



Aan de leden van de gemeenteraad

-
-

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Reactie memo verkeersveiligheidsaudit
Tongerseweg

DATUM
8 januari 2021

BIJLAGEN

BEHANDELD DOOR
EV (Viviane) Groot, de

DOORKIESNUMMER
043 - 350 4677

ONZE REFERENTIE
2021-00976

E-MAILADRES
viviane.de.groot@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE

Geachte raadsleden,

Vandaag hebt u een brief ontvangen van de Vereniging Tongerseweg Veilig in verband met de verkeersveiligheidsaudit. In deze memo schetsen wij de context waarbinnen deze audit heeft plaatsgevonden. En informeren wij u over de wijze waarop de aandachtspunten reeds zijn verwerkt in het ontwerp zoals dit bij u ter besluitvorming voorligt.

Context

In het kader van het ontwerpproces reconstructie Tongerseweg heeft er op twee momenten een verkeersveiligheidsaudit van de plannen plaatsgevonden. Een verkeersveiligheidsaudit wordt –op verzoek van de gemeente- uitgevoerd om op onafhankelijke wijze, potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven.

Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond de opzet en uitwerking van infrastructurele projecten (zoals bijvoorbeeld inpasbaarheid, verkeersafwikkeling en wensen omgeving), worden bewust buiten beschouwing gelaten. Op deze manier wordt het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij het besluitvormingsproces en bij de verdere uitwerking en uitvoering. Binnen het project reconstructie Tongerseweg is er tot op heden op twee momenten een audit uitgevoerd:

- Schetsontwerpen – maart 2020
- Definitief ontwerp – november 2020

Een jaar na oplevering van het project volgt er een nieuwe audit, voor het onderdeel monitoring. Bij de oplevering van de reconstructie wordt ook getoetst op de verkeersveiligheid; dan wordt bekeken of de reconstructie daadwerkelijk conform ontwerp is uitgevoerd.

In het raadsdossier Tongerseweg is de verkeersveiligheidsaudit van het definitieve ontwerp opgenomen. Deze memo laat op de volgende pagina's per punt zien wat gedaan is met de

Memo



opmerkingen van het onderzoeksbureau. De aanpassingen zijn reeds verwerkt in de ontwerptekeningen die onderdeel zijn van het dossier.

NB. de audit is eind november uitgevoerd. In het auditdocument zelf ziet u een datum in december. Dit is het moment dat de audit definitief is gemaakt na enkele kleine tekstuele wijzigingen.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit.

Memo



Reactienota VVA2 Reconstructie Tongerseweg

Volgnummer	Reactie	Aanpassing ontwerp
Algemeen/ consistentie met voorgaande fasen		
2.1.1	Legenda en tekening komen nu overeen	Ja
2.1.2	Parkeerplaatsen waren vaak 6 a 7m, deze zijn op verschillende plaatsen ingekort. Hierdoor wordt de bestuurder gedwongen verder van een uitrit te parkeren. De daadwerkelijke ruimte t.b.v. de parkeermanoeuvre blijft gelijk.	Ja
2.1.3	Bebording is in de legenda opgenomen	Ja
Horizontaal en verticaal alignement		
2.2.1	Plateauopgang is iets naar westen verschoven.	Ja
Dwarsprofiel binnen projectgrenzen		
2.3.1	Dit is in het ontwerpproces samen met de werkgroep als optie besproken. Echter wens om het gemotoriseerde rijdende verkeer zoveel mogelijk op de rijbaan te dwingen, daarom gekozen om zowel parkeervakken als langzaam verkeer op hetzelfde niveau te leggen, hoger dan de rijbaan.	Nee
2.3.2	Middeneilanden kunnen niet groter in verband met draaicirkels. Bomen zijn inmiddels uit het ontwerp verwijderd.	Nee
2.3.3	Achter de bomen staat het prijzenbord van het tankstation. Daardoor is een trottoir alleen mogelijk als er geen bomen komen. Voetganger loopt op grootste gedeelte over het fietspad, en verder is er weinig ruimte voor bomen in dit gedeelte van de weg. Daarom geven we op deze locatie het inpassen van bomen de voorkeur. Bomen kunnen niet dichterbij het tankstation worden gepland i.v.m. kabels en leidingen.	Nee
2.3.4	Langs het grootste gedeelte van de Tongerseweg lopen voetgangers over het fietspad. Ook in dit gedeelte is er geen ruimte voor een volwaardig trottoir. Al ter hoogte van 327 moeten voetgangers over het fietspad gaan lopen. Een volwaardige rijbaanversmalling is geen optie. Deze is 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	Nee

Memo



	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Een kleine wegversmalling leidt tot onverwacht uitwijken van het gemotoriseerde verkeer richting midden van de rijbaan, dit is verwarrend voor verkeer uit de tegengestelde richting. Dit zal leiden tot verkeersonveilige situaties. Opheffen van het onverplichte fietspad is nu nog een te grote stap. We bieden de mogelijkheid over de rijbaan te rijden als fietser, we willen het gezien de intensiteit en samenstelling van het verkeer niet verplichten. Dit om fietsen langs de Tongerseweg niet op voorhand voor ouderen en kleine kinderen onaantrekkelijk te maken. De situatie op deze locatie is nog altijd niet perfect, maar wel vele malen beter dan in de huidige situatie waar een voetganger niet eens aan deze zijde door zal lopen.</p>	
2.3.5	Zeer kostbare ingreep om het talud aan te passen.	Nee
2.3.6	Onderdeel van de besteksvoorbereiding	Ntb
2.3.7	De ruimte is hiervoor te beperkt. In de huidige situatie is dit element ook niet aanwezig.	Nee
2.3.8	In het ontwerp zijn op deze locaties verlaagde banden ingepast, zodat een fietser veilig de rijbaan op en af kan nabij het bord onverplicht fietspad.	Ja
Kruispunten en kruisingen		
2.4.1	Niet haalbaar i.v.m. te beperkte ruimte op gemeentelijk eigendom	Nee
2.4.2	Zebpaden zijn doorgetrokken over de fietspaden	Ja
2.4.3	Bewuste keuze om aantal oversteekvoorzieningen te vergroten. Deze zijn gekoppeld aan kruispunten met	Nee



	zijstraten en voetpaden of gepositioneerd bij publieksaantrekkende voorzieningen als de harmonie. Verder zie 2.4.2	
2.4.4	Zowel een smaller middeneiland als een smallere rijbaan zijn niet gewenst. Als de rijbaan smaller wordt, is de kans groot dat groot verkeer de gedeeltes naast de rijbaan gebruikt om door te rijden. De middeneilanden smaller maken is geen optie, dan staat een voetganger niet prettig. Daarnaast hoeft gemotoriseerd verkeer dan minder uit te wijken, waardoor de snelheid hoger blijft.	Nee
2.4.5	In het ontwerp zijn op deze locaties verlaagde banden ingepast, zodat een fietser veilig de rijbaan op en af kan.	Ja
2.4.6	Inritconstructies zijn volledig gemaakt, daardoor vervalt de markering en bebording.	Ja
2.4.7	Geen verdere optimalisatie mogelijk. De situatie is al een stuk beter dan de huidige situatie, doordat de fietser ongeveer 1m voorbij de punt van het huis staat. In de huidige situatie staat hij gelijk met het huis. Zie ook 2.3.4	Nee
Inrichting en uitrusting		
2.5.1	De overgang betreft 50 naar 50, dus extra remming is in principe niet nodig. Maatregelen zijn als extra impuls toegevoegd om te benadrukken dat men Maastricht in rijdt.	Nee
2.5.2	Bewust gekozen voor klinkers: Voetganger en fietser delen op veel locaties elkaars ruimte, als gevolg van ruimtegebrek. In de huidige situatie leidt dit geregeld tot ongewenste confrontaties. De fietser wil hard doorrijden op zijn rode asfaltloper, de voetganger moet maar wijken. In de nieuwe situatie wordt de gedeelde ruimte in klinkers uitgevoerd, zonder kleurverschil tussen voetganger en fietser. Waar mogelijk wordt eigen ruimte voor de voetganger met een ander bestratingsverband duidelijk gemaakt. Dit zorgt voor meer gelijkwaardigheid tussen beide groepen. Voor de fietser is dit iets minder comfortabel dan asfalt, maar te rechtvaardigen doordat Stappen voor Trappen komt in het STOP-principe. Overigens is op veel locaties het gebruik van klinkers onoverkomelijk als gevolg van de ligging van kabels en leidingen. Door de verbreding komen de paden meer op kabels en leidingen te liggen. De eigenaren hiervan eisen een elementen verharding boven hun kabels en leidingen. Ondergrondse voorziening wordt getroffen door speciale grond.	Nee
2.5.3	In Maastricht worden alleen de haltes voor het openbaar vervoer toegankelijk gemaakt. Waarschuwingstegels zijn	Ja



	toegevoegd. Ter hoogte van nr. 294 is een doorsteek naar het voetpad gemaakt.	
2.5.4	<p>We kiezen voor rood/bruin-asfalt omdat dit dicht bij de kleur van de klinkers naast de rijbaan ligt. Dit zorgt voor een verzachting van het beeld. Fietsstraten worden niet alleen in rood asfalt uitgevoerd, er zijn meerdere voorbeelden waar fietsstraten in geel/bruin of grijs-asfalt worden uitgevoerd.</p> <p>Op dit moment vinden we het een stap te ver gaan de fietser te verplichten op de rijbaan te rijden. Dit vanwege de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer in relatie tot de school-thuisroute met veel kinderen.</p>	Nee
2.5.5	Markering is compleet gemaakt	Ja
2.5.6	Geen aanpassing nodig	Nee
2.5.7	Bord verplaatst	Ja
2.5.8	Markering en bebording zijn toegevoegd	Ja
2.5.9	Bebording is toegevoegd	Ja