

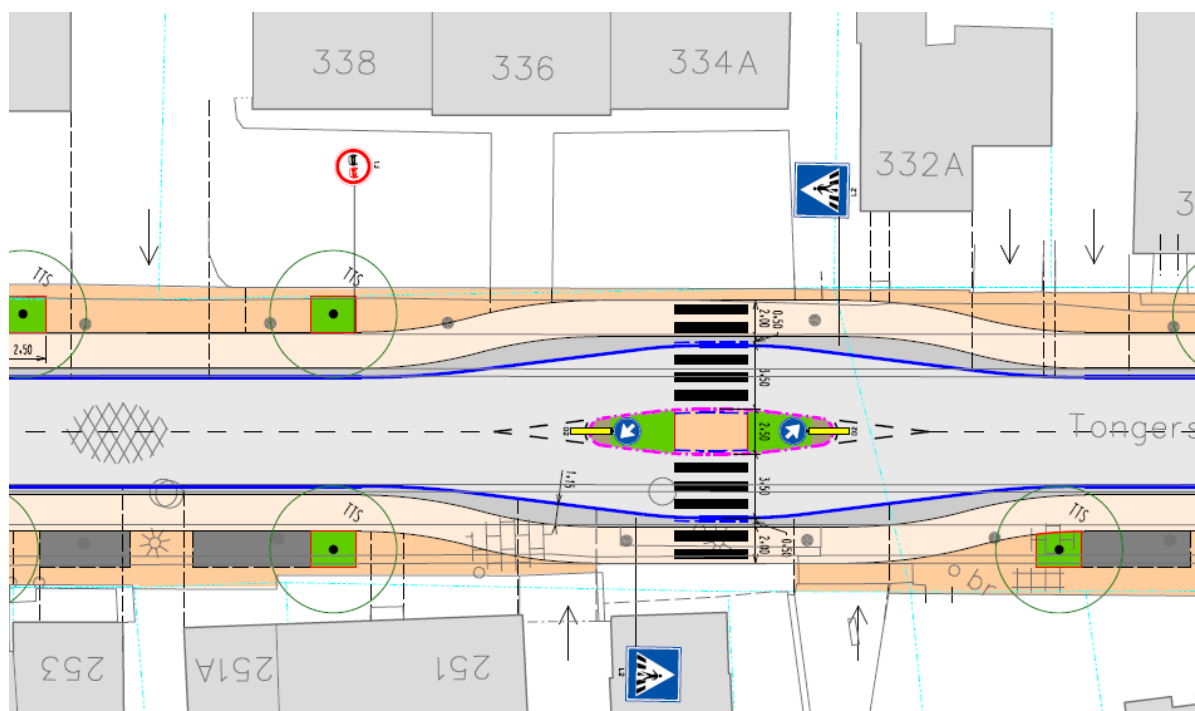


DATUM
25 januari 2021

Rekening houdend met de verschillende in- en uitritten en de trap zijn we op de locatie uitgekomen waar de oversteek nu is geprojecteerd.

Onderaan de trap verloopt de ruimte tussen fietspad en muur van ca. 80 centimeter tot 1,40 meter. Dit is minder dan in de huidige situatie en minder dan je in de optimale situatie zou willen hebben. Toch hebben we geoordeeld dat dit een veilige oplossing is, om de volgende redenen:

- voetgangers die aan komen lopen kunnen in nagenoeg alle gevallen direct de trap omhoog lopen. Het gebeurt zelden dat het bovenplein zo vol staat dat mensen onderaan de trap moeten wachten;
- voetgangers die de trap af gaan hebben bovenaan de trap voldoende vrij uitzicht naar links om te zien of er fietsers aan komen en ze eventueel moeten wachten;
- de ruimte die voetgangers kunnen gebruiken is breder dan de 80 centimeter tot 1,40 meter. Tussen de trottoirband en de trap is in totaal 3,8 tot 4,2 meter verharde ruimte beschikbaar. Deze ruimte is opgedeeld in voetgangersruimte, fietspad (2,0 meter) en een margestrook. Tussen deze zones zitten geen hoogteverschillen. Op expliciet verzoek van de werkgroep is aan de voor- en achterzijde van de voetgangersoversteken een brede margeruimte ingepast. Deze marge heeft een breedte van ca. 1 meter om in de toekomst, mocht het nodig zijn, een paaltje of een zwerfkei te plaatsen. Deze objecten worden geplaatst indien in de praktijk blijkt dat gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de oversteken buiten de rijbaan komt. De totaal beschikbare ruimte tussen trap en trottoirband biedt voldoende ruimte om meerdere voetgangers te laten staan en een fietser te laten passeren. Men verlaat dan wel even 'zijn/haar eigen' zone;
- de ruimte onderaan de trap wordt in de huidige situatie regelmatig gebruikt om iemand in- of uit te laten stappen en soms om te parkeren, dan is de feitelijke ruimte voor de voetganger beperkter. In de toekomstige situatie kan dit niet meer.





DATUM
25 januari 2021

Parkeerplaatsen

U geeft aan dat er onvoldoende afzetmogelijkheden, dan wel ruimte voor verenigingsonthaal is, door het ontbreken van parkeerplaatsen voor het gebouw. In de huidige situatie wordt hier de ruimte tussen fietspad en muur voor gebruikt. Deze plekken komen in het ontwerp inderdaad te vervallen. In totaal komen er echter tussen de Maconlaan en de Hermesweg meer parkeerplaatsen dan in de huidige situatie. Dit betekent dat bezoekers in sommige gevallen iets verder moeten lopen vanaf een parkeerplaats naar de entree van de harmoniezaal.

Opdracht van de raad is om het ontwerp op te stellen vanuit het zogenaamde STOP-principe. STOP staat voor Stappen Trappen Openbaar vervoer Personenwagen. Dit is een prioriteitsvolgorde voor het zoeken van ontwerp oplossingen voor de openbare ruimte. Het verder lopen vanaf een parkeerplaats naar de entree is een voorbeeld van de uitwerking van STOP. We kiezen hier voor een extra oversteekmogelijkheid voor voetgangers met een maatregel die de snelheid van het gemotoriseerde verkeer remt, waardoor parkeren op een iets grotere afstand komt.

Vraag 2

Waarom is er niet gekozen voor 30 km zone vanaf 'RoejeZaol' t/m 'Greune Zaol' - vanaf Tongerseweg 344 t/m 334A?

Antwoord 2

Voorstel: 30 km zonder chicane

Zowel bij uw eerste als tweede vraag doet u het voorstel 30 km zonder chicane. De Tongerseweg is onderdeel van het verkeersnetwerk binnen de gemeente Maastricht. Binnen dit netwerk heeft de weg de functie van gebiedsontsluitingsweg met een regionale functie. Op dit type wegen is 50 km/u de standaardmaximumsnelheid. Afwijken van deze standaard vraagt om een goede onderbouwing en een daarbij passende inrichting. In de historische kern Wolder is de beschikbare ruimte beperkt, waardoor de situatie voor langzaam verkeer niet optimaal is. De beschikbare ruimte tussen eigendomsgrenzen is krappert dan elders en er is hier nagenoeg geen ruimte voor bomen en parkeren. Langzaam verkeer komt daardoor veel meer in de directe invloedssfeer van het gemotoriseerde verkeer dan elders. Zo kan een voetganger niet even gebruik maken van een lege parkeerplaats om wat verder van het verkeer te lopen. Als meest kenmerkende punt voor deze situatie geldt de boerderij die letterlijk in de weg staat, waar het fietspad smaller wordt dan elders langs de weg. Daarnaast kruist in de kern een schoolroute en liggen er drie horecavoorzieningen, waar mensen willen verblijven op korte afstand van elkaar. Dit alles bij elkaar genomen zorgt ervoor dat we hier 30 km/u kunnen instellen. Elders op de Tongerseweg, zo ook ter hoogte van de harmoniezaal, is het profiel breder en is er geen aanleiding om 30 km/u als maximumsnelheid in te stellen. De kern Wolder heeft daarnaast duidelijke grenzen vanaf de Felix Bockenstraat tot aan het droogdal.

Bij het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u hoort ook dat de inrichting van de weg past bij deze maximumsnelheid. De uitbuiging (die u chicane noemt) weghalen is dan zeker geen optie, want dan wordt de snelheid niet afgedwongen. Overigens zijn er om 30 km/u af te dwingen meer aanvullende maatregelen nodig op een lange rechte weg als de Tongerseweg.

Veiligheid

U geeft aan dat de veiligheid ter hoogte van de harmoniezaal niet is geborgd. Voor het ontwerp is een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Deze audit brengt eventuele risico's op het gebied van verkeersveiligheid in beeld, zonder rekening te houden met andere overwegingen die ten grondslag liggen aan een keuze. Uit deze audit blijkt niet dat deze situatie onveilig is. Wel geeft de auditor aan: 'Heroverweeg de noodzaak van (enkele) zebrapaden, zeker als deze niet aansluiten op een beloopbaar trottoir'. Niet overal is er een beloopbaar trottoir, voetgangers lopen dan op het



DATUM
25 januari 2021

fietspad. Volgens deze richtlijnen wordt er normaal geen voetgangersoversteek aangelegd als er geen beloopbaar trottoir is. Vanuit het STOP-principe willen we de voetganger echter wel ondersteunen en bieden we op deze plek hem/haar een oversteek met zebepad.

Ik ga ervan uit u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd. Voor de volledigheid wijs ik u erop dat vanavond de raadsronde plaatsvindt over dit onderwerp. U kunt deze bekijken via <https://maastricht.parlaeus.nl/user/meeting/action=view/id=628>.

Met vriendelijke groet,

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

Maastricht, 22 januari 2021.

Aan wethouder Krabbendam,

Onlangs kregen wij als bestuur van Harmonie St. Petrus & Paulus de plannen voor een vernieuwde Tongerseweg onder ogen. Blijkbaar heeft eerdere communicatie over de plannen ons niet bereikt of is er iets anders misgegaan. Daarom zijn we nu pas in de gelegenheid geweest om met een kritisch oog naar de plannen te kijken. Eerder deze week had [naam] namens onze vereniging al contact met [naam]. Na bestudering van de uitkomst van zijn gesprek met [naam], bleven we toch nog achter met enkele vragen/bezwaren.

Als huurder van het verenigingsgebouw Tongerseweg 336 viel ons op dat de situatie voor onze voordeur drastisch wijzigt. Er komt een chicane voor onze hoofdingang met als resultaat dat er voor voetgangers geen plek meer is om onze ingang te bereiken, anders dan via een fietspad.

In verband hiermee hebben wij een aantal vragen en voorstellen aan U.

1. Waarom is er bij het ontwerp van de ‘Reconstructie Tongerseweg’ ter hoogte van Tongerseweg 338, 336, 334A, bij de in/uitgang van het verenigingsgebouw inclusief horeca met ca. 400 leden een verkeers-‘chicane’ aangelegd?

- **Bezwaar:**
de chicane op deze plek inclusief zebrapad creëert naar onze mening een onveilige situatie voor de ca. 400 verenigingsleden die in de Greune Zaol gehuisvest zijn.
- **Redenering:**
 - in dit verenigingsgebouw zijn meer verenigingen gehuisvest; Harmonie St. Petrus & Paulus, Country Dance club, diverse andere muziekgezelschappen en hobbyclubs; waaronder ca. 90 jeugdleden.
 - de trappen van de in/uitgang leiden (bijna) direct door naar een fietspad, aan het einde / begin van de beoogde chicane. Dit is in onze ogen een onveilige situatie op deze plek.
 - er zijn geen parkeerplekken voor het gebouw; hierdoor zijn er onvoldoende mogelijkheden om voor de deur “afzetmogelijkheden” dan wel verenigingsonthaal te hebben.
- **Voorstel:**
30 km zonder chicane.

2. Waarom is er niet gekozen voor 30 km zone vanaf 'RoejeZaol' t/m 'Greune Zaol' - vanaf Tongerseweg 344 t/m 334A?

- **Bezwaar:**
er zijn 2 chicanes opgenomen op deze 300 meter om het verkeer te vertragen. Deze verkeersvertrager is hier niet op z'n plek en creëert een onveilige situatie voor de leden van de betreffende verenigingen. Veiligheid is hier dus niet gewaarborgd.
- **Redenering:**
 - op deze 300 meter van de Tongerseweg zijn 3 verenigingsgebouwen gevestigd met een totaal van ca. 700 leden. Is hier rekening mee gehouden? de indruk bestaat dat dit niet geval is, want anders leg je geen chicanes aan.
 - het betreft hier veel leden van jongere leeftijd (Scouting / Harmonie), alsook ouderen (Dans / Harmonie)?
 - wekelijkse / dagelijks zijn hier veel leden die gebruik maken van dit gedeelte van de Tongerseweg, waarbij ook tijdens de weekenden veel activiteiten, events en concerten plaatsvinden.
- **Voorstel:**
30 km zonder chicane.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groeten,

Bestuur van Harmonie St. Petrus & Paulus

Kopie verzonden aan:

- CDA:
- 50PLUS

- D66:
-