



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Bosscherweg Evaluatie maatregelen

DATUM
14 april 2025
Verzonden: 14-04-2025

BIJLAGEN
1

BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) Groot, de

TELEFOONNUMMER
043 350 4677

ONZE REFERENTIE
2025.01365

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

FAXNUMMER

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

In 2022 zijn een aantal kleinschalige maatregelen getroffen op de Bosscherweg om de verkeerssituatie, vooruitlopend op een toekomstige reconstructie van de weg, te verbeteren. De maximumsnelheid is aangepast naar 60 km/uur, de belijning is aangepast op de maximumsnelheid, op een aantal plekken is een adviessnelheid van 30 km/uur ingesteld en ter hoogte van de grens zijn brede fietsstroken gerealiseerd. In 2024 zijn verkeerstellingen uitgevoerd en enquêtes gehouden om de huidige verkeerssituatie te beoordelen en de effecten van de aanpassingen te evalueren. Deze evaluatie is gereed en is als bijlage bij deze brief toegevoegd. Dit is de evaluatie waarnaar verwezen wordt in de beantwoording van schriftelijke vragen over de Bosscherweg [antwoord voor CDA Verkeersveiligheid Bosscherweg.pdf](#) en [antwoord voor CDA Verkeersveiligheid van de Bosscherweg en de Lage Kanaaldijk.pdf](#).

Opzet evaluatie

De evaluatie is uitgevoerd door het externe bureau Grenspaal 12. Zij hebben de verkeerssituatie op de Bosscherweg in verschillende stappen geëvalueerd:

- Analyse van de feitelijke situatie door:
 - o Schouw op locatie van de verkeerssituatie op locatie
 - o Verkeerstellingen waarmee inzicht wordt gekregen in de hoeveelheid verkeer en de gereden snelheid. Ook is gekeken naar gegevens uit GPS-data via Tomtom.
 - o Ongevallenanalyse op basis van beschikbare cijfers in de landelijke database Viastat
 - o Analyse van de hoeveelheid doorgaand verkeer op basis van GPS-data via Tomtom.
- Peiling van de subjectieve verkeersveiligheid door enquêtes onder weggebruikers en aanwonenden.

Conclusies evaluatie

De evaluatie van de verkeersmaatregelen op de Bosscherweg laat zien dat er een verschil is tussen de feitelijk gemeten verkeersveiligheid (objectieve verkeersveiligheid) en de ervaring van omwonenden en verkeersdeelnemers van de verkeersveiligheid (subjectieve verkeersveiligheid). De snelheid van het verkeer sluit aan bij de maximumsnelheid. Het aantal ongevallen is beperkt. Wel maakt meer gemotoriseerd verkeer gebruik van de weg, dan wenselijk. De fietspaden zijn aan smalle kant voor het gezamenlijk gebruik door voetgangers en fietsers. Mensen ervaren de situatie slechter dan op basis van de cijfers verwacht wordt.



DATUM
14 april 2025

Uit de objectieve metingen blijkt dat de gereden snelheden slechts licht boven de limiet van 60 km/u liggen, 85% van het verkeer rijdt maximaal 64 km/h. Objectief gezien doen de snelheidsremmers wat van hen wordt verwacht: ze houden de gereden snelheid op hetzelfde niveau als de maximumsnelheid. De beschikbare cijfers met betrekking tot verkeersveiligheid laten in de afgelopen 5 jaar 9 ongevallen zien, waarvan één ongeval met letsel. Daarmee is de feitelijke verkeersveiligheid in orde.

Wel blijft de verkeersintensiteit met 7.173 motorvoertuigen per etmaal boven de theoretische capaciteit van de weg en het wensbeeld vanuit het Noorderbrug-project. Conform CROW is de theoretische capaciteit van deze weg 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Binnen het Noorderbrug-project is voor de Bosscherweg een verwachte intensiteit van 5.500 motorvoertuigen per etmaal voorspeld. De hogere intensiteit sluit aan bij de ervaren overlast en het onveiligheidsgevoel van bewoners, die doorgaand verkeer en hoge snelheden als knelpunten zien.

Met name de beperkte infrastructuur voor voetgangers en fietsers, zoals smalle fietspaden in combinatie met het ontbreken van voetpaden en veilige oversteekplaatsen, versterkt het gevoel van onveiligheid volgens de bewoners en gebruikers van de weg. Daarnaast worden de verkeersremmende maatregelen, zoals adviessnelheden en verkeersdrempels, als ineffectief ervaren wat leidt tot een gebrek aan vertrouwen in de genomen maatregelen bij de bewoners.

De combinatie van objectieve metingen en subjectieve onveiligheidsgevoelens van de geënuquêteerden bevestigt dat er maatregelen nodig zijn om doorgaand verkeer te ontmoedigen en de infrastructuur voor langzaam verkeer te verbeteren. Dit is nodig om het gevoel van verkeersveiligheid te verhogen en daarmee de leefbaarheid voor bewoners te verbeteren. Om zo de Bosscherweg beter af te stemmen op de toekomstige beleidsdoelen van de gemeente.

Aanbevelingen

In de evaluatie worden aanbevelingen gedaan voor de korte, middellange en lange termijn.

Voor de korte termijn wordt aangeraden het aantal oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers uit te breiden. En de oversteeklocaties beter zichtbaar te maken met markering en bebording. We zullen hier in de loop van 2025 een voorstel voor uitwerken en in 2026 laten realiseren.

Voor de middellange termijn wordt voorgesteld om samen met de buurt te onderzoeken hoe de hoeveelheid verkeer op de weg verminderd kan worden en indien mogelijk dit in de praktijk testen als pilot. We zullen de uitwerking in 2026/2027 oppakken.

Voor de lange termijn wordt voorgesteld te werken aan een autoluwe inrichting door bijvoorbeeld een fysieke afsluiting van de weg te realiseren in combinatie met de inrichting van de weg als fietsstraat. Zodra er sprake is van groot onderhoud aan de rijbaan in het kader van Nibor, dan willen we dat moment gebruiken om bekijken of en hoe mogelijk is om de weginrichting aan te passen, zodat dit kostenefficiënt kan.

Hoogachtend,

John Aarts,
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality



GRENS PAAL12

grensverleggende infraplanners

Evaluatie verkeersmaatregelen Bosscherweg

Aan	Gemeente Maastricht
Project	Verkeerskundige evaluatie Bosscherweg
Datum	14 februari 2025
Uw kenmerk	/
Ons kenmerk	24-0402-01
Onderwerp	Evaluatie verkeersmaatregelen Bosscherweg Maastricht
Contactpersoon	Sven van Roessel BSc
Vrijgegeven door	Bram Knapen MSc
Bijlagen	Resultaten enquête
© Grenspaal12	Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Grenspaal12, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Samenvatting

De gemeente Maastricht voerde in 2022 diverse verkeersmaatregelen door op de Bosscherweg om doorgaand verkeer te beperken en de verkeersveiligheid te vergroten. De belangrijkste veranderingen waren een snelheidsverlaging van 70 km/u naar 60 km/u, adviessnelheden van 30 km/u bij bochten en woningen, en de aanleg van fietsstroken nabij de grens met de gemeente Lanaken (België). De effectiviteit van deze maatregelen is onderzocht aan de hand van verkeersmetingen, ongevallencijfers en een enquête voor de bewoners van de Bosscherweg.

De Viastat-analyse laat zien dat de snelheid na invoering van de maatregelen licht gedaald is: de V85 ging van 67 km/u naar 64 km/u. Ook zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Hierbij valt op dat de V85 ter hoogte van de adviessnelheid 30, iets lager is (54 km/u) ten opzichte van het meetpunt ter hoogte van de camperplaats (57 km/u). We zien dus dat de bestuurders zich niet aan de adviessnelheid houden. De noodzaak van de adviessnelheid 30 wordt niet gezien door de weggebruikers. Ook zien we dat de verkeersintensiteit per etmaal boven de theoretische capaciteit van de weg ligt.

Uit de enquête blijkt dat voornamelijk voetgangers en fietsers zich onveilig voelen op de Bosscherweg. Dit komt volgens de respondenten door het ontbreken van voetpaden, hierdoor worden de voetgangers gedwongen op het fietspad te lopen. De respondenten geven aan dat dit voor gevaarlijke situaties zorgt tussen voetgangers, fietsers en bromfietsers. Ook de verkeersintensiteit en snelheid worden aangehaald als problemen door de geënquêteerden. Bewoners uiten daarnaast kritiek op de effectiviteit van de maatregelen en vragen om strengere handhaving, zoals vaste flitspalen. Ze pleiten ook voor meer structurele aanpassingen, zoals alternatieve routes aantrekkelijker maken en mogelijks zelfs van de Bosscherweg een fietsstraat of autoluwe zone maken.

Uit de data van zowel Viastat als de verkeerstellingen, kan geconcludeerd worden dat de bestuurders zich aan de snelheidslimiet van 60 km/u houden. Er is dus geen sprake van een objectief snelheidsprobleem op de Bosscherweg in de huidige situatie. De objectieve verkeersdata uit de verkeerstellingen en de analyse in combinatie met de subjectieve onveiligheidsgevoelens uit de enquête bevestigen dat er maatregelen nodig zijn om doorgaand verkeer te ontmoedigen en de infrastructuur voor langzaam verkeer te verbeteren. Dit sluit beter aan bij de gemeentelijke doelen van een veilige, leefbare omgeving met meer ruimte voor fietsverkeer en minder verkeersdruk door gemotoriseerd verkeer.



Inhoud

Samenvatting	3
Inhoud	4
Lijst met figuren	5
Lijst met tabellen	5
1 Inleiding	7
2 Inventarisatie	9
2.1 Lokale schouw: groot aandeel fietsers waargenomen	9
2.1.1 Inrichting Bosscherweg	9
2.1.2 Fietsers	10
2.1.3 Snelheidsmaatregelen	10
2.2 Snelheidsanalyse op basis van Viastat-data	11
2.2.1 Vergelijking voor en na maatregelen	11
2.3 Ongevallenanalyse Viastat	12
2.4 Herkomst-bestemmingsonderzoek	13
2.5 Verkeersmetingen	17
2.5.1 Omstandigheden	17
2.5.2 Snelheid	18
2.5.3 Verkeersintensiteiten	18
2.6 Beleid- en visiedocumenten gemeente Maastricht	18
2.6.1 Actieplan fiets	18
2.6.2 Omgevingsvisie	19
2.7 Conclusies inventarisatie	22
2.7.1 Inrichtingsvereisten	22
2.7.2 Verkeersintensiteiten	22
2.7.3 Snelheid	22
2.7.4 Ambities van de gemeente Maastricht	23
3 Enquête	25
3.1 Subjectief verkeersveiligheidsgevoel	25
3.1.1 Gebruik	25
3.1.2 Verkeersveiligheidsgevoel	25
3.2 Verkeerskundige maatregelen	27
3.2.1 Huidige verkeersremmende maatregelen	27
3.2.2 Oplossingsrichtingen	28
4 Conclusie	30
4.1 Snelheid	30



4.2	Effectiviteit snelheidsmaatregelen.....	30
4.3	Verkeersintensiteit.....	31
4.4	Fiets- en voetgangersvoorzieningen	31
4.5	Algemene conclusie.....	32
5	Aanbevelingen	33
5.1	Korte termijn: oversteekvoorzieningen.....	33
5.2	Middellange termijn: pilot terugbrengen aantal motorvoertuigen	33
5.3	Lange termijn: Autoluwe inrichting /fietsstraat	33
6	Bijlagen: Resultaten enquête	35

Lijst met figuren

Figuur 1: Snelheidsmaatregelen Bosscherweg	10
Figuur 2: Situering meetpunt huisnummer 29	11
Figuur 3: Ongevallenanalyse 2019-2024 (VIA).....	12
Figuur 4: Inkomende trips (Maastricht) Figuur 5: Inkomende trips (Vlaanderen)	13
Figuur 6: Uitgaande trips (Maastricht) Figuur 7: Uitgaande trips (Vlaanderen)	14
Figuur 8: Aandeel doorgaand verkeer Figuur 9: Aandeel doorgaand verkeer.....	16
Figuur 10: Aandeel doorgaand verkeer Figuur 11: Aandeel doorgaand verkeer.....	16
Figuur 12: Locaties verkeerstellers.....	17
Figuur 13: Stedelijk fietsnetwerk met prioriteiten	19
Figuur 14: Visiedocument Maastricht.....	21
Figuur 15: Gewenste verkeerdruk op huidig autonetwerk in Maastricht.....	21

Lijst met tabellen

Tabel 1: Ongevallen per jaar met afloop	12
Tabel 2: Weersomstandigheden tijdens verkeerstellingen	17



1 Inleiding



1 Inleiding

De Bosscherweg in Maastricht is al geruime tijd onderwerp van discussie, vooral als het gaat om het gebruik en de verkeersveiligheid van deze weg. De gemeente Maastricht heeft, in overleg met bewoners en andere belanghebbenden, in de herfst van 2022 verschillende verkeersmaatregelen geïmplementeerd om de verkeersveiligheid op de Bosscherweg te verbeteren. Deze maatregelen, die als pilot zijn uitgevoerd, omvatten onder andere het verlagen van de maximumsnelheid van 70 km/u naar 60 km/u, het instellen van een adviessnelheid van 30 km/u ter hoogte van bochten en woningen, en aanpassingen in de wegmarkeringen. Daarnaast zijn fietsstroken aangebracht nabij de grens met Smeermaas (België). Deze veranderingen zijn uitgevoerd volgens het verkeersbesluit van 7 maart 2022.

Om de effectiviteit van deze verkeersmaatregelen te beoordelen, heeft een uitgebreide evaluatie plaatsgevonden. Deze evaluatie richt zich zowel op objectieve data, zoals verkeersstatistieken en ongevallencijfers, als op subjectieve waarnemingen en ervaringen van weggebruikers en omwonenden. Het doel van deze evaluatie is om inzicht te krijgen in de impact van de getroffen maatregelen en om eventuele verdere verbeteringen te identificeren.

Het proces voor de evaluatie van de verkeersmaatregelen op de Bosscherweg omvat de volgende stappen:

1. **Startgesprek:** Een overleg met de gemeente Maastricht om de opdracht te bespreken en de belangrijkste aandachtspunten vast te stellen.
2. **Analyse van de feitelijke situatie:**
 - ✕ **Schouw:** Visuele inspectie van de verkeerssituatie.
 - ✕ **Verkeerstellingen:** Meten van verkeersintensiteiten en snelheden.
 - ✕ **Ongevallenanalyse:** Analyseren van ongevallen van de afgelopen jaren.
 - ✕ **Doorgaand verkeer:** Analyse van doorgaand verkeer tussen Maastricht en Smeermaas met TomTom-data, vergeleken met de situatie vóór de maatregelen en getoetst aan gemeentelijke beleidsdoelen.
3. **Peiling van subjectieve verkeersveiligheid:** Een enquête onder weggebruikers en omwonenden om hun ervaringen en percepties te verzamelen en om eventuele behoefte aan aanvullende maatregelen te inventariseren.
4. **Conclusie van analyses:** Vergelijking en synthese van objectieve data en subjectieve ervaringen om tot conclusies en aanbevelingen te komen.



2 Inventarisatie



2 Inventarisatie

2.1 Lokale schouw: groot aandeel fietsers waargenomen

De lokale schouw werd uitgevoerd op woensdag 21 augustus 2024 omstreeks 08:00 uur. Het was een zonnige en droge ochtend met een aangename temperatuur.

2.1.1 Inrichting Bosscherweg

De Bosscherweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg 60 km/u type 1 (ETW60) en loopt tussen de Belgische grens met Smeermaas en de Noorderbrug in Maastricht. Het gedeelte dat wordt besproken in dit rapport bevindt zich tussen de grens met België en de sluis Bosscherveld. De rijbaan is ingericht als ETW60 weg en voldoet aan de juiste inrichtingsvereisten. De wegbreedte bedraagt 5,5 meter. De breedte van de enkelzijdige vrij liggende fietspaden bedraagt elk 1,8 meter. De standaard breedte voor enkelzijdige vrij liggende fietspaden volgens de gemeente Maastricht is 2,5 meter. Ook zien we dat er slechts twee ingerichte oversteekvoorzieningen zijn met visuele ondersteuning voor fietsers en voetgangers. Deze oversteekvoorzieningen zijn ingericht met kanalisatiestrepen.

Ten opzichte van het ideale wegbeeld zien we de volgende aandachtspunten :

- ✗ Er zijn geen aparte voorzieningen voor voetgangers.
- ✗ Er zijn slechts twee oversteekvoorzieningen met visuele ondersteuning (kanalisatiestrepen).
- ✗ De breedte van het fietspad is beperkt (1,8 meter in plaats van de standaard breedte die wordt gehanteerd door de gemeente Maastricht van 2,5 meter)



2.1.2 Fietsers

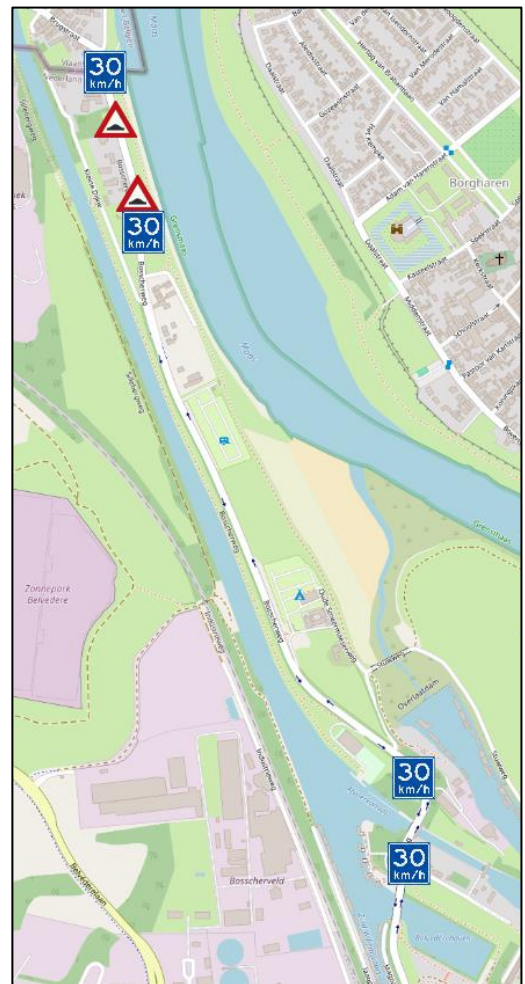
Tijdens de schouw werden opvallend veel fietsers waargenomen die voornamelijk vanuit Smeermaas (België) richting Maastricht fietsten. De oversteekbaarheid voor fietsers is echter beperkt over de Bosscherweg. Zowel aan de camperplaats als bij het doseerlicht is een fietsoversteek voorzien. Op de rest van de weg zijn geen voorzieningen getroffen waar een oversteek voor fietsers gefaciliteerd wordt. Dit kan ervoor zorgen dat automobilisten verrast worden wanneer een fietser oversteeft of dat fietsers gaan oversteken op ongewenste locaties.

2.1.3 Snelheidsmaatregelen

De snelheid op de Bosscherweg is in de herfst van 2022 teruggebracht naar 60 km/u. De weg is hierop ingericht. Daarnaast zijn op twee locaties adviessnelheden van 30 km/u aangebracht. Hier worden automobilisten aangeraden om hun snelheid te minderen aangezien de verkeerssituatie hier anders is dan op de stukken waar geen adviessnelheid van kracht is. Op Figuur 1 staat afgebeeld waar de advieszones zich bevinden, alsook de locaties waar de verkeersdrempels gelegen zijn.

In de adviessnelheidszone nabij de Belgische grens eindigt het vrijliggende fietspad vlak voor de grens met Vlaanderen en gaat het over in een fietsstrook. Daarnaast bevinden zich meerdere woningen in dit gebied. In de adviessnelheidszone bij de sluis zijn twee scherpe bochten aanwezig, waardoor een snelheid van 60 km/u als hoog kan worden ervaren.

In de noordelijke adviessnelheidszone (nabij de Belgische grens) zijn twee verkeersdrempels aangebracht. Tijdens de schouw viel op dat de automobilisten nauwelijks worden afgeremd door deze drempels. Op basis van deze observatie kan worden aangenomen dat de automobilisten niet (veel) harder dan 60km/u rijden. Dit betekent dat de waargenomen automobilisten zich aan de maximumsnelheid houden. Echter houden ze zich niet aan de adviessnelheid van 30km/u. Deze aannames worden verder onderbouwd in paragraaf 2.2 'Snelheidsanalyse' op basis van Viastat-data en in paragraaf 2.5 'Verkeerstellingen'.



Figuur 1: Snelheidsmaatregelen Bosscherweg

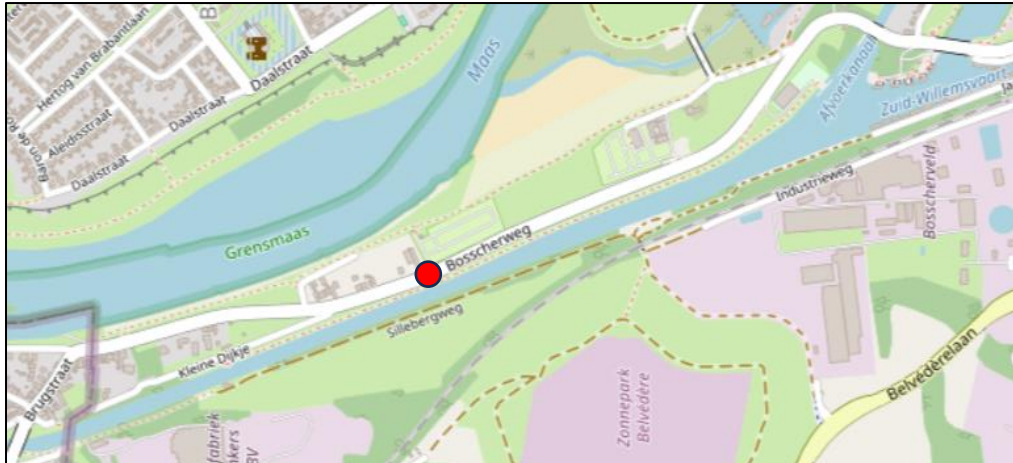


2.2 Snelheidsanalyse op basis van Viastat-data

2.2.1 Vergelijking voor en na maatregelen

Om een eerste inzicht te krijgen in de impact van de maatregelen, is het handig om de V85 te vergelijken. Dit is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en wordt gezien als een maatstaf voor snelheidsanalyses en bepaalt of er daadwerkelijk sprake is van een structurele, problematische overschrijding van het geldende snelheidsregime. Voor de vergelijking wordt telkens een snelheidslimiet van 60 km/u weergegeven. De maximale snelheidslimiet was in 2022 70 km/u. De gegevens zijn afkomstig uit VIA Stat¹.

Ten eerste worden de snelheden bekeken van het moment vóór het nemen van de snelheidsverlagende maatregelen. Als maatstaf nemen we september aangezien deze maand geen vakanties kent en een goede verdeling heeft tussen fietsers en automobilisten. In september 2022 was er geen enkele snelheidsoverschrijding op basis van de V85. De maximale snelheid was toen ingesteld op 70 km/u. De hoogste V85 werd gemeten ter hoogte van huisnummer 29 (zie figuur 2) en bedroeg 67 km/u. In september 2023 waren voornamelijk in het noordelijk deel snelheidsoverschrijdingen op basis van de V85, ondanks dat er minder snel gereden werd dan voor de snelheidsverlaging. De maximale snelheid was toen ingesteld op 60 km/u. De hoogste V85 werd gemeten ter hoogte van huisnummer 29 (zie figuur 2) en bedroeg 64 km/u. Een daling van 3 km/u en 5% vergeleken met het jaar ervoor.



Figuur 2: Situering meetpunt huisnummer 29

¹ Viastat visualiseert data op het gebied van verkeersveiligheid. De snelheidsinformatie wordt afgeleid van Free Floating Car Data en dit wordt verzameld via GPS-systemen van verbonden voertuigen. Hierdoor krijgt Viastat inzicht in gemiddelde snelheid, V85 en het aandeel snelheidsovertredingen.



2.3 Ongevallenanalyse Viastat

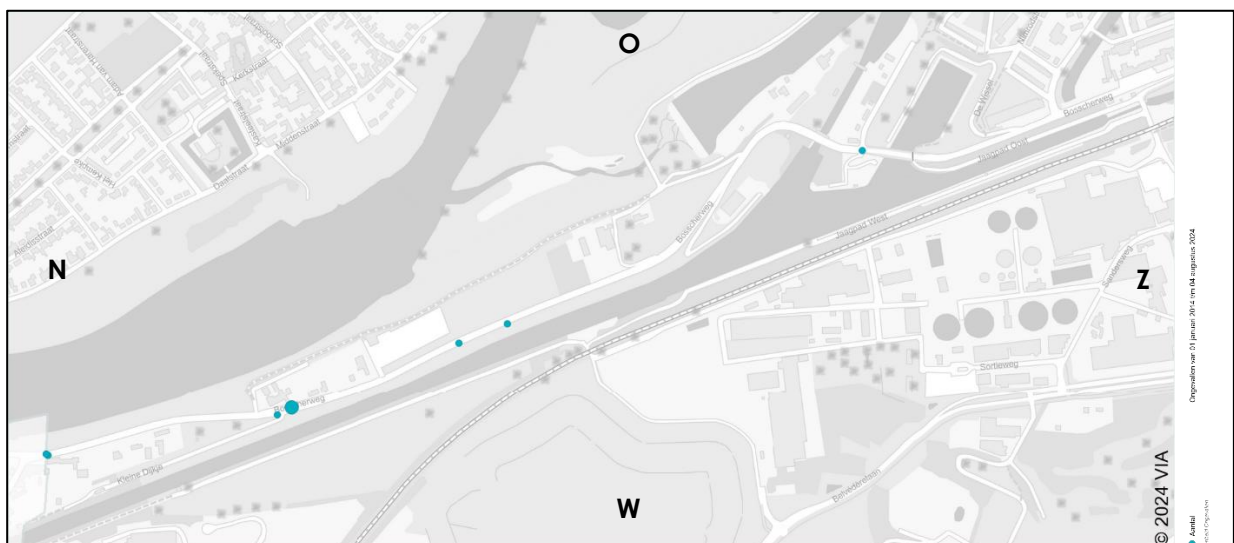
De ongevallenanalyse richt zich op de recente ongevallen (in de periode 2019-2024) rondom de projectlocatie. Met deze analyse wordt gekeken naar de locaties waar de (zware) ongevallen plaatsvonden, om zo de plekken te kunnen achterhalen die extra aandacht vereisen op het gebied van verkeersveiligheid.

In de afgelopen vijf jaar, werden negen ongevallen geregistreerd waarbij in totaal één gewonde viel. Het enige ongeval met een (licht)gewonde betrof een bromfietser die een eenzijdig ongeval heeft gehad, dit is een ongeval waarbij niemand anders betrokken was.

De meeste ongevallen waren enkel met materiele schade en de oorzaken lopen zeer uiteen. Opmerkelijk is wel dat vier ongevallen gebeurden bij het kruispunt Bosscherweg – Kleine Dijkje. Dit is een kleine doodlopende weg met twee woningen aan de waterkant. Twee ongevallen betrof een éénzijdig ongeval met een bromfiets waarbij één keer sprake was van nat wegdek. Bij één ongeval waren een bestelbusje en een personenauto betrokken. Over het vierde ongeval is geen data bekend.

Tabel 1: Ongevallen per jaar met afloop

Afloop	2020	2021	2022	2023	2024
Dodelijk	0	0	0	0	0
Letsel	0	0	0	1	0
Materiële schade	3	0	1	1	2



Figuur 3: Ongevallenanalyse 2019-2024 (VIA)



2.4 Herkomst-bestemmingsonderzoek

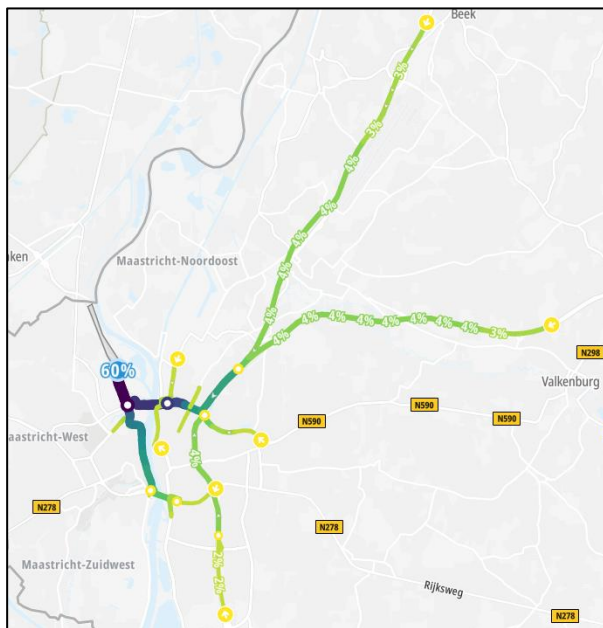
Om te bepalen welk verkeer de Bosscherweg gebruikt, is een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd op basis van GPS-data van TomTom. Dit geeft inzicht in de verdeling van het verkeer, zowel voor inkomende (verkeer dat de Bosscherweg inrijdt) als uitgaande trips (verkeer dat de Bosscherweg verlaat). De verdeling wordt weergegeven in percentages, die het totale verkeer omvatten, dus het verkeer uit beide richtingen.

2.4.1 Inkomende stromen:

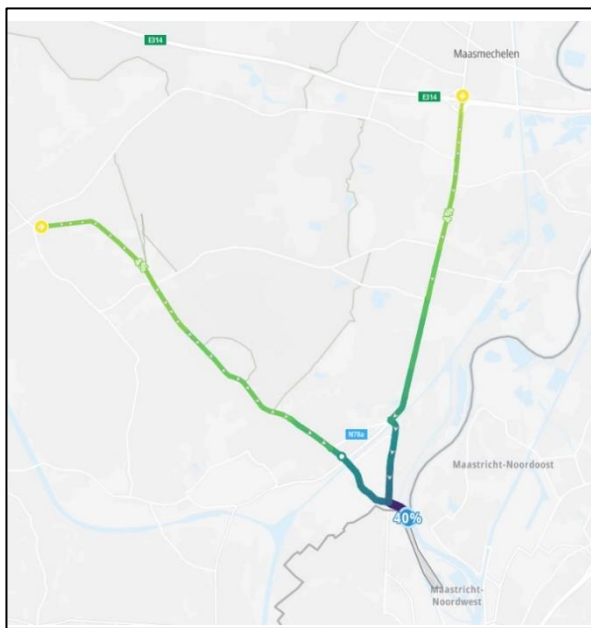
Inkomende stromen richting de Bosscherweg laten zien dat 56% van het verkeer vanuit Maastricht (zuidelijke richting) via de Noorderbrug uit oostelijke richting komt.

De inkomende stroom vanuit Vlaanderen (noordelijke richting) is gelijkmatig verdeeld tussen het verkeer uit Lanaken (komende vanaf de Maastrichterweg), Neerharen/Maasmechelen (via N766 en N78) en een klein deel uit de richting van Bilzen.

Uit de TomTom-analyse blijkt dat 60% van de auto's uit Maastricht komt en 40% uit Smeermaas, waarschijnlijk omdat bewoners van de Bosscherweg vaker naar Maastricht gaan dan naar België.



Figuur 4: Inkomende trips (Maastricht)



Figuur 5: Inkomende trips (Vlaanderen)

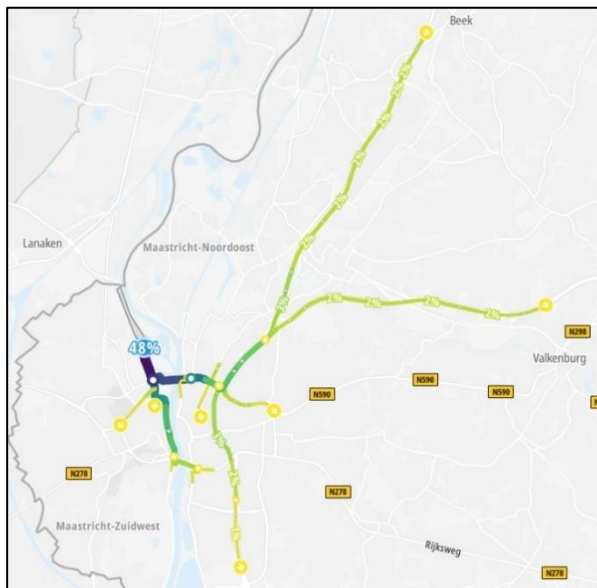
2.4.2 Uitgaande Stromen:

Bij de uitgaande stromen zien we vergelijkbare trends: de meeste automobilisten rijden vanaf de Bosscherweg richting Maastricht en de Noorderbrug, vaak door naar de A2 en A79. De uitgaande stromen naar België vertonen een andere verdeling dan de inkomende stromen:

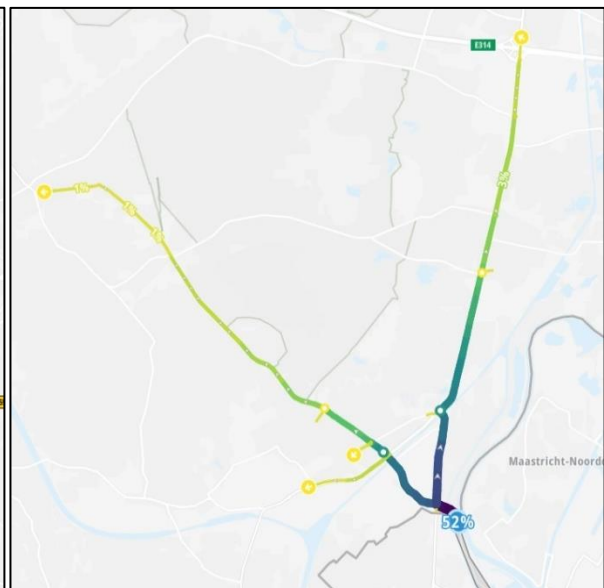


ongeveer 50% gaat richting Neerharen/Maasmechelen via de N766 en N78, en 40% rijdt richting Lanaken.

Bij de uitgaande stromen is de algemene verdeling tussen Vlaanderen en Maastricht anders dan bij de inkomende stromen. Ongeveer 52% rijdt van de Bosscherweg naar de Belgische grens terwijl 48% in de richting van Maastricht rijdt.



Figuur 6: Uitgaande trips (Maastricht)



Figuur 7: Uitgaande trips (Vlaanderen)



2.4.3 Aandeel doorgaand verkeer:

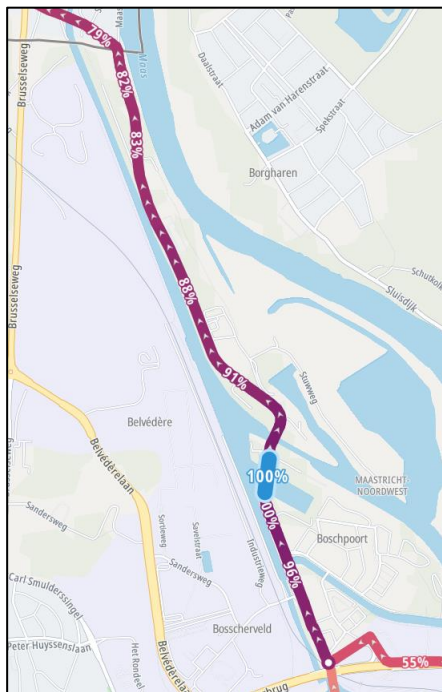
Met de TomTom-data kunnen we ook het aandeel doorgaand verkeer bepalen door het verkeer (in percentages) te vergelijken vanaf een bepaald referentiepunt.

Voor het verkeer van zuid naar noord (Maastricht richting Smeermaas) nemen we de komgrens van Maastricht als referentiepunt. Hier is het percentage 100%. Op werkdagen rijdt 80% van het verkeer de Belgische grens over, wat betekent dat 20% een bestemming heeft op de Bosscherweg en 80% doorgaand verkeer is. In het weekend is het percentage doorgaand verkeer 83%.

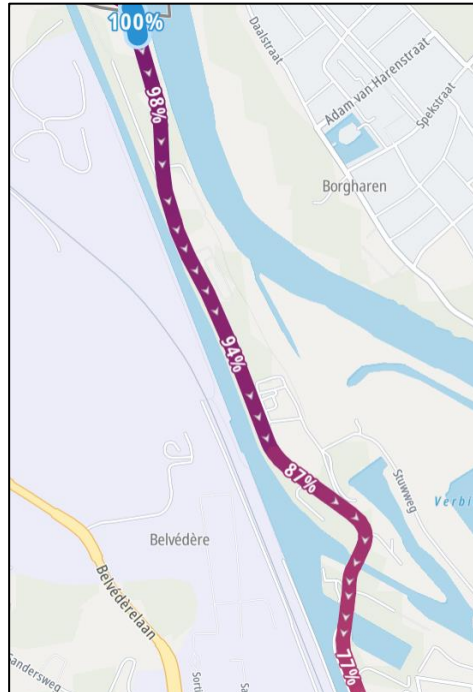
Voor het verkeer van noord naar zuid (Smeermaas richting Maastricht) gebruiken we de Belgische grens als referentiepunt. Op werkdagen rijdt 77% van dit verkeer de komgrens van Maastricht in, terwijl dit in het weekend 72% is.

Opvallend is dat het aandeel doorgaand verkeer van zuid naar noord in het weekend met 3% is toegenomen vergeleken met het aandeel verkeer op werkdagen, terwijl het aandeel van noord naar zuid met 5% is afgenomen.

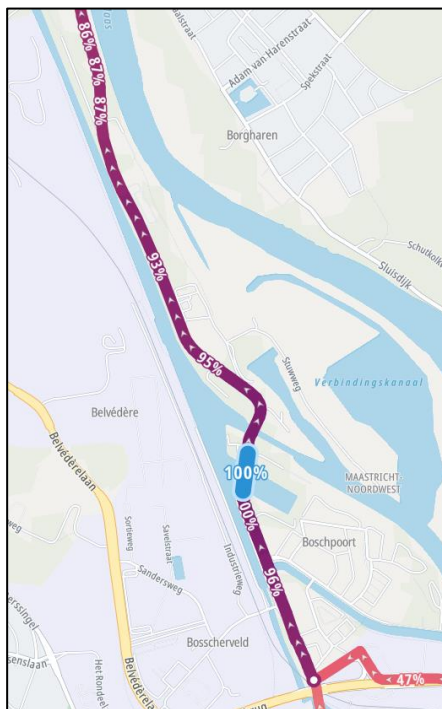
Ook kunnen we het aandeel verkeer bepalen dat vanuit de binnenstad en de Noorderbrug komt. Dit is het aandeel doorgaand verkeer dat de Bosscherweg oprijdt en niet vanuit de wijk Boschpoort komt. Op werkdagen is dit aandeel 92% van zuid naar noord en in het weekend 91%.



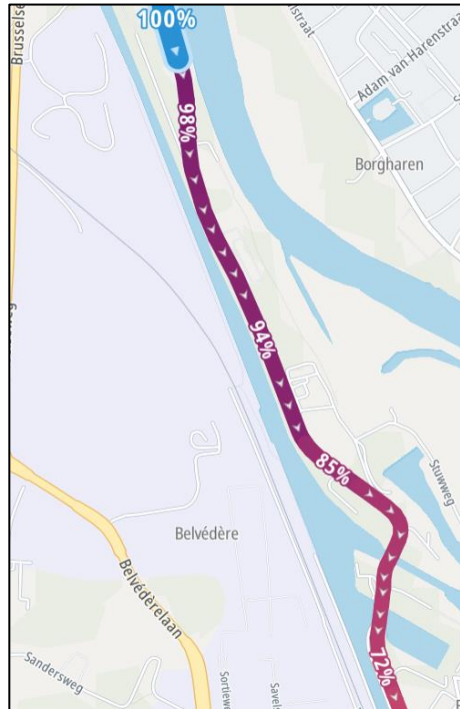
Figuur 8: Aandeel doorgaand verkeer zuid-noord werkdagen



Figuur 9: Aandeel doorgaand verkeer noord-zuid werkdagen



Figuur 10: Aandeel doorgaand verkeer



Figuur 11: Aandeel doorgaand verkeer



zuid-noord weekend

noord-zuid weekend

2.5 Verkeersmetingen

2.5.1 Omstandigheden

Om de free-floating car data over de snelheden te verifiëren en een beter inzicht te krijgen in de wegintensiteiten op de Bosscherweg, zijn verkeerstellingen uitgevoerd door middel van het plaatsen van wegkantradars. De resultaten van de metingen dienen als basis voor een evaluatie van de recent genomen maatregelen en eventuele toekomstige aanpassingen die de verkeersveiligheid verder dienen te verbeteren.

De metingen zijn uitgevoerd van dinsdag 10 september t/m maandag 16 september. Onderstaande tabel toont de weersomstandigheden tijdens de metingen, aangezien deze een mogelijke verklaring kunnen bieden voor meer of minder autoverkeer.



Figuur 12: Locaties verkeerstellers

Tabel 2: Weersomstandigheden tijdens verkeerstellingen

Dag	Datum	Weer
Dinsdag	10 september 2024	17 graden, lichte neerslag
Woensdag	11 september 2024	16 graden, zware neerslag
Donderdag	12 september 2024	16 graden, lichte neerslag
Vrijdag	13 september 2024	17 graden, lichte neerslag
Zaterdag	14 september 2024	17 graden, droog
Zondag	15 september 2024	19 graden, droog
Maandag	16 september 2024	20 graden, droog



2.5.2 Snelheid

Tijdens de metingen werd in beide richtingen een V85 gemeten van 53 km/u op de locatie tussen de twee verkeersdrempels. Op de locatie ter hoogte van de camperplaats werd een V85 van 57 km/u gemeten. Op beide meetpunten geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. Op de locatie tussen de verkeersdrempels geldt een adviessnelheid van 30 km/u. Hier ligt de V85 4 km/u lager dan op het meetpunt bij de camperplaats. De gemeten snelheid (53 km/u) komt niet in de buurt van de adviessnelheid (30 km/u). De ingevoerde adviessnelheid zorgt slechts voor een beperkte afname in de V85. Dit snelheidsverschil kan ook andere oorzaken hebben zoals de nabijgelegen drempels en de omgeving (bebouwing naast de weg). Hieruit kan gesteld worden dat de noodzaak van de adviessnelheid niet wordt gezien door de weggebruikers.

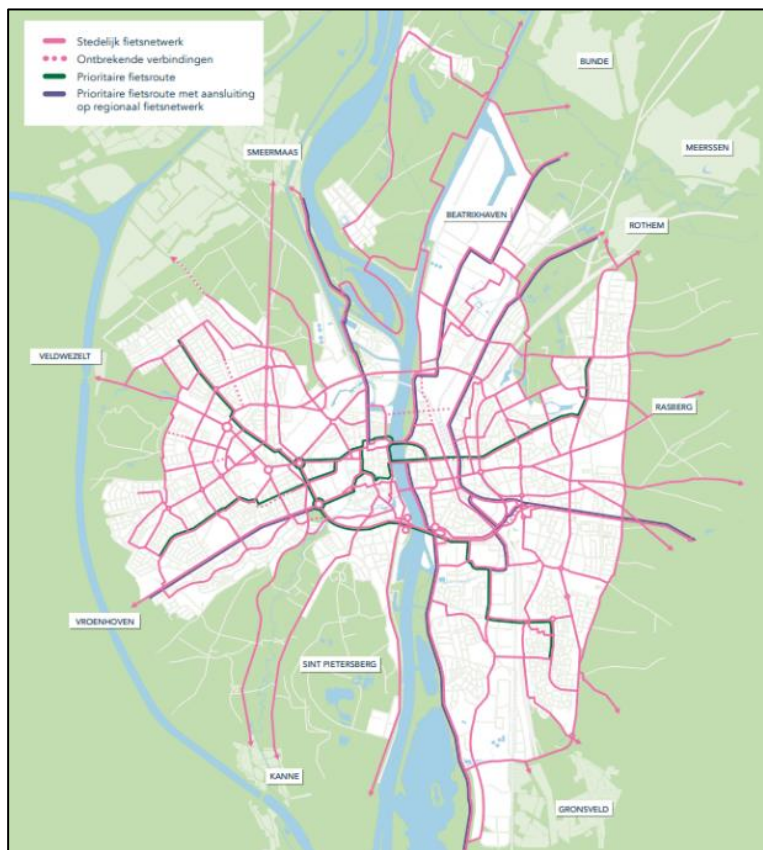
2.5.3 Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten tonen een beter beeld van de verkeersstromen en kunnen dienen als maatstaf om de reële verkeersintensiteit te vergelijken met de weggapaciteit van de Bosscherweg. Uit de resultaten van de verkeerstellingen kunnen we concluderen dat de grootste stroom van automobilisten zich voordoet in de richting van de grens met België, komende vanuit Maastricht. Van de gemeten voertuigen is ongeveer 53% afkomstig uit Maastricht en 47% uit België. Per etmaal komen er gemiddeld 7.173 mvt (motorvoertuigen) voorbij. Het hoogste aantal gemeten voertuigen per etmaal was op vrijdag 13 september en bedroeg 8.059 mvt.

2.6 **Beleid- en visiedocumenten gemeente Maastricht**

2.6.1 Actieplan fiets

Met het actieplan voor fietsen streeft de gemeente Maastricht ernaar om zowel bewoners van Maastricht, als mensen uit de regio, meer op de fiets te krijgen. Ze benadrukken de voordelen van fietsen en proberen de inwoners hiervan te overtuigen. Ook de Bosscherweg speelt hierin een rol. De weg biedt namelijk een vlotte verbinding tussen Maastricht en Smeermaas (Lanaken, BE). Vervolgens kan men via het Belgische fietsknooppuntennetwerk verder fietsen naar Bilzen of Maasmechelen en verder naar Hasselt of Genk. Aan de andere kant kan men makkelijk Maastricht bereiken via allerlei verbindingen.



Figuur 13: Stedelijk fietsnetwerk met prioriteiten

De Bosscherweg maakt deel uit van de regionale fietsverbinding utilitair zoals beschreven in de beleidsdocumenten van de gemeente Maastricht. De route wordt gezien als prioritaire fietsroute met aansluiting op het regionaal fietsnetwerk. *“Deze prioritaire routes vormen cruciale verbindingen tussen enerzijds de Maastrichtse woonbuurten en het regionale fietsnetwerk en anderzijds de belangrijkste attractiepunten en werklocaties in Maastricht, zoals de binnenstad, het station en de Brightlands Maastricht Health Campus. Investerings ter verbetering van deze routes renderen naar verwachting het meest en leiden tot de grootste groei van het fietsverkeer”* (bron: Actieplan Fietsen in Maastricht).

Op termijn is het de bedoeling van de gemeente Maastricht om de Bosscherweg in te richten als fietsstraat (Actieplan Fietsen in Maastricht). De vermoedelijke uitvoeringsdatum werd in 2020 geschat op 2025-2030.

2.6.2 Omgevingsvisie

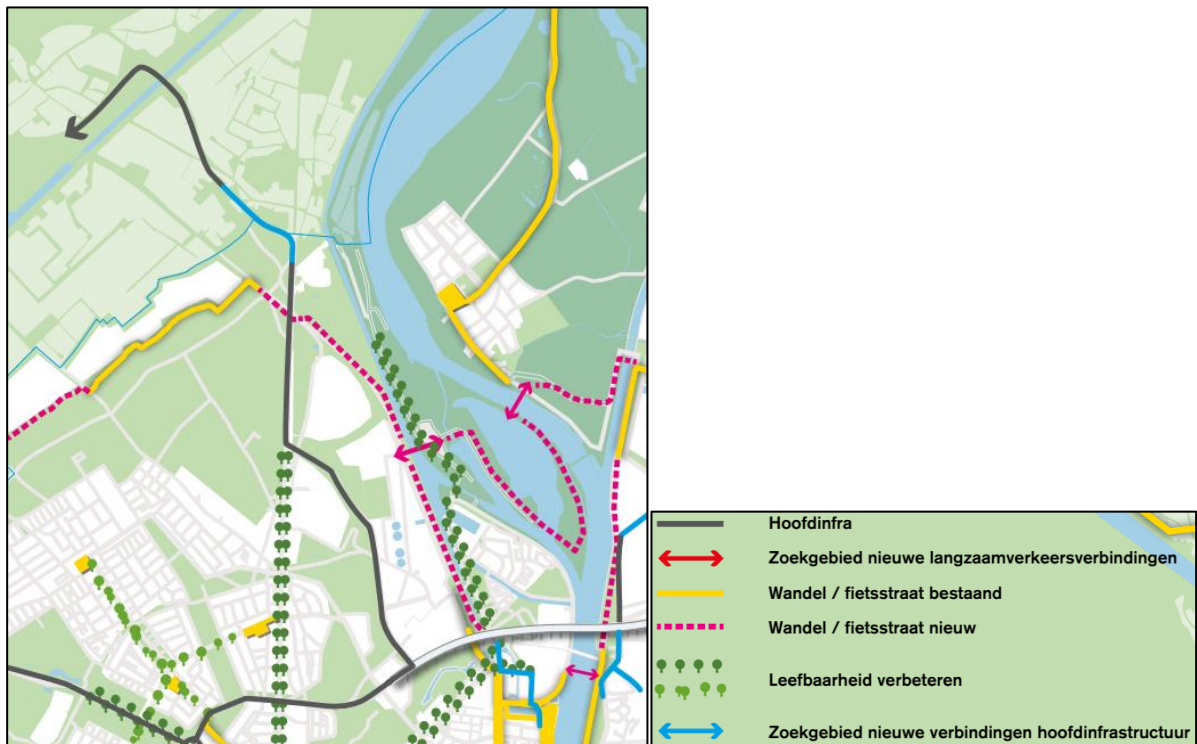
In deze Omgevingsvisie 2040 presenteert de gemeente Maastricht een strategische visie op de fysieke leefomgeving van de stad voor de langere termijn. Het document dient als middel om de juiste condities te creëren in Maastricht om goed te leven, werken, wonen, recreëren, studeren en meer.

In het algemeen wil de gemeente Maastricht werken aan een Euregionale netwerkfunctie en een gezonde, leefbare omgeving de beleving en ontmoetingen van alle gebruikers in de hand moet werken. Het gebruik van de fiets speelt hierin een cruciale rol, en de gemeente wil dit dan ook te allen tijde stimuleren. Door actief in te zetten op fietsen, wil Maastricht de leefbaarheid in en rond de stad verbeteren.

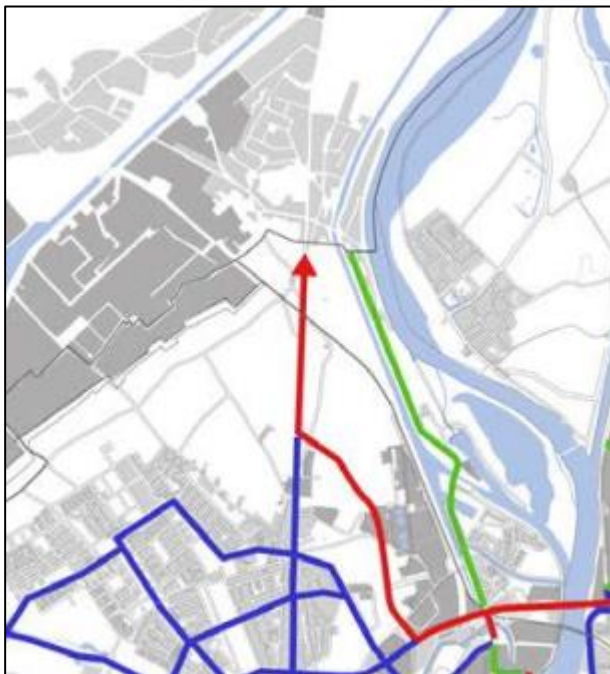


De Bosscherweg zelf is momenteel een belangrijke verbinding voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor fietsverkeer. In de omgevingsvisie wordt gesteld dat: *“Voor maatregelen ten behoeve van de verkeersstructuur in Maastricht-West zijn samenwerking met en maatregelen van onze Belgische partners cruciaal. Maastricht heeft baat bij een rondweg om Smeermaas, om het Belgisch (vracht)verkeer te stimuleren de Noorderbrug te gebruiken in plaats van de Kennedybrug.”* De gemeente wenst de langzaam-verkeersverbindingen in Maastricht te verbeteren om zo de leefbaarheid te verhogen en de verkeersintensiteiten met de auto te verlagen. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers speelt hierbij ook een belangrijke rol volgens het visiedocument van de gemeente.

Volgens het visieplan 2040 (figuur 14), beschouwt de gemeente de Belvédèrelaan en de Brusselseweg als hoofdverbinding voor gemotoriseerd verkeer in de toekomst. Hierdoor wordt de Bosscherweg onderliggend aan deze verbinding om de leefbaarheid voor alle gebruikers te verbeteren. Daarnaast is in de omgevingsvisie deel 2 een kaart te zien met daarop de gewenste intensiteiten in de gemeente Maastricht (zie figuur 15). Op deze kaart is in het groen te zien op welke wegen een afname van het autoverkeer gewenst is. Op de wegen in het rood is nog voldoende restcapaciteit voor een toename van autoverkeer. Op de wegen in het blauw is geen toename gewenst. Op deze kaart is te zien dat de Bosscherweg in het groen is weergegeven. Dit betekent dat de gemeente de wens heeft om de intensiteiten op de Bosscherweg terug te brengen. De Belvédèrelaan en het Noordelijke deel van de Brusselseweg zijn in het rood weergegeven. Deze wegen bieden mogelijkheden om het verkeer van de Bosscherweg op te vangen. Dit biedt in de toekomst de mogelijkheid om het gemotoriseerde verkeer af te bouwen en meer aandacht te besteden aan langzaam verkeer en groenvoorzieningen op de Bosscherweg.



Figuur 14: Visiedocument Maastricht



Figuur 15: Gewenste verkeerdruk op huidig autonetwerk in Maastricht



2.7 Conclusies inventarisatie

2.7.1 Inrichtingsvereisten

De Bosscherweg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg (ETW) type 1 met een maximale snelheid van 60 km/u (Handboek wegontwerp – Erftoegangsweg, CROW-publicatie 329). De theoretische capaciteit voor een ETW 60 type 1 bedraagt 6.000 mvt per etmaal. De rijbaan is ingericht conform de inrichtingsvereisten in het CROW. Het fietspad voldoet niet aan de minimumbreedte van 2 meter. Om aan de standaardbreedte van de gemeente Maastricht te voldoen zou het fietspad 2,5 meter breed moeten zijn.

2.7.2 Verkeersintensiteiten

De verkeersstromen volgens de data van TomTom-analyse en de data van de verkeerstellers, komen redelijk met elkaar overeen. De TomTom-analyse biedt een breed overzicht van verkeersstromen en snelheidsbeeld, terwijl de verkeerstellers gedetailleerdere informatie geven over de dagelijkse verkeersintensiteiten en de precieze snelheidspatronen op specifieke locaties. Beide methoden bevestigen dat er een duidelijke verdeling is tussen het verkeer uit Maastricht en Vlaanderen. Ook laat de TomTom-analyse zien dat ruim 80% van het verkeer op geen bestemming heeft op de Bosscherweg. 8% van het verkeer komt uit de wijk Boschpoort. Voor het verkeer uit Boschpoort is de Bosscherweg een logische route om richting Smeermaas te rijden. Het verkeer uit Boschpoort wordt hierdoor gezien als lokaal verkeer. Dit betekent dat 72% van het verkeer op de Bosscherweg doorgaand verkeer is.

De maximale gemeten verkeersintensiteit was 8.059 mvt (motorvoertuigbewegingen) per etmaal. De theoretische wegcapaciteit voor een ETW 60 zoals de Bosscherweg bedraagt 6.000 mvt per etmaal. Hieruit kunnen we concluderen dat op de Bosscherweg eigenlijk meer voertuigen rijden dan voorzien is voor dit type weg. Dit kan leiden tot overlast voor bewoners of tot een verlaging van de verkeersveiligheid voor andere weggebruikers.

2.7.3 Snelheid

De Bosscherweg kent een snelheidslimiet van 60 km/u buiten de bebouwde kom. In de Viastat-analyse is te zien dat de V85 op enkele delen iets boven de toegelaten snelheid ligt. Echter is de overschrijding op de betreffende plaatsen beperkt en gaat het om slechts om kleine overschrijdingen. De maximale V85 op het traject vinden we ter hoogte van huisnummer 29 (zie figuur 2) en bedraagt 64 km/u.

De verkeerstellers meten een V85 van 53 km/u op het stuk tussen de verkeersdrempels en 57 km/u ter hoogte van de camperplaats. Op het gedeelte tussen de verkeersdrempels geldt een adviessnelheid van 30km/u, De adviessnelheid wordt volgens de verkeerstellingen niet gehandhaafd. We kunnen concluderen dat de noodzaak van de adviessnelheid niet wordt gezien door de weggebruikers.



We zien dat de Viastat-data hogere snelheidsoverschrijdingen meet dan de verkeersteller. Echter zijn deze verkeersovertredingen zeer beperkt en ligt de V85 amper boven de maximum snelheid van 60 km/u. Concluderend kunnen we dus stellen dat er op de Bosscherweg, in de huidige situatie, **geen** sprake is van een objectief snelheidsprobleem.

2.7.4 Ambities van de gemeente Maastricht

Het doel van de gemeente Maastricht is om op termijn de leefbaarheid op de Bosscherweg te verbeteren en het aandeel gemotoriseerd verkeer te doen afnemen en het fietsverkeer te stimuleren. Volgens de omgevingsvisie is op de Belvederelaan ruimte voor een toename van het verkeer. Dit biedt kansen om het verkeer van de Bosscherweg op te vangen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de leefbaarheid en de fietsinfrastructuur op de Bosscherweg te verbeteren.



3 Enquête



3 Enquête

Dit hoofdstuk beschrijft de aanpak voor het uitvoeren van een enquête onder de bewoners van de Bosscherweg. Het doel van deze enquête is om inzicht te krijgen in de aard en omvang van de verkeersproblemen zoals ervaren door de bewoners, evenals hun perceptie van en tevredenheid met de genomen verkeerskundige maatregelen. Door deze feedback van de bewoners te verzamelen, kunnen we niet alleen een beter begrip krijgen van de impact van de huidige toestand, maar ook waardevolle input verzamelen voor mogelijke toekomstige verbeteringen in hun leefomgeving.

De enquête gaat in op onderwerpen zoals verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de effectiviteit van de bestaande verkeersmaatregelen. De vragenlijst is opgedeeld in twee delen. Het eerste deel be vraagt de gevoelens van de verschillende wegdeelnemers. Het STOP-principe wordt hierbij gehanteerd waarbij eerst het verkeersveiligheidsgevoel van de voetgangers wordt be vraagd. Nadien worden dezelfde vragen gesteld aan de fietsers en ten slotte kunnen de automobilisten hun mening delen over de subjectieve verkeersveiligheid. Het tweede deel van de enquête bestaat uit de verkeersmaatregelen die uitgevoerd zijn een tweetal jaren geleden. Er wordt gevraagd naar de ervaringen inzake de impact van de maatregelen, of deze al dan niet voldoende zijn en of er nood is aan andere of meer verkeerskundige maatregelen om de overlast tegen te gaan.

De antwoorden van de open vragen zijn gecategoriseerd per onderwerp om het verwerken van de resultaten te vergemakkelijken en de antwoorden overzichtelijk weer te geven in een tabel of figuur.

3.1 Subjectief verkeersveiligheidsgevoel

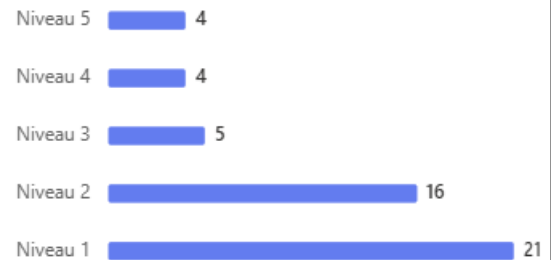
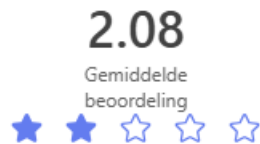
3.1.1 Gebruik

We kunnen het gebruik van de Bosscherweg door de bewoners omschrijven als verschillend. 78% van de bewoners geeft aan dat ze dagelijks de Bosscherweg als voetganger gebruiken. Daarnaast zien we het gebruik van de fiets en de auto respectievelijk op een dagelijks gebruik van 57% en 65% liggen. Daaruit valt te concluderen dat de bewoners van de Bosscherweg verschillende vervoersmodaliteiten gebruiken om zich te verplaatsen en dus ook per dag meerdere vervoersmodi afwisselen.

3.1.2 Verkeersveiligheidsgevoel

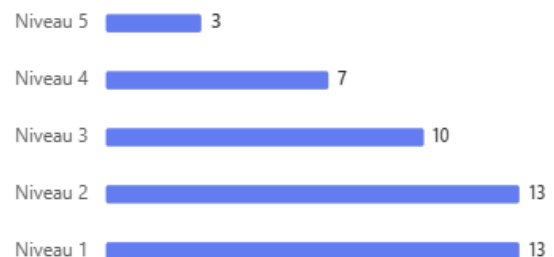
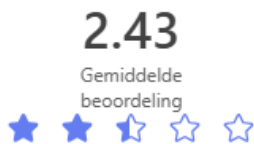
De bewoners konden aangeven hoe veilig ze zich voelden tijdens hun verplaatsing per verschillend vervoermiddel op de Bosscherweg. Voetgangers gaven een gemiddelde score van 2,0 sterren op 5 voor de subjectieve verkeersveiligheid. Bijna de helft van de respondenten (21/49) gaf de minimumscore van 1 ster.

Hoe veilig voelt u zich op de Bosscherweg als **voetganger** in de huidige situatie?



Voor fietsers lag de score iets hoger dan bij de voetgangers met een gemiddelde score van 2,5 sterren op 5. De automobilisten gaven een gemiddelde score van 2,8 op 5 sterren. We kunnen dus stellen dat de subjectieve verkeersveiligheid te laag ligt voor de bewoners van de Bosscherweg voor alle soorten vervoersmiddelen die ze gebruiken. Zeker de fietsers en voetgangers voelen zich onveilig.

Hoe veilig voelt u zich op de Bosscherweg als **fietser** in de huidige situatie?



De reden voor die onveiligheid ligt voor de fietsers en voetgangers voornamelijk bij de beperkte voetgangers- en fietsersvoorzieningen op de Bosscherweg. Op de Bosscherweg is geen voetpad maar alleen een relatief smal fietspad. Fietsers kunnen elkaar nauwelijks passeren bij het inhalen. Het fietspad wordt veelvuldig gebruikt door voetgangers omdat er geen voetpad aanwezig is. Ook de verkeersdrukke speelt een rol, met name de overlast die gecreëerd wordt door busjes en licht vrachtverkeer (<10t).

Daarnaast vinden de respondenten ook dat er zeer weinig veilige oversteekplaatsen zijn. Samen met de hoge snelheid van de automobilisten (en fietsers), is het onveilig om de weg over te steken, klinkt het bij zowel voetgangers als fietsers.

De score van de automobilisten ligt iets hoger, maar er bestaan toch zorgpunten wanneer bewoners gebruik maken van de Bosscherweg met de auto. Zo ervaart men de gereden snelheid als de grootste punt van zorgen. 26 respondenten vermelden dit probleem. Daarnaast

gebeuren er ook gevaarlijke inhaalacties volgens de bewoners. Ten slotte worden ook gevaarlijke opritten en een te smalle straat aangehaald als knelpunten voor automobilisten.



3.2 Verkeerskundige maatregelen

3.2.1 Huidige verkeersremmende maatregelen

In het tweede deel van de enquête zijn bewoners gevraagd naar hun bevindingen over de verkeerskundige maatregelen die zijn genomen. De bewoners gaven een gemiddelde score van 2,2 op 5 sterren voor de maatregelen die in 2022 genomen werden. Als voornaamste reden waarom de verkeersmaatregelen niet bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, halen de bewoners de gereden snelheid aan. Het verlagen van de snelheidslimiet heeft niet geleid tot een verlaging van de gereden snelheid volgens hen. De adviesniveaus die daarbij geplaatst zijn, zijn tevens onrealistisch en worden niet gevolgd zeggen de respondenten. Er is ook wat onduidelijkheid volgens de bewoners omdat de situatie op bepaalde wegdelen verschilt van andere wegdelen op de Bosscherweg. Slechts vier van de 49 respondenten geeft aan dat de verkeersmaatregelen een positieve impact heeft gehad op de verkeersveiligheid.



3.2.2 Oplossingsrichtingen

88% van de respondenten geeft aan dat ze wel eens last ervaren van het groot aandeel autoverkeer dat de Bosscherweg gebruikt als doorgaande route tussen Maastricht en Smeermaas. De route wordt regelmatig als sluiproute gebruikt terwijl doorgaand verkeer eigenlijk de Belvédèrelaan zou moeten gebruiken.

De meeste respondenten wensen het doorgaand verkeer op de Bosscherweg om te leiden via de Belvédèrelaan. Daarnaast haalt een groot deel van de bewoners aan om meer te handhaven op de huidige snelheidslimieten of om nog meer snelheidsverlagende maatregelen te nemen. Zeven respondenten zouden zelf graag een fietsstraat of autoluwe weg zien waar geen doorgaand verkeer is toegelaten.

Vervolgens werd gevraagd naar de gereden snelheid. Uit het eerste deel van de enquête bleek dat dit een groot probleem was en dat wordt ook door 88% van de respondenten bevestigd. De manier om dit tegen te gaan is door de maximumsnelheid verder te verlagen en daarnaast meer in te zetten op handhaving. Een vaste flitspaal is een goede manier om dit af te dwingen volgens de bewoners. Andere aanbevelingen van de respondenten zijn om extra snelheidsverlagende maatregelen te nemen of door het aanleggen van een autoluwe weg of fietsstraat.

Ten slotte werd er gevraagd naar de beschikbare ruimte voor voetgangers en fietsers. 94% van de bewoners geeft aan dat ze een gebrek aan voetgangersvoorzieningen ervaren. Er is namelijk geen voetpad wat voor conflicten tussen voetgangers en fietsers zorgt. Aangezien voetgangers op het fietspad dienen te lopen, ontstaan er gevaarlijke situaties.

Op het einde van de enquête hadden de bewoners nog de mogelijkheid om aanvullende opmerkingen te geven. Het meest voorkomende onderwerp was de gereden snelheid en de Bosscherweg als sluiproute. Dit is duidelijk een vervelend probleem voor veel omwonenden. Dit zorgt er ook voor dat men zich als fietser en voetganger onveilig voelt op de Bosscherweg. Indien de snelheid en de verkeersintensiteit zouden dalen, zal ook de veiligheid voor voetgangers en fietsers toenemen.



4 Conclusie

4 Conclusie

4.1 Snelheid

De snelheidsanalyse op basis van Viastat-data wijst uit dat de V85 na de genomen maatregelen gemiddeld net boven de maximumsnelheid van 60 km/u ligt. De hoogste V85 ligt op 64 km/u. Ook is een snelheidsmeting aan de hand van wegkantraders uitgevoerd. Op specifieke locaties, zoals tussen de verkeersdrempels, is een lagere V85 van 53 km/u gemeten, terwijl bij de camperplaats een V85 van 57 km/u wordt geregistreerd. Dit suggereert dat de adviessnelheid van 30 km/u niet wordt nageleefd. Wel is te zien dat de meeste bestuurders zich aan de maximum snelheid van 60 km/u houden.

Ondanks de beperkte overschrijdingen in de onderzochte data, laat de enquête zien dat snelheid als een van de belangrijkste problemen wordt ervaren door de bewoners. Bijna 90% van de respondenten noemt de gereden snelheid als een zorg, vooral omdat de ervaren snelheden hoog aanvoelen in combinatie met de drukte op de weg. Gevaarlijke inhaalacties, versterken dit gevoel van onveiligheid bij de bewoners. Daarnaast wordt het ontbreken van effectieve snelheid remmende maatregelen, zoals duidelijk zichtbare drempels of handhaving, genoemd als knelpunt bij de bewoners.

Hoewel de bewoners de gereden snelheid als te hoog ervaren, toont data aan dat dit niet het geval is en dat er slechts enkelingen te snel rijden op de Bosscherweg. Hieruit valt te concluderen dat er geen bijkomende maatregelen nodig zijn op vlak van snelheid.

4.2 Effectiviteit snelheidsmaatregelen

Sinds de aanleg van verkeersmaatregelen, zoals verkeersdrempels en adviessnelheden, is een lichte afname van 3 km/u te zien bij de V85. Dit betekent dat de maatregelen voor een lichte daling in snelheid zorgen. Ondanks de lichte daling zien we weinig snelheidsovertredingen ten opzichte van de maximumsnelheid van 60 km/u. Daarentegen worden de adviessnelheden van 30 km/u nauwelijks nageleefd, wat suggereert dat de adviessnelheden niet als realistisch of noodzakelijk worden ervaren door automobilisten. De adviessnelheden hebben geen juridische werking en worden vaak genegeerd door weggebruikers.

De enquête laat zien dat bewoners de maatregelen als ineffectief beoordelen, met een gemiddelde score van 2,18 sterren op 5. Zij geven aan dat de snelheid, naar hun gevoel, nauwelijks is afgenomen en dat er een gebrek is aan handhaving. Slechts een klein deel van de bewoners ervaart de maatregelen als positief.

Ondanks de beperkte snelheidsafname na invoering van de maatregelen, zien we wel dat er weinig verkeersovertredingen plaatsvinden op de Bosscherweg. Hieruit kunnen we afleiden dat objectief gezien geen sprake is van een snelheidsprobleem. Aangezien volgens de uitkomsten van het onderzoek enkel sprake is van een subjectief gevoel van onveiligheid, is er geen noodzaak om aanvullende snelheidsmaatregelen te nemen.

4.3 Verkeersintensiteit

De verkeerstellingen tonen aan dat er gemiddeld 7.173 voertuigen per etmaal over de Bosscherweg rijden, met een piek van 8.059 voertuigen op de drukste dag. Dit overschrijdt de theoretische capaciteit van 6.000 voertuigen per etmaal voor een ETW60 zoals de Bosscherweg. De TomTom-analyses laten zien dat 80% van het verkeer geen bestemming heeft aan de Bosscherweg. 8% van het totale verkeer is afkomstig uit de wijk Boschpoort en valt hierdoor onder lokaal verkeer. Dit betekent dat 72% van het verkeer op de Bosscherweg doorgaand verkeer is.

88% van de bewoners ervaart de verkeersdrukke als een belangrijke bron van overlast. Zij wijzen vooral op doorgaand verkeer, dat niet alleen de intensiteit verhoogt, maar ook bijdraagt aan een gevoel van onveiligheid. Veel bewoners benadrukken dat sluipverkeer ontmoedigd moet worden door het aantrekkelijker maken van alternatieve routes en het doorvoeren van verkeersremmende maatregelen. Hierbij worden handhaving en het mogelijk afwaarderen van de Bosscherweg als mogelijke opties genoemd door de bevrageden.

De objectieve data bevestigen de structurele overbelasting van de wegcapaciteit, en de subjectieve ervaringen tonen aan dat dit leidt tot hinder en onveiligheidsgevoelens bij de bewoners. De huidige bebording heeft niet het gewenste effect om het doorgaand verkeer via de Brusselseweg en de Belvédèrelaan te sturen. Maatregelen om sluipverkeer te verminderen en verkeersstromen te herleiden zijn daarom gewenst, zoals:

- ✗ Extra verkeersmaatregelen op de Bosscherweg zodat deze route minder aantrekkelijk wordt;
- ✗ mogelijke fysieke afsluitingen of beperkingen voor doorgaand verkeer, zoals een fysieke afsluiting of een autoluwe inrichting. Denk hierbij aan een fietsstraat of een weg die enkel bestemd is voor lokaal verkeer.

4.4 Fiets- en voetgangersvoorzieningen

De Bosscherweg heeft smalle fietspaden van 1,80 meter breed, terwijl de aanbevolen breedte 2,00 meter is (CROW, handboek wegontwerp). Voetpaden ontbreken volledig, waardoor voetgangers gedwongen worden om het fietspad te gebruiken. Hierdoor ontstaan conflicten tussen deze twee weggebruikers wat kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.

Oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn zeer beperkt op de Bosscherweg, wat volgens de respondenten uit de enquête tot gevaarlijke situaties kan zorgen bij het oversteken. Deze infrastructurele beperkingen zorgen ervoor dat de weg niet optimaal is ingericht voor langzaam verkeer, ondanks de beleidsdoelen van de gemeente Maastricht om fietsverkeer te stimuleren in de nabije toekomst.

94% van de respondenten uit de enquête geeft aan dat het ontbreken van voetgangersvoorzieningen en veilige oversteekplaatsen grote problemen vormen. Het gebruik van het fietspad door voetgangers leidt tot conflicten met fietsers en bromfietsers. Fietsers ervaren de smalle paden als onveilig, vooral bij het passeren van tegenliggers. Daarnaast noemen respondenten het oversteken van de weg een risico door de combinatie van hoge snelheden en druk verkeer.

Hieruit kunnen we concluderen dat zowel de inrichting volgens de richtlijnen van het CROW alsook de bezorgdheden van de bewoners rondom verkeersveiligheid aandacht vragen voor een herinrichting van de Bosscherweg. Hierbij komen een paar aandachtspunten naar voren zoals het aanleggen van voetpaden, het verlagen van de gereden snelheid en het creëren van veilige oversteekplaatsen op kruispunten.

4.5 Algemene conclusie

De evaluatie van de verkeersmaatregelen op de Bosscherweg toont aan dat de huidige aanpassingen slechts beperkte verbetering hebben gebracht en niet voldoende bijdragen aan de subjectieve verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hoewel de objectieve metingen aangeven dat de gereden snelheden slechts licht boven de limiet van 60 km/u liggen, blijft de verkeersintensiteit met 7.173 motorvoertuigen per etmaal boven de theoretische capaciteit van de weg (6.000 voertuigen per etmaal). Dit sluit aan bij de ervaren overlast en het onveiligheidsgevoel van bewoners, die doorgaand verkeer en hoge snelheden als knelpunten zien. Met name de beperkte infrastructuur voor voetgangers en fietsers, zoals smalle fietspaden, het ontbreken van voetpaden en veilige oversteekplaatsen, versterkt het gevoel van onveiligheid volgens de bewoners en gebruikers van de weg. Daarnaast worden de verkeersremmende maatregelen, zoals adviessnelheden en verkeersdrempels, als ineffectief ervaren wat leidt tot een gebrek aan vertrouwen in de genomen maatregelen bij de bewoners. Objectief gezien doen de remmers wat van hen wordt verwacht: ze houden de gereden snelheid op hetzelfde niveau als de maximaal toegelaten snelheid.

De combinatie van objectieve metingen en subjectieve onveiligheidsgevoelens van de geënquêteerden bevestigt dat er maatregelen nodig zijn om doorgaand verkeer te ontmoedigen en de infrastructuur voor langzaam verkeer te verbeteren. Dit is essentieel om het gevoel van verkeersveiligheid te verhogen, de leefbaarheid voor bewoners te verbeteren en de Bosscherweg beter af te stemmen op de toekomstige beleidsdoelen van de gemeente.

5 Aanbevelingen

5.1 Korte termijn: oversteekvoorzieningen

Om de verkeersveiligheid op de korte termijn te verbeteren wordt aanbevolen om het aantal oversteken voor zowel fietsers als voetgangers te vergroten. Hierbij is het van belang dat er visuele ondersteuning wordt aangebracht bij de oversteken. Hierdoor wordt het autoverkeer minder vaak verrast door ineens overstekende fietsers of voetgangers. Een logische plek om oversteken toe te voegen is bij kruispunten. Zo blijven bestemmingen aan beide kanten van de weg goed bereikbaar en wordt oversteken op willekeurige locaties verminderd.

5.2 Middellange termijn: pilot terugbrengen aantal motorvoertuigen

Uit de verkeersdata blijkt dat het aantal motorvoertuigen per etmaal hoger is dan de huidige capaciteit van de weg. Ook blijkt uit de enquête dat bewoners de Bosscherweg als druk ervaren. Tevens stelt de omgevingsvisie dat een afname van het aantal motorvoertuigen wenselijk is op de Bosscherweg. Om het aantal motorvoertuigen terug te dringen is een autoluwe inrichting de meest effectieve maatregel. Dit is een ingrijpende maatregel voor de gebruikers en de bewoners van de Bosscherweg. Hierdoor is het raadzaam om eerst een pilot uit te voeren. Hierbij is het van belang dat er een goede participatie plaatsvindt met bewoners en ondernemers aan de Bosscherweg. Tijdens de pilot kan geëxperimenteerd worden met een (tijdelijke) fysieke afsluiting. Hierbij blijft de weg bereikbaar de aanliggende woningen en bedrijven. Tijdens deze afsluiting is het van belang om de intensiteiten op de Belvederelaan en het noordelijke deel van de Brusselseweg te meten om te bepalen of deze wegen het extra verkeer aankan.

5.3 Lange termijn: Autoluwe inrichting /fietsstraat

Op lange termijn wordt aanbevolen om de Bosscherweg autoluw in te richten. Dit kan bijvoorbeeld door een knip in de weg te realiseren. De weg blijft dan bereikbaar voor fietsers, voetgangers en het lokale verkeer. De woningen en bestemmingen aan de Bosscherweg blijven dan bereikbaar. Dit heeft positieve effecten voor de leefbaarheid. Ook ontstaat er dan meer ruimte voor de fietsers en de voetgangers. Om het fietsverkeer te stimuleren kan de Bosscherweg ingericht worden als fietsstraat waarbij het lokale verkeer als gast is en de maximale snelheid 30 km/u bedraagt.

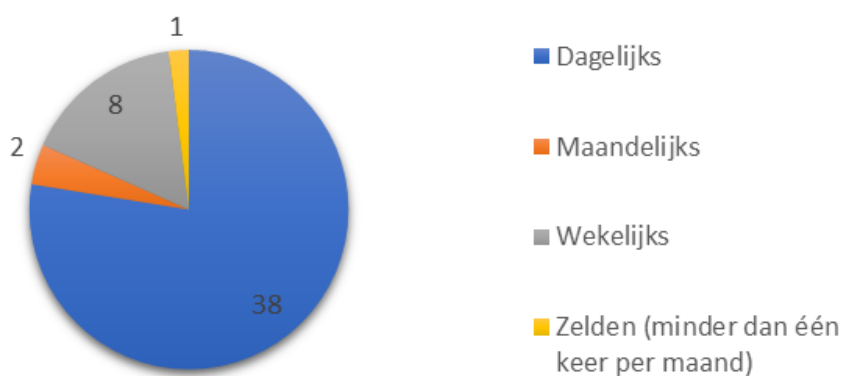


5 Bijlagen

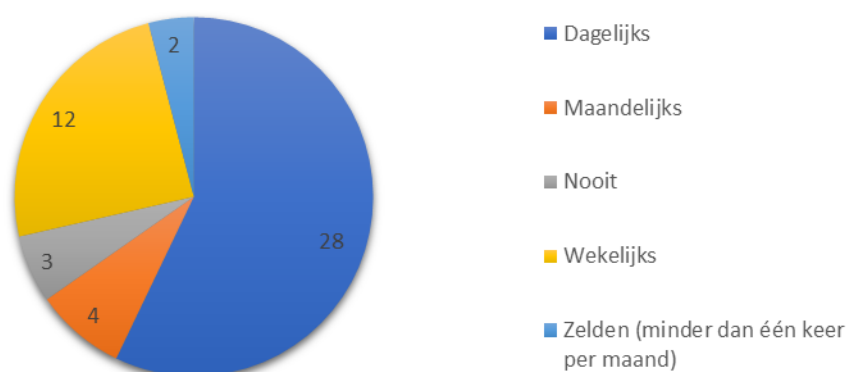
6 Bijlagen: Resultaten enquête

In onderstaande afbeeldingen is het gebruik van de verschillende modaliteiten op de Bosscherweg weergegeven:

Hoe vaak gebruikt u de Bosscherweg als voetganger?



Hoe vaak gebruikt u de Bosscherweg als fietser?



Hoe vaak gebruikt u de Bosscherweg als automobilist?

