



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van CDA
de heer P.M.H. Brüll
de heer L. Schoonbrood

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake Verkeersveiligheid
Bosscherweg en de Lage Kanaaldijk
BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) Groot, de

DATUM
4 oktober 2024
Verz.: 04-10-2024
TELEFOONNUMMER
043 350 4677

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2024.02997

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

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren Brüll en Schoonbrood,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Wij wachten het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Bosscherweg uiteraard af voordat we conclusies trekken over te nemen tussentijdse maatregelen. Wel hebben we een algemene vraag hierover. Maatregelen t.a.v. de verkeersveiligheid te verbeteren worden gekoppeld aan NIBOR. Uiteraard begrijpen we dat er veel wegen zijn die groot onderhoud nodig hebben en dat niet alles tegelijkertijd kan. Sommige wegen, zoals de Bosscherweg, staan nog niet eens op de planning dus het kan nog jaren duren eer sommige straten aan de beurt zijn. Is de gemeente wel bereid tussentijdse maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren te nemen? Of is het college van mening dat dit vanwege kostenbesparing ook niet wenselijk is? Kunt u een aantal van dit soort tussentijdse maatregelen opnoemen? Het CDA is van mening dat de verkeersveiligheid waarborgen een kerntaak is en dat deze vanwege efficiëntie niet achtergesteld mag worden.

Antwoord 1:

Indien de evaluatie aanleiding geeft tot het nemen van tussentijdse maatregelen, dan is het college bereid een afweging te maken in mogelijke maatregelen om de situatie te verbeteren. Tussentijdse maatregelen waaraan gedacht kan worden zijn het plaatsen van drempels, een wegversmalling en het plaatsen van een barrière waardoor gemotoriseerd verkeer niet meer door kan rijden op een bepaalde locatie.

Vraag 2:

U stelt bij antwoord 9 in de vorige beantwoording dat u deelt dat de Bosscherweg ook voor wandelaars toegankelijk moet zijn maar dat er geen ruimte is om het trottoir door te trekken. Is dit ook daadwerkelijk onderzocht? Is er iemand ter plekke geweest? Er is namelijk wel degelijk ruimte om naast de bomen ter hoogte van Bosscherweg 157 het trottoir door te trekken. Het fietspad zou dan gescheiden zijn van het trottoir door het groen. Erna is er op de brug en in de bocht genoeg ruimte om het trottoir door te trekken en dan kunnen voetgangers via de Oude Smeermaeserweg de dijk op. Bent u bereid dit te laten onderzoeken?

Antwoord 2:

Wij kennen de locatie en hebben uw idee bekeken. Het realiseren van het trottoir zoals u voorstelt, wordt een mooie route door het groen vrij van de weg. Het pad komt dan in het talud van de



DATUM
4 oktober 2024

Bosscherweg te liggen. Het is de vraag of het technisch haalbaar is door de wortels van de grote bomen. Dit is een kostbare ingreep.

In het Actieplan fietsen in Maastricht is de wens opgenomen van de Bosscherweg een fietsstraat te maken. Dit betekent dat de fietser gecombineerd met het autoverkeer kan gaan rijden. Het huidige fietspad komt dan vrij en kan een volwaardig trottoir aan weerszijde van de weg worden. Deze wens dient meerdere doelen, namelijk snelheid, hoeveelheid verkeer en positie van de fietser en voetganger. Dit is een meer geschikte maatregel dan het door u voorgestelde scenario. Op dit moment wordt een nieuwe analyse van de kwaliteit van wegen gemaakt, in januari weten we hoe de Bosscherweg hierin wordt beoordeeld. Daarom zullen we dit nu niet nader onderzoeken. Op basis van de evaluatie en de uitslag van de weginspectie zullen we beoordelen of het zinvol is uw variant nader te onderzoeken.

Vraag 3:

U stelt dat u het voorgestelde gecombineerde verkeersbord geen formeel bord is en daarom niet toepasbaar is op deze weg. Op welke grondslag baseren andere gemeenten die dit bord wel plaatsen zich dan? Kunt u dit eens navragen bij bv. gemeente Kerkrade of de VNG? Daarnaast is het een gecombineerd bord van twee formele borden, namelijk een voetpad en fietspad, dus biedt dit geen grondslag?

Antwoord 3:

In Nederland zijn alle verkeersregels inclusief bebording geregeld via de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Verkeersborden dienen toegepast te worden in de vorm als ze zijn opgenomen in het RVV. Een gecombineerd bord maakt hier geen onderdeel van uit. Gemeentes zijn zoekend in hoe ze gedeeld gebruik van voorzieningen aan de weggebruiker duidelijk kunnen maken. En hoe men kan inspelen op ontbrekende algemene kennis bij verkeersdeelnemers. Daardoor komen er steeds meer verschillende borden in omloop. Deze borden worden ter informatie voor de weggebruiker geplaatst en hebben daarmee geen juridische status. Deze borden worden met alle goede bedoelingen geplaatst. Het gevolg is echter dat er een bordenwoud ontstaat dat uiteindelijk alleen maar tot onduidelijkheid en onoverzichtelijkheid leidt. Daarom zijn en blijven wij hier terughoudend in. Wij vragen dit daarom niet na bij andere gemeentes of de VNG.

Bij het ontbreken van een trottoir dienen voetgangers van het aanwezige fietspad gebruik te maken. Is er geen fietspad dan kunnen voetgangers de berm gebruiken.

Nb. omdat het voorgestelde verkeersbord geen juridisch verkeersbord is, is het fietspad ook geen formeel (brom)fietspad meer en kan daar ook niet meer op gehandhaafd worden.

Vraag 4:

U stelt dat er verwacht wordt dat verkeersdeelnemers de regels kennen. Het probleem is juist dat dit niet het geval is. Fietzers denken dat het enkel een fietspad is. Vandaar de vraag voor bebording, desnoods twee borden van een voetpad en een fietspad. U stelt ook dat de gemeente de hoeveelheid verkeersborden tot een minimum wil beperken, maar er staat op grote delen van de Bosscherweg geen enkel verkeersbord. Kunt u borden ter verduidelijking plaatsen op de stukken waar nu geen enkel bord staat? Zo nee waarom niet?

Antwoord 4:

Wij betreuren het feit dat mensen de verkeersregels steeds minder goed kennen. We zien ook dat mensen moeite hebben met de maximumsnelheid, verbodsborden en voorrangregels.



DATUM
4 oktober 2024

Dit vraagstuk speelt niet alleen op de Bosscherweg. Er is geen harde grens in wat veel of weinig is. Hier staan mogelijk geen andere borden, op een vergelijkbare weg staan 2 borden, op weer een andere weg staan 10 borden. Daarom blijven we terughoudend. Als we voor al deze kwesties die via wet- en regelgeving geregeld zijn aanvullende informatieve borden moeten plaatsen, ontstaat er een heus bordenwoud.

Vraag 5:

U stelt dat dat de Bosscherweg conform de omgevingsvisie geen aangewezen rol heeft in de doorstroming en enkel dient ter ontsluiting van de aanliggende woningen, voorzieningen en achterliggende buurten. Dit kan op papier zo staan, maar een papieren werkelijkheid betekent nog geen werkelijkheid in de praktijk. Hoe wordt dit onderbouwd met cijfers van het aantal verkeersbewegingen? Kunt u recente cijfers delen?

Antwoord 5:

Bovenstaande vraag is onderdeel van de lopende evaluatie. Er worden verkeerstellingen gedaan en een analyse van doorgaand verkeer op basis van zogenaamde Floating car data (ook wel Tomtom-data). Floating car data zijn data uit voertuigen of mobiele systemen zoals navigatiesystemen en smartphones waarmee anoniem inzicht wordt verkregen in de herkomsten en bestemmingen van grotere verkeersstromen. Daarmee willen inzicht geven van het gebruik van Bosscherweg door gemotoriseerd verkeer.

Vraag 6:

De Bosscherweg had voor de aanleg van de Belvédèreweg 10.000 verkeersbewegingen per dag, na aanleg was dit aantal 8000 (i.p.v. de verwachte 5000). Let wel de laatste telling was ook nog eens in tijden van corona, dus het is te verwachten dat het daadwerkelijke cijfer hoger ligt dan de gemeten 8000. Hoe definieert u de Bosscherweg bij dit aantal verkeersbewegingen? Past dit in het beeld van enkel een weg ter ontsluiting van de aanliggende woningen, voorzieningen en achterliggende buurten? Kunt u hierop reflecteren.

Antwoord 6:

De Bosscherweg maakt onderdeel uit van de jaarlijkse verkeersmonitor, zie [Verkeersmonitor 2023 \(parlaeus.nl\)](https://www.parlaeus.nl) voor actuele verkeerscijfers. We zien dat het gebruik van de weg hoger is dan wenselijk voor de functie zoals opgenomen in de omgevingsvisie. De weg krijgt geen andere definitie doordat er meer verkeer op rijdt dan wenselijk.

Vraag 7:

Waarom staat er een doseerlicht op de Bosscherweg als deze enkel dient als weg ter ontsluiting van de aanliggende woningen, voorzieningen en achterliggende buurten?

Antwoord 7:

Dit doseerlicht is geplaatst voor realisatie van de Belvederelaan, toen de Bosscherweg nog een ontsluitingsweg voor de stad was. De doseerlichten moeten ervoor zorgen dat het verkeer elders in de stad goed kan doorrijden. Het doseerlicht is hier niet weggehaald omdat, als het op drukke momenten nog nodig is, we een middel hebben om in te grijpen en bij te sturen.

Vraag 8:

U stelt dat het een aparte uitgebreide studie vergt om de Bosscherweg onaantrekkelijker te maken voor dagjestoeristen. Dat begrijpen wij, maar het punt is dat het vele verkeer op de Bosscherweg een cruciale rol speelt in de ontsluiting van het centrum. Het is een grote ergernis van bewoners dat de stad 'vastloopt' in de weekenden. Welke studies lopen er wel om het verkeer in de weekenden in



DATUM
4 oktober 2024

goede banen te leiden en vindt u dan niet dat deze onvolledig zijn als de Bosscherweg daar niet in wordt meegenomen?

Antwoord 8:

Er lopen momenteel geen studies om het verkeer tussen Smeermaas en Maastricht in de weekenden anders te geleiden, anders dan de evaluatie waar in brief al naar verwezen is. Voor de lange termijn wordt, zoals in de omgevingsvisie, wel gekeken naar de mogelijkheden naar een mogelijke rondweg om Smeermaas heen. De gemeente Lanaken voert een studie uit naar de rondweg Smeermaas, volgens hun planning wordt deze studie eind 2024 opgeleverd. Op topdagen hanteren we de zogenaamde topdagenaanpak met als doel om op deze drukke dagen het verkeer te geleiden. Daarin worden alle toeleidende wegen tot het centrum meegenomen. Dus ook de Bosscherweg.

Vraag 9:

Kunt u al dan niet via de burgemeester in gesprek gaan met de politie om te kijken welke acties genomen kunnen worden om het raceverkeer tegen te gaan? Uit de buurt vernemen wij dat aangekondigde politiecontroles het racen in de weekenden al significant doen afnemen.

Antwoord 9:

Een aantal jaar geleden is de maximumsnelheid op deze weg verlaagd naar 50 km/uur. Dit is in overleg met de buurt gedaan zonder de weginrichting aan te passen. De benodigde aanpassingen aan de weginrichting worden gedaan bij groot onderhoud aan de weg. Omdat de weginrichting niet past bij de maximumsnelheid wordt hier door de politie niet gehandhaafd, dit was reeds bij verlaging van de maximumsnelheid bekend. Straatracen vormen hier een uitzondering op. Bij de politie is op dit moment geen klachtenpatroon over straatracen op deze weg bekend, daarom worden op dit moment geen (structurele) controles uitgevoerd. Indien straatracen worden waargenomen kan dit gemeld worden bij de politie, zodat hier actie op kan worden ondernomen. Op dit moment is er geen aanleiding dit via de burgemeester aan te kaarten.

Vraag 10:

Staat de Lage Kanaaldijk opgenomen in de agenda van NIBOR? Zo ja, wanneer is de Lage Kanaaldijk aan de beurt? Door het vrachtverkeer zijn er veel gaten in de weg. Worden aanpassingen om de verkeersveiligheid te verbeteren hierin ook meegenomen?

Antwoord 10:

De Maasboulevard tussen Kennedybrug en Belgische grens staat op de lijst, dit wordt door veel mensen benoemd als Lage Kanaaldijk. De voorlopige planning is realisatie in 2027. Planvorming hiervoor start in 2025 en wordt in overleg met de omgeving gedaan. In dit project wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Vraag 11:

Welke tussentijdse maatregelen kunnen er genomen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren? Bent u bereid hierover in gesprek te gaan met de buurt en in navolging van de Bosscherweg ook de Lage Kanaaldijk opnieuw te beoordelen op de verkeersveiligheid? (Zie onderstaande foto voor eventuele maatregelen die genomen kunnen worden)

Antwoord 11:

In 2021 hebben we hierover gesproken met de werkgroep 'Racebaan Maasboulevard', naar aanleiding van die gesprekken zijn enkele maatregelen getroffen vooruitlopend op onderhoud aan de weg.



DATUM
4 oktober 2024

Zebrapaden en wegversmallingen lijken eenvoudige maatregelen, maar dit zijn niet altijd maatregelen die de veiligheid op een weg vergroten. De Maasboulevard is breed, daardoor is aanvullend een middeneiland gewenst om een veilige oversteek met zebrapad te maken. Alleen een wegversmalling kan juist leiden tot harder rijden om snel even voor de ander door de versmalling te kunnen gaan. Daarom wordt deze bij voorkeur voorzien van een drempel. Genoemde maatregelen worden daardoor alweer een stuk duurder. En daarmee te duur om vooruitlopend op een groter project te doen.

Vraag 12:

Waarom wordt de vraag voor bewegwijzering op basis van een algemeen argument afgehouden? Als dit een probleem vormt, kan bewegwijzering toch uitkomst bieden? Is er ook een ambtenaar ter plekke geweest om dit te beoordelen?

Antwoord 12:

We zijn terughoudend met het plaatsen van extra bewegwijzering in de stad omdat dit leidt tot een overdaad aan borden in de stad. We krijgen geregeld van dit soort vragen, als we op elke aanvraag positief reageren wordt het snel een overdaad. Door een grote hoeveelheid aan borden en daarop staande informatie kan het juist door bestuurders weer onduidelijk worden. Zo zijn we ook terughoudend voor het plaatsen van aanvullende bewegwijzering op de Maasboulevard. Neemt niet weg dat we elke aanvraag op noodzaak en wenselijkheid toetsen. Dit geldt ook voor aanvragen voor het ENCI-gebied en Sint Pietersberg, waarbij we steeds weer rekeninghouden met de transformatie van het gebied en de onzekerheden die hier nog bij horen.

Vraag 13:

Bent u bereid de nodige oversteekplaatsen te realiseren op de Lage Kanaaldijk en deze ook te verlichten? (Zie onderstaande foto voor de locaties die nu als natuurlijke oversteekplaats fungeren. De rode cirkels zijn een suggestie voor rotondes als groot onderhoud plaatsvindt.) Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13:

Wij zullen dit in het ontwerpproces voorafgaand aan het onderhoud onderzoeken.

Vraag 14:

Is het mogelijk om de Lage Kanaaldijk helemaal of voor bepaalde tijden uit te sluiten voor groot vrachtverkeer? Is hier een juridische grondslag voor?

Antwoord 14:

Het ENCI-bedrijventerrein heeft momenteel de bestemming industrie, en het is de bedoeling om het terrein te transformeren naar een gemengd werkgebied. Om de huidige en toekomstige bruikbaarheid te borgen kan een dergelijk verbod niet worden ingesteld.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality