

# BIJLAGE 4

## Afgevallen varianten 1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4, 5 (5.1 en 5.2) en 6

*Algemene kenmerken van de varianten 1 (a en b), 2a, 4 en 5 (1, 2 en 3):*

- Oversteeklocaties worden voorzien van een verhoogd middeneiland met een minimale breedte van 2,0m. De rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer worden 3,5m, zodat groot verkeer geen gebruik hoeft te maken van de zone voor langzaam verkeer. Oversteeklocaties zijn allen voorzien van een zebrapad;
- de rijbaan is in alle varianten 6,0m breed bij 50 km/ uur en 5,80m bij 30 km/ uur;
- de rijbaan ligt 10cm lager dan de naastgelegen zones voor langzaam verkeer en parkeren. Dit hoogteverschil wordt gerealiseerd met een rechte trottoirband, en daar waar inritten liggen, een schuine band.
- 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 gestart 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;
- zijstraten worden aangesloten met een inritconstructie;
- het droogdal kent geen wijziging van de wegindeling, deze blijft conform huidige situatie: rijbaan – fietspad – groen;
- De zone naast de rijbaan wordt volledig in klinkers uitgevoerd. De parkeervakken krijgen een afwijkende kleurstelling.

### *Variant 1a. Woning/parkeren-bomen/fietsers/rijbaan met behoud van bomen*

Deze variant is qua indeling gelijk aan de huidige situatie. Deze variant heeft twee belangrijke nadelen:

- In de huidige situatie staan de meeste bomen direct tegen het fietspad of zelfs al met hun stam in het fietspad. Dit heeft een risico van enkelzijdige ongevallen, waarbij fietsers tegen een boom aanrijden of vallen over door bomen opgedrukt wegdek. Daarom worden de fietspaden versmald ten opzichte van de huidige situatie. In veel gevallen resteert 1,60 m, dit voldoet niet aan de uitgangspunten van de gemeente Maastricht. Verkeerskundig voldoet hij hiermee niet. De variant komt echter tegemoet aan de wens om de bestaande bomen te handhaven en daarmee het huidige karakter van de weg.
- Door de werkzaamheden aan de weg zal de kwaliteit van de bomen achteruitgaan, tussen nu en 15 jaar zullen de bomen alsnog vervangen moeten worden. Dit zal waarschijnlijk fasegewijs gaan, op de momenten van kap kan de gewenste verkeerskundige situatie niet bereikt worden en blijft ook in de toekomst de ruimte voor fietser en voetganger beperkt.

Daarom valt deze variant af.

# BIJLAGE 4



Variant 1a



Variant 1b

## Variant 1b. Woning/parkeren-bomen/fietsers/rijbaan met nieuwe bomen

Deze variant is net als 1a qua indeling gelijk aan de huidige situatie. Door nieuwe bomen in te passen kan de situatie voor langzaam verkeer worden verbeterd. Het fietspad kan verbreed worden. De zone van de parkeervakken komt minder schuin te liggen, hierdoor lopen voetgangers hier prettiger en zijn ze minder vaak aangewezen op het fietspad. Belangrijkste plus- en minpunten:

| Pluspunten   | Minpunten  |
|--|--|
| Fietser rijdt altijd in het zicht van het gemotoriseerde verkeer   | Het profiel oogt breed, waardoor de snelheid van het gemotoriseerde verkeer wat hoger kan liggen.  |
| Parkeren op eigen terrein blijft mogelijk als dit met een overstek in de openbare ruimte gebeurt   | Gemotoriseerd verkeer kan uitwijken over het fietspad.   |
| Indien 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. | Fietser rijdt altijd direct naast het gemotoriseerde verkeer.  |
| Wegrijdende auto's draaien eerst over het fietspad, waardoor ze meer zicht en ruimte hebben bij het keren.   | Parkeerplaatsen liggen in veel gevallen direct tegen het eigen terrein. Dit kan bij hagen en muurtjes een probleem geven met uitstappen.                         |
| In en uitstappen van een auto gebeurt op afstand van het doorrijdende gemotoriseerde verkeer   | Verminderd zicht bij het verlaten van het eigen terrein door geparkeerde voertuigen en/of bomen.   |
| Bij hoge(re) hagen en muren staat een uitrijdende auto niet direct op het fietspad, maar tussen bomen en geparkeerde auto's.   | Bij het verlaten van een parkeervak moet op fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gelet. Ook blokkeert een auto die niet direct door kan rijden het fietspad. |

Deze variant wordt op gedeeltes van de weg toegepast, hij is dus niet volledig afgevalen.

# BIJLAGE 4



Variant 2a



Variant 2b

## Variant 2a. Woning/fietsers/parkeren-bomen/rijbaan met niveauverschil

In deze variant staan de bomen direct langs de rijbaan. Tussen de bomen liggen de parkeervakken. Achter de bomen en parkeervakken ligt het fietspad. Waar extra ruimte beschikbaar is, wordt deze toegewezen aan voetgangers. Belangrijkste plus- en minpunten:

| Pluspunten   | Minpunten   |
|--|---|
| Fietsers rijden op afstand van het gemotoriseerde verkeer; hij rijdt namelijk achter geparkeerde auto's en/of bomen, dit voelt prettig.  | Bij veel geparkeerde auto's kan een fietser uit het oog van een bestuurder raken.   |
| Het profiel oogt smaller, dit leidt tot een daling van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.   | Een 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, dit vraagt wel om extra steekbewegingen met de auto. |
| Gemotoriseerd verkeer kan niet of in beperkte mate uitwijken buiten de rijbaan   | Voetgangers zullen vooral gebruik maken van het fietspad. Wanneer er weinig auto's staan geparkeerd, loopt het fietspad prettiger dan de lege parkeerplaatsen direct langs de rijbaan.  |
| Mocht in de toekomst de fietser naar de rijbaan kunnen door aanpassing van de maximum snelheid, en een sterke reductie van de hoeveelheid verkeer, dan is het fietspad een prettig trottoir langs de gevels achter de auto's en bomen. | Tussen parkeervak en rijbaan is een ruimte van 30cm; dit voelt niet altijd even prettig bij het uitstappen van een auto.  |
| Bij het verlaten van een parkeervak hoeft alleen op gemotoriseerd verkeer te worden gelet. Een auto zal het fietspad niet blokkeren als deze niet direct door kan rijden het fietspad.   | In de huidige situatie staat een deel van auto's gedeeltelijk op het eigen terrein met een overstek in de openbare ruimte. Deze voertuigen zullen voortaan op een openbare parkeerplaats langs de rijbaan geparkeerd moeten worden.               |
| Uitstappen aan de passagierskant van de auto gaat comfortabel, wel moet rekening worden gehouden met fietsers.   | Hoge(re) hagen en tuinmuren blokkeren het zicht op langzaam verkeer.  |

# BIJLAGE 4

Nb. voor de woningen met huisnummers 350 tot en met 384 geldt dat variant 1 de enige optie is. Hier komt het fietspad dus niet achter de bomen.

Deze variant wordt op gedeeltes van de weg toegepast, hij is dus niet volledig afgevallen.

## *Variant 2b. Woning/fietsers/parkeren-bomen/rijbaan zonder niveauverschil*

Varianten 1a, 1b en 2a gaan ervanuit dat de rijbaan lager ligt dan de zones ernaast. Doel van de reconstructie is het verminderen van trillingen. Door het hoogteverschil zal verkeer altijd over een band moeten rijden om van de rijden om de rijbaan te verlaten of op te rijden. Hierdoor worden de trillingen minder verkleind dan mogelijk. In variant 2b liggen de parkeerplaatsen en fietspad op dezelfde hoogte als de rijbaan. Waar mogelijk wordt een scheidingsband toegepast om fietsers bescherming te geven. Dit is vergelijkbaar met de weginrichting van de Tongerseweg ter hoogte van nummer 91 tot en met 109.

Tussen de Javastraat en de grens liggen veel inritten en parkeerplaatsen. Op alle locaties waar een voertuig van de rijbaan af moet kunnen om naar een parkeerplaats of perceel te gaan, kan de scheidingsband niet worden toegepast. Dit betekent dat over grote lengte geen scheidingsbanden kunnen worden toegepast. Hierdoor heeft verkeer vrij de mogelijkheid om vanaf de rijbaan naast de rijbaan te komen, er is geen obstakel dat het voertuig tegenhoudt of bijstuurt. Dit geeft een grotere kans op beschadigingen aan geparkeerde voertuigen.

Om deze redenen valt variant 2b af.

## *Variant 3. Ventwegen*

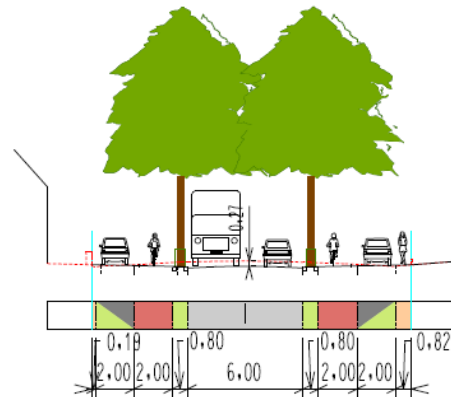
In deze variant wordt voor de woningen een ventweg gerealiseerd. Deze ventweg sluit qua inrichting aan bij het historische profiel van de Tongerseweg. De ventwegen vormen een gedeelde ruimte voor voetgangers, fietsers, bestemmingsverkeer en parkeerplaatsen. De hoofdrijbaan is voor het overige verkeer. De ventwegen worden met hagen afgescheiden van de hoofdrijbaan. Het lange doorzicht van de Tongerseweg wordt onderbroken door oversteeklocaties naast de rijbaan en op het middeneiland te 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 heel stuk kleiner dan de huidige situatie. Daarnaast was er nagenoeg geen ruimte voor het plaatsen van bomen. Beide argumenten hebben doen besluiten deze variant niet verder uit te werken.

# BIJLAGE 4



Variant 3.



Variant 4.

## 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 cm. Een laanboom van de 1<sup>ste</sup> categorie wordt op minimaal 80cm uit de kant van de weg geplaatst. Dit zodat de boom voldoende groeiruimte heeft richting toekomst en de boom geen obstakel wordt. In deze variant kan de boom slechts 40cm uit de rijbaan geplaatst worden. Hiermee is deze variant afgefallen.

Op basis van deze variant is onderzocht of een haag tussen rijbaan en fietser geplaatst kan worden. De ruimte van 80cm is zeer minimaal voor het gezond laten groeien van een haag. Het is dan ook de vraag of een haag het in deze ruimte echt goed gaat doen. Overal langs de weg waar inritten, parkeerplaatsen en zijaansluitingen zijn, kunnen geen hagen geplaatst worden. In de uitwerking bleek dat over grote gedeeltes slechts fragmentarisch een haag geplaatst kan worden. Deze kleine fragmenten 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 zeer goed past ter hoogte van de begraafplaats en de landsgrens. Hiermee wordt het begin van dit gedeelte van de Tongerseweg aan beide zijden gemarkeerd. En is daarmee overgenomen in het overgebleven ontwerp.

## Variant 5.1 Combinatie van varianten 1b en 2

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

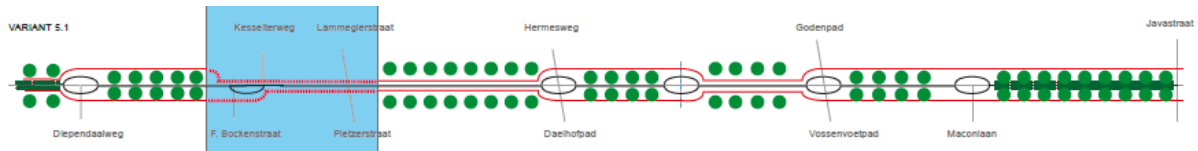
De Tongerseweg is van oudsher een strakke Napoleonsbaan. De extra wisseling van het profiel sluit niet aan bij de gewenste herkenbaarheid van de historische structuur van de weg en de verbetering van de veiligheid en het comfort voor de fietser.

Daarnaast is deze extra verspringing voor kabels en leidingen niet wenselijk.

# BIJLAGE 4

Het argument met betrekking tot het keren is een minpunt van variant 2 en geldt niet alleen voor het genoemde gedeelte.

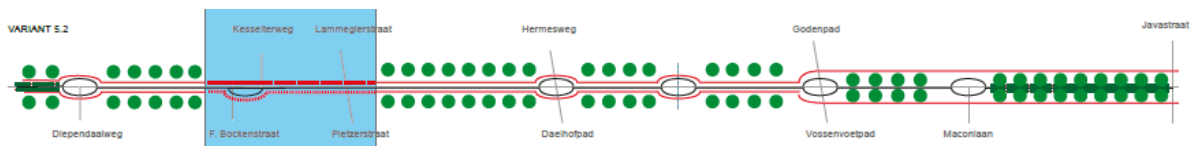
Uit de reacties die zijn binnengekomen tijdens de brede participatie volgt dat de behoefte voor variant 1 niet alleen tussen Godenpad en Harmoniezaal bestaat, maar tussen Godenpad en Hermesweg. Deze variant sluit daarmee niet aan bij de behoefte.



Variant 5.1

## Variant 5.2 Combinatie van varianten 1b en 2

Uit de reacties die zijn binnengekomen tijdens de brede participatie volgt dat ten westen van het droogdal een kleine meerderheid de voorkeur geeft aan variant 2 in plaats van 1. In variant 5.2 wordt ook ten westen van de Felix Bockestraat variant 1 toegepast. Dus alleen tussen Javastraat en Godenpad ligt het fietspad achter de bomen. Deze variant is afgefallen, omdat variant 5.3 een evenwichtig beeld geeft aan de Tongerseweg. Zowel aan de oost als aan de westzijde van het plangebied start de weg met het fietspad achter de bomen. Bomen dicht langs de rijbaan geeft een nauwer beeld, dit is positief voor de snelheid. Hiermee wordt een natuurlijke snelheidsremmer aan begin en eind ingebouwd.



Variant 5.2

## Variant 6. Minimale variant, bestaande banden vervangen door een alternatief, de bestaande oversteeklocaties verbeteren en oversteek Pletzersstraat

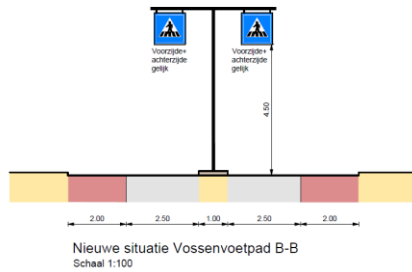
Deze variant is al in 2016 onderzocht en heeft de basis gevormd voor de kostenraming in 2017. In deze variant worden de bestaande banden vervangen door een scheidingsband (een zogenaamde dubbele RWS-band). Dit is gelijk aan de inrichting van de Tongerseweg tussen Florasingel en Karimatastraat. De oversteeklocaties worden geoptimaliseerd door de fietsvoorziening te verbreden en de rijloper te versmallen. Ter hoogte van de Pletzersstraat wordt een oversteek toegevoegd en wordt de rijbaan tussen 386 en 392 in een andere kleur asfalt uitgevoerd.

Tussen Javastraat en grens liggen veel inritten en parkeerplaatsen. Op alle locaties waar een voertuig van de rijbaan af moet kunnen om naar een parkeerplaats of perceel te gaan, kan de scheidingsband niet worden toegepast. Dit betekent dat over grote lengte geen scheidingsbanden kunnen worden toegepast. Hierdoor heeft verkeer vrij de mogelijkheid om vanaf de rijbaan het fietspad te gebruiken, er is geen obstakel dat het voertuig tegen houdt.

# BIJLAGE 4

In de huidige situatie gebruikt vrachtverkeer ter hoogte van de oversteeklocaties, de fietsstrook om de eilanden te passeren. In dit voorstel worden de fietsstroken verbreed en de rijloper versmald, dit vergroot de frequentie van het gebruik van de stroken door vrachtverkeer.

Daarmee is deze variant niet acceptabel.



Variant 6.