



uw nummer

uw datum 14 november 2025

ons nummer 80250-2025

onze datum 9 december 2025

verzonden 11 DEC. 2025

inlichtingen bij
cluster L. Duijkers
doorkiesnr. Beheer openbare ruimte
0475 - 359 272

bijlage(n)
betreffende Artikel 43-vragen inzake de verkeerssituatie in Maasniel

AAN

de raadsleden

mevrouw L. Tegels en de heer M. Arts

Geachte mevrouw Tegels en meneer Arts,

Ter beantwoording van de door u gestelde vragen op grond van artikel 43 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de gemeenteraad met betrekking tot de verkeerssituatie in Maasniel delen wij u, met opnemng van de inleiding, het volgende mede.

Met de ingebruikname van Gilde-opleidingen lijkt de scholencampus in Maasniel compleet. De scholencampus bestaat uit 8 onderwijsinstellingen, met ruim 3000 leerlingen in leeftijd variërend van 4 tot 20 jaar. De leerlingen komen met de fiets, de fat-bike, te voet, met de auto, met openbaar vervoer (Arriva), met eigen vervoer of ze worden gebracht en opgehaald door ouders met de fiets en met de auto, etc. Met name in de ochtend maar zeker in de loop van de middag is het vaak een topdrukte. Deze topdrukte speelt zich vooral af op de Kerkeveldlaan en de 8 zijstraten, waaronder Jagerstraat en Achilleslaan. Elke dag komen geregeld levensbedreigende situaties voor.

De Kerkeveldlaan is precies 1 kilometer lang en is 30 km zone! Elke dag passeren meer dan 100 autobussen die op 8 bushaltes kunnen stoppen. Vaak staan groepen van 60 tot 70 leerlingen bij bushaltes te wachten. Voornamelijk pubers die contact zoeken en ruimte nodig hebben. Gewone voetgangers (vaak ouderen) worden gedwongen om op de rijweg te lopen. Fietzers worden gehinderd en moeten de rijweg op. Er is geen enkel toezicht op deze situatie.

De situatie rond de (ongelijke) viersprong Kerkeveldlaan, Jagerstraat en Achilleslaan is onoverzichtelijk. Daar zijn twee bushaltes, twee zebrapaden, ouders die kinderen komen afhalen, vertrekkende fietsers en brommers, speciale bussen voor gehandicapten, lijndiensten, etc. In de late middag, als het gewone autoverkeer toeneemt, is het daar al gevaarlijk. Door het vrijdaggebed in de moskee wordt in de vrijdagmiddag het nog ingewikkelder door de extra verkeers- en parkeerdrukke.

De Kerkeveldlaan is een 30 km zone. Alleen de ligging al nodigt uit om hard te rijden. Met name jongeren gebruiken de Kerkeveldlaan zowel overdag en 's nachts als een racecircuit ongeacht de gevaren voor overige verkeersdeelnemers en geluidsoverlast voor de aanpalende huizen. Voor de hele Kerkeveldlaan wordt aangegeven dat alleen bestemmingsverkeer gebruik mag maken van deze weg. Deze weg wordt steeds drukker door de intensivering van het verkeer. Het is meer een doorgangsweg geworden tussen Donderberg/Hoogvonderen enerzijds en Maasniel (BC Broekhin) anderzijds. Doorgaand- of sluipverkeer dat geen functie heeft aan de omliggende weg (Kerkeveldlaan) mag geen gebruik maken van deze weg. Voor zover bij ons bekend vindt er nooit handhaving of controle plaats. Met name het zware verkeer neemt hand over hand toe. Het is niet alleen gevaarlijk voor leerlingen en personeel, maar het zorgt ook voor zware trillingen in de huizen, veel lawaai, stankoverlast, etc.

In de onmiddellijke omgeving van de scholencampus liggen nog basisschool Neel (Kerkeveldlaan) en Montessori basisschool (Achilleslaan). Ook deze scholen hebben hun veiligheidsproblemen o.a met het halen en brengen van vele honderden kinderen met fiets of auto op een drukke weg tijdens het spitsuur.

Door het in gebruik nemen van Gilde Opleidingen levert het parkeren door de studenten extra onveilige situaties op.

Elke school of onderwijsinstelling heeft gezocht naar eigen oplossingen en worstelt met de problemen waar ze tegen aan lopen. Er is weinig tot geen onderling overleg.

Vraag 1. Is het College op de hoogte van de in de inleiding geschetste situatie?

Antwoord. Het College is bekend met de verkeerssituatie – en de daarmee gepaard gaande uitdagingen – in het betreffende gebied. De Kerkeveldlaan is opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan Roermond, zoals is vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2025.

Vraag 2. Zo ja, deelt het College het door ons geschetste beeld van de gevaarlijke situatie(s)?

Antwoord. In lijn met de beantwoording van de vorige vraag deelt het College het geschetste beeld. Het anders inrichten van de Kerkeveldlaan behelst een forse investering en organisatie. In dat kader is de Kerkeveldlaan in het Verkeersveiligheidsplan opgesplitst in twee delen: een deel tussen de Oranjelaan en Jagerstraat en een deel tussen de Jagerstraat en Elmpsterweg.

Het deel tussen de Oranjelaan en Jagerstraat kent daarbij een hoge(re) prioriteit vanwege de in dit gebied gevestigde onderwijsinstellingen. Het streven is om in het voorjaar van 2026 een ontwerp en kostenraming op hoofdlijnen voor dit deel van de Kerkeveldlaan gereed te hebben. Het is daarna aan de gemeenteraad om via de begroting 2027 te besluiten middelen beschikbaar te stellen met beoogde uitvoering vanaf medio 2027.

Verder start in het eerste kwartaal van 2026 het traject 'Veilige Schoolomgeving' bij basisschool Neel, onder leiding van Veilig Verkeer Nederland. Dit traject heeft eerder plaatsgevonden bij de basisscholen De Stapsteen en Sint Hubertus in de wijk Herten. Bij de basisschool Montessori heeft de gemeente op verzoek en in samenwerking reeds een kiss-and-ride zone ingericht.

Vraag 3. Zo nee, hoe denkt u dan met de genoemde problemen/gevaarlijke situaties om te gaan?

Antwoord. Niet van toepassing, zie beantwoording op vraag 2.

Vraag 4. Is het College bereid om op zeer korte termijn een grootschalig onderzoek te laten uitvoeren over de hierboven omschreven problematiek?

Antwoord. Wanneer u met deze vraag doelt op een onderzoek voor het herinrichten van de Kerkeveldlaan, dan is het antwoord: Ja, op korte termijn wordt een onderzoek gestart ter voorbereiding op de herinrichting van de Kerkeveldlaan voor het gedeelte tussen de Oranjelaan en Jagerstraat (zie ook het antwoord op vraag 2).

Daarnaast wordt in uw vraag 4 nog een aantal andere zaken genoemd, namelijk: handhaving, verkeersintensiteiten, verkeersgedrag, samenwerkingsverbanden, de rollen en verantwoordelijkheden van organisaties en het openbaar vervoer.

Ten aanzien van handhaving wordt met enige regelmaat gecontroleerd en toezicht gehouden door Stadstoezicht. Ook door de politie wordt gehandhaafd op de Kerkeveldlaan, met name op snelheid maar ook bijvoorbeeld op alcohol. Wanneer de politie ter plaatse is en constateert dat het vrachtverbod wordt overtreden, wordt daar ook op gehandhaafd.

Het effect hiervan is helaas slechts tijdelijk. Dit is reden om naar een structurele oplossing te werken zoals omschreven in de beantwoording van vraag 2.

Wat betreft de verkeersintensiteiten is het een landelijk bekende problematiek dat met name tijdens de breng- en haalmomenten van scholen, sprake is van een piek in verkeersdruk. Deze pieken gelden ook voor de moskee. Deze verkeersdruk is kortstondig van aard en daar heeft de gemeente weinig invloed op. Het spreiden van de breng- en haalmomenten gedurende de dag zou daarbij helpen, maar uit ervaring is gebleken dat dit voor de meeste scholen moeilijk haalbaar is. In technische zin heeft de Kerkeveldlaan nog niet haar maximale verkeersintensiteit ten opzichte van haar capaciteit bereikt.

Voor het verkeersgedrag neemt het basis- en middelbaaronderwijs deel aan de Verkeersactieve School. De Verkeersactieve School is een verkeerseducatieregeling die door de gemeente gefinancierd en gestimuleerd wordt. Scholen kunnen jaarlijks uit een breed aanbod van verkeerseducatieprojecten kiezen, om zodoende leerlingen bewustwording van het verkeersgedrag en het gewenste verkeersgedrag bij te brengen.

Verder doelt u in uw vragen op coördinatie, samenwerkingsverbanden, rollen en verantwoordelijkheden bij verkeersproblematiek in de omgeving.

De problematiek van de verkeerssituatie op de Kerkeveldlaan is bekend. Geconcludeerd is dat deze weg opnieuw ingericht moet worden om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals omschreven in de beantwoording van vraag 2. Wanneer de gemeenteraad middelen beschikbaar stelt voor de herinrichting, kan de voorbereiding daarvan verder worden uitgewerkt. Uiteraard worden belanghebbenden en de omgeving dan betrokken in dit proces.

Wat betreft de rollen en verantwoordelijkheden is de gemeente verantwoordelijk voor de infrastructuur en de verkeersveiligheid die daaruit voortkomt. Daarnaast stimuleert de gemeente samen met de scholen het juiste verkeersgedrag. Hoe zich dit vertaalt in de praktijk blijft echter ook de verantwoordelijkheid van de individuele weggebruiker. Tot slot blijkt uit contact met Arriva dat bij hen geen problemen bekend zijn op de Kerkeveldlaan.

Vraag 5. Heeft het College contact met regionale of provinciale instanties die zich met deze problematiek bezighouden?

Antwoord. Het College heeft contact met regionale en provinciale instanties over verkeersgerelateerde zaken in algemene zin.

Vraag 6. Is het College bereid met deze instanties in zee te gaan om de problematiek aan te pakken?

Antwoord. De verkeersproblematiek specifiek op de Kerkeveldlaan, is een gemeentelijke aangelegenheid.
Wanneer regionale of provinciale instanties toegevoegde waarde bieden bij het verbeteren van de lokale verkeersveiligheid, is het College bereid om contact op te nemen met de betreffende instanties.

Vraag 7. Wat te doen aan de parkeeroverlast en het toenemende tekort aan parkeerplaatsen?

Antwoord. Samen met de betrokken instellingen zetten we in op een mobiliteitstransitie geheel in lijn met het nieuwe Verkeersveiligheidsplan: het stimuleren van duurzame alternatieven en het verminderen van autogebruik voor schoolbezoek. Concreet gaat het om het veilig inrichten van looproutes, stimuleren van fietsgebruik en goed openbaar vervoer. Verder is het onze bedoeling om binnen afzienbare termijn samen met de verschillende onderwijsinstellingen ter plaatse in overleg te treden om (onder meer) de verkeersveiligheid en parkeerproblematiek nabij deze instellingen te evalueren en waar nodig en mogelijk aan te pakken. Daarnaast blijven we de parkeersituatie actief monitoren. Waar sprake is van overtredingen of hinder, treden we handhavend op. Hiermee streven we naar een veilige en toekomstbestendige parkeer- en mobiliteitssituatie op de scholencampus.

Een kopie van deze brief is aan de overige leden van de raad gezonden.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,



J. van Putten



Y.E.W. Hoogtanders