



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van 50PLUS
de heer A.M.B. van Es
de heer W.J. Bronckers

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake 30 km-zone Groene
Loper, Meerssenerweg en Scharnerweg
BEHANDELD DOOR
SNG (Sander) Velmers

DATUM
30 juni 2025
Verzonden: 30-06-2025
TELEFOONNUMMER

BIJLAGEN

--

ONZE REFERENTIE
2025.01978

E-MAILADRES
Sander.Velmers@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren van Est en Bronckers,

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

Vraag 1:

Voor kruisingen binnen een 30 km-zone gelden specifieke toelatingseisen en richtlijnen¹ die voortkomen uit het principe van 'Duurzaam Veilig Verkeer'². Voldoet de Groene Loper aan al deze toelatingseisen? Is het college bereid, daar waar de Groene Loper (nog) niet voldoet, dit alsnog ter hand te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1:

In het najaar van 2025 worden er op de Groene Loper fysieke verkeersmaatregelen gerealiseerd (zie raadsinformatiebrief '[Fysieke verkeersmaatregelen Groene Loper 30km](#)' van 11 maart 2025), waaronder de aanpassing van verschillende kruisingen. Daarmee worden de kruisingen ingericht conform de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 van het CROW.

Vraag 2:

In principe geldt binnen een 30 km-zone: verkeer van rechts heeft voorrang. De Groene Loper is een 30 km zone. Bij de kruisingen aan de Groene Loper zijn borden "voorrangskruising" geplaatst. "Kruisingen van gelijke orde" hebben geen verkeersborden of -lichten die voorrang regelen. Bestuurders zijn vaak voorzichtiger en alerter omdat ze niet automatisch voorrang hebben. Waarom is op de Groene Loper niet gekozen voor kruisingen van gelijke orde?

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/05/11/bijlage-handreiking-crow-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30>

² Duurzaam Veilig Verkeer is een Nederlands verkeersveiligheidsconcept dat sinds de jaren '90 wordt toegepast. Het doel is om het verkeer zo in te richten dat ernstige ongevallen worden voorkomen of de gevolgen ervan worden beperkt.



DATUM
30 juni 2025

Antwoord 2:

Op basis van het afwegingsschema 30 km/h van het CROW (zie p. 2 in de handreiking) is bepaald dat de Groene Loper te categoriseren valt als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Binnen de voorlopige inrichtingskenmerken wordt aangegeven dat voor kruispunten van een GOW30 met een ETW30 (erftoegangswegen 30 km/h) de voorkeur uitgaat naar een uitrit of voorrangskruispunt met voorrang voor de GOW30 (zie p. 22 in de handreiking). Dit vanwege de gewenste doorstroming op een GOW30.

Vraag 3:

Op de Groene Loper zijn kanaliseringsmarkeringen aangebracht. De CROW-handreiking zegt dat kanaliseringsmarkeringen niet wenselijk zijn in een 30 km-zone. Waarom is gekozen voor kanaliseringsmarkeringen en niet voor zebrapaden (VOP)?

Antwoord 3:

In de CROW-handreiking wordt ten aanzien van oversteken op wegvakken het volgende aangegeven: "Voetgangsoversteken worden bij voorkeur uitgevoerd als zebrapad of met kanalisatiestrepen of eventueel met verkeerslichten. Bij voorkeur wordt de oversteekvoorziening ook voorzien van een snelheidsremmer of een maatregel t.b.v. attentieverhoging. De snelheidsremmer kan bestaan uit een verticale maatregel (plateau of drempel)". Daaruit blijkt niet dat kanaliseringsmarkeringen niet wenselijk zijn.

Met de toekomstige inrichting wordt aan de aanbevelingen voldaan. Er worden zowel zebrapaden als kanaliseringstrepen toegepast, waarbij beiden op plateaus worden gerealiseerd. In de regel worden zebrapaden toegepast op de locaties waar de meeste oversteekbewegingen plaats zullen vinden, oftewel in dit geval rondom de kruispunten. Omdat er naar verwachting minder mensen oversteken op de tussengelegen oversteeklocaties is er voor gekozen om op deze locaties kanalisatiestrepen toe te passen. Door deze op een plateau te leggen worden deze oversteken echter wel extra benadrukt ten opzichte van de huidige situatie.

Vraag 4:

50PLUS merkt op dat de parkeerplaatsen ver doorlopen. Ook daar zijn kanaliseringsmarkeringen aangebracht voor het oversteken van de weg. Geparkeerde auto's belemmeren het zicht op en voor overstekende voetgangers — vooral bij kinderen of mensen in een rolstoel. Waarom is op deze plaatsen niet gekozen voor zebrapaden (VOP)?

Antwoord 4:

Zie antwoord vraag 3. Omdat hier relatief minder mensen oversteken. Wel krijgen deze locaties extra aandacht door de kanalisatiestrepen op een plateau te realiseren.

Vraag 5:

50PLUS is grote voorstander van bomen en struiken aan de Groene Loper. Is het college het met 50PLUS eens dat deze bomen en struiken, juist bij kruisingen, het uitzicht kunnen belemmeren en deze bomen en struiken, ter bevordering van de verkeersveiligheid, beter op enige afstand (bijvoorbeeld 50 meter) van een kruising te laten groeien? Zo neen, waarom niet?



DATUM
30 juni 2025

Antwoord 5:

Het college is het met u eens dat enige belemmering van het zicht door bomen aan de orde kan zijn. Dit is met name het geval naar mate de gereden snelheid toeneemt.

Weghalen (en verplanten of op een andere locatie nieuwe bomen plaatsen) is een rigoureuze keuze die weloverwogen genomen dient te worden. Deze afweging kan het beste gemaakt worden in samenhang met de vervanging van het GraviLyn in 2028, waarvoor de benodigde besluitvorming in 2027 plaats zal moeten vinden. Tegen dan zal ook duidelijk zijn of de verkeerskundige aanpassingen van de kruispunten reeds tot een verbetering op dit vlak hebben geleid.

Zie ook beantwoording vraag 1 van de schriftelijke vragen van D66 inzake ['verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers op de Groene Loper'](#) d.d. 27 juni 2025 in dit kader.

Vraag 6:

De nabij gelegen Meerssenerweg en Scharnerweg zijn inmiddels ook voorzien van bebording met 30 km-zone. Ons inziens voldoen beide wegen nog niet aan de inrichtingseisen voor een 30 km-zone? Worden beide wegen nog aangepast aan de inrichtingseisen voor 30 km-zone (SWOV³)?

Antwoord 6:

Ook voor deze wegen geldt dat zij te categoriseren zijn als GOW30. Het klopt dat deze wegen nog niet voldoen aan voorlopige inrichtingskenmerken. Voor beiden is dat in de toekomst wel gewenst. Voor de Scharnerweg loopt een planvormingsproces (zie www.thuisinmaastricht.nl/doe-mee/vergroening-scharnerweg), waarbij rekening gehouden wordt met een passende inrichting. De toekomst van de Meerssenerweg is afhankelijk van verschillende processen zoals de Gebiedsvisie Spoorzone en de wens om de doorfietsroute Sittard - Maastricht vanaf de Viaductweg door te trekken tot aan het station (en eventueel nog verder).

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

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

Schriftelijke vragen

³ <https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit>