



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van CDA
mevrouw G. Heine

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake Toegankelijke zone
voor mindervaliden
BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) Groot, de

DATUM
10 december 2024
Verzonden: 11-12-2024
TELEFOONNUMMER
043 350 4677

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2024.03425

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

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw Heine,

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

Vraag 1:

U stelt in antwoord 1 dat de toegankelijkheid 'niet altijd optimaal' is, met name door de kinderkopjes en de foutgeparkeerde fietsen. 'Niet altijd optimaal' vinden wij omslachtig geformuleerd en een understatement, maar waar wij op doelen is hoe en hoe vaak het beleid getoetst wordt op resultaat.

- A. Oftewel hoe en hoe vaak worden straten beoordeeld op hun toegankelijkheid of gebeurt dit alleen vooraf bij de (her)inrichting van straten/gebieden? Is er een inventarisatie?
- B. Als voorbeeld: In 2021 kaartte Stichting Samen Onbeperkt al de moeilijke doorgang op de hoek van de Grote Gracht en Zeeman aan. We zijn alweer drie jaar verder en deze problematiek speelt nog steeds. Wat doet u hieraan?
https://raad.gemeentemaastricht.nl/vji/public/postin/action=showannex/gdb=aa28a888282aa2220808aaaa87c677e/Brief_Stichting_Samen_Onbeperkt_-_probleem_Doorgang_hoek_Grote_Gracht-Markt.pdf.pdf
- C. Bent u bereid samen met Stichting Samen Onbeperkt een ronde te maken door het centrum in een rolstoel?

Antwoord 1:

- A. *Beoordelen en verbeteren van de toegankelijkheid van straten/gebieden gebeurt tijdens de planvorming voor een herinrichting. En op het moment dat vragen/opmerkingen over een specifieke locatie gemaakt worden, wordt deze locatie beoordeeld. Er is geen inventarisatie.*
- B. *Op de hoek van de Grote Gracht en Zeeman zijn meerdere maatregelen geprobeerd. Deze maatregelen blijken helaas niet voldoende om het gewenste gedrag af te dwingen. Een van de problemen betrof het te ver doorplaatsen van brommers. We hebben de brommerbuis weggehaald om te voorkomen dat er brommers werden doorgezet als de buis vol is. Ook hebben we hier stickers op de muren geplakt en krijttags aangebracht, helaas bood dat geen soelaas. Verkeerd gestalde fietsen op deze locatie zijn afgelopen jaar meermaals door handhavers verwijderd. Snel na de opruimactie staan steeds opnieuw weer fietsen fout en hinderlijk geparkeerd. Het verwijderen van brommers is in tegenstelling tot het verwijderen van fietsen complex en is om die reden niet gebeurd. Op dit moment wordt onderzocht welke praktisch uitvoerbare mogelijkheden er zijn om ook op brommers te handhaven op deze locatie.*
- C. *Binnenkort spreken wij de Stichting Samen Onbeperkt en dan zullen we met hen de mogelijkheid van een rondgang, waartoe we uiteraard bereid zijn, bespreken. Dit gebeurt in afstemming met de burgemeester.*



DATUM
10 december 2024

Vraag 2:

Wij zijn blij dat Stichting Samen Onbeperkt betrokken wordt bij grotere projecten in de stad en vernamen van henzelf ook dat het contact met de gemeente goed is. U gaf bij antwoord 2 de ingebrachte aandachtspunten wel aan, maar u gaf geen antwoord op wat hiermee gedaan wordt. Wat wordt concreet met de input van Stichting Samen Onbeperkt gedaan?

Antwoord 2:

Hetgeen we doen is situatie- en vraagafhankelijk. In het algemeen kunnen we het volgende stellen:

- *Bij het maken of aanpassen van een ontwerp bekijken we wat de logische plekken zijn waar iemand wil oversteken, daar voorzien we een verlaagde band of een plateau zodat de voetganger op hoogte kan oversteken.*
- *Als vrije doorloopbreedte hanteerden we in het verleden 1,2m, dit is vergroot naar 1,5m en inmiddels hanteren we 2,0m.*
- *Vanaf bushaltes brengen we geleidelijnen aan tot een natuurlijk gidspunt.*
- *Twee heel concrete voorbeelden die met deze stichting zijn opgepakt:*
 - o *Op de hoek Boschstraat/Maagdendries hebben we de fietsbeugel aan de muur door de eigenaar laten verwijderen. Hier werden fietsen gestald van zijn huurders. Deze kunnen nu stallen op de tegenover liggende bredere stoep waar we een stalling hebben bijgemaakt.*
 - o *De doorgang met fietsenrekken bij de Apostelengang is aangepast.*

Vraag 3:

U stelt bij antwoord 3 'In Maastricht willen we dat iedereen de openbare ruimte op een zelfstandige, gelijkwaardige en zo onafhankelijke mogelijke manier kan gebruiken'.

- A. Kunt u zelfstandigheid (1), gelijkwaardigheid (2), en een zo onafhankelijke mogelijke manier (3) definiëren? Hoe wordt dit beoordeeld in de praktijk?
- B. Zelfstandigheid en gelijkwaardigheid zijn belangrijke uitgangspunten voor het begrip toegankelijkheid (Wet Gelijke Behandeling en Agenda 22). Deze zijn dus ook wettelijk verankerd en niet slechts een Maastrichtse wens. Wanneer iemand in een rolstoel zich op de weg moet verplaatsen omdat het trottoir geblokkeerd is, is dit geen gelijkwaardige voorziening. Wanneer iemand slecht ter been assistentie nodig heeft om een straat door te komen vanwege foutgeparkeerde fietsen, is deze voorziening niet zelfstandig te gebruiken en beperkt toegankelijk. Hoe wordt de toegankelijkheid vanuit een juridische invalshoek beoordeeld?

Antwoord 3:

- A. *We hanteren geen definitie per term, we streven naar een openbare ruimte waarin de grote diversiteit aan mensen zichzelf zonder hulp van anderen kan verplaatsen. Daarbij maken we geen onderscheid naar specifieke doelgroepen. Het is geen speerpunt om de openbare ruimte te beoordelen op deze aspecten. We proberen bij maatregelen die we nemen in de openbare ruimte rekening te houden met eenieder, door rekening te houden met de richtlijnen rondom toegankelijkheid van het CROW. We doen dit dus projectgewijs en niet pro-actief in de hele stad.*
- B. *In de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte wordt voor een aantal terreinen een zorgplicht opgelegd voor de algemene toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte: arbeid, goederen en diensten, wonen en openbaar vervoer. De openbare ruimte wordt hier dus niet genoemd.*



DATUM
10 december 2024

Er is echter in het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (waarbij Nederland partij is) bepaald dat passende maatregelen worden genomen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot onder meer de fysieke omgeving. Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op gebouwen en wegen, vervoer en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken. De openbare ruimte is ook onderwerp in artikel 5.162 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. In deze zogenaamde instructieregel wordt bepaald dat, voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de openbare buitenruimte, in dat omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het bevorderen van de toegankelijkheid van die openbare buitenruimte voor personen met een functiebeperking. Verder moet een gemeente de toegankelijkheid ook meewegen wanneer het gaat over de bruikbaarheid van de openbare weg, dus de bestaande situatie. Hierbij wordt door de gemeente vaak de aansluiting gezocht bij de CROW richtlijnen zoals onder A benoemd.

Vraag 4:

Toegankelijkheid is inderdaad de mogelijkheid voor alle personen om op een zo zelfstandig en gelijkwaardig mogelijke manier gebruik te maken van de openbare ruimte. Dat dit voor iedereen en in heel de stad geldt, wordt gebruikt als argument om geen aparte zone voor mindervaliden te realiseren. In de ideale wereld zou dit zo zijn, maar in de werkelijkheid is de toegankelijkheid voor mindervaliden ondermaats. Recent heeft het VN-Comité al beoordeeld dat Nederland voortvarender aan de slag moet met het VN-verdrag handicap.

- A. Hoe gaat u de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mindervaliden verbeteren als u een aparte zone of pad niet ziet zitten? Kunt u een toelichting hierop geven bij de volgende knelpunten: trottoirs (hoogte en breedte) en bestrating (type en hoogteverschillen)?
- B. De kinderkopjes in Maastricht zijn kenmerkend voor het stadsgezicht. Echter het kinderkopje is per definitie geen inclusief type bestrating. Voor mensen in een rolstoel of met een rollator is het een barrière. Hoe weegt u beide belangen tegen elkaar af? Is het dan niet logischer een aparte zone of pad aan te leggen?
- C. Stichting Samen Onbeperkt heeft bij de inloopavonden omtrent de fietszone aangegeven dat er erg veel aandacht voor de fietser is. Dit t.o.v. mindervaliden. Hoe beoordeelt u dat? Waarom wordt van deze laatste groep geen speerpunt gemaakt, terwijl het centrum voor deze groep beduidend minder veilig en prettig is (een veilige en prettige route voor fietsers wordt als doel van de fietszone op de gemeentewebsite gegeven)?
- D. U geeft bij antwoord 3 aan rekening te houden met de uitgangspunten van het CROW. Welke zijn dit en kunt u een voorbeeld geven van hoe hier in het ontwerpproces rekening mee wordt gehouden?

Antwoord 4:

- A. *Binnen de diverse projecten in de openbare ruimte houden we zo goed mogelijk rekening met de uitgangspunten die door het CROW worden gehanteerd, deze hebben we waar mogelijk overgenomen in het [Handboek openbare ruimte](#). Voor trottoirs hanteren we in het handboek de volgende uitgangspunten met betrekking toe de breedte: standaard 2,0 m, minimaal 1,20 m Bij harde puntvernauwingen 0,90 m. Om hoogteverschillen te overbruggen brengen we verlaagde banden aan op hoeken van straten en centrale oversteekplekken. Indien mogelijk werken we bij voorkeur met inritconstructies en plateaus zodat voetgangers op dezelfde hoogte door kunnen lopen.*



DATUM
10 december 2024

- Op verzoek van de Stichting Samen onbeperkt gaan we bekijken of we vaker hoogteverschillen tussen trottoir en rijbaan kunnen voorkomen door te werken met een andere tastbare en zichtbare overgang. In het centrum is toepassing van natuursteen zeer gewenst, de kinderkopjes zijn niet goed toegankelijk, daarom passen we in de looproutes een vlakke natuursteen toe. Zoals op de Grote Staat, Wyckerbrugstraat en Grote Gracht. Voor de rijlopers wordt bekeken of we de nieuwe bestrating van de Gubbelstraat vaker kunnen toepassen, hiervan is door de stichting aangegeven dat dit een geschikt alternatief is. Deze uitgangspunten hanteren we bij nieuwe projecten, er is geen programma of project om bestaande situaties pro-actief aan te passen.*
- B. In het centrum werken we bewust met een stoep-straat-stoep principe waarbij de stoepen uit een vlakker materiaal zijn gemaakt. Ook langs de Markt ligt een zone met vlakke bestrating. Ontwerpen voor onder andere de Markt zijn in het verleden gemaakt in goed overleg met het Platform Gehandicapten, de voorloper van de Stichting Maastricht Samen Onbeperkt. Met het steeds drukker worden van de stad neemt de behoefte aan vlakke loopruimte toe. Bij aanpassingen in de openbare ruimte wordt de behoefte aan vlakke bestrating afgewogen op basis van de benodigde ruimte voor alle verkeersdeelnemers waar we op de betreffende plek rekening moeten houden. Hier is dus geen uniform antwoord op te geven.*
- C. Het project had als doel het fietsen in het centrum prettiger maken. De participatiebijeenkomsten hebben ervoor gezorgd dat er meer aandacht voor de voetganger in het document is opgenomen. Dit zorgt voor een win-winsituatie. Het wordt voor voetgangers prettiger op de trottoirs waardoor voetgangers minder gebruik van de rijbaan hoeven te maken en fietsen prettiger wordt.*
- D. Dit is afhankelijk van het type opgave. Doorgaans wordt de meeste informatie gehaald uit het ASVV (verzameling van aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Aanvullend wordt onder andere gebruik gemaakt van de Richtlijn toegankelijkheid, Handboek ontwerpen voor kinderen, Seniorproof wegontwerp en de Ontwerpwijzer voetganger. Een voorbeeld is de St Maartenslaan. In huidige situatie kent de St. Maartenslaan (oost) trottoirs van ca. 1,8 m waar de voorkant van de auto's overheen steken, waar lantaarnpalen in staan en geregeld fietsen op geparkeerd staan. De vrije doorloopruimte is daardoor minder dan deze 1,8m. Op 28 februari 2023 heeft uw raad ingestemd met het reconstructievoorstel voor deze straat. Na reconstructie zal de trottoirbreedte tussen gevel en parkeervakken variëren tussen 2,4 en 2,7m (het deel voor het pand van DSM kent een fors ruimer trottoir). Daarbij worden de haakse parkeervakken omgevormd naar langsparkeervakken, waardoor de voorkant van voertuigen niet over het trottoir steekt. En fietsenstallingen worden voorzien in lijn met de parkeervakken. Hiermee wordt de vrije doorloop voor voetgangers fors verbreed. Dit sluit aan bij de richtlijn toegankelijkheid van het CROW. In die richtlijn wordt voor een verblijfsgebied aangegeven dat de voorkeursmaat groter of gelijk is aan 1,8 m en in een winkelstraat de vrije breedte groter of gelijk is aan 2,4m bij meer dan 100 voetgangers per uur (gerekend in het maatgevende uur). Bij minder dan 100 voetgangers rekent het CROW minimaal 1,5m in een winkelstraat. De St. Maartenslaan is geen winkelstraat, maar kent bij vlagen veel voetgangers als er bijvoorbeeld net een trein is aangekomen. De toegepaste breedte is breder dan het gemeentelijke handboek openbare ruimte waarin een standaardbreedte van 2,0m is beschreven.*



DATUM
10 december 2024

Vraag 5:

U geeft bij antwoord 4 aan dat er extra opruimacties zijn geweest en nog gaan komen. Daarnaast wordt er gekeken naar slimme inzet van handhaving daar waar de overlast het grootst is.

- A. Kunt u de frequentie van de opruimacties per maand aangeven? Hoeveel staan er voor dit jaar nog gepland?
- B. Hoe wordt beoordeeld waar de overlast het grootst is? Houdt dit ook een beoordeling van de toegankelijkheid van belangrijke doorgangswegen in of wordt er slechts gekeken naar het aantal meldingen?
- C. Welke acties lopen nog via Posifiets inzake communicatie/bewustwording?

Antwoord 5:

- A. *In de regel voeren we binnen de beschikbare handhaafcapaciteit tweemaal per week controles uit bij de meest overlast gevende hotspot-locatie(s). Dit zijn locaties met stallingsmogelijkheden in de omgeving waar verkeerd gestalde fietsen veel overlast veroorzaken. Naast deze reguliere inzet vinden ook een paar keer per jaar grotere opruimacties plaats. Dit jaar was dit het geval bij het centraal station (voorkant- en achterkant) en rondom grootschalige evenementen in de binnenstad. De laatste opruimacties zijn gehouden in november op het Vrijthof en begin december rondom het station. Voor komende periode geldt de reguliere inzet van twee controles per week. Er vindt in december geen extra opruimactie meer plaats.*
- B. *Een combinatie van meldingen van inwoners en waarnemingen van handhavers zijn leidend bij het bepalen van de meest overlast gevende hotspotlocaties. Bij het maken van de keuze welke locaties worden aangepakt, nemen we zeker in de afweging mee of de overlast leidt tot versperring van een ongehinderde doorgang. Daarnaast speelt de al dan niet beschikbare stallingsruimte in de nabije omgeving een rol.*
- C. *In de laatste raadsinformatiebrief over de voortgang op het dossier fiets is ook de inzet van posifiets weergegeven, [RiB - Voortgang dossier Fiets - 2024.02379](#). Deze inzet is komende tijd met name gericht op:
 - *het laten voelen/nemen van medeverantwoordelijkheid bij onze partners, zoals de UM, de ondernemers, de horeca, SWAP, NS, buurtplatforms etc in het fietsparkeerdossier. Zij kunnen/dienen hun personeel, klanten, studenten, reizigers en bewoners aan te sporen zelf het juiste fietsparkeergedrag te laten vertonen. Goed voorbeeld doet goed volgen. Hierbij worden ook locaties meegenomen die vanuit de denktank fiets naar voren komen, zoals de Kommel, Pieterstraat, station en Nieuwenhofstraat.*
 - *de versterking van de samenwerking met de woningbouwverenigingen. Vaak zijn er wel inpandige stallingen aanwezig maar worden deze om allerlei redenen slecht gebruikt waardoor er overlast van geparkeerde fietsen op straat ontstaat.*
 - *het intensief communiceren van het fietsparkeerbeleid tijdens de INKOM week/introductieweken, aangevuld met communicatie het gehele jaar door bij alle faculteiten en Hogeschool Zuyd.**



DATUM
10 december 2024

- *de samenwerking met Swap verder te versterken zodat preventief aan gebruikers van swap fietsen de parkeerregels worden duidelijk gemaakt*
- *het verder promoten van de 5 drop-offpoints bij o.a. de UM voor het inleveren van overbodige fietsen, voor studenten maar ook niet studenten*
- *het verder uitbouwen van het ambachtscentrum fiets met fietslessen zodat er naast het verstrekken van opgeknapte fietsen ook veilig kan worden gefietst*
- *het op aanvraag faciliteren van ondernemers/bewoners etc met posifiets communicatie materialen. Zowel fysiek als digitaal, zowel in pandig als in de buitenruimte*

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

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality

en -

W.A.G. Hillenaar
de Burgemeester

Schriftelijke vragen