



Reconstructie
Tongerseweg

Toelichting op de ontwerpen



1. Inleiding

Sinds enige tijd wordt er gewerkt aan een ontwerpproces voor de reconstructie van de Tongerseweg. Het proces tot zover heeft geleid tot 2 varianten voor de inrichting van de weg. Via deze rapportage en via onze website www.gemeentemaas-tricht.nl/tongerseweg informeren we u over de varianten en zijn we op zoek naar uw voorkeur voor 1 van de 2.

De ontwerpen geven per variant duidelijk zicht op de plannen, maar het zijn nog concepten. Via de website kunt u al uw opmerkingen op de plannen doorgeven. Uw opmerkingen, civieltechnische en financiële aspecten bepalen uiteindelijk het definitieve ontwerp.

Let op: de impressies op de website en in deze rapportage geven een indruk van de eventuele toekomstige situatie. Ze laten u vooral zien wat de verschillen tussen de varianten zijn qua indeling. De impressies zijn niet maatvast en in sommige gevallen hoekig. U kunt geen rechten ontleen aan de impressies en ontwerptekeningen.

Bij onderdeel 6.3 van dit document en op www.gemeentemaas-tricht.nl/tongerseweg vindt u meer uitleg over de varianten waaruit u kunt kiezen. We horen graag uw mening. In dit document gaan we ook nog in op de redenen voor de reconstructie, de eerdere ontwerpvarianten en het proces tot nu toe.

2. Waarom een reconstructie voor de Tongerseweg?

De verkeerssituatie op de Tongerseweg is al vele jaren onderwerp van gesprek. De Tongerseweg is van oudsher een weg waarover verkeer de stad in- en uitrijdt. Door het toegenomen verkeersaanbod is er een situatie ontstaan waarbij verkeer en wonen niet meer op elkaar aansluiten.

Door de jaren heen is een weginrichting ontstaan waarbij omwonenden hinder ondervinden zoals een onveilig gevoel, slechte oversteekbaarheid, geluid- en trillingshinder. Omwonenden zoeken een inrichting van de weg die passend is in hun woonomgeving, passend bij de voorzieningen die erlangs liggen en waar schoolgaande kinderen veilig kunnen oversteken.

Met een reconstructie kunnen we zorgen voor een situatie waar het vele malen prettiger is om te lopen en te fietsen dan in de huidige situatie. Ook kunnen we de civieltechnische staat van de weg vernieuwen, waardoor geluid- en trillingshinder afnemen.

3. Grip op de Tongerseweg



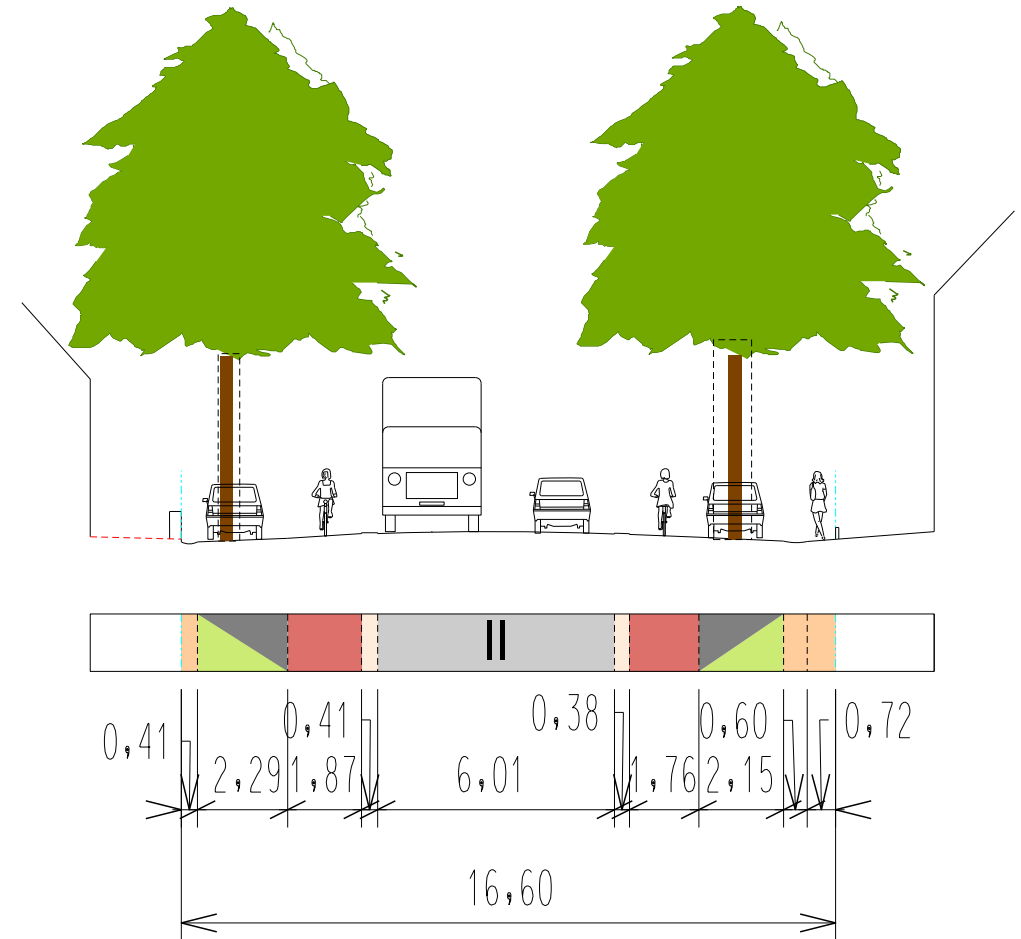
3.1 De Tongerseweg - over menselijke maat

De Tongerseweg heeft een lange geschiedenis als invalsweg voor de stad Maastricht. Vroeger waren doorgaande wegen de ultieme plaatsen om je te vestigen. Hier kwamen mensen langs, dus kans op handel en daarmee een bron van inkomsten. Maar het verkeersbeeld is in de loop van de geschiedenis drastisch veranderd. De ruimtelijke ordening is zich in het algemeen steeds meer gaan voegen naar het faciliteren van het verkeer. Hiermee is de woonkwaliteit sterk afgenomen. De menselijke maat is verdwenen uit het straatbeeld. Een beroemde uitspraak van William H. Whyte uit 1980 is hier toepasselijk: *'If you plan for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places'*.

Het ruimtelijke beeld en het verkeerskundige beeld van de Tongerseweg spreken niet meer dezelfde taal. De ruimtelijke kenmerken (lintbebouwing afgewisseld met open ruimtes) vragen om een trage snelheid (15 à 30 kilometer per uur). De verkeerskenmerken roepen op tot een hoge snelheid (50 à 70 kilometer per uur). Hierdoor ontstaat een conflict tussen verkeersgedrag en sociaal gedrag. Dat leidt tot (ervaren) overlast.

Het streven

De verkeersfunctie en ruimtelijke functie moeten weer meer met elkaar in evenwicht worden gebracht. De weggebruiker moet meer bewust worden gemaakt van de situatie waar hij doorheen rijdt. De menselijke maat moet weer meer zichtbaar worden in het straatbeeld.



huidige situatie

3.2 De Tongerseweg beoordeeld

Tijdens de inspiratiesessie op 4 november 2019 hebben de aanwezigen de Tongerseweg op verschillende aspecten beoordeeld voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Uit de gezamenlijke analyse tijdens de inspiratiesessie kwamen de volgende aandachtspunten:

Karakter

- Groen en historisch.
- Op een zomeravond vanuit Maastricht het dal in rijden bij zonsondergang.

Bijzondere plekken

- Unieke karakteristieke huizen, de begraafplaats, het Vossenvoetpad, het zicht op het dal ter hoogte van Winterslag/Pletzerstraat/Daelhofpad, de boerderij in de weg, de grensovergang, het klooster.
- Een plek om rustig te zitten en te genieten ontbreekt.

Ontmoeten

- Ontmoeten gebeurt niet zo snel op plekken in de openbare ruimte. Het gebeurt wel bij horeca, scouting, kerkhof en bij de winkels in Wolder.
- Het droogdal, het gedeelte van de Tongerseweg tussen huisnummers 358 en 374, beter bereikbaar maken voor voetgangers.

Oversteekmogelijkheden en oversteekbaarheid

- 3 oversteeklocaties. De wens is 5 oversteeklocaties.
- Potentiële locaties zijn Pletzerstraat, begraafplaats en bushaltes.
- De huidige oversteeklocaties laten te wensen over:
- Er is slecht zicht op voetgangers.
 - Door eilanden wijkt het verkeer uit op fietsstroken.
 - De banden zijn te hoog voor rollators en kinderwagens.
 - In oostelijke richting is een continue stroom voertuigen.
 - In westelijke richting zijn er te weinig verkeerslichten.
- Verbeteringen:
 - Drempel/plateau bij oversteeklocaties.
 - Betere verlichting.
 - Schoolzone maximumsnelheid 30 kilometer per uur.

Fietsvoorzieningen

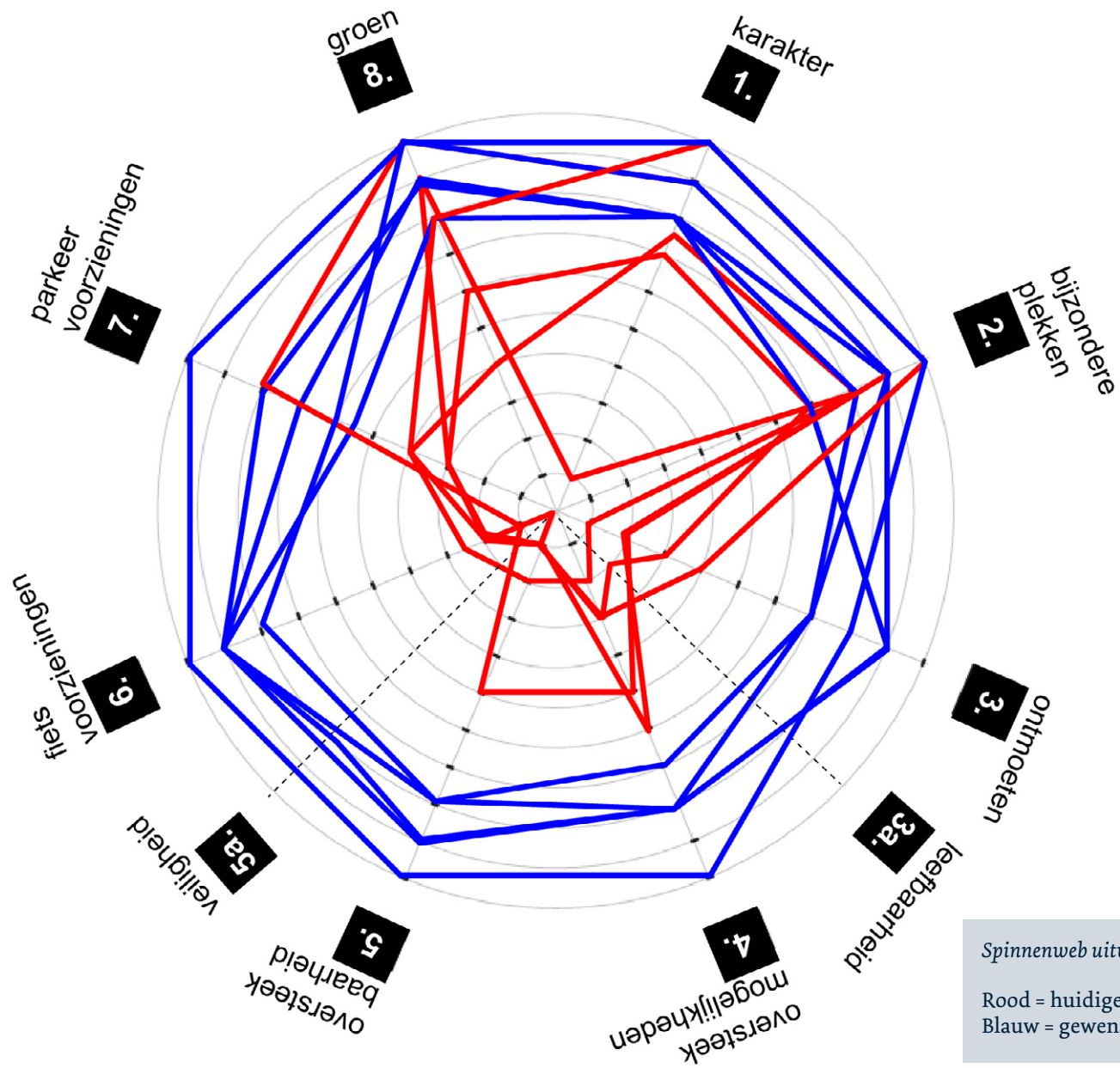
- In basis zijn de fietsvoorzieningen redelijk, maar door het medegebruik van het fietspad door voetgangers, brommers, pakketdiensten, uitzwenkende vrachtwagens/tractoren bij wegversmallingen en geparkeerde auto's is de kwaliteit niet voldoende.
- De kans op vallen is groot bij betonnen banden.
- De schuine ligging is niet prettig voor voetgangers en scootmobielgebruikers.
- Verbeteringen:
 - Brommer op de rijbaan.
 - Andere afscheiding.
 - Nieuwe bomen waardoor ruimte ontstaat voor een voetpad.
 - Bredere parkeervakken.

Parkeervoorzieningen

- Er is voldoende parkeermogelijkheden, maar de indeling is niet optimaal waardoor parkeren vaak niet veilig kan.
- Parkeerplaatsen voor bezoekers geconcentreerd op parkeerterrein in plaats van langs de weg.

Groen

- Groen vormt het belangrijkste element in het karakter van de weg, maar er is ook angst voor vallende takken en bomen die kunnen omwaaien.
- Bomen moeten gekapt worden, maar er moeten wel nieuwe bomen (grootte conform Hertogsingel) teruggeplant worden.
- Het kappen van bomen biedt oplossingen voor:
 - Positie voetganger.
 - Hoogteverschillen tussen rijbaan en woningen.
 - Afwatering.
 - Ruimte voor voldoende brede parkeervakken.
 - Riolering is niet meer verstopt.
- Vergroenen gevels en eigen terrein



3.3 De randvoorwaarden

Op basis van de analyse van de geschiedenis van de weg en van de huidige situatie van de weg, op basis van de input uit de digitale kaart, uit de inspiratiesessie, van de werkgroep- en klankbordgroep is een set randvoorwaarden opgesteld. Dit zijn de uitgangspunten die bij het opstellen van het ontwerp worden gehanteerd.

1. De functie van de weg verandert niet:
 - Het is een gemeentelijke hoofdontsluitingsweg die onderdeel is van de hoofdwegenstructuur.
 - Het is een regionale hoofdweg van secundair niveau die gelijk is aan de Via Regia, maar die ondergeschikt is aan de Belvédèrelaan.
 - De weg heeft een lokale en regionale functie.
 - De weg is onderdeel van het provinciaal regionaal verbindend wegennet als regio-ontsluitende weg.
 - De weg is geen onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer.
 - De weg is wel onderdeel van het kwaliteitsnet landbouwverkeer.
2. Prettigere woonomgeving realiseren.
3. Verkeersveilige situatie realiseren.
4. Verbeteren positie fietser en voetganger.
5. Groene karakter van de weg behouden.
6. Minder hinder van trillingen en geluid.
7. Banden tussen rijbaan en fietspad vervangen door een alternatief of laten vervallen.
8. Belgisch en Nederlands profiel op elkaar laten aansluiten.
9. Rijsporen niet te smal maken, zodat vrachtverkeer niet steeds door hetzelfde spoor rijdt. Ook niet te breed maken waardoor verkeer harder gaat rijden en verkeer substantieel dichters op woningen komt te rijden.
10. Zeer stil asfalt (ZSA) zoals nu ook ligt tussen Javastraat en Pletzerstraat.
11. Buslijn 62 van De Lijn met 3 haltes.
12. Verbeteren afwatering en voorkomen wateroverlast.
13. Inritten van percelen toegankelijk houden.
14. De nieuwe inrichting moet goed onderhouden kunnen worden en niet te hard slijten.
15. Brommer op de rijbaan.
16. Beschikbaar budget 3,5 miljoen euro (prijspeil 2017).

4. De weg naar het ontwerp (ontwerpproces)

De Tongerseweg kent veel verschillende belanghebbenden met uiteenlopende belangen, daarom is ervoor gekozen het ontwerpproces als een breed participatieproces op te zetten. In het voorgaande hoofdstuk bleek al dat de verkeerskundige en ruimtelijke kenmerken verschillende wensbeelden oproepen. Het belangrijkste voor de Tongerseweg is het verbeteren van de leefkwaliteit van de omwonenden, rekening houdend met de verschillende functies van de weg. Daarom is ervoor gekozen om het ontwerp in goed overleg met de omwonenden te maken. Zij hebben op verschillende manieren kunnen meedoen:

- Via een digitale kaart hebben mensen van 21 oktober tot 10 november 2019 de volgende informatie kunnen delen:
 - Wat wilt u behouden?
 - Wat wilt u niet?
 - Wat mogen we volgens u niet vergeten als we aan de slag gaan met de reconstructie van de Tongerseweg?
- Op 4 november 2019 heeft een inspiratiesessie plaatsgevonden. Die was vrij toegankelijk voor iedereen.
- Tijdens de inspiratiesessie hebben geïnteresseerden zich kunnen aanmelden voor een werkgroep. De werkgroep bestaat uit 17 personen. Met hen zijn verschillende bijeenkomsten gehouden om tot een plan voor de reconstructie te komen. (Werkgroep_leden.pdf invoegen) De werkgroep is op de volgende momenten bij elkaar geweest: 11 december 2019, 14 januari, 19 februari en 11 maart 2020.
- Een van de gevolgen van de uitbraak van het coronavirus is dat de werkgroep niet meer met alle leden tegelijk om tafel kon. Met een kleine werkgroep van 5 personen heeft op 1 mei 2020 een vijfde werkgroepbijeenkomst plaatsgevonden. De resultaten zijn vervolgens aan de andere leden van de werkgroep doorgegeven en er heeft via mail een discussie plaatsgevonden. Ook hebben verschillende 1-op-1-gesprekken met leden van de werkgroep plaatsgevonden.

De gebruikers van de weg zijn, via vertegenwoordigers in een klankbordgroep, op verschillende momenten bijgepraat over de planvorming en naar hun mening gevraagd. Zij zijn tot nu toe 2 keer betrokken.

Werkgroep (intern)
Mobiliteit (ontwerp)
Landschap
Ontwikkeling

Werkgroep (extern)
Bewoners en ondernemers uit de
directe omgeving

Klankbordgroep (intern)

- **Mobiliteit (beleid)**
- **Stedenbouw**
- **Cultureel Erfgoed**
- **Beheer - grijs en groen**
- **Handhaving**

Klankbordgroep (extern)

- **School Petrus en Paulus**
- **Fietsersbond**
- **Veilig Verkeer Nederland**
- **Politie**
- **België (gemeente Riemst en wegbeheerder AVW en vervoerregio)**
- **De Lijn**
- **TLN/Evofenedex (vrachtvervoer)**
- **Lltb (Landbouwverkeer)**
- **Cumela (Landbouwverkeer)**
- **Provincie Limburg**
- **Samenwerkende Industrie Maastricht**

De ontwerpen zijn gebaseerd op het concept. Het concept is de basis en de hoofdingeling van de weg en vormt het leidende principe bij het maken van keuzes.

Het historische lint behouden en benadrukken, onderbreken waar het kan, is het uitgangspunt. Aanleidingen voor onderbrekingen vormen:

- De historische dorpskern Wolder.
- De huidige 3 oversteeklocaties uitbreiden naar 7.
- Bijzondere locaties langs de weg benadrukken: kapel, klooster, entreegebouw begraafplaats.

Bekijk de conceptkaart hiernaast.

6. De mogelijkheden voor het historisch lint

6.1 Algemeen

In het ontwerpproces zijn verschillende varianten onderzocht. Geen enkele variant scoort maximaal op alle randvoorwaarden. Er moeten dus concessies gedaan worden. Concessies doen betekent dat we het niet voor iedereen goed kunnen doen. Wel zorgen we ervoor dat de situatie op alle punten beter wordt dan de huidige situatie. Daarnaast zijn de varianten duurzaam en in de toekomst makkelijk aan te passen als de tijd daar rijp voor is.

Een van de randvoorwaarden is zorgen voor een prettigere woonomgeving. Dat kan onder andere door de positie van de voetganger en de fietser te verbeteren. Uit de variantenstudie blijkt dat de ruimte beperkt is. De maximumsnelheid 50 kilometer per uur en de bijbehorende inrichtingselementen zorgen ervoor dat er geen optimale voetgangersvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd. De voetganger blijft op veel stukken gecombineerd met fietsers of het trottoir is smal. Ook de behoefte aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte maakt het niet mogelijk een voetpad aan te leggen.

Wordt het dan niet beter voor voetgangers? Jawel. We zorgen ervoor dat de oversteeklocaties worden verbeterd. De middeneilanden worden breder en grote voertuigen hoeven niet meer uit te wijken over fiets- en voetgangersvoorzieningen om langs de middeneilanden te rijden. Daarnaast komen er 3 nieuwe oversteeklocaties. Ook wordt het peil van de weg verlaagd, waardoor de ruimtes tussen rijbaan en woningen minder scheef komen te liggen. Dat loopt een stuk prettiger. In de nieuwe profielen is veel ruimte voor parkeren in de openbare ruimte. Als deze plaatsen niet worden gebruikt, hebben voetgangers alle ruimte. Dat is een groot deel van de week het geval. Vooral als er evenementen zijn in de harmoniezaal, bij de scouting en/of dansschool is een groot deel van de parkeerplaatsen bezet en is de loopruimte beperkter.

In alle varianten is de huidige rijbaanbreedte van 6,0 meter gehandhaafd. Landbouw- en vrachtverkeer vragen om een bredere rijbaanbreedte bij 50 kilometer per uur. Een verbreding van de rijbaan gaat ten koste van de ruimte voor langzaam verkeer. Daarnaast leidt een verbreding tot hogere snelheden van vooral personenauto's. Een verbreding is dus ongewenst. Een versmalling van de rijbaan is ook ongewenst, omdat de kans dan bestaat dat tractoren, bussen en vrachtverkeer met regelmaat in de zone van het langzaam verkeer komen of een geparkeerde auto schampen. Op basis van voorgaande hebben we ervoor gekozen de rijbaan zijn huidige breedte te laten behouden.

6.2 De bomen



Het karakter van de Tongerseweg wordt in belangrijke mate bepaald door de bomen langs deze weg. Deze bomen zijn prachtig en vormen tegelijkertijd een beperkende factor in de mogelijkheden voor de reconstructie. Bij behoud van de bomen kunnen we niet anders dan een variant maken waarbij de huidige fietspaden versmald worden. De bomen vormen steeds meer een obstakel voor fietsers, omdat ze steeds breder worden en de wortelopdruk groter wordt. Daarom is het van belang de bomen buiten de zogenaamde obstakelafstand te krijgen. Hierdoor verkleint de kans dat een fietser tegen een boom rijdt. Ook komt de bestrating niet meer omhoog door boomwortels, waardoor de kans op vallen kleiner wordt. Door het versmallen is er minder ruimte voor voetgangers. Het versmallen is in strijd met het gemeentelijke beleid voor meer lopen en fietsen en is in strijd met de randvoorwaarde om de positie van de fietser en voetganger te verbeteren.

Regelmatig kwam de vraag boven tafel: hoe gezond zijn de bomen en is het reëel om de bomen te behouden. Daarom vond er een boomveiligheidscontrole plaats. Tijdens deze controle is gekeken naar verschillende factoren die de stabiliteit en breukvastheid van de boom bedreigen. Gecontroleerd is onder andere de aanwezigheid van vruchtlichamen van schimmelsoorten, insecten, holten, inrottingen, mechanische beschadigingen, kleeftakken en dood hout.

De bomen aan de Tongerseweg zijn 90 jaar oud. Uit het onderzoek is gebleken dat de maximale levensduur van veruit de meeste bomen nog maximaal zo'n 15 jaar is. Naar verwachting leiden de werkzaamheden voor de reconstructie tot een flinke afname van deze levensverwachting. De reconstructie kan zelfs zorgen voor een halvering van de gemiddelde levensverwachting. Vanuit de bomen gezien heeft het de voorkeur de reconstructie met 15 jaar uit te stellen, zodat de bomen in hun kracht kunnen blijven.

Het uitstellen van de reconstructie is niet mogelijk in verband met de staat van het asfalt en de hinder van trillingen bij de woningen. Met de werkgroep samen is daarom besloten dat het de meest verstandige keuze is om de bomen binnen dit proces te vervangen door nieuwe bomen. Dit betekent tijdelijk een achteruitgang in het groene karakteristieke karakter van de weg, maar het zorgt wel voor een duurzame oplossing voor de toekomst.

Uit de boomveiligheidscontrole volgde voor 18 bomen de noodzaak een boomveiligheidsonderzoek uit te voeren. Bij deze bomen was grote twijfel over de conditie van de betreffende bomen. Dit onderzoek heeft ertoe geleid dat inmiddels 8 bomen zijn gekapt.

We gaan onderzoeken of we de bomen in het droogdal wel kunnen behouden, zodat we nog iets van het huidige groene karakter kunnen behouden.

6.3 De varianten

In het ontwerpproces zijn 6 verschillende varianten onderzocht:

- 1. Variant 1. Woning/parkeren-bomen/fietser/rijbaan. Voor deze variant zijn zowel een variant met behoud van bomen (1a) als een variant met nieuwe bomen (1b) onderzocht.**
- 2. Variant 2. Woning/ fietser/parkeren-bomen/rijbaan.**
- 3. Variant 3. Ventwegen.**
- 4. Variant 4. Woning/parkeren/fietser/bomen/rijbaan.**
- 5. Variant 5. Combinatie van variant 1b en 2.**

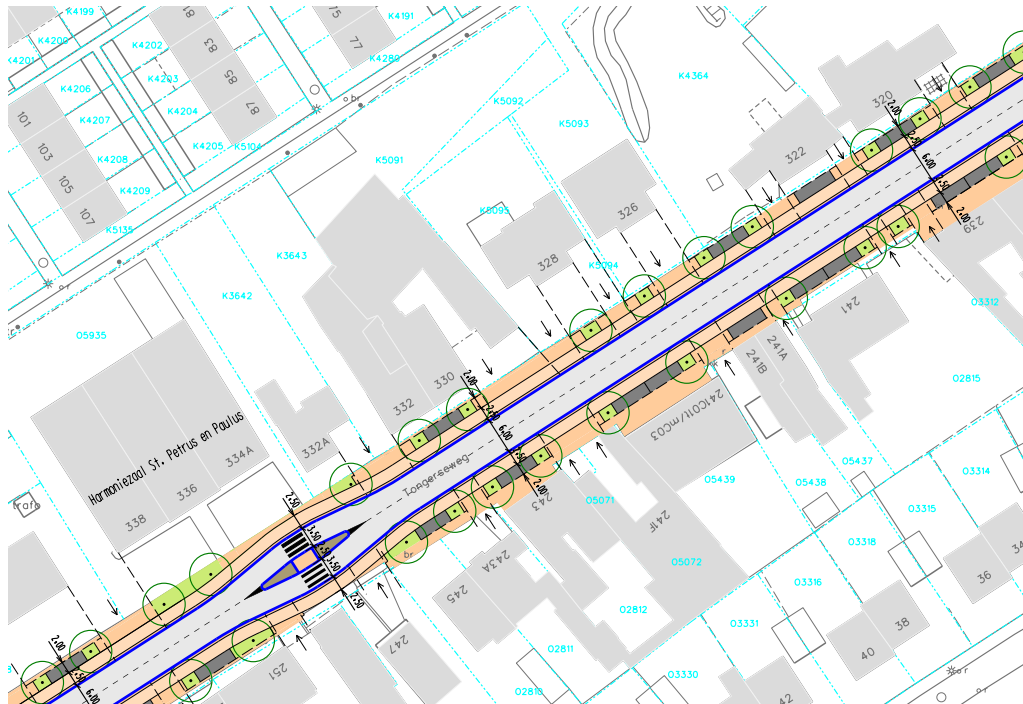
Voor de varianten 2 tot en met 5 geldt dat ze alleen mogelijk zijn bij kap van de huidige bomen.

Varianten 1a, 3, 4 en 5 zijn in het lopende proces afgevallen. Waarom? Dat leest u aan het eind van dit hoofdstuk. Hierna worden de varianten 1b en 2 geïllustreerd en beschreven.

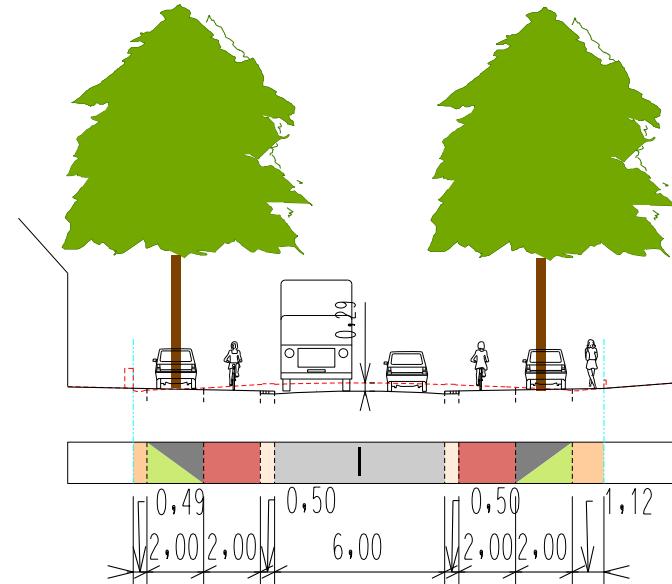
6.3.1 Algemene kenmerken beide ontwerpen

- De oversteeklocaties worden voorzien van een verhoogd middeneiland met een minimale breedte van 2,0 meter. Met verhoogd bedoelen we dat de voetganger 10 centimeter hoger staat dan de rijbaan. De rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer worden 3,5 meter zodat groot verkeer geen gebruik hoeft te maken van de zone voor langzaam verkeer. De oversteeklocaties zijn allemaal voorzien van een zebrapad.
- De rijbaan is in alle varianten 6,0 meter breed.
- De rijbaan ligt 10 centimeter lager dan de naastgelegen zones voor langzaam verkeer en parkeren. Dit hoogteverschil wordt gerealiseerd met een rechte trottoirband en daar waar inritten liggen, is deze band afgeschuind. Als voorbeeld geldt de Oostermaasweg in Maastricht.
- Tussen rijbaan en de rest van het profiel wordt altijd een margestrook aangehouden om een veilige afstand te creëren tussen rijdend verkeer en stilstaand verkeer en tussen snel en langzaam rijdend verkeer.
- Aan beide zijden van de Tongerseweg wordt het profiel begonnen met hagen tussen rijbaan en fietspad. Dus zowel ter hoogte van de begraafplaats als ter hoogte van de landsgrens.
- De historisch kern van Wolder krijgt een afwijkende inrichting conform het concept voor de weg, dit wordt separaat beschreven in de paragraaf De mogelijkheden voor de historische kern verderop in dit document.
- Zijstraten worden aangesloten met een inritconstructie.
- Het droogdal kent geen wijziging van de wegindeling. Deze blijft zoals het nu is: rijbaan – fietspad – groen.

6.3.2 Variant 1b. Woning/parkeren-bomen/fietser/rijbaan



Dwarsprofielen t.h.v. nummer 320C



Variant 1b: Profiel boom/parkeren-fiets-rijbaan
Nieuwe bomen

Kenmerken:

- Er komen nieuwe bomen.
- De ruimte tussen rijbaan en fietspad is 50 centimeter. Hierdoor rijdt de fietser niet direct naast het gemotoriseerd verkeer. Als de fietser of de automobilist moet uitwijken komt hij of zij dus niet gelijk op het wegdeel van de andere weggebruiker terecht. Deze margestrook bestaat uit een trottoirband van 20 centimeter en een strook klinkers van 30 centimeter.
- Het fietspad heeft een continue breedte van 2 meter.
- Parkeerplaatsen liggen tussen de bomen en op eigen terrein. In de huidige situatie staat een groot aantal auto's gedeeltelijk op eigen terrein en een stuk in de openbare ruimte. Dit blijft mogelijk. De openbare parkeerplaatsen worden 2 meter breed.
- Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden sluit aan bij de behoefte op straat.
- De zone naast de rijbaan wordt volledig in klinkers uitgevoerd. De parkeervakken krijgen een afwijkende kleurstelling.
- De belangrijkste plus- en minpunten op een rij: pagina 18



Impressies bij variant 1



t.h.v. 322



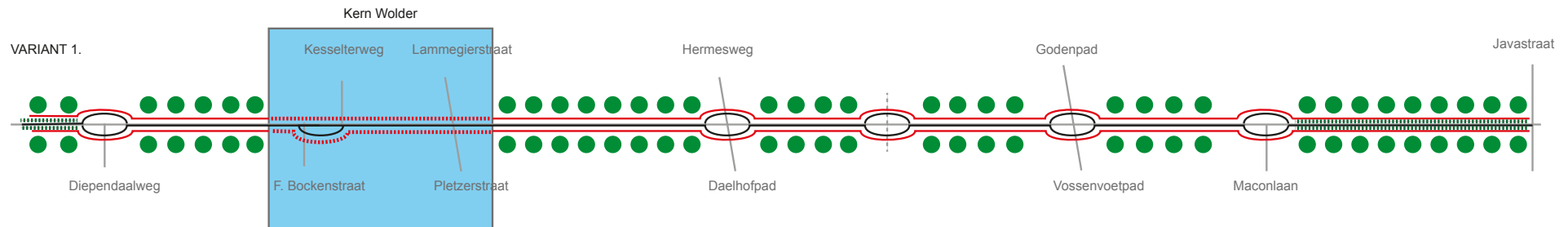
t.h.v. 342



t.h.v. 342



t.h.v. 408



Schematische weergave variant 1

PLUSPUNTEN

Fietser rijdt altijd in het zicht van het gemotoriseerde verkeer.

Parkeren op eigen terrein blijft mogelijk als dit gedeeltelijk in de openbare ruimte gebeurt.

Als er in de openbare ruimte geen tot weinig auto's staan geparkeerd, lopen voetgangers prettig langs de bebouwing op afstand van het gemotoriseerde verkeer. Ze lopen wel tussen de bomen.

Wegrijdende auto's draaien eerst over het fietspad, waardoor ze meer zicht en ruimte hebben bij het keren.

MINPUNTEN

Het profiel oogt breed, waardoor de snelheid van het gemotoriseerde verkeer wat hoger zal liggen.

Gemotoriseerd verkeer kan uitwijken over het fietspad. Om te voorkomen dat dit bij de oversteeklocaties gebeurt, wordt een paaltje of een zwerfkei geplaatst.

Fietser rijdt altijd direct naast het gemotoriseerde verkeer.

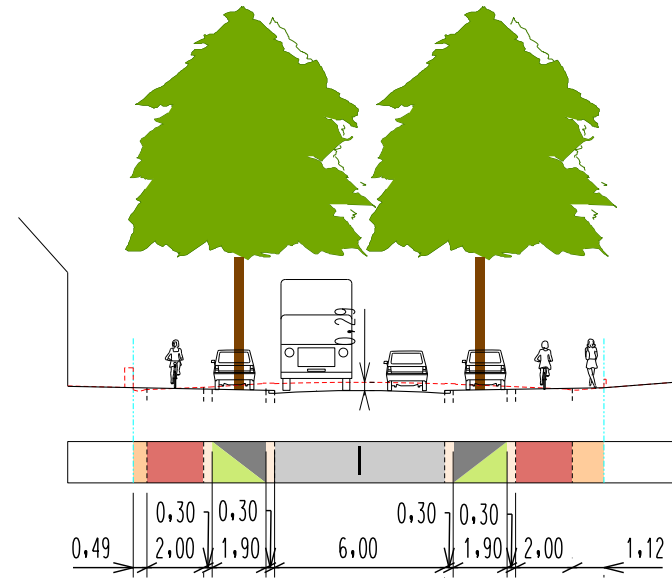
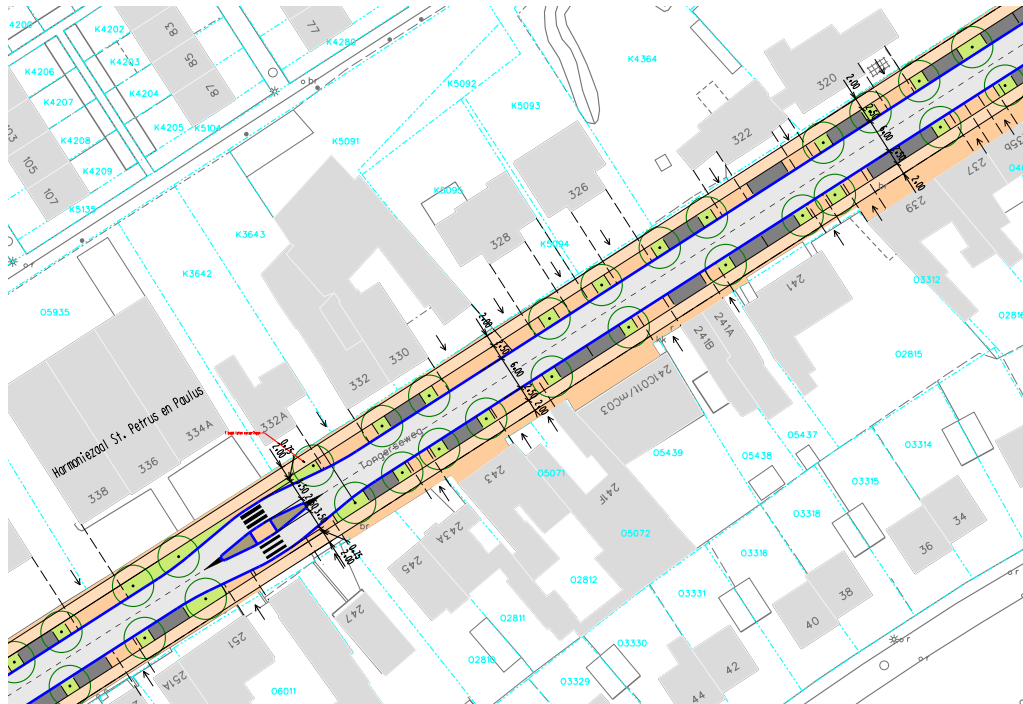
Parkeerplaatsen liggen in veel gevallen direct tegen het eigen terrein. Dit kan bij hagen en muurtjes een probleem geven met uitstappen.

Verminderd zicht bij het verlaten van het eigen terrein door geparkeerde voertuigen en/of bomen.

Bij het verlaten van een parkeervak moet op fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gelet. Ook blokkeert een auto die niet direct kan doorrijden het fietspad.

Voor de woningen met huisnummers 350 tot en met 384 geldt dat variant 1 de enige optie is.

6.3.3 Variant 2. Woning/fietser/parkeren-bomen/rijbaan



Variant 2: Profiel fiets-boom/parkeren-rijbaan
Nieuwe bomen

Kenmerken:

- Er komen nieuwe bomen.
- De ruimte tussen rijbaan en parkeerplaatsen is 30 centimeter. Deze margestrook bestaat uit een afgeschuinde trottoirband van 20 centimeter en een strook klinkers van 10 centimeter.
- Parkeerplaatsen liggen tussen de bomen en op eigen terrein. Auto's kunnen in deze variant niet meer gedeeltelijk op eigen terrein en gedeeltelijk in de openbare ruimte staan. Deze auto's moeten voortaan op een openbare parkeerplaats langs de rijbaan geparkeerd worden. De openbare parkeerplaatsen worden 1,9 meter breed.
- Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden sluit aan bij de behoefte op straat.
- De margestrook tussen parkeerplaatsen en fietspad is 30 centimeter. Hierdoor rijden fietsers op wat meer afstand van auto's en kunnen ze beter reageren bij een plotseling openslaand portier.
- Het fietspad heeft een continue breedte van 2 meter.
- De zone naast de rijbaan wordt volledig in klinkers uitgevoerd. De parkeervakken krijgen een afwijkende kleurstelling. Daar waar ruimte is voor voetgangers, wordt het onderscheid tussen voetganger en fietser zichtbaar gemaakt in de bestrating.
- De belangrijkste plus- en minpunten op een rij: pagina 22



Impressies bij variant 2



t.h.v. 322



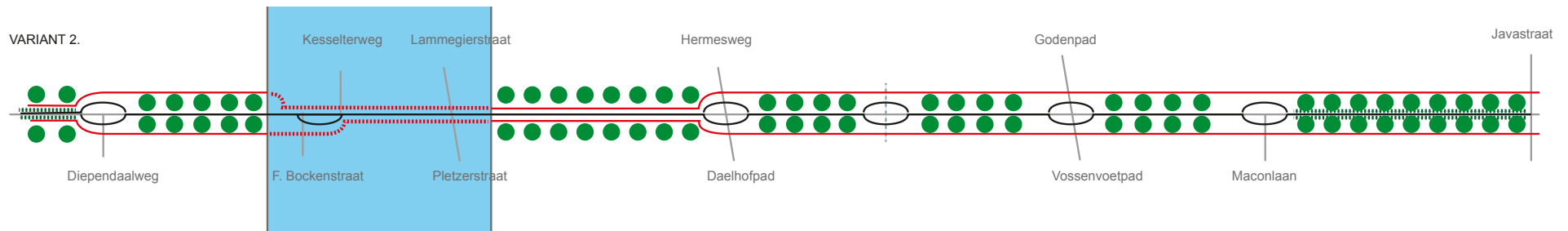
t.h.v. 342



t.h.v. 342



t.h.v. 408



Schematische weergave variant 2

PLUSPUNTEN

Fietser rijdt op afstand van het gemotoriseerde verkeer. Hij of zij rijdt achter geparkeerde auto's en/of bomen. Dat voelt prettig.

Het profiel oogt smaller. Dat leidt tot een daling van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

Gemotoriseerd verkeer kan niet of in beperkte mate uitwijken buiten de rijbaan.

Als in de toekomst de fietser naar de rijbaan kan door aanpassing van de maximum snelheid of door een sterke verlaging van de hoeveelheid verkeer, dan is het fietspad een prettig trottoir langs de gevels van de huizen achter de auto's en bomen.

Bij het verlaten van een parkeervak hoeft alleen op gemotoriseerd verkeer gelet te worden. Een auto blokkeert het fietspad niet als de auto niet direct kan doorrijden.

Uitstappen aan de passagierskant van de auto gaat comfortabel. Er moet wel rekening worden gehouden met fietsers.

Bij het verlaten van het eigen terrein is meer zicht doordat geparkeerde auto's en bomen op een grotere afstand staan.

MINPUNTEN

Bij veel geparkeerde auto's kan een fietser uit het oog van een bestuurder raken.

Geen voertuig dat bij het verlaten van een parkeerplaats 180 graden moet draaien heeft minder zicht op verkeer van achteren. Het fietspad biedt wel de mogelijkheid om extra ruimte te nemen. Dat vraagt wel extra steekbewegingen met de auto.

Voetgangers maken vooral gebruik van het fietspad. Als er weinig auto's staan geparkeerd, loopt het fietspad prettiger dan de lege parkeerplaatsen direct langs de rijbaan.

Tussen parkeervak en rijbaan is een ruimte van 30 centimeter. Dat voelt niet altijd even prettig bij het uitstappen van een auto.

In de huidige situatie staat een deel van auto's gedeeltelijk op het eigen terrein en gedeeltelijk in de openbare ruimte. Deze voertuigen moeten voortaan op een openbare parkeerplaats langs de rijbaan geparkeerd worden.

Voor de woningen met huisnummers 350 tot en met 384 geldt dat variant 1 de enige optie is. Variant 2 wordt hier dus niet toegepast.



3D-impresies links variant 1, rechts variant 2



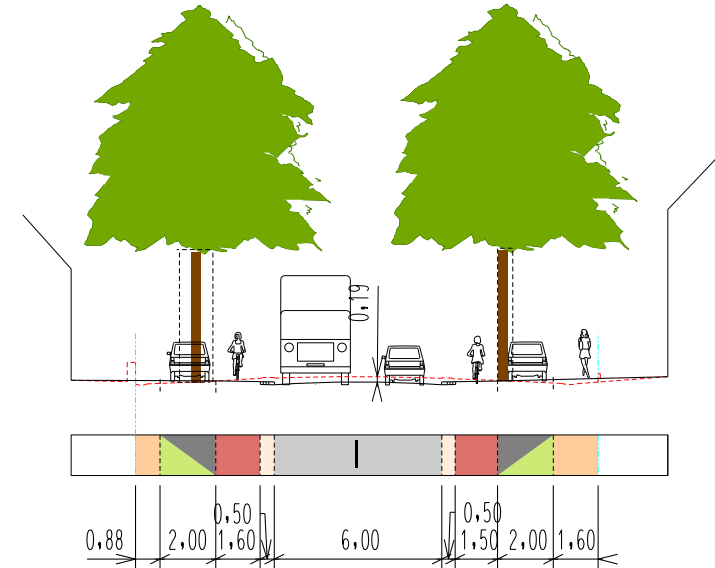
3D-impressies links variant 1, rechts variant 2

6.3.4 Afgevalen varianten 1a, 3, 4 en 5

Variant 1a. Woning/parkeren-bomen/fietser/rijbaan

Deze variant is qua indeling gelijk aan de eerder beschreven variant 1b, maar gaat uit van behoud van de bestaande bomen. Deze variant heeft echter 2 belangrijke nadelen:

- In de huidige situatie staan de meeste bomen direct tegen het fietspad of zelfs al met hun stam in het fietspad. Dit kan leiden tot enkelzijdige ongevallen, waarbij fietsers tegen een boom aanrijden. Daarom worden de fietspaden versmald ten opzichte van de huidige situatie. In veel gevallen resteert 1,60 meter. Dat voldoet niet aan de uitgangspunten van de gemeente Maastricht. Verkeerskundig gezien voldoet de variant niet. De variant komt echter wel tegemoet aan de wens om de bestaande bomen te handhaven en daarmee het huidige karakter van de weg te behouden.
- Door de werkzaamheden aan de weg gaat de kwaliteit van de bomen achteruit. Dat betekent dat tussen nu en 15 jaar de bomen alsnog vervangen moeten worden. Dit gaat waarschijnlijk fasegewijs. Op het moment dat een boom te zwak is, wordt de boom gekapt. Op de momenten van kap kan de gewenste verkeerskundige situatie niet bereikt worden. Voorbeeld: een fietspad heeft een vaste breedte over langere lengte in verband met de veiligheid voor fietsers. Dit pad kan niet verbreed worden op de plek waar een boom wordt vervangen. Dit zou tot verkeersonveilige situaties kunnen leiden. Een fietser kan de situatie dan slecht inschatten. In dit voorbeeld kan het fietspad pas verbreed worden als alle bomen zijn vervangen. Hierdoor blijft ook in de toekomst de ruimte voor fietser en voetganger beperkt.

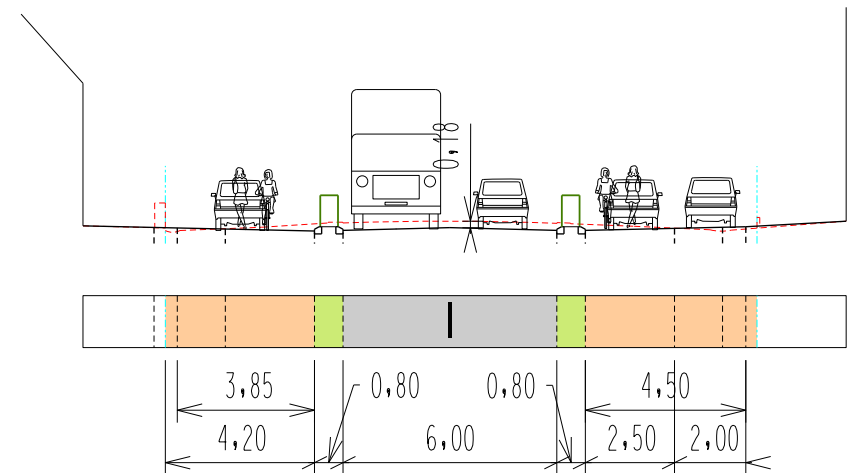


Dwarsprofielen t.h.v. nummer 320C

Variant 3. Ventwegen

In deze variant wordt voor de woningen een ventweg gerealiseerd. Deze ventweg sluit qua inrichting aan bij het historische profiel van de Tongerseweg. De ventweg vormt een gedeelde ruimte voor voetgangers, fietsers, bestemmingsverkeer en parkeerplaatsen. De hoofdrijbaan is voor het overige verkeer. De ventweg wordt met hagen afgescheiden van de hoofdrijbaan. Het lange doorzicht van de Tongerseweg wordt onderbroken door oversteeklocaties naast de rijbaan en op het middeneiland voorzien van bomen.

Bij de technische uitwerking bleek de beschikbare ruimte te beperkt om alle doelgroepen en groenvoorzieningen een plek te geven. De parkeermogelijkheden zijn een stuk kleiner dan nu. Daarnaast was er bijna geen ruimte voor het plaatsen van bomen. Beide argumenten hebben doen besluiten deze variant niet verder uit te werken.



Variant 3: Ventwegen

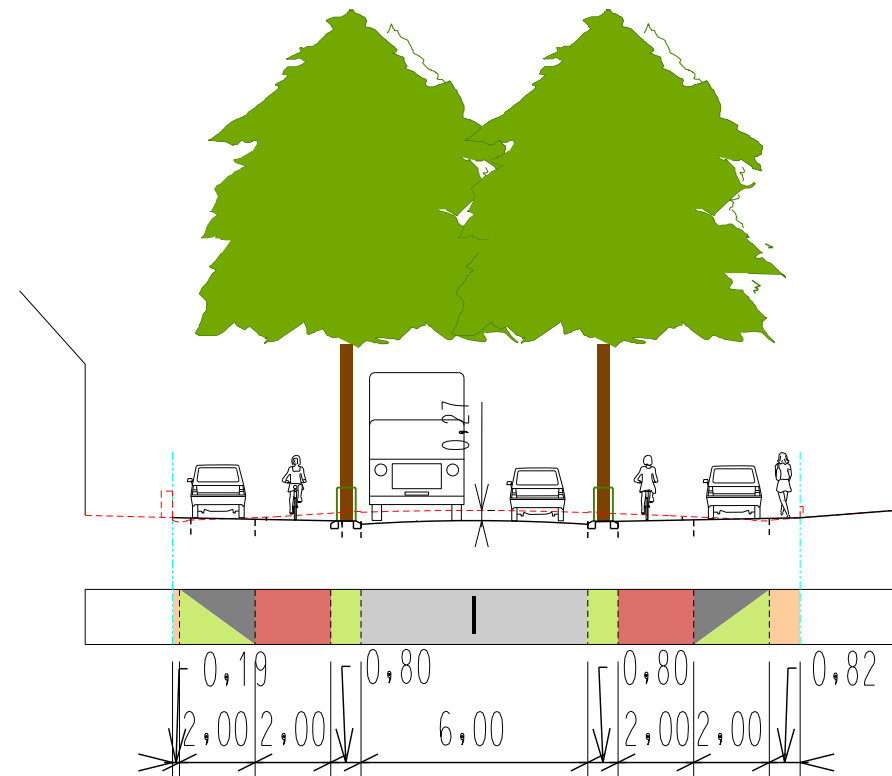
Dwarsprofielen t.h.v. nummer 320C

Variant 4. Woning/parkeren/fietser/bomen/rijbaan

In deze variant komt vanuit de rijbaan gezien eerst een rij bomen gemaakt met daarachter het fietspad gevolgd door een parkeerstrook. De beschikbare ruimte voor de bomen is over het grootste gedeelte van de Tongerseweg slechts 80 centimeter. Een laanboom van de eerste categorie wordt op minimaal 80 centimeter uit de kant van de weg geplaatst zodat de boom voldoende groeiruimte heeft ook in de toekomst en de boom geen obstakel wordt. In deze variant kan de boom slechts 40 centimeter uit de rijbaan geplaatst worden. Daardoor is deze variant afgevalen.

Op basis van deze variant is onderzocht of een haag tussen rijbaan en fietser geplaatst kan worden. De ruimte van 80 centimeter is te beperkt voor het gezond laten groeien van een haag. Het is dan ook de vraag of een haag het in deze ruimte goed gaat doen. Overal langs de weg waar inritten, parkeerplaatsen en zijaanluitingen zijn, kunnen geen hagen geplaatst worden. In de uitwerking bleek dat over grote gedeeltes slechts af en toe een haag geplaatst kan worden. Deze kleine stukken haag zien er vreemd uit en sluiten niet aan bij het concept waarin we juist met continue elementen de historische lijn willen benadrukken.

Deze variant heeft wel inzichtelijk gemaakt dat zodra er wordt gekozen voor vervanging van de bomen, een haag goed past ter hoogte van de begraafplaats en de landsgrens. Hiermee wordt het begin van dit gedeelte van de Tongerseweg aan beide zijden gemarkeerd. Daarom is de haag overgenomen in de andere varianten.



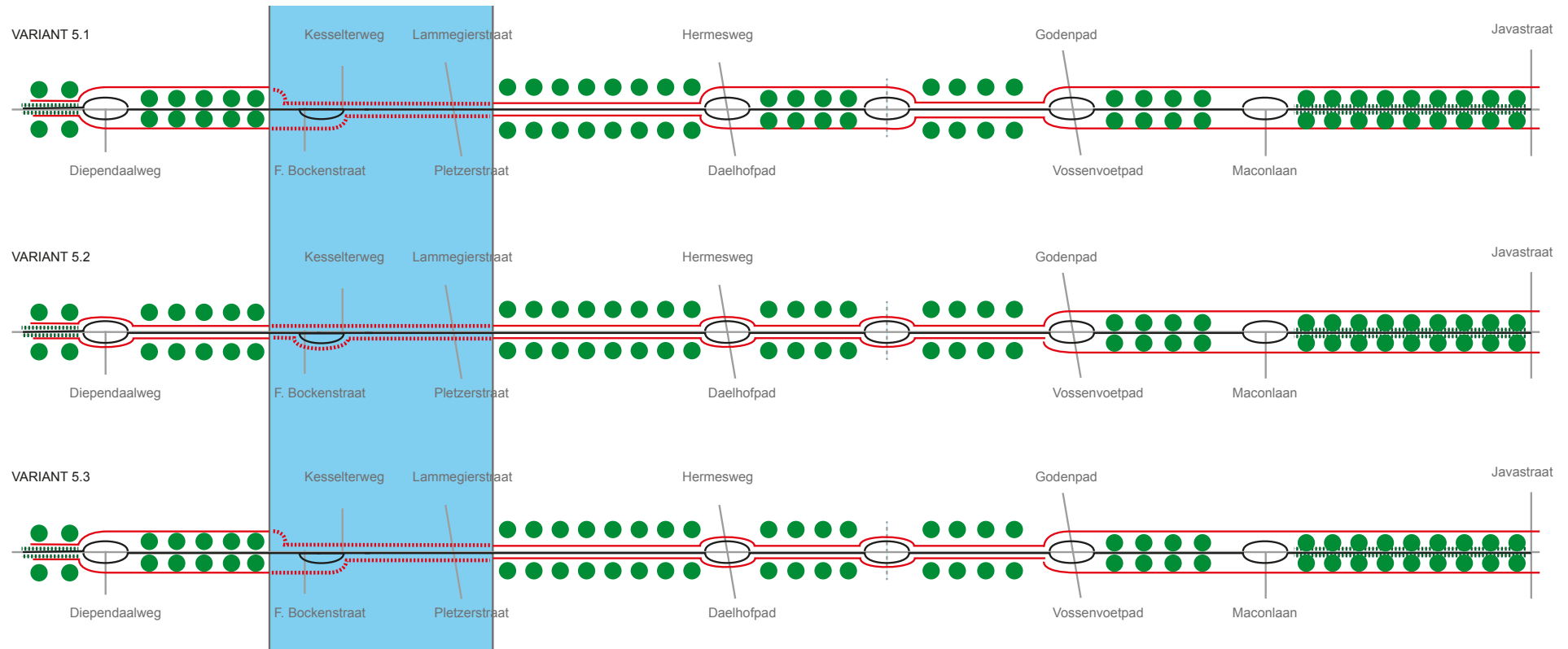
Variant 4: boom of haag

Variante 5. Combinatie van varianten 1b en 2

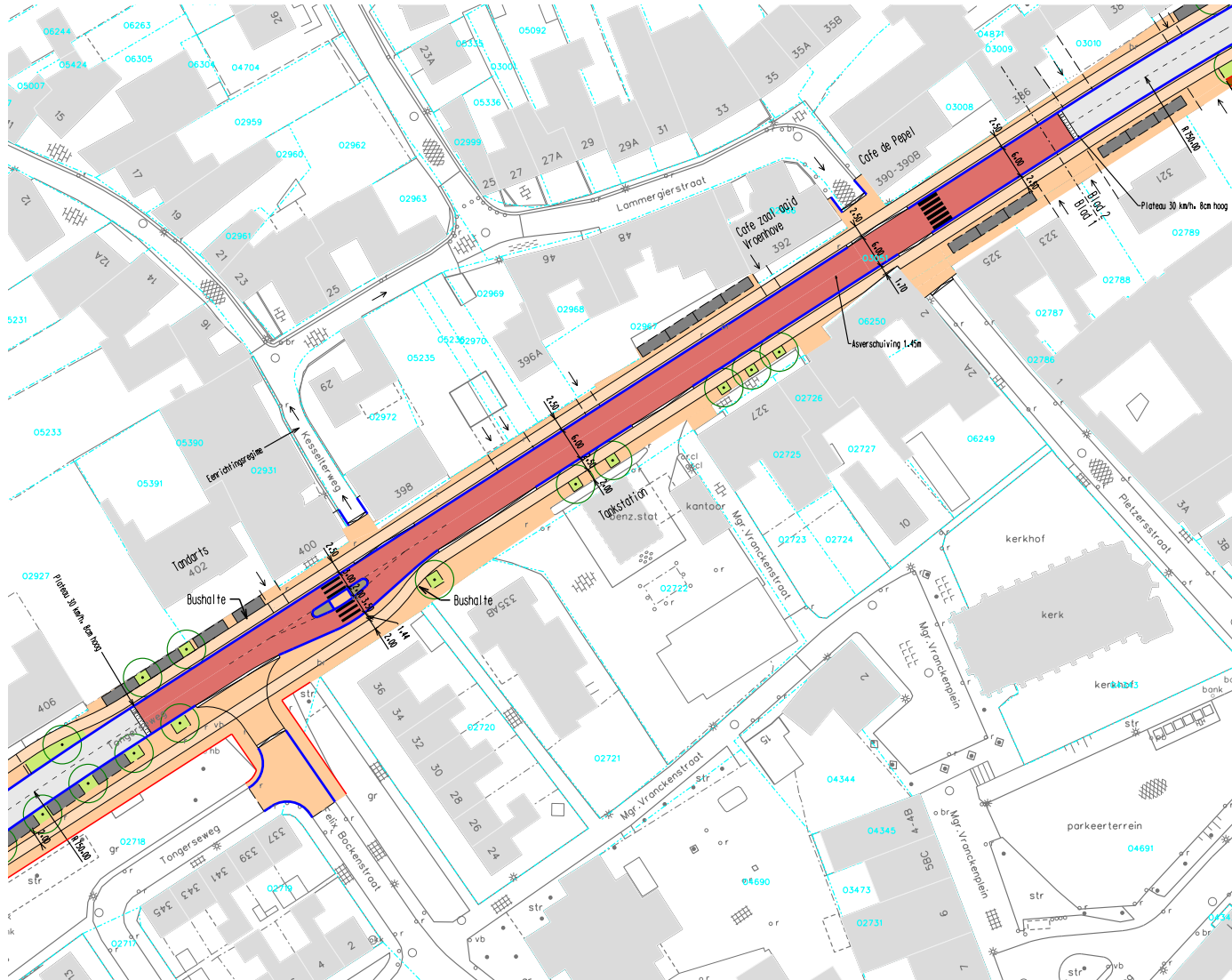
Tussen het Godenpad en de nieuwe oversteek ter hoogte van de harmoniezaal is de ruimte tussen de gevels aan weerszijde van de weg krap. Onderzocht is om hier variant 1 toe te passen, zodat het beeld hier wat breder oogt. En op de rest van de weg wordt variant 2 toegepast. Hierdoor ontstaat daar ook meer ruimte om een voertuig te keren.

De Tongerseweg is van oudsher een strakke Napoleonsbaan. Afwisselingen in het profiel zijn daaraan tegenstrijdig. Door de extra oversteeklocaties en de eigen inrichting voor de kern Wolder wordt al voor veel afwisseling gekozen. Nog meer afwisseling is ruimtelijk en historisch gezien ongewenst. Daarnaast is het onhandig voor kabels en leidingen.

De ruimte om te kunnen keren is een minpunt van variant 2. Er is echter voldoende ruimte om te keren. Pluspunt is dat alleen op ander gemotoriseerd verkeer gelet hoeft te worden. Fietsers rijden aan de andere kant van de geparkeerde auto. Dat geldt overigens niet alleen voor het genoemde gedeelte.



7. De mogelijkheden voor de historische kern Wolder





Impressies kern Wolder

De historische kern van Wolder is een plek die zich leent voor een duidelijk afwijkende inrichting ten opzichte van het lange lint dat de Tongerseweg is. In de historische kern willen we bewust het dorpse karakter benadrukken. Dit doen we door een afwijkende kleur van de rijbaan die aansluit bij de kleur van de zone voor het langzaam verkeer. Het is de wens om de maximumsnelheid in de historische kern omlaag te brengen naar 30 kilometer per uur. Doordat het verkeer langzamer rijdt, verbetert de oversteekbaarheid. Dit is wenselijk voor de oversteek op weg naar de basisschool van Wolder. Ook liggen in deze kern 2 terrassen waar het aangenamer verblijven is als de snelheid omlaag gaat. Fietsers en voetgangers blijven voorlopig met elkaar gemengd. Bij een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur kunnen fietsers ook gebruikmaken van de rijbaan. Maar dit is niet noodzakelijk.



In de historische kern staat een van de meest kenmerkende woningen van Maastricht qua ligging. Door de historische ontwikkeling van het verkeersbeeld is deze woning letterlijk in de weg komen te liggen. In het ontwerp is gezocht hoe hier meer ruimte gemaakt kan worden, zodat er beter zicht komt op voetgangers en fietsers die uit de Pletzerstraat komen.

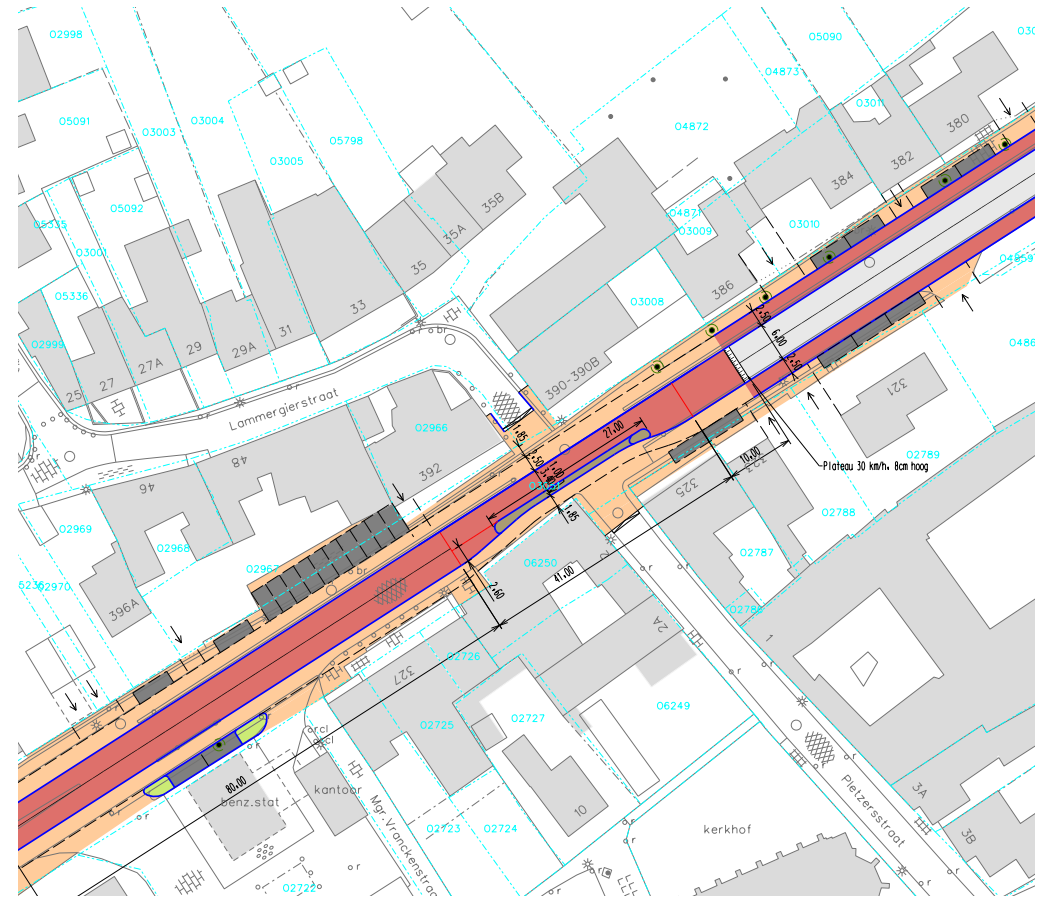
Een asverspringing ten opzichte van de weg-as van het historische lint zorgt voor extra ruimte. De rijbaan komt hierdoor iets dichterbij de 2 terrassen te liggen. De meerwaarde voor het langzaam verkeer is echter groot. De ruimte voor langzaam verkeer rondom de woning verbreedt van 0,7 meter naar 1,7 meter. Door de verschuiving worden voetgangers ter hoogte van de Pletzerstraat veel eerder waargenomen. Daardoor kan een zebrapad zonder middeneiland worden ingepast. Een middeneiland zou ervoor zorgen dat voetgangers weer verder naar achteren staan en pas weer laat worden gezien zoals in de huidige situatie. Dat zou dan nog geen verbetering voor het langzaam verkeer betekenen. De oversteek ter hoogte van de Felix Bockenstraat behoudt wel een middeneiland.

Wegversmalling als alternatief

Als alternatief is de mogelijkheid voor een wegversmalling ter hoogte van de woning in de straat onderzocht. Voordeel van een wegversmalling is dat er nog meer ruimte voor langzaam verkeer wordt gerealiseerd. Een wegversmalling zorgt voor vertraging van het gemotoriseerde verkeer. Deze vertraging is tegelijkertijd een groot nadeel. Het voorstel was dat verkeer de stad uit voorrang krijgt op verkeer de stad in. Met een verkeerssimulatie is inzichtelijk gemaakt dat als gevolg van de wegversmalling er dagelijks in de spits wachtrijen ontstaan voor de wegversmalling. Deze wachtrij loopt standaard op tot voorbij de inrit van het tankstation. Op drukke dagen komt de wachtrij zelfs tot voorbij de Felix Bockenstraat. De gemiddelde vertraging die het gemotoriseerde verkeer oploopt is 25 seconden. De wachtrijen leiden voor de omwonenden tot ongemak.

Parkeerplaatsen kunnen minder makkelijk bereikt en verlaten worden. En omwonenden ondervinden hinder van geluid en trillingen als gevolg van afremmend, stilstaand en optrekkend verkeer.

De wachtrijen gaan ook leiden tot agressief gedrag bij sommige bestuurders. Mensen die nog snel even voorrang nemen terwijl ze het niet hebben. Mensen die over het trottoir gaan rijden of agressief optrekken. Dat leidt tot verkeersonveilige situaties. Ook speelt het risico dat een deel van het verkeer zich laat verleiden tot andere (snellere) routes door Wolder. Bijvoorbeeld via de Diependaalseweg, Felix Bockenstraat, Pastoor Haesenstraat, Heukelommerweg en Medoclaan. Een klein deel van het verkeer wordt verleid de Tongerseweg te mijden.



8. De details

In dit hoofdstuk worden enkele details uit de verschillende ontwerpen beschreven ter verduidelijking en ondersteuning.

8.1 Verminderen trillingen

Het verminderen van overlast door trillingen is een belangrijke randvoorwaarde voor de reconstructie. Dat willen we aanpakken door een nieuwe homogene stijve fundering, en een vlakke afwerking van de rijbaan. Op de rijbaan komt een nieuwe laag asfalt zodat reparatievakken en scheuren verdwijnen. Onder andere putdeksels houden we zoveel mogelijk buiten het rijspoor gehouden. En als dat niet kan, is een randvoorwaarde dat putdeksels gelijk liggen aan het asfalt.

8.2 Verkeersveiligheid versus trillingen

Belangrijke randvoorwaarde van de werkgroep is een verkeersveilige inrichting waarbij langzaam verkeer beschermd wordt. Daarom kiezen we ervoor de rijbaan lager te leggen dan de aangrenzende zones voor langzaam verkeer en parkeren. Gemotoriseerd verkeer ervaart ongemak als het uit haar rijspoor raakt.

Deze keuze staat op een gespannen voet met de randvoorwaarde de overlast van trillingen te verminderen. Om trillingen nog verder te verminderen (naast een nieuwe fundering en een vlakke afwerking van de rijbaan) zijn banden waar voertuigen overheen kunnen rijden niet handig. Maar geen banden betekent dat voertuigen makkelijk naast de rijbaan kunnen komen. Dat is een risico voor de veiligheid en het comfort van het langzaam verkeer en zorgt voor een reële kans op schades aan geparkeerde voertuigen.

Samen met een meerderheid binnen de werkgroep is ervoor gekozen de trillingen als gevolg van de banden te accepteren. Wel hebben we gekozen voor een oplossing die leidt tot minder trillingen dan de huidige banden:

- De banden worden afgeschuind ter hoogte van inritten. Daardoor gaat het op- en afrijden vloeiender.
- De nieuwe banden hoeven maar 1 keer opgereden worden om bij een parkeerplaats of het eigen terrein te komen. De huidige banden worden op- en afgereden voordat een parkeerplaats of het eigen terrein wordt bereikt.
- De banden worden aaneengesloten in de lengterichting. In de huidige situatie worden de banden telkens onderbroken. Als een vrachtwagen over de banden rijdt geeft dat klappen. Door een aaneengesloten band verdwijnen deze klappen.

8.3 Parkeerplaatsen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie, in variant 1 en in variant 2.

Parkeerplekken in varianten	Oostzijde	Westzijde	Totaal	Oostzijde	Westzijde	Totaal	Oostzijde	Westzijde	Totaal
	Huidige situatie			Variant 1b			Variant 2		
Parkeerplekken op eigen terrein	69	31	100	69	31	100	69	31	100
Parkeren in openbare ruimte	37	21	58	49	36	85	49	36	85
Parkeren eigen terrein met overstek in openbare ruimte	18	10	28	18	10	28	0	0	0
Totaal	124	62	186	136	77	213	118	67	185

Variant 2 heeft op dit moment getalsmatig 1 parkeerplaats te kort. Dat is in verhouding met het totaal aantal parkeerplaatsen een beperkt aantal. Niet alle parkeerplaatsen worden gebruikt, daardoor valt dit tekort binnen een acceptabele marge. Beide varianten bieden nog ruimte om de indeling van parkeerplaatsen te optimaliseren.



Parkeren in openbare ruimte



Parkeerplekken op eigen terrein



Parkeren eigen terrein met overstek openbare ruimte

8.4 Groenvoorziening

In de ontwerpen ziet u nu nog eenvoudige cirkels als bomen ingetekend en rondom de bomen groenvakken. De laanbeplanting bestaat uit bomen van de eerste orde. Een variatie aan lindes is het voorstel:

- Ter hoogte van parkeerplaatsen zou de *Tilia tomentosa szeleste* een optie zijn. Deze Hongaarse zilverlinde heeft geen last van druipen door luizen door de viltige onderzijde van het blad.
- Voor de overige locaties wordt een menging van lindes voorgesteld die bestaat uit *Tilia platyphyllos*, *Tilia europaea pallida* en *Tilia americana*.

Voor de onderbegroeiing van boomkranen wordt *Acer campestre* (veldesdoorn) voorgesteld. De boomkranen worden dan in de vorm van een blokhaag ingevuld (zie de afbeelding hiernaast)..

We onderzoeken nog of de bomen in het droogdal behouden kunnen blijven. In de uitwerking van het definitieve ontwerp maken we definitieve keuzes over de invulling van het groen.



8.5 Bushaltes

De bushaltes zijn nog niet uitgewerkt in het ontwerp. Het aantal bushaltes blijft gelijk aan de huidige situatie. Op de tekeningen staat een eerste indicatie van de locatie van de bushaltes. Het halteren van de bussen vindt op dezelfde manier plaats als nu: de bus stopt op de rijbaan.

8.4 Voetpad droogdal

Er is een grote wens om het droogdal aan de zuidzijde beter toegankelijk te maken. In de ontwerpen ziet u op deze locatie een pad ingetekend. Op dit moment is er geen budget om dit te financieren. Als wensbeeld is het pad wel in de tekening opgenomen.



Zicht op voetpad

8.7 Hermesweg

De Hermesweg is smal. Dat leidt regelmatig tot onveilige situaties op straat. Ook bij het oprijden van de Tongerseweg worden regelmatig risico's genomen door beperkt zicht. Daarom is het voorstel om van de Hermesweg een eenrichtingsweg te maken. Verkeer kan dan inrijden vanaf de Tongerseweg. Dit voorstel wordt onderzocht in overleg met betrokken partijen.



Zicht op Hermesweg

8.8 Verlaging van de rijbaan

Het peil van de rijbaan kan in beide varianten met ongeveer 30 cm worden verlaagd. Dit zorgt voor minder hoogteverschillen richting de woningen, waardoor langzaam verkeer zich prettiger kan verplaatsen en auto's minder schuin staan. Het definitieve ontwerp maakt inzichtelijk hoe ver het peil daadwerkelijk kan zakken.



9. Het vervolg

De planning voor het ontwerpproces ziet er als volgt uit:

- Tot en met 19 juli: informatieronde via website.
- Zomerperiode: uitwerken ontwerp tot een definitief realiseerbaar ontwerp.
- September: collegebesluit.
- November/december: raadsbesluit.
- Voorjaar 2021: begin realisatie op straat.

Of de planning gehaald wordt, hangt af van de resultaten uit de informatieronde en de civieltechnische (on)mogelijkheden die we in de uitwerking tegenkomen. Daarnaast is de planning afhankelijk van de besluitvormingsprocedure bij college en raad.



