



Samenvatting

Het college stemt in met het ontwerp voor de passende weginrichting voor de Groene Loper (President Rooseveltlaan, Koningsplein, Oranjeplein, Nassaulaan) in het kader van de reeds ingevoerde 30 km-zone. Dit ontwerp is opgesteld in overleg met bewoners en overige belanghebbenden. Het ontwerpvoorstel bestaat uit een reeks fysieke verkeersmaatregelen, die als doel hebben om de verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren en ervoor te zorgen dat de (reeds ingevoerde) maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (beter) wordt nageleefd. Hierbij betreft het in hoofdzaak het aanbrengen van snelheidsremmende verkeersplateaus op kruispunten en oversteekpunten en het treffen van inrichtingsmaatregelen om de snelle fietser meer naar de rijbaan te verleiden.

1. Beslispunten

1. Instemmen met het opgestelde ontwerp voor de passende weginrichting voor de Groene Loper in het kader van de reeds ingevoerde 30 km-zone.
2. Beschikbaar stellen van het budget van 1,1 miljoen euro om de voorgestelde maatregelen te realiseren.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 25 februari 2025:

Conform.



2. Aanleiding

Besluit van de raad in 2021 in het geamendeerde raadsvoorstel ['Verkeersstudie stationsomgeving'](#) was: *"Akkoord te gaan met een spoedige herinrichting van de gehele Groene Loper naar een 30 km/u zone d.m.v. bebording en het college opdracht te geven de raad te informeren over de verdere aanpak om te komen tot een daarbij passende weginrichting, niet alleen voor het 'middenstuk', maar ook voor andere punten met een grote gevaarstelling, waarbij tevens is onderzocht hoe de veiligheid van de combinatie voetgangers en fietsers op het middenstuk verhoogd kan worden."*

Middels een gefaseerde aanpak en participatief proces is er een ontwerpvoorstel voor een passende weginrichting tot stand gekomen, dat nu aan het college wordt voorgelegd ter besluitvorming.

Aanleiding voor dit besluit waren de volgende punten:

- Het gebied van de Groene Loper is kort na realisatie omarmd als aangenaam verblijfsgebied voor omwonenden;
- Door de groei van het aantal woningen als integraal onderdeel van de ondertunneling van de A2, is het verkeer gestaag toegenomen;
- Uit een uitgevoerde omgevingsenquête bleek dat een groot aantal bewoners zorgen heeft over de (groeiende) verkeersdruk op de Groene Loper;
- De geplande realisatie van Kernkindcentrum 'De Loper';
- De geplande aanpassingen aan de Wilhelminasingel, die volgens verkeersmodelberekeningen leiden tot een (ongewenste) groei van het autoverkeer op de Groene Loper.

Er wordt uitvoering gegeven aan dit besluit middels een gefaseerde aanpak:

1. Het nemen van een verkeersbesluit en instellen van de 30 km-zone door middel van bebording. Dit is gerealiseerd in 2023;
2. Het realiseren van een bijpassende weginrichting. Het planvormingsproces om hiertoe te komen is in 2023 gestart;
3. Het opstellen en uitvoeren van een communicatie- en gedragsaanpak, gericht op bewustwording van de geldende verkeersregels en het stimuleren van het gewenste veilige gedrag onder voetgangers en fietsers op het middenpad en onder auto's en fietsers op de rijstroken. Hiertoe heeft de gemeente Maastricht in 2024 Zuid-Limburg Bereikbaar opdracht gegeven en deze aanpak wordt uitgevoerd in 2025 en 2026.

Dit collegevoorstel heeft betrekking op de 2e stap binnen de bovengenoemde aanpak. Met een participatief proces (zie par. 4) is er een ontwerpvoorstel voor een passende weginrichting tot stand gekomen, dat nu aan het college wordt voorgelegd ter besluitvorming.



3. Beoogd effect

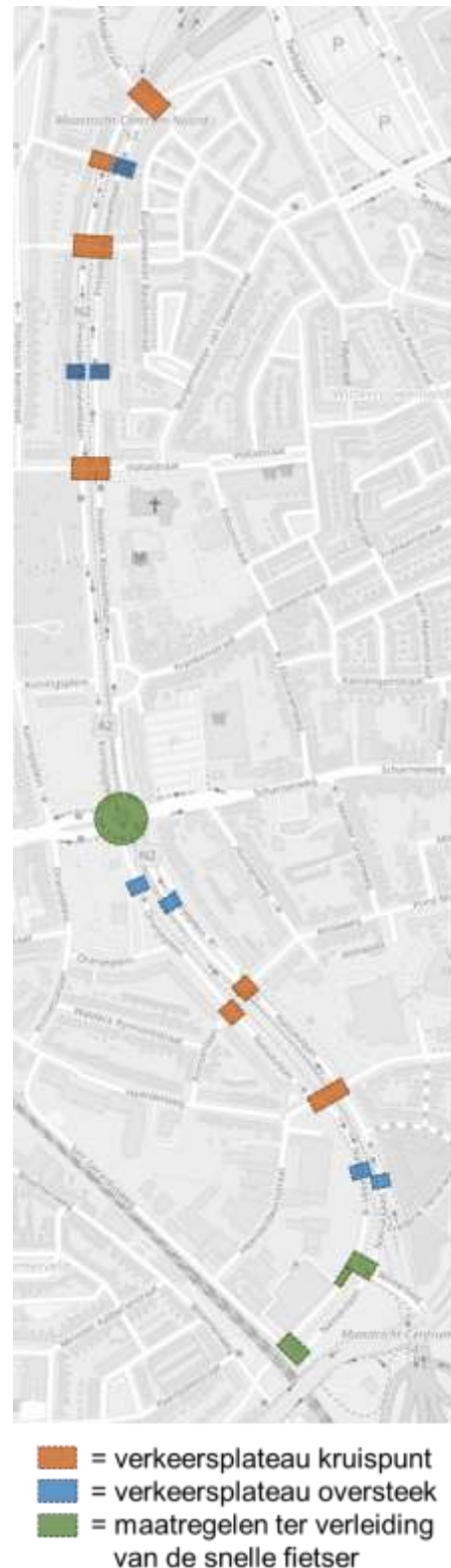
Het ontwerpvoorstel bestaat uit een reeks fysieke verkeersmaatregelen, die als algemene doel hebben om de verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren en ervoor te zorgen dat de (reeds eind 2023 d.m.v. bebording ingevoerde) maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (beter) wordt nageleefd. Daarnaast zijn de maatregelen er op gericht om het voor de snelle fietser aantrekkelijker te maken om gebruik te maken van de rijstroken.

Ontwerpvoorstel

Het ontwerp bestaat in hoofdlijnen uit de volgende 3 elementen:

1. Het aanbrengen van verkeersplateaus op de kruispunten waar de auto's de Groene Loper kunnen oversteken en dus de meeste verkeersstromen samenkomen. Hierbij worden bij een aantal plateau's aanvullend zebrapaden aangebracht om de veiligheid voor de voetganger op deze punten nog meer te verbeteren. Omdat auto's hierdoor ook regelmatig moeten stoppen om de voetgangers voorrang te verlenen dragen deze extra bij aan het verlagen van de snelheid.
2. Het aanbrengen van kleinere verkeersplateaus op tussengelegen oversteekplaatsen, om de (loop)verbindingen tussen oost en west te versterken. Op deze oversteekplaatsen worden geen zebra's maar kanalisatiestrepen aangebracht, omdat hier naar verhouding minder voetgangers oversteken.
3. Het treffen van maatregelen om de snelle fietser meer naar de rijbaan te verleiden, door op punten waar de fietser de Groene Loper kan betreden rood asfalt aan te brengen en sturende inrichtingselementen toe te voegen of aan te passen, aangevuld met markeringen.

De locaties van de voorgestelde fysieke verkeersmaatregelen worden in Figuur 1 weergegeven.



Figuur 1: Locaties fysieke verkeersmaatregelen



Communicatie- en gedragsaanpak

Losstaand van dit voorstel, maar wel in samenhang met de uitvoering van voorgenoemde maatregelen, wordt er een communicatie- en gedragsaanpak uitgevoerd in samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar, die ook nog door zal lopen na de realisatie van de fysieke maatregelen. Hierbij worden o.a. via bebording de voetgangers en fietsers op een communicatieve en positieve wijze aangesproken over welk gedrag op het middenpad wenselijk is en worden snelle fietsers aangespoord om van de rijstroken gebruik te gaan maken. Op de rijstroken worden door middel van wegmarkering symbolen van snelle fietsers aangebracht, die de fietsers meer duidelijk maken dat ze er mogen rijden en de automobilisten er op attendeert dat er ook fietsers mogen rijden.

Relatie met SDG's

Dit voorstel heeft een relatie met de volgende 'sustainable development goals':

- Doel 3 'Goede gezondheid en welzijn'
- Doel 9 'Industrie, innovatie en infrastructuur'
- Doel 11 'Duurzame steden en gemeenschappen'

4. Argumenten

1.1 Het voorstel past binnen het ingezette beleid

Het ontwerpproces komt voort uit het raadsvoorstel 'Verkeersstudie stationsomgeving', waarmee de raad op 21 december 2021. Het sluit aan op de ambities uit de Omgevingsvisie 2040 en het Actieplan Fietsen in Maastricht op het gebied van verkeersveiligheid en het stimuleren van lopen en fietsen.

1.2 Het ontwerp draagt bij aan het terugdringen van doorgaand verkeer

De invoering van de 30 km-zone en de voorgestelde maatregelen dragen bij aan het minder aantrekkelijk maken van de Groene Loper voor doorgaand autoverkeer, dat via de tunnel kan rijden. Het verkeer is sinds de opening van de Groene Loper in 2018 gegroeid naar ca. 4.000 motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag) op het noordelijke deel van de Groene Loper (President Rooseveltlaan) en ca. 6.000 motorvoertuigen (mvt) op het zuidelijke deel (Oranjeplein).

Deze verkeersaantallen zijn in lijn met de prognoses die gemaakt zijn in 2009 bij vaststelling van het plan voor de Groene Loper. De inschatting was dat na ondertunneling en na de bouw van de nieuwe woningen er ongeveer 5.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal zouden rijden.

Voorafgaand aan de invoering van de 30 km-zone (juni 2023) en een half jaar na invoering (juni 2024) zijn de verkeersaantallen gemeten. De gemeten aantallen worden in tabel 1 weergegeven.



	Juni 2023	Juni 2024	Toe-/afname t.o.v. 2023
Pres. Rooseveltlaan	3.987 mvt	3.726 mvt	-261 mvt (-7%)
Oranjeplein	6.064 mvt	6.147 mvt	+83 mvt (+1%)

Tabel 1: Gemeten aantal motorvoertuigen (mvt) op een gemiddelde werkdag

1.3 *Het ontwerp zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid en betere naleving van de (reeds ingevoerde) maximumsnelheid van 30 kilometer per uur*

Uit (herhaalde) snelheidsmetingen is gebleken dat de gemiddelde snelheid niet tot nauwelijks is afgenomen na het instellen van de 30 km-zone door middel van bebording. De gemeten gemiddelde snelheden worden in tabel 2 weergegeven.

	Juni 2023	Juni 2024
Pres. Rooseveltlaan	40,5 km/u	41,0 km/u
Oranjeplein	40,9 km/u	40,1 km/u

Tabel 2: Gemeten gemiddeld gereden snelheid

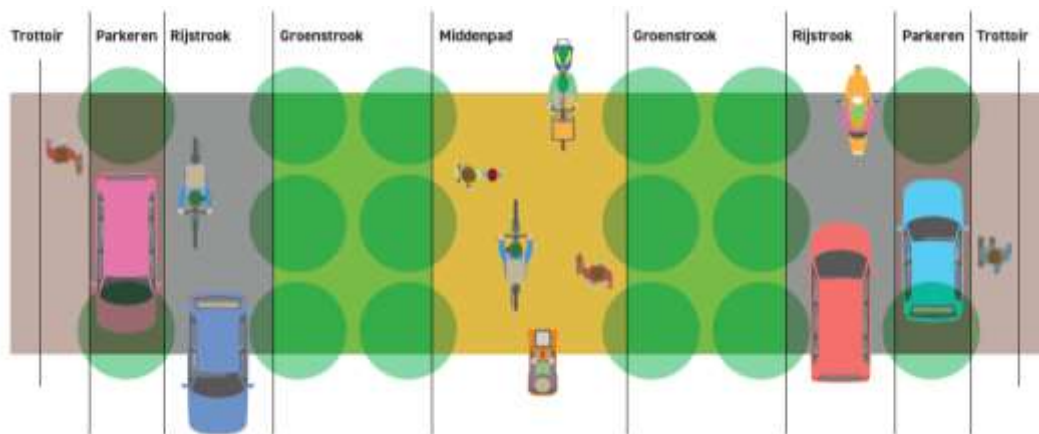
De uitkomsten van de snelheidsmetingen benadrukken dat een passende inrichting nodig is om de snelheden van het autoverkeer te doen afnemen. Deze snelheidsafname moet er ook aan bijdragen dat het voor snelle fietsers aantrekkelijker wordt om gebruik te gaan maken van de rijstroken. Onder andere door de komst van steeds meer elektrische fietsen zijn namelijk de snelheidsverschillen tussen de voetgangers en fietsers op het middenpad toegenomen en is de (verkeers)veiligheid daar onder druk komen te staan.

De weg blijft gelden als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) vanwege de ontsluitende functie voor de aangelegene woonbuurten, maar wordt wel conform het 'Afwegingskader 30 km/h' van het CROW gecategoriseerd als een GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h). Dat betekent (o.a.) dat de voorrangssituatie gehandhaafd blijft.



1.4 Het ontwerp sluit aan bij de oorspronkelijke beoogde uitgangspunten en uitstraling

De huidige profielindeling wordt gehandhaafd (zie figuur 2), evenals het asphalt op de rijstroken. Dit in verband met de kosten en de kwaliteiten van de huidige indeling en uitstraling.



Figuur 2: Profielindeling Groene Loper

1.5 Ontwerpkeuzes zijn in samenspraak met de omgeving en overige belanghebbenden gemaakt. Omgeving en belanghebbenden hebben een adviserende rol gehad in het proces. Het ontwerp is tot stand gekomen na een participatieproces, waarin bewoners en overige belanghebbenden zoals de Fietzersbond, Arriva en de hulpdiensten betrokken zijn. Gedurende het hele proces heeft er op gezette momenten afstemming plaatsgevonden met Belangengroep de Groene Loper, als belangrijke vertegenwoordiger van omwonenden en de buurtnetwerken Wyckerpoort, Wittevrouwenveld, Scharn, Heer en buurtcomité Scharn-West.

In het najaar van 2023 hebben er 2 ateliersessies plaatsgevonden met ruim 30 bewoners en belanghebbenden. In deze sessies zijn de belangrijkste knelpunten en aandachtspunten opgehaald, is besproken welke maatregelen er mogelijk zijn en is samen nagedacht over een prioritering van locaties en maatregelen. Deze sessies hebben geleid tot een extra focus op de oversteekbaarheid tussen oost en west binnen het ontwerp.

In juli 2024 heeft er een brede inloopsessie plaatsgevonden, waarbij ca. 60 bewoners en belanghebbenden aanwezig waren. Hierbij zijn de aanwezigen geïnformeerd over het uitgewerkte plan voor de fysieke maatregelen en zijn zij meegenomen in de uitkomsten van het gebruikersonderzoek dat eind mei/begin juni 2024 heeft plaatsgevonden onder wandelaars en fietsers op de Groene Loper.

Aanvullend heeft Zuid-Limburg Bereikbaar op basis van de ateliersessies een meedenkgroep voor de



(ontwikkelde) communicatie- en gedragsaanpak geformeerd. Deze is in 2024 in een viertal rondes bij elkaar gekomen. Samen met het gebruikersonderzoek en de resultaten van verkeerstellingen en snelheidsmetingen, hebben zij voor input gezorgd voor de communicatie- en gedragsaanpak die in de eerste helft van 2025 kan starten.

2.1 Kosten worden gedekt vanuit reeds door raad gevoteerde middelen en een Rijkssubsidie

In het raadsvoorstel 'Verkeersstudie stationsomgeving' is besloten € 250.000 beschikbaar te stellen aan het inrichten van de Groene Loper als een 30 km/u zone. Daarnaast heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bedrag van € 250.000 toegekend voor dit project middels een Rijkssubsidie (zie ook par. 6). Overige middelen zijn afkomstig uit het meerjarenprogramma mobiliteit, onderdeel van de jaarlijkse begroting.

5. Kanttekeningen of risico's

Bij het voorstel kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:

1.1 Nu nog geen maatregelen ter hoogte van voormalige KPN-locatie

In samenhang met de planontwikkeling op de voormalige KPN-locatie en de komst van rechtbank en KKC De Loper, worden maatregelen ter hoogte van die locaties in een later stadium ontworpen en uitgevoerd om daar nu geen 'verkeerde' keuzes te maken.

1.2 Vervanging van het GraviLyn op het middenpad maakt geen onderdeel uit van dit ontwerp.

Er geldt een onderhoudsovereenkomst voor het GraviLyn tot in juni 2028. Het voornemen is om dit na deze termijn te vervangen door een ander, harder en duurzamer materiaal. In de tussentijd worden de resultaten van het gebruik van de Groene Loper afgewacht door de aanleg van de fysieke verkeersmaatregelen en de communicatie- en gedragsaanpak.

Afhankelijk van het nieuwe gebruik van de Groene Loper kan een betere afweging gemaakt worden over de toekomst van het middenpad.

6. Financiële gevolgen

Kosten

Ten tijde van de raadsbehandeling van het raadsvoorstel 'Verkeersstudie stationsomgeving' werden de kosten voor de aanpak van de volledige Groene Loper geschat op circa € 750.000 excl. BTW (BTW is compensabel). Na verdere uitwerking en detaillering van het ontwerp, ligt nu een aangepast en aangescherpt definitief ontwerp voor. In 2024 is de kostenraming geactualiseerd.

Voor het uitvoeren van de voorgestelde fysieke verkeersmaatregelen op de Groene Loper is conform raming € 1.100.000 exclusief BTW, inclusief onderzoekskosten nodig. De BTW is compensabel.

Dekking van de kosten



Op basis van het coalitieakkoord 2018-2022 is in het meerjareninvesteringsprogramma onder het kopje “kwalitatieve impuls stationsstraat/autoluwer Wyck” € 5,0 miljoen gereserveerd voor de aanpak van de stationsomgeving. In het raadsvoorstel [‘Verkeersstudie stationsomgeving’](#) is besloten hieruit € 250.000 exclusief BTW beschikbaar te stellen aan het inrichten van de Groene Loper als een 30 km/u zone.

In het kader van de 2e tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (2022-2023) heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bedrag van € 250.000 toegekend voor het realiseren voor verkeersmaatregelen op de Groene Loper, op basis van cofinanciering (50%).

De benodigde resterende gemeentelijke bijdrage wordt gedekt uit het MJIP mobiliteit 2024 (€ 500.000), 2025 (€50.000) en een bijdrage vanuit de Gebiedsontwikkeling Groene Loper (€ 50.000).

Eigen middelen:

- MJIP ‘Kwalitatieve impuls stationsstraat/autoluwer Wyck’	€ 250.000
- MJIP mobiliteit 2024	€ 500.000
- MJIP mobiliteit 2025	€ 50.000
- Gebiedsontwikkeling Groene Loper	€ 50.000

Externe middelen:

- Rijkssubsidie SPV ‘Investeringsimpuls Verkeersveiligheid’	€ 250.000
---	-----------

7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Na een instemmend collegebesluit worden de volgende stappen doorlopen:

- Het project wordt in 2025 aanbesteed via een meervoudig onderhandse aanbesteding, conform het gemeentelijke inkoop- en aanbestedingsbeleid.
- De uitvoering op straat zal naar verwachting in het najaar van 2025 plaatsvinden.
- In navolging van de 0-meting in 2023 en 1-meting in 2024 zal er ter evaluatie een 2-meting plaatsvinden in het jaar na oplevering van de fysieke maatregelen.

8. Communicatie

In het geamendeerde raadsvoorstel ‘Verkeersstudie stationsomgeving’ heeft de gemeenteraad in het betreffende besluit het college de opdracht gegeven de raad te informeren over de verdere aanpak om te komen tot een passende weginrichting. De raad wordt geïnformeerd over deze aanpak voor een betere verkeersveiligheid op de Groene Loper, waaronder dit ontwerpvoorstel, via een raadsinformatiebrief.