



**BINNENGEKOMEN  
TEAM POSTBEHANDELING EN  
ARCHIVERING  
D.D. 05-09-2024  
No. 2024.02997  
Portefeuillehouder: Aarts  
Team: Mobiliteit**

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

Maastricht, 5 september 2024

**Betref:** Schriftelijke vragen van CDA inzake Verkeersveiligheid van de Bosscherweg en de Lage Kanaaldijk

Geacht college,

Onze fractie heeft vervolgvragen t.a.v. de eerdere beantwoording over de verkeersveiligheid van de Bosscherweg. Wij danken u dat bepaalde punten die wij geadresseerd hebben zo snel zijn/worden opgepakt. Over andere punten hebben wij nog vragen.

Daarnaast hebben wij een bezoek gebracht aan de Lage Kanaaldijk en daar zijn bewoners die al tijden aan de bel aan het trekken zijn bij de gemeente over de verkeersveiligheid daar.

Wij hebben hierover de volgende vragen:

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.
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?
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?

4. U stelt dat er verwacht wordt dat verkeersdeelnemers de regels kennen. Het probleem is juist dat dit niet het geval is. Fietsers 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?
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?
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.
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?
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 goede banen te leiden en vindt u dan niet dat deze onvolledig zijn als de Bosscherweg daar niet in wordt meegenomen?

Ten aanzien van de Lage Kanaaldijk spelen een aantal problemen. Allereerst wordt de Maasboulevard met name in de weekenden gebruikt als een racebaan en wordt dit doorgetrokken tot en met de Lage Kanaaldijk. Daarnaast is er geen enkele oversteekplaats te vinden op de Maasboulevard en de Lage Kanaaldijk. Dit is met het hardrijdende verkeer en met name in het donker gevaarlijk gezien er veel bewoners en andere wandelaars oversteken. Daarnaast vraagt de buurt voor heldere bewegwijzering zodat er geen onnodig verkeer de aanliggende straten, zoals de Bergweg, inrijdt. Dat is nu wel het geval. Wederom schemert de gemeente met terughoudendheid van het plaatsen van borden. Tot slot, wordt de loods bij de Enci verhuurt aan vrachtwagens en dit zorgt voor geluidsoverlast in de nachtelijke uren. Bij de Lage Kanaaldijk speelt ook weer dat de papieren werkelijkheid niet strookt met hoe de weg in de praktijk gebruikt wordt.

Ter info ook: <https://maasboulevard-sint-pieter.nl/verkeersovertredingen/>

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.
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?

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)
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?
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?
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?

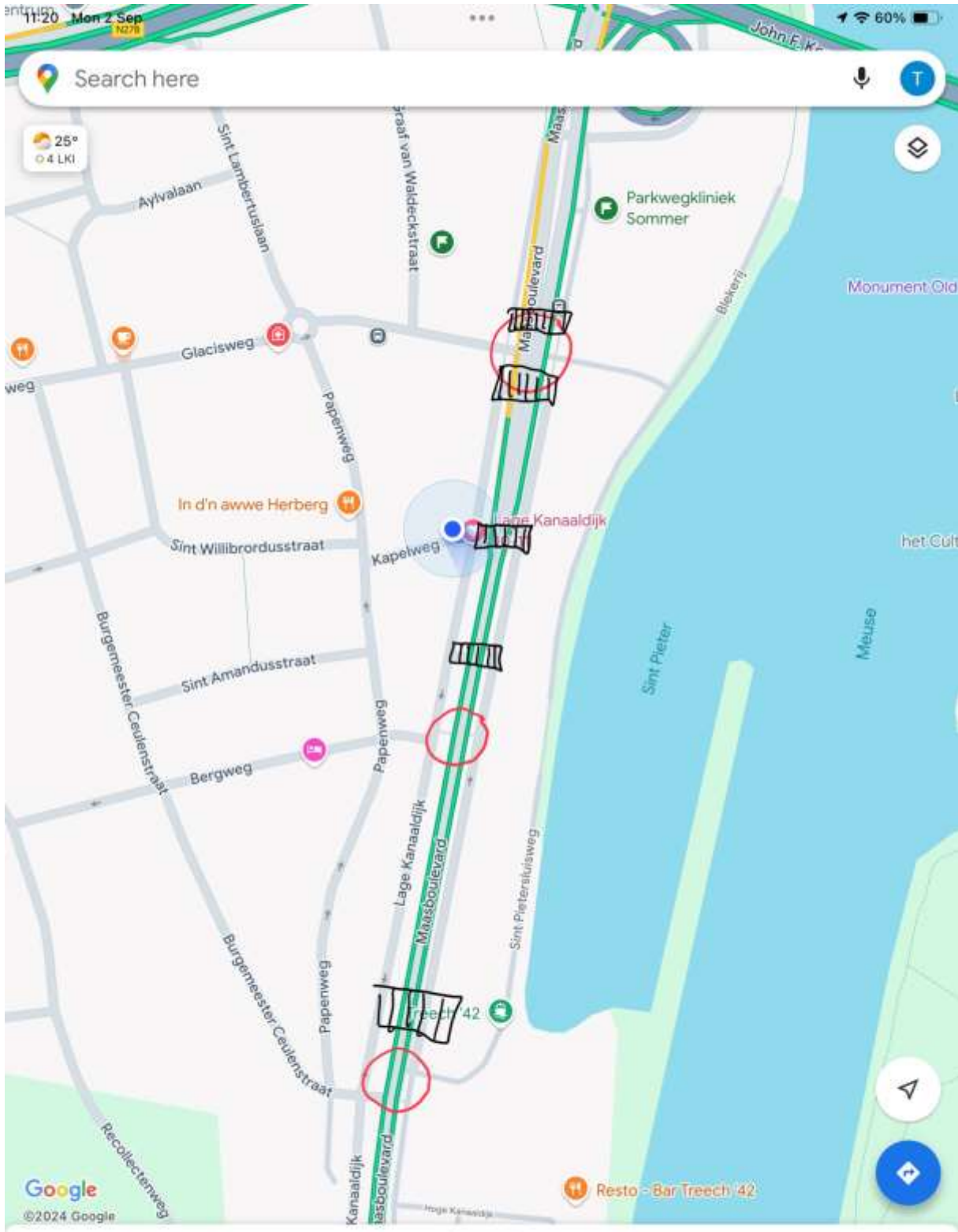
Met vriendelijke groet,

Mat Brüll      Luc Schoonbrood  
*Raadslid*      *Burgerlid*





MAASTRICHT



Latest in the area

