leidt tot verwarring als ik komend vanuit het stadscentrum kom en ook richting Kennedybrug wil.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Geen richting aangeven komt steeds meer voor op allerlei plekken.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
gevaarlijk oversteekpunt	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Oversteekplaats biedt te weinig ruimte voor fietsers om te stoppen, nadat ze de hoofdweg zijn overgestoken. Er moet echter wel voorrang verleend worden op het fietspad dat parallel loopt.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Auto's slaan af zonder richting aan te geven. Als ik oversteek kan ik niet op vertrouwen dat de auto niet mijn kant op komt.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Ik reageer als verkeercoördinator van het Porta Mosana College.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Wij kregen verontrustende berichten over de vernieuwde situatie op de Kennedybrug. De scheiding (vangrail) tussen tweewielers en snelverkeer zou weggehaald zijn. Zeker gezien de teneur in de verkeersdialoog (gedrag verkeersdeelnemers is grootste reden voor onveiligheid) wordt hier een gevaarlijke situatie geschapen.	Prins Bisschopsingel	Jekerkwartier
Als je vanuit het park komt, over het fietspad, is / WAS tegemoetkomend autoverkeer moeilijk zichtbaar voor een fietser, achter de muur van het Pesthuis. Komen nogal grote bakken vaak, met opgehaalde schoolkinderen.	Sint Pieterskade	Jekerkwartier
Situatie is al verbeterd nu er geen geparkeerde auto's staan. Advies: weg met die parkeervakken, zodat de weg breder wordt.	Sint Pieterskade	Jekerkwartier
Geen reden opgegeven	Sint Pieterskade	Jekerkwartier
Fietsers rijden in het donkervrijwel standard zonder licht en ze gaan er kennelijk vanuit dat automobilisten ze dan toch wel zien. Vooral bij regen lijdt dat soms tot gevaarlijke situaties. Geldt overall in de stad, maar hier is het nogal donker waardoor de fietsers nog slechter te zien zijn.	Sint Pieterstraat	Jekerkwartier

Tongersestraat	Tongersestraat	Jekerkwartier
erg druk en onoverzichtelijk. ik bedoel de kommel en kruising brusselsestraat	Calvariestraat	Kommelkwartier
Het niet naleven verkeersregels van andere weggebruikers. Onduidelijke verkeerssituaties. geen of te weinig controle van de regels door gezagsdragers (30 km zones vooral bromfiets snorfiets berijders zijnde(motor voertuigen)Rijden veelal in verboden richting gebruiken voetgangers gebied als rijweg (stoepen)	Calvariestraat	Kommelkwartier
Geen reden opgegeven	Kommel	Kommelkwartier
slecht wegdek en scooters die overal rijden om dat de essensiele controle ontbreekt	Kommel	Kommelkwartier
Komende vanaf de Beatrixhaven over de Balijeweg is het erg onduidelijk of in de bocht voor je de tunnel inrijdt, het verkeer van rechts uit de Populierweg wel of geen voorrang moet krijgen. Er staan over de helft van de kruising met de Populierweg strepen, waardoor het lijkt alsof het verkeer op de Balijeweg voorrang heeft.	Balijeweg	Limmel
Geen reden opgegeven	Dolmansstraat	Limmel
Geen reden opgegeven	Jerichostraat	Limmel
Het hard rijden van auto's en brommers door de wijk, vooral mensen die snel ergens moeten zijn, wonen in andere wijk. de nieuwe tunnel tussen Limmel en Nazareth rijden ze harder als de toegestane snelheid (30 km.) De basisschoolkinderen moeten hier allemaal door naar de school in Limmel.	Jerichostraat	Limmel
te snel rijden	Carolijnruwe	Malberg
er wordt te hard gereden, vooral door snorfieten en scooters	Malbergsingel	Malberg
Geen reden opgegeven	Malbergsingel	Malberg
Geen reden opgegeven	Malbergsingel	Malberg
In de bocht van het recessenplein/laathofruwe staan vaak auto's geparkeerd, zijn de lijnen op het wegdek bijna niet meer te zien en rijden de automobilisten vaak te hard, waardoor er soms onveilige momenten gebeuren. Ook komt hier de lijnbus doorheen, die soms te weinig plek heeft.	Recessenplein	Malberg
Op de kruising Recessenplein en Malbergsingel ontstaan vaak onveilige momenten aangezien hier een aantal zaken bijelkaar komen: kruising, in- en uitrit parkeerterrein winkels, oversteekplaats en een reclamebord op de malbergsingel dat zo geplaatst is dat je tegemoetkomend verkeer (vanaf oudcaberg - malbergsingel) vaak niet kunt zien. Veel	Recessenplein	Malberg

verkeersgebruikers weten vaak niet wie nou precies voorrang moet krijgen.		
Geen reden opgegeven	Roosnobelruwe	Malberg
jonge bestuurders van auto voertuigen rijden veel te hard.	Vademruwe	Malberg
geen overzicht naar links bij het oversteken straat i.v.m. parkeerplaatsen auto's (linkerzijde) deze zijn te ver naar de hoek doorgetrokken, moet hierdoor te ver naar voren rijden om de straat over te steken waardoor je al een gedeelte op het fietspad staat en de aankomende fietsers en het overige verkeer niet of te laat ziet.	Ermerikstraat	Malpertuis
Op de Grimbeerstraat staan vaak auto's geparkeerd langs de stoepwand, terwijl in de parkeervakken genoeg plaats is, daarnaast staan deze ook nog eens dicht geparkeerd op de hoek met de Cantecleerstraat. Hierdoor is het vaak onmogelijk om plaats te maken voor auto's die de Grimbeerstraat uit willen rijden (richting Cantecleerstraat). Vaak blokkeer je dan de drukke Cantecleerstraat.	Grimbeertstraat	Malpertuis
Geen reden opgegeven	Begoniastraat	Mariaberg
Geen reden opgegeven	Gebroeders Moorsweg	Mariaberg
Ronde Tongersestraat, Tongerseweg . Veel te weinig overzicht , zowel voor fietsers als autogebruikers	Proosdijweg	Mariaberg
Wegens onvoldoende snoeien van groen in de gehele Ruttensingel (kruisingen) geen uitzicht om straat op te rijden. Ook zeer gevaarlijk voor kinderen.	Rozenstraat	Mariaberg
Ruttensingel linksaf naar Mr. Ulrichweg	Ruttensingel	Mariaberg
De geparkeerde auto's letten niet altijd op fietsers bij uitstappen, auto's rijden vaak te snel op de smalle Brusselsestraat. Laatste stukje Grote Gracht veel te smal, fietser komt hier in de verdrukking, in de fietsstraat Bilserbaan rijden de auto's vaak erg snel op het midden van de weg en duwen de fietser helemaal naar de kant.	Ruttensingel	Mariaberg
Over de gehele lengte genomen een zeer slecht wegdek om met de fiets/brommer overheen te gaan.	Kasteel Hillenraadweg	Nazareth
Fietsers en (snor)brommers gebruiken de trottoirs en het plein als fietspad. Misschien omdat de trottoirs en het plein zijn bestraat met rode klinkers, iets wat tegenwoordig in meerdere wijken te zien is. Rode weggedeelten zijn als fietspad aangewezen, misschien denkt men dat dit tegenwoordig ook geldt voor trottoirs en pleinen met rode klinkers.	Kasteel Schaloenstraat	Nazareth
Als je vanuit de parkeerplaats	Meerssenerweg	Nazareth

(Meerssenerweg) van CS station vertrekt heb je als automobilist slecht tot weinig zicht om te kijken of je de Meerssenerweg op kunt rijden. De struiken zijn inmiddels gesnoeid, maar voor de verkeersveiligheid zou het beter zijn wanneer de struiken helemaal verwijderd zouden worden. Veiligheid voor alles !		
scharnerweg kruising a2 rechts en links afslaan mag niet maar doen het toch	Meerssenerweg	Nazareth
Geen reden opgegeven	Meerssenerweg	Nazareth
Omdat de kruising door de spoorwegovergang erg onoverzichtelijk is. Er wordt vaak veel te hard gereden!	Meerssenerweg	Nazareth
Van de platten grond word ik niet wijzer. Maar als je nu van de carl smuldersingel naar beneden langs rene pands afkomt en dan het fietspad wat van recht en links komt oprijd. van links krijg je nooit voorrang. Ik heb eral op de grond gelegen. En van rechts schruren de brommers je voor de voeten. Voor het stoplicht is het ook gevaarlijk.	Effileursdonk	Oud-Caberg
Geen reden opgegeven	Effileursdonk	Oud-Caberg
Al die kinderkopjes in de stad en het worden er steeds meer, zijn spiegelglad. Het moet allemaal héél mooi uitzien voor de toeristen ! Dan de scheidingsbandjes op de Brusselseweg en Tongerseweg zijn levensgevaarlijk, voor fietsers en auto's, wie bedenkt zowat ? Dan kom ik regelmatig vanaf de Statenstraat naar de Capucijnenstraat en dan komen de fietsen, brommers en auto's met een flinke snelheid bergaf, ondanks dat je van rechts komt kan je hier beter stoppen, want zij komen niet meer stop !	Pandectendonk	Oud-Caberg
Geen reden opgegeven	Planodonk	Oud-Caberg
andere weggebruikers rijden vaak te hard en op agressieve manier.	Potteriestraat	Pottenberg
Op kleine rotonden aan de Potteriestraat word vaak geen voorrang verleend waardoor het regelmatig bijna fout gaat.	Potteriestraat	Pottenberg
Fietsers en bromfietsers zijn wel de dupe van dit agressieve rijgedrag.	Potteriestraat	Pottenberg
Geregeld in de avond en nachtelijke uren is deze weg vaak een racebaan.	Potteriestraat	Pottenberg
Wat mij betreft mag dit verkeer wel afgeremd worden door de weg aan te passen zodat men wel moet afremmen.	Potteriestraat	Pottenberg
Door te dat er te hard wordt gereden en een oorverdovend lawaai	Terra cottaplein	Pottenberg
fietstunnel tussen heugemerveld en randwyck.	Duboisdomein	Randwyck

altijd bang aangereden te worden door fiets of scooter. Fietsers rijden tegen verkeer in om niet over de overweg te hoeven. Rijden hard berg af en stoppen nergens voor.	Duboisdomein	Randwyck
Ook de afsplitsingen bij de tunnel zelf, levensgevaarlijk. Iedereen doet maar wat, gaat allemaal kriskras door elkaar. Zeer onveilige situatie. Mensen gaan op hoekjes stilstaan met fietsen om te kletsen, of fietsen gewoon de stoep op, ongeacht of daar mensen lopen.	Duboisdomein	Randwyck
Verkeer geen richting aan geeft, fietsers zonder licht en nooitgeen richting aangeven.	Hondiusdomein	Randwyck
de gehele route noord-zuid van de servaas brug naar kennedybrug aan de oost kant van de maas wordt gedeeld tussen fietsers en voetgangers. Dit geeft soms gevaarlijke situaties, vooral in de weekeinden met wandelende toeristen	Maaspuntweg	Randwyck
Met de elektrisch fiets voel ik mij op rotondes onveilig omdat de voorrangsregels verschillen	Maaspuntweg	Randwyck
Gevaarlijke oversteek voor fietsers (oversteek universiteitssingel/Debijelaan) om Oxfordlaan in te rijden.	Oxfordlaan	Randwyck
Onoverzichtelijk voor voetgangers om over te steken. Je kunt niet van allebei de richtingen zien of er een auto aankomt. Op gehoor kun je ook niet afgaan met de drukke jf kennedybrug ernaast.	Paul-Henri Spaaklaan	Randwyck
Er wordt vooral tijdens de spits geen voorrang verleend door verkeer uit de leuvenlaan aan verkeer dat rechts uit de praaglaan komt. De sfeer is: 'spits-werkverkeer dat door de wijk sjeest. En er komt daar toch nooit iets van rechts. Daar kijk ik dus niet want ik doe een tarzanbocht naar links en probeer daarbij geen fietsers te raken. Snel snel. Geen tijd voor rechts.' M'n auto is er 1x aangereden terwijl ik <5km reed, de ander ook, ze keek gewoon niet, bleek.	Praaglaan	Randwyck
De weg naar school. De 30 km weg oversteken. Beangstigend haastverkeer in de spits. Het wegstuk Salernolaan->Praaglaan->Leuvenlaan. Bij de bochten en kruisingen wordt door de groep 'geroutineerde' gebruikers: bochten afgesneden, geen voorrang verleend aan rechts, te hard gereden, geen voorrang verleend aan rechtdoor gaand verkeer. En zodra het een dag glad wegdek is rijdt weer iemand in de bocht het plantsoen in.	Sorbonnelaan	Randwyck

Daarom loop ik met de kids een stukje om en laat ze nog niet alleen naar school lopen.		
Op alle fietspaden.. Door de aanstormende bromfietsen cq elektrische fietsen en z.g. schreeuwende achteropkomende wielrenners.	5e Meistraat	Scharn
Bij oversteekplaatsen voor fietsers op bv de Kennedybrug. En daar waar het fietspad een weg doorkruist.	5e Meistraat	Scharn
In de auto als ik 50 rijdt en wordt ingehaald als grijze 'trage en verkeerophoudende' weggebruiker. Soms zelfs luid toeterend. Dit en bovenstaand in HEEL Maastricht.	5e Meistraat	Scharn
Heel onoverzichtelijk, mede door de (soms) fout geparkeerde auto's	Adelbert van Scharnlaan	Scharn
Geen reden opgegeven	Adelbert van Scharnlaan	Scharn
rondom scholen vo/mbo en hbo/uni	Bemelergrubbe	Scharn
Op de Bergerstraat wordt hard gereden, komen bussen, is een drukke weg zonder afgescheiden fietspad... Oversteken is op verschillende punten gevaarlijk en dat terwijl deze weg voor veel mensen naar scholen en sportclubs leidt!!	Bergerstraat	Scharn
fietsers die weg oversteken die tegen richting in fietpad gebruiken	Dokter Nevenstraat	Scharn
Door passerende bromfietsen en fietsers die links en rechts inhalen en te hardrijden, m.n. de bromfietsen. Ook houdt zich niemand aan de 30 km zone.	Koning Clovisstraat	Scharn
gebrek van kennis bij andere weggebruikers	Koning Clovisstraat	Scharn
Fietsers rijden veelal zonder de voorrangregels te hanteren de rotonde op. niemand weet hier hoe voorrang te verlenen, rechts heeft voorrang maar iedereen doet hier maar wat..	Koning Clovisstraat	Scharn
voorgangsregel	Koning Clovisstraat	Scharn
Te hard en door rood rijden van andere bestuurders	Koningsplein	Scharn
De overgang van de Adelbert van Scharnlaan naar de Vijverdalseweg levert zéér gevaarlijke situaties op, omdat je geen goed overzicht hebt wat er van rechts aan komt rijden.	Laan in den Drink	Scharn
Een heg die enkele appartementen afschermt beperkt het zicht, waardoor bijna-aanrijdingen vaak voorkomen.	Laan in den Drink	Scharn
	Laan in den Drink	Scharn
Tevens is het wegrijden vanaf het Essostation naar de Akersteenweg ook een heel avontuur, omdat een heg het zicht belemmert van aankomend verkeer.	Laan in den Drink	Scharn
Betreft het pompstation onder de berg naar Cadier en Keer.	Laan in den Drink	Scharn
Zeer onveilig als je als auto de	Laan in den Drink	Scharn

Vijverdalseweg wil oprijden omdat de verkeerssituatie onoverzichtelijk is; als je naar links kijkt zie je niet veel omdat er een hoge heg staat. Je moet met de auto bijna al de weg op rijden voordat je kunt zien of er iets aan komt.

Kruispunt A2	Oranjeplein	Scharn
--------------	-------------	--------

In de buurt van de A2 waar de tunnel gebouwd wordt. Daar is de situatie niet altijd even overzichtelijk.

Oranjeplein	Scharn
-------------	--------

Kruispunt Scharnerweg met A2: Afslaand verkeer van/naar A2, hoewel dit hier verboden is.

Oranjeplein	Scharn
-------------	--------

door vernieuwing zijn punten op de n2 vaak onoverzichtelijk

Oranjeplein	Scharn
-------------	--------

oversteken met kind op eigen fiets op route naar school

Prins Mauritslaan	Scharn
-------------------	--------

Al meerdere bijna aanrijdingen, maar ook al aanrijdingen tussen meestal auto's en fietsers/bromfietsers gezien.

Raadhuisstraat	Scharn
----------------	--------

Auto's komen vanaf de Raadhuisstraat de Akersteenweg opgereden, maar moeten eerst het fietspad kruisen.

Raadhuisstraat	Scharn
----------------	--------

Hier is het zicht slecht en rijden auto's vaak snel door.

Raadhuisstraat	Scharn
----------------	--------

Auto's die naar de Akersteenweg willen, en wat haast hebben, zien aankomende fietsers veel te laat. Het huis van Poorters aan hun linkerkant zit ze helemaal in de weg, en zij moeten ook naar rechts rijden. Ik heb een paar keer heel hard moeten remmen, en meerdere malen andere fietsers zien remmen (gek genoeg, heb ik geen auto's hard zien remmen - volgens mij zijn ze in hun hoofden dan de fietspad voorbij).

Raadhuisstraat	Scharn
----------------	--------

Te hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer. Zebrapad wordt vaak genegeerd door weggebruikers, inclusief Veolia buschauffeurs.

Scharnerweg	Scharn
-------------	--------

Geen reden opgegeven

Scharnerweg	Scharn
-------------	--------

Slecht zicht op fietsers/brommers die uit de tunnel komen. verkeersspiegel zou het probleem grotendeels oplossen

Scharnerweg	Scharn
-------------	--------

Om verkeer van rechts te kunnen zien moet je zodanig vooruit rijden met de auto dat je fietsers van links weer in de weg staat.

Soms staat er ook nog eens een hoog voertuig geparkeerd (rechts op de hoek veldweg) waardoor je nog verder de weg op moet rijden om meer te kunnen zien. Komt er dan verkeer van rechts aan waar je op moet wachten dan sta je dus verkeer van links te hinderen evenals de fietsers die achter je auto proberen hun weg te volgen.

Scharnerweg	Scharn
-------------	--------

Hier kwam ik eerst altijd uit de tunnel als ik naar school ging (Sint-Maartenscollege havo vwo). Dan moest je altijd gevaarlijk met een hele menigte fietsers oversteken terwijl er bussen en auto's uit de tunnel kwamen.	Scharnerweg	Scharn
1. kruising a2 Scharnerweg: scooters maken gebruik van rijbaan ipv fietspad; auto's door rood en/of slaan rechts- of linksaf	Scharnerweg	Scharn
2. rotondes: slecht zicht op fietsers/scooters. Scooters rijden véél te hard en gedragen zich asociaal	Scharnerweg	Scharn
3. o.a. Dorpstraat Maastricht: fietsers rijden alsof de automobilist hun gedachtengang kent (linksaf slaan vlak voor auto; gedrieën of meer naast elkaar; al sms-ent" zwalkend over de weg enz."	Scharnerweg	Scharn
onoverzichtelijke situatie	Scharnerweg	Scharn
met oversteken veel auto mobilisten gaan links en rechts af	Scharnerweg	Scharn
tunnels	Scharnerweg	Scharn
Er zit daar een drempel in de weg met ONDERBROKEN streep (waardoor het lijkt alsof je er overheen kunt rijden met scooter of brommer!) die zeer slecht zichtbaar is bij donker en regenachtig weer. Ik ben door die drempel zwaar ten val gekomen met veel persoonlijke en materiële schade! Het verbaast me dat die drempel er nog steeds zit, want ik heb in het verleden al melding hier van gemaakt, en heb ook van anderen vernomen dat zij daar gevaarlijke hinder van ondervonden hebben.	Scharnerweg	Scharn
Geen oversteekplek voor fietsers, geen overzicht op tunnel.	Scharnerweg	Scharn
verkeer welke toch afbuigt en weerszijde terwijl dit niet mag	Scharnerweg	Scharn
Vanuit Laan in den Drink links op naar de rotonde. Vanuit de auto gezien heb je slecht zicht op auto's die van links komen i.v.m. een (prive)haag. Auto hebben dan al voldoende snelheid terwijl jezelf vanuit bergpositie de weg op moet gaan.	Vijverdalseweg	Scharn
Verkeersspiegel zou al helpen	Vijverdalseweg	Scharn
Ik voel me nergens onveilig!	Franciscus Romanusweg	Sint Maartenspoort
Kruispunt nabij cinema in wyck, wilhelminasingel, teveel kruis verkeer, veel stadsbussen.	Franciscus Romanusweg	Sint Maartenspoort
Geen reden opgegeven	Franciscus Romanusweg	Sint Maartenspoort
weg te smal en auto's rijden harder dan 50 km	Gebroeders Hermansstraat	Sint Maartenspoort
enigszins onoverzichtelijke situatie bij het linksaf slaan vanaf de Wilhelminasingel naar de st. maartenslaan	Sint Maartenslaan	Sint Maartenspoort

prins bisschopszetel afslag gestegen)	Luikerweg	Sint Pieter
veranderen van rijbaan	Luikerweg	Sint Pieter
omdat fietsers en brommer hier gewoon door rijden en het verkeersplein op rijden.	Brusselsestraat	Statenkwartier
hier moet iets aan gedaan worden	Brusselsestraat	Statenkwartier
niet duidelijk wie voorrang heeft	Brusselsestraat	Statenkwartier
Met name richting binnenstad ontsaan voor fietsers vaak levensgevaarlijke situaties omdat auto's fietspad gebruiken om te passeren. Bovendien wordt door auto's vaak veel te hard gereden	Brusselsestraat	Statenkwartier
Rare figuren die daar rondhangen	Brusselsestraat	Statenkwartier
Onoverzichtelijk	Brusselsestraat	Statenkwartier
Emmaplein	Brusselsestraat	Statenkwartier
omdat de fietsers en ook scooters ,, altijd door rijden,, van uit Brusselse straat en ze hebben voorrang te verlenen aan alle verkeer wat OP RONTONDE AL IS ,maar zich hier niks van aantrekken en gewoon doorrijden dus alles moet op de rem ,zelfs als ik met de auto al van Annalaan op Rontonde zitdriekart al !! pakken de fiets en scooter verkeers deelnemers vanaf de Brusselsstraat zich gewoon, ASOCIAAL !voorrang daar dit niet mag want ik zit al driekwart op rontonde	Brusselsestraat	Statenkwartier
NEE zij veroorzaken de onveilige situati	Brusselsestraat	Statenkwartier
Door de drukte en de onoverzichtelijkheid. Te veel verkeersstromen: auto's in je rug, snelle brom-/fietser van links en rechts. Voetgangers op het trottoir die het zicht belemmeren.	Brusselsestraat	Statenkwartier
Fietsen door Brusselsestraat voelt vaak onveilig, doordat er auto's en bestelwagens en soms vrachtauto's (tegen het parkeerverbod in) gepaarkeerd staan en het overige verkeer daar om heen rijdt en dan op het fietspad/fietsgedeelte komt. Bij de T-splitsing met de Kommel zien automobilisten heel vaak de fietser van links over het hoofd. In de Gubbelstraat wordt heel vaak heel hard gerden door brommers die dan fietsers bijna van de weg afrijden.	Brusselsestraat	Statenkwartier
Als de universiteiten beginnen gaat elke fietser soms ook scooters die van de pastoorhabetsstraat komen over het zebrapad dan de stoep over de Brusselse straat in als je op de stoep loopt moet je op dit kleine stukje wel 4 tot 5 keer opzij springen en als je niet snel genoeg bent krijg je een agressieve Oplossing zou zijn plaats voetgangers rekken aan het zebrapad	Brusselsestraat	Statenkwartier
Brusselsestraat. Als fietser heb ik last van	Brusselsestraat	Statenkwartier

tegemoetkomende auto's die expres (terwijl ze me aankijken) op me inrijden omdat ze om de vele foutgeparkeerde auto's willen rijden en denken dat ik niet in tegenovergestelde richting over de fietstrook mag fietsen.		
Meermalen heb ik deze levensbedreigende situatie meegemaakt.	Brusselsestraat	Statenkwartier
Vooraf tijdens het uitgaan van de school en op andere momentden door plaatselijke ondernemers wordt het stopverbod massaal genegeerd. Zij zijn daarbij zelden aan het laden of lossen.	Brusselsestraat	Statenkwartier
Tegemoetkomend verkeer (richting westen) rijdt over fietsstrook (richting oost) als gevolg van passeren stilstaande voertuigen in Brusselsestraat. Daardoor risico op frontaal conflict met fietsers.		
Automobilisten negeren stilstaan (??) verbod.	Brusselsestraat	Statenkwartier
Vindt plaats in de ochtendspits. Met name vanwege ouders die hun kinderen afzetten of laad en losverkeer.	Brusselsestraat	Statenkwartier
Fietsers rijden hier naar beneden met hogere gemiddelde snelheid. Daarnaast is de ochtend veelal laagstaande zon, wat zicht voor fietsers bemoeilijkt.	Brusselsestraat	Statenkwartier
komende uit de stad kan ik de kommel niet veilig oversteken. linkskomende auto`s komen hard aan maar door geparkeerde auto`s niet te zien dan komen er van rechtsachter fietsers en scooters die de kommel op mogen(geven vaak geen richting aan) als je op hun moet letten komt de volgende auto er weer aan.		
Vroeger waren hier drie(!) zebra`s.	Brusselsestraat	Statenkwartier
Waarom is ervoor gekozen fietsers beide kanten op te laten rijden dit leidt m.n. op de brusselse straat tot zeer onveilige situaties. Wat is er mis met kommel af, br.str op	Brusselsestraat	Statenkwartier
Fietsers en brommers die rechts afslaan hebben altijd groen. Fietsers en brommers die rechtdoor gaan niet. Je moet voor de stilstaande fietser en brommers door om recht af te slaan. Als het licht voor rechtdoor dan opeens op groen gaat ontstaat er een gevaarlijke situatie. Een aparte opstelstrook voor rechtdoor waardoor rechtsafslaand verkeer rechts kan passeren zou dit probleem oplossen.	Maagdendries	Statenkwartier
Glacisweg: auto's rijden harder dan 30 km	Glacisweg	Villapark
mergelweg richting Kanne: auto'rijden tot 70 km als men er loopt, fietst	Glacisweg	Villapark

Mergelweg richting Kanne: rijverbod weekend wordt genegeerd. met name voor voetgangers met kinderen gevaarlijk	Glacisweg	Villapark
Dorpstraat Heer: kruispunt onoverzichtelijk	Glacisweg	Villapark
Erg onoverzichtelijke oversteek. smalle weg, tegemoetkomend verkeer rijdt vaak over de weghelft heen	Bronckweg	Vroendaal
Onopvallend voorrangskruispunt. Fietsers rijden tussen heggen en komen plotseling op de Bronckweg uit.	Bronckweg	Vroendaal
Geen reden opgegeven	Burgemeester Hennequinstraat	Wittevrouwenveld
Fietsers rijden maar op plaatsen en doen maar zoals voet- wandelpaden, trottoir, verkeerde weghelft, stoplichten	Frankenstraat	Wittevrouwenveld
ik voel me niet onveilig	Frankenstraat	Wittevrouwenveld
Automobilisten gaan hier links en rechtsaf terwijl men rechtdoor moet. Voetgangers en overige weggebruikers ondervinden hiervan gevaar en hinder. Politie doet hier niets aan, behalve flitscontroles ?	President Rooseveltlaan	Wittevrouwenveld
Geen reden opgegeven	Viaductweg	Wittevrouwenveld
Auto: Bij binnenkomst Maastricht: voorsortierend richting Noorderbrug. Is 2-baans, waarbij linkerbaan eigenlijk direct voorsorteert richting Meerssenerweg (=linksaf bij stoplicht). Baan rechtdoor is bestemd voor verkeer ri. Noorderbrug. Echter, auto's op linkerbaan snijden verkeer op rechterbaan af, om dwingend invoegend ook ri. Noorderbrug te kunnen rijden.	Viaductweg	Wittevrouwenveld
Te voet: Bosscherweg en binnenstad: te vaak fietsers op voetpaden en in voetgangersgebied.	Viaductweg	Wittevrouwenveld
Ondanks de nieuwe regels (wegens werkzaamheden) zijn er talloze overtredingen te bespeuren die het voor de correcte weggebruiker onveilig maakt. Verkeersdeelnemers zijn vaak erg ongeduldig en nemen "voorrang" omdat ze haast hebben.	Viaductweg	Wittevrouwenveld
Complexe situatie waar meerdere stroken in één keer moeten worden overgestoken	Viaductweg	Wittevrouwenveld
Avenue Céramique wordt als racebaan gebruikt. Hoewel dit toch bebouwde kom is.	Avenue Ceramique	Wyck
Hie is al vaker contact geweest met de regio verkeerspolitie!!!!	Avenue Ceramique	Wyck
Op deze weg moet een bromfiets op verschillende plekken zowel op de weg als op het fietspad rijden. Ik vind het onveilige situaties. Zeker omdat er ook een busstrook	Avenue Ceramique	Wyck

aanwezig is, het onduidelijk is voor automobilisten die uit een zijstraat komen en het voor de bromfietser onoverzichtelijk is hoe weer op het fietspad te komen.		
Geen reden opgegeven	Avenue Ceramique	Wyck
Verkeer rijdt door over zebrapaden....	Avenue Ceramique	Wyck
De oprit is voor fietsers naar Plein 1992 De voetgangers kunnen op de zeeeeer breeeeeede trappen., maar dat doet bijna niemand. Als je omhoog fietst wordt je regelmatig agressief bejegend door voetgangers die de oprit gebruiken. Ik stel voor dat de oprit verbreed wordt en een fietstraject op het plein wordt geverfd zodat dit voor voetgangers duidelijk is.		
	Avenue Ceramique	Wyck
zeer druk;onoverzichtelijke verkeerssituatie;diverse vervoersmiddelen ongescheiden door elkaar bv. racebde fietsers,scooters, busjes van bezorgers of bedrijven.		
ik voel veilig in de stad.	Bellefroidlunet	Wyck
Geen reden opgegeven	Bourgogneplein	Wyck
onveilige situatie van fietspaden en zebrapaden	Bourgognestraat	Wyck
	Clermontlunet	Wyck
geen voetgangerslichten: Avenue C. richting Wilhelminasingel v.v./ idem oversteek Wilhelmina singel- Wilhelminasingel bij Stationstraat west (pleintje/		
	Hoogbrugplein	Wyck
echter in beide gevallen: toch maar zelden!	Hoogbrugplein	Wyck
wordt te hard gereden in de straten ook in de 30 km zone		
	Lage Barakken	Wyck
Geen reden opgegeven	Mosalunet	Wyck
Smalle strook van opgang wordt door fietsers en voetgangers in beide richtingen gebruikt, inclusief boodschappentassen van AH. Te smal.		
	Plein 1992	Wyck
Plus onderaan stoep oversteken geeft problemen.	Plein 1992	Wyck
Oplossing kan zijn deel Vd naastgelegen trap helling te maken	Plein 1992	Wyck
Slechte verlichting bij onderdoorgang bij Vesteda	Ruiterij	Wyck
Geen reden opgegeven	Sint Servaasbrug	Wyck
bij zebrapaden, vaak wordt er door toon licht gereden, en veel fietsers op de zebrapaden		
	Sonnevillelunet	Wyck
Onoverzichtelijk, fietsers die van alle kanten oversteken, met name als je komt vanaf het station en rechtdoor moet		
	Sphinxlunet	Wyck
avenue ceramique oversteek plaatsen zeer slecht verlicht en er word veel te hard gereden		
	Sphinxlunet	Wyck
Vlak achter de spoorwegovergang bij de	Sphinxlunet	Wyck

koepelkerk stagneert het verkeer dat op de rails staat omdat het verkeer dat de rails gepasseerd is moet stoppen i.v.m. voetgangers die een zebrapad oversteken		
Geen reden opgegeven	Sphinxlunet	Wyck
Onoverzichtelijk geheel van kruisingen bij en vanwege de spoorwegovergang Duitse Poort /Sphinxlunet/Heerderweg/Meerssenerweg. Daarnaast stelt 'men' zich, vooral de automobilisten, zich verkeerd op bij gesloten overwegbomen.	Sphinxlunet	Wyck
Met moderne meet- en regeltechniek moet het niet zo moeilijk zijn verkeerslichten te plaatsen, met uiteraard goede afstemming op het treinverkeer. Bij vertrek van het station naar Randwyck worden spoorbomen nog ouderwets handmatig bediend met lange wachttijden bij de overgang tot gevolg	Sphinxlunet	Wyck
rotonde voor het station, waar alle verkeersdeelnemers gebruik van maken, en niet alle deelnemers - met name fietsers en voetgangers - zich bewust zijn van hun "plichten".	Spoorweglaan	Wyck
Gaten in de weg	Spoorweglaan	Wyck
De rotonde wordt niet gezien als rotonde, de verkeersregels van de rotonde worden over het algemeen genegeerd. Het leidt tot levensgevaarlijke situaties als je op deze rotonde verwacht dat je voorrang hebt. Het schrijnendste voorbeeld is wel het verkeer dat komend van de Spoorweglaan zijn weg over de rotonde vervolgt naar de Parallelweg alsof het een rechtdoorgaande weg is.	Spoorweglaan	Wyck
zeer onduidelijke kruising	Stationsplein	Wyck
Een rotonde kent verkeersregels. Echter met name fietsers kennen die niet, of passen die niet toe. Met andere woorden, zij vormen de onzekere EN onveilige factor op de rotonde voor het station, waar naast de aanvoerwegen (o.a. bussen) ook nog eens voetgangersoversteekplaatsen zijn.	Stationsplein	Wyck
Veel stadsbussen rijden bij de bushaltes Stationsplein (zijde hotel l Empereur) bij het begin van de bus-strook over de	Stationsplein	Wyck
hoekige trottoirband, wat onprettig is voor reizigers die een staanplaats hebben. Ook voor zittende reizigers (ouderen, gehandicapten, slechthziende reizigers en kinderen) is die onoplettendheid zeer hinderlijk. Voorstel: Geef de trottoirband een diagonaal /verlagend verloop en zorg	Stationsplein	Wyck

dat deze hinderlijke toestand wordt opgelost. De busreizigers zijn U dankbaar voor een goede oplossing.	Stationsplein	Wyck
Dit is een rotonde die door de meeste andere weggebruikers wordt behandeld als een kruispunt. Het is een onoverzichtelijke, drukke en gevaarlijke plek. Ook zijn er altijd veel stadsbussen die nergens rekening mee houden en voorrang pakken.	Stationsstraat	Wyck
Brommers die hier met grote snelheid rijden tussen voetgangers en fietsers; de combinatie van voetgangers en fietsers is hier in het spitsuur toch al wat onoverzichtelijk.	Stenenwal	Wyck
Onoverzichtelijk druk	Wilhelminasingel	Wyck
Onoplettendheid van buschauffeurs (stadsbussen, touringcars) bij de afslag (naar rechts) van bushalte Wilhelminasingel	Wilhelminasingel	Wyck
naar Stationsstraat te Maastricht. I.v.m. de korte draai met de bus (oversteekplaats voetgangers en middenstrook van de Wilhelminasingel) rijdt de bus deels (10 cm) over de verlaagde trottoirband, waar de voetgangers staan. Voor ouderen en slechtienden is dit een risico. Voetgangers staan vaak op de rand van de trottoirband en zijn niet berekend op de korte draai van de stadsbussen.	Wilhelminasingel	Wyck
Te veel verkeer in een straat	Wycker Brugstraat	Wyck
Wijcker Grachtstraat vanaf Wijcker Brugstraat naar Sint Maartenslaan.	Wycker Grachtstraat	Wyck
Zodra auto's de straat inrijden, geven ze vol gas tot het einde en dan remmen ze ineens. Kan hier geen drempel in de straat geplaatst worden?	Wycker Grachtstraat	Wyck
Heb ik net al aangegeven bij vorige vraag	Wycker Grachtstraat	Wyck
Geen reden opgegeven	Wycker Grachtstraat	Wyck
Doorrijden van automobilisten bij zebrapad vlak bij bushalte	Zeguerslunet	Wyck
De kruising Heerderdwardsstraat en de st Gerardusweg is erg onoverzichtelijk. Bovendien rijden mensen er erg hard, het is een lang recht stuk en (van zuid naar noord) komen ze net van de snelweg af. Spiegel? Drempel aan de rechterkant van de weg gezien vanuit het zuiden, zodat men moet afremmen voor die kruising?	Heerderdwardsstraat	Wyckerpoort
Een deel van Heerderweg is verboden voor vrachtwagens. Word dagelijks genegeerd, ook door vrachtwagens van de gemeente (uiteeraard wel toegestaan voor de ophaaldienst voor afval). Enkele malen gemeld bij politie, maar nimmer reactie.	Heerderweg	Wyckerpoort

De kruising Heerderweg / Princessealaan / Sint Gerardusweg is onoverzichtelijk. Aan voorrangsregels houden de verkeersgebruikers, met name automobilisten en scooterrijders zich nauwelijks. Er is geen zicht op het verkeer dat van de Sint Gerardusweg komt en de Heerderweg opdraait vanwege een gebouw en begroeiing voor het verkeer dat komt van de richting Duitse Poort. De oplossing zou zijn deze bocht anders en ruimer aan te leggen.	Heerderweg	Wyckerpoort
Onoverzichtelijk	Professor Nypelsstraat	Wyckerpoort
's avonds te donker, onzure personen houden zich hier op; staan te wachten op??? Drugdealers?	Professor Pieter Willemsstraat	Wyckerpoort
omdat er vaak onzure types rondhangen.	Professor van Benedenstraat	Wyckerpoort
Geen overzicht op de weg door geparkeerde auto's	Thorbeckeplantsoen	Wyckerpoort
Omdat ik bang ben dat ik fietsers, hardlopers omver kan rijden. Voordat ik op het eind van de afslag Kennedybrug/MECC ben en dan op de Endepolsdomein kom wordt mijn zicht op aankomende fietsers/hardlopers vreselijk gehinderd door al het hoge groen links vlak langs de afrit.	AFRIT MECC	#N/B
Het fietspad langs het ziekenhuis is een breed fietspad voor beide richtingen. Hierdoor worden er linke inhaal manoeuvres uitgehaald door scooters en brommers. Ik heb al diverse keren moeten uitwijken in het gras, omdat er een scooter in mijn richting inhaalde en niet optijd terug keerde op zijn eigen weg helft. Dit gebeurt hier erg vaak.	Antoine Pinaylaan	#N/B
Het doorgaande verkeer over de Adelbert van Scharnlaan rijdt met hoge snelheid over het kruispunt.	Burg Cortenstraat	#N/B
Oversteken vanuit de Burg. Cortenstraat is een gevaarlijke situatie.	Burg Cortenstraat	#N/B
Ter hoogte van de oude jongensschool is het moeilijk om de straat over te steken. Er wordt erg hard gereden en in de spits is het zo druk dat je nauwelijks over komt. Gezien de crèche die er nu ook weer is zou een zebra-pad geen overbodige luxe zijn.	DE GROENE LOPER	#N/B
Geen reden opgegeven	DE GROENE LOPER	#N/B
Door drugsdealers	Grensweg	#N/B
Geen reden opgegeven	Limbrichterstraat	#N/B
Drugsdealers, zakkenrollers, vreemd gedrag van voetgangers, alcoholisten,	Maaspromenade	#N/B
Onderhoud weg	Passage du Chemin de Fer	#N/B