

**BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN
ARCHIVERING
D.D. 04-06-2025
No. 2025.01978
Portefeuillehouder: Aarts
Team: Mobiliteit**

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

Maastricht, 4 juni 2025

Betreft: Schriftelijke vragen over de 30 km-zone Groene Loper, Meerssenerweg en Scharnerweg

Geacht college,

Het recentelijk ongeval op de kruising Voltastraat – Groene Loper¹ maakt pijnlijk duidelijk dat structurele en deugdelijke aanpassingen aan deze belangrijke verkeersader nu niet meer kunnen uitblijven. De diverse reconstructies, zoals het plaatsen van borden die een 30 km-zone aanduiden, zijn ons inziens onvoldoende om de veiligheid daadwerkelijk te waarborgen.

Tegen deze achtergrond stellen wij u de volgende schriftelijke vragen.

1. Voor kruisingen binnen een 30 km-zone gelden specifieke toelatingseisen en richtlijnen² die voortkomen uit het principe van ‘Duurzaam Veilig Verkeer’³. 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?
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.limburger.nl/regio/maastricht/fietser-gewond-naar-ziekenhuis-na-botsing-met-auto-in-maastricht/69029899.html>

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/05/11/bijlage-handreiking-crow-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30>

³ **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.



3. Op de Groene Loper zijn kanaliseringmarkeringen aangebracht. De CROW-handreiking⁴ zegt dat kanaliseringmarkeringen niet wenselijk zijn in een 30 km-zone. Waarom is gekozen voor kanaliseringmarkeringen en niet voor zebrapaden (VOP)?

4. 50PLUS merkt op dat de parkeerplaatsen ver doorlopen. Ook daar zijn kanaliseringmarkeringen 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)?

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?

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 (SWOV⁵)?

Namens de fractie 50PLUS Maastricht,

Bennie van Est, Raadslid
Willy Bronckers, Burgerraadslid.

⁴ <https://www.crow.nl/actueel/gow30-krijgt-stimulans-door-aanpassing-uitvoerings/>

⁵ <https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit>