



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van D66
mevrouw M. Elfassih
de heer T.R. Gardien
de heer P.J.M. van de Kandelaar

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake verkeersveiligheid
voor alle verkeersdeelnemers op de Groene
Loper

DATUM
27 juni 2025
Verzonden: 27-06-2025

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
SNG (Sander) Velmers

TELEFOONNUMMER

ONZE REFERENTIE
2025.01909

E-MAILADRES
Sander.Velmers@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw Elfassih en heren Gardien en Van de Kandelaar,

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

Vraag 1:

Is uw college het met ons eens dat de bomen op het kruispunt bij de Voltastraat zorgen voor gezichtsbelemmering en bijdragen aan een gevaarlijke wegsituatie? Zo ja, kunnen de bomen weggehaald worden en gecompenseerd worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1:

De bomen staan op ca. 14 meter afstand van het kruispunt. Automobilisten moeten op dit kruispunt voorrang geven aan fietsers en voetgangers op het middenpad. Zij worden hierop gewezen door middel van bebording en haaiantanden. Vanuit stilstand kan een automobilist voorbij de bomen kijken en heeft daarbij een zicht van minimaal 30 meter.

Voor rijdende auto's neemt het zicht af naar mate de gereden snelheid toeneemt. Daarbij valt niet uit te sluiten dat enige belemmering van het zicht door de bomen aan de orde kan zijn (met name indien het elektrische fietsers betreft op het middenpad). Van ernstige belemmering van het zicht is bij goed gebruik van het kruispunt (gematigde snelheid en tijdig stoppen om voorrang te verlenen) geen sprake. Om aan dit goede gebruik bij te dragen wordt als onderdeel van de fysieke verkeersmaatregelen dit najaar de voorrangssituatie op het kruispunt extra verduidelijkt door o.a. het realiseren van een zebrapad in het verlengde van het middenpad.

Weghalen (en verplanten of op een andere locatie nieuwe zuilen plaatsen) is een rigoureuze keuze die weloverwogen genomen dient te worden. Omplanten van de bomen is een zeer kostbare ingreep, waarbij er geen zekerheid tot slagen is. Een verplantingsonderzoek is nodig. Het aanplanten van nieuwe zuilen is daarentegen ook zeer prijzig.

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 aanpassing van dit kruispunt reeds tot een verbetering op dit vlak heeft geleid.

Schriftelijke vragen



DATUM
27 juni 2025

Vraag 2:

Is uw college het met ons eens dat gedragsbeïnvloeding alleen onvoldoende is om de Groene Loper verkeersveilig te maken? Zo ja, welke maatregelen kunnen we nog meer treffen? Zo nee, welke resultaten laten zien dat gedragsbeïnvloeding alleen voldoende is?

Antwoord 2:

Ja, dit is het college met u eens. In de aanpak om de Groene Loper verkeersveiliger te maken is er steeds rekening gehouden met een gefaseerde aanpak:

- 1. Het instellen van de 30 km-zone door middel van bebording. Dit is gerealiseerd in 2023;*
- 2. Het realiseren van een bijpassende weginrichting met fysieke verkeersmaatregelen. In de raadsinformatiebrief ['Fysieke verkeersmaatregelen Groene Loper 30km'](#) van 11 maart 2025 bent u geïnformeerd over de maatregelen die we gaan treffen. De uitvoering hiervan vindt dit najaar plaats;*
- 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. Op 23 april is als uitvoering van deze aanpak het 'Flaneerpad' in gebruik genomen. Hier bent u in de raadsinformatiebrief ['Communicatie- en gedragsaanpak verkeersveiligheid Groene Loper'](#) van 8 april 2025 over geïnformeerd.*

Kortom, er is sinds het begin (conform besluit raadsvoorstel ['Verkeersstudie Stationsomgeving'](#)) nadrukkelijk rekening gehouden met een aanpak waarin gedragsbeïnvloeding gecombineerd is met (harde) fysieke verkeersmaatregelen.

Vraag 3:

Is uw college het met ons eens dat harde, infrastructurele maatregelen nodig zijn om de Groene Loper verkeersveiliger in te richten? Zo ja, welke maatregelen zouden hieronder kunnen vallen? Wij denken aan drempels, zebrapaden, kom remmers en indien aan de orde een ingrijpende maatregel zoals een ander ontwerp of een VRI. Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3:

Zie antwoord vraag 2. In het najaar worden o.a. verkeersplateaus en zebrapaden gerealiseerd om de Groene Loper verkeersveiliger in te richten.

Vraag 4:

Zijn de andere wegen rondom de Groene Loper zoals de Scharnerweg en de Meerssenerweg voldoende en juist ingericht om het verkeer in dit gebied te ontsluiten? Of zijn deze wegen eigenlijk te druk waardoor mensen uitwijken naar de Groene Loper? Zo ja, hoe zouden we dit kunnen oplossen daar de Groene Loper in principe geen ontsluitingsweg is? Zo nee, wat verklaart volgens uw college de verkeersintensiteit op de Groene Loper?

Antwoord 4:

De Scharnerweg en Meerssenerweg zijn voldoende ingericht om het verkeer te ontsluiten, al geldt voor de Groene Loper ook dat deze een ontsluitende functie kent voor de aangelegen woonstraten. Uit de beschikbare data komt niet naar voren dat verkeer uitwijkt naar de Groene Loper. Het is de verwachting dat de fysieke verkeersmaatregelen zullen bijdragen aan het onaantrekkelijker maken van deze route.



DATUM
27 juni 2025

De groei van de verkeersintensiteit op de Groene Loper valt te verklaren door het steeds verder gereed raken van de woningbouw gedurende de afgelopen jaren. De verkeersintensiteiten sluiten aan bij de inschatting die bij de oorspronkelijke planvorming van de Groene Loper (in 2009) gemaakt is, dat na de ondertunneling en na de bouw van de nieuwe huizen er ongeveer 5.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal zouden rijden, afhankelijk van de plek. In 2024 zijn op de Groene Loper respectievelijk ca. 3.700 motorvoertuigen (op het noordelijke deel) en 6.100 motorvoertuigen (op het zuidelijke deel) gemeten (zie RIB [‘Groene Loper 30 km/u: verkeerstellingen en enquête wandelen en fietsen’](#) d.d. 23 september 2024).

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

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

Schriftelijke vragen