

Besluiten naar aanleiding van Verkeersveiligheidsaudit

Betreft fase 4 van project: Koningin Emmaplein, Maastricht [LB-1612A]

Algemene bevindingen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
SA0 A0	4.1.1	Het plein is een meerstrooksrotonde die in de loop der jaren is aangepast. De ervaringen met dit type rotonde zijn zeer negatief.	Pas de rotondevorm aan naar een enkelstrooksrotonde of een herkenbare turborotonde.	EA	Nader onderzoek	Op basis van objectieve verkeersveiligheid was er geen aanleiding voor herziening van de rotondevorm. De keuze voor een rotondevorm heeft te maken met de afwikkelingsmogelijkheden voor het verkeer, zoals eerder in deze memo beschreven kan met de huidige intensiteiten het verkeer niet worden afgewikkeld met een enkelstrooksrotonde. Genomen aanpassingen in het verleden hebben geleid tot minder ongevallen op het Emmaplein. Op basis van het aantal ongevallen was er tijdens de planvorming geen aanleiding om op dit moment een herkenbare turborotonde in te passen. Na oplevering van het Noorderbrugtrace veranderen de verkeersstromen, aangevuld met de resultaten uit deze audit wordt opdracht gegeven om de mogelijkheden voor aanpassing van het Emmaplein tot een enkelstrooksrotonde danwel een herkenbare turborotonde in beeld te brengen. Resultaat wordt verwacht niet eerder dan najaar 2017.
SA0 A0	4.1.2	Het plein kent een groot middeneiland, maar aan de buitenkant van het plein zijn veel functies op een te beperkte ruimte samengepakt.	Een kleinere rotonde creëert ruimte voor een meer ontspannen inrichting van bushaltes, fietspaden en ruimere trottoirs.	O	Geen Actie	Een van de elementen die de capaciteit van een rotonde bepalen is de grootte van het middeneiland. Gelet op de intensiteiten past hier een groot middeneiland. Bij een reconstructie nav 4.1.1 wordt bekeken hoe meer ruimte aan de buitenkant van het plein gecreëerd kan worden.
SA0 A0	4.1.3	Fietsverkeer van Pastoor Habetsstraat naar Brusselsestraat rijdt geregeld tegen de richting in over fietspad of voetpad.	Fietsroute via west- en zuidzijde van het plein aantrekkelijker maken.	O	Opdracht verstrekt En nader onderzoek	De omrijdafstand wanneer men netjes via de rotonde rijdt, is voor veel fietsers een barrière, daardoor kiezen ze er snel voor tegen de richting in te rijden. Voor de meeste mensen kan deze omrijdafstand worden verkleind indien men eerder op de route een andere keuze maakt. Dan komt men via de fietsstraat Victor de Stuerstraat aan een logischere zijde van het plein uit. Inmiddels is aan de politie gevraagd hier met enige regelmaat te controleren. Daarnaast zal nader onderzoek gedaan worden naar de routekeuze van fietsers.
SA0 A0	4.1.4	De secundaire rijbaan van de Statensingel wordt bij congestie als sluiproute gebruikt in de richting van het Koningin Emmaplein.	Onaantrekkelijker maken van secundaire rijbaan door extra snelheidsremmende maatregelen.	O	Monitoring	Door o.a. de werkzaamheden aan het Noorderbrugtrace zijn de intensiteiten op het Emmaplein momenteel hoger dan gebruikelijk. Door de verlegging van de westelijke aanlanding van de Noorderbrug zal de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op het Emmaplein straks lager zijn dan voorheen. Hierdoor verbetert de doorstroming en zullen mensen minder aanleiding tot sluiproutes hebben naar het plein. We blijven de situatie monitoren, indien noodzakelijk worden aanvullende maatregelen onderzocht.
SA0 A0	4.1.5	De busbaan voor de Sint Lambertuskerk wordt gebruikt als sluiproute door het autoverkeer. Overig verkeer is hier niet op bedacht.	Misbruik voorkomen door bijvoorbeeld aanleg bussluis.	A	Monitoring	Een bussluis kent diverse nadelen. Een betonnen bussluis heeft belangrijke nadelen voor fietsers. Wanneer een fietser hier in rijdt, is deze zeer kwetsbaar om te vallen. Een alternatief is een poller (zakpaal), deze worden in de stad vaak aangereiden en zijn daardoor een grote kostenpost. Door o.a. de werkzaamheden aan het Noorderbrugtrace zijn de intensiteiten op het Emmaplein momenteel hoger dan gebruikelijk. Door de verlegging van de westelijke aanlanding van de Noorderbrug zal de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer straks lager zijn dan voorheen. Hierdoor verbetert de doorstroming en zullen mensen minder aanleiding tot sluiproutes hebben op het plein. We blijven de situatie monitoren, als deze niet verbetert, wordt een alternatief gezocht. In Randwyck wordt een proef met selectieve toegang via camerabewaking gehouden. Als deze slaagt, dan is dit op het Emmaplein een mogelijke geschikte maatregel. Inmiddels is richting politie een verzoek gestuurd om frequenter te handhaven op deze locatie en heeft men extra controles gehouden.

Alignement (horizontaal en verticaal)

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
SA0 A0	4.2.1	De bocht in het fietspad wordt scherper, waardoor fietsers elkaar zijdelings kunnen raken door onverwachte stuurbewegingen.	Leg het fietspad aan in een langere en meer vloeiende boog. Groenstrook tussen fietspad en trottoir kan hiervoor gebruikt worden.	A	Geen actie	Door breedte fietspad van 2,5m plus het plaatsen van de blokmarkering buiten het fietspad wordt de kans op zijdelings raken verkleind en acceptabel.
SA0 A0	4.2.2	De entree van de busbaan is smal, zodat inrijdende bussen met de carrosserie uitzwaaien over het smalle trottoir voor de Sint Lambertuskerk.	Een flauwere inrijhoek of bredere busbaan maakt het overzwaaien niet langer noodzakelijk en houdt trottoir vrij voor voetgangers.	A	Geen actie	In verband met de veiligheid van fietsers is bewust gekozen voor een krappe entree, zodat een fietser veilig kan staan. Hierdoor is een flauwere inrijhoek niet inpasbaar. Een bredere busbaan en een flauwere inrijhoek kunnen juist tot hogere snelheden van de bus leiden, dit is ongewenst i.v.m. de veiligheid van fietsers.

Dwarsprofiel tussen de projectgrenzen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
SA0 A0	4.3.1	Op de toerit vanaf de Brusselsestraat kan fietsverkeer wachtende auto's moeilijk passeren, fietsverkeer kan snel in conflict komen met stilstaande op optrekkende voertuigen.	Een kleine verbreding met bijvoorbeeld een fietsstrook scheid beide verkeerssoorten.	A	Nader onderzoek	Onderzocht wordt of hier een korte fietsstrook aangebracht kan.
SA0 A0	4.3.2	De afrit Hertogsingel is tangentieel en breed, waardoor hogere rijsnelheden worden ontwikkeld bij het verlaten van het Koningin Emmaplein.	Versmallen rijbaan naar maximaal 4,5 meter tot voorbij aansluiting met de secundaire rijbaan. Afrit meer radiaal aansluiten. Eventueel gebruik maken van rammelstroken in de binnenbocht i.v.m. de berijdbaarheid voor grote voertuigen.	A	Nader onderzoek	De vormgeving komt voort de historische aansluiting van de wegen op het plein en uit de benodigde ruimte voor het vrachtverkeer. Onderzocht wordt in hoeverre de bochten van de afritten versmald kunnen worden met een zogenaamde rammelstrook aan de binnen zijde. Deze rammelstroken bieden voldoende ruimte voor vrachtverkeer en sturen automobilisten meer radiaal van de rotonde. Indien automobilisten over de rammelstrook rijden, ondervinden zij discomfort, waardoor de snelheid wordt geremd. Bij de opritten is er nagenoeg geen mogelijkheid voor optimalisatie, bij een rigoureuze wijziging van het plein conform 4.1.1, kan hier een oplossing voor worden gezocht.
SA0 A0	4.3.3	De afrit Sint Annalaan is tangentieel en breed, waardoor hogere rijsnelheden worden ontwikkeld bij het verlaten van het Koningin Emmaplein.	Versmallen rijbaan naar maximaal 4,5 meter. Afrit meer radiaal aansluiten. Eventueel gebruik maken van rammelstroken in de binnenbocht i.v.m. de berijdbaarheid voor grote voertuigen.	A	Nader onderzoek	Zie 4.3.2
SA0 A0	4.3.4	De reclamezuil tussen rijbaan en fietspad op de Statensingel staat binnen de obstakelvrije zone van 50 cm.	Object verwijderen of verplaatsen naar elders.	A	Monitoring	Dit object staat al vele jaren op deze locatie zonder problemen en klachten. Daarbij komt bovendien dat binnen het contract tussen gemeente en RBL, dit object een grote commerciële waarde. Situatie wordt gemonitord.
SA0 A0	4.3.5	Vertrekkende bussen vanaf de achterste halte voor de kerk zwaaien over de smalle loopruimte tussen de haltes en het fietspad, waardoor voetgangers gevaar lopen.	Verbreden voetpad naar minimaal 1,50m in verband met inpassing geleidelijn 30 a 60cm en 60cm obstakelvrije zone aan weerszijde, bijvoorbeeld door fietspad richting kerk te verschuiven	EA	Geen actie	Dit punt was reeds bij het ontwerp bekend en afgewogen. De benodigde breedte van het voetpad met een geleidelijn bestaande uit twee tegels is 1,80m (2x 0,30m plus 2x 0,60). Er had conform richtlijnen ook gekozen kunnen worden om de geleidelijn in één tegel uit te voeren, dan is de benodigde ruimte voor het voetpad 1,50m (1x 0,30 plus 2x 0,60). Omdat elders op dezelfde halte voldoende ruimte is voor twee tegels is gekozen deze breedte door te zetten. Om het vrijliggend fietspad binnen budget te kunnen realiseren is bekeken hoe deze met slimme maatregelen kon worden ingepast. Het fietspad ligt op de voormalige locatie van de busbaan. Door deze locatie te kiezen kon gebruik worden gemaakt van de aanwezige fundering en waren geen aanpassingen in kabels en leidingen nodig. Bussen stoppen doorgaans aan de eerste halte, het risico is beperkt doordat deze bussen niet over dit smalle gedeelte heen hoeven te zwaaien. Daarnaast wordt verwacht dat buschauffeurs en voetgangers hun gedrag aanpassen op deze locatie en rekening houden met elkaar. Wij zien deze afwijking niet als een ernstige afwijking, maar als afwijking, mede omdat we hier ook geen klachten over hebben ontvangen. Indien op basis van 4.1.1 een reconstructie plaatsvindt, wordt bekeken of deze loopruimte alsnog verbreed kan worden naar 1,80m. Bij klachten zullen we de geleidelijn versmallen naar één tegel, waardoor wel aan de richtlijn wordt voldaan.
SA0 A0	4.3.6	De doorgang voor voetgangers langs de Abri is te smal, groot risico dat voetgangers over de busbaan moeten lopen en daar in conflict komen met bussen.	Verbreden doorgang door smallere Abri toe te passen of fietspad richting kerk te verschuiven.	EA	Opdracht verleend	In het ontwerpproces zijn twee smalleabri's voorzien. Bij de uitvoering bleken deze niet beschikbaar. De huidigeabri's zijn daarom slechts een tijdelijke maatregel, zodra smalleabri's beschikbaar zijn worden deze vervangen. Opdracht hiervoor is reeds gegeven.
SA0 A0	4.3.7	De doorgang voor voetgangers langs de Abri is te smal, groot risico dat voetgangers over de busbaan moeten lopen en daar in conflict komen met bussen.	Verbreden doorgang door smallere Abri toe te passen.	EA	Opdracht verleend	Zie 4.3.6
SA0 A0	4.3.8	De verkeersborden op de toerit vanaf de Sint Annalaan staan binnen de vereiste obstakelvrije zone van 50 cm.	Borden verplaatsen naar locatie buiten de obstakelvrije zone.	A	Opdracht verleend	Worden verplaatst

Knooppunten en aansluitingen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
SA0 A0	4.4.1	Aansluiting op de rotonde is tangentieel in plaats van radiaal, waardoor verkeer met hogere rijsnelheid de rotonde kan op- of afrijden.	Maak de aansluitingen meer radiaal, zodat de snelheid bij het op- en afrijden van de rotonde lager komt te liggen.	EA	Nader onderzoek	Zie 4.2.1
SA0 A0	4.4.2	Op de kop van het middeneiland van de Hertogsingel is een overrijdbaar vlak.	Door het eiland fysiek te vergroten, wordt het plein verkleind en de ruimtelijke beleving op het plein verkleind.	O	Nader onderzoek	Zie 4.1.1
SA0 A0	4.4.3	Autoverkeer vanaf de Hertogsingel kan zich naast elkaar opstellen voor het Koningin Emmaplein, waardoor er een groot risico is op afdekongevallen met achtereenvolgens voetgangers, fietsers en autoverkeer.	Versmallen toerit naar enkele rijstrook.	EA	Nader onderzoek	Zie 4.1.1
SA0 A0	4.4.4	De oprit vanaf de Brusselsestraat is zeer tangentieel, waardoor autoverkeer met hogere snelheid het plein kan oprijden en verminderde aandacht heeft voor kruisend verkeer.	Door de toerit meer radiaal op het plein aan te sluiten, is de oprijdsnelheid van het autoverkeer lager en kan de weggebruiker meer aandacht besteden aan het kruisende verkeer.	EA	Nader onderzoek	Zie 4.2.1
SA0 A0	4.4.5	Autoverkeer van Brusselsestraat naar Sint Annalaan moet formeel een rijstrook oversteken en vervolgens naar rechts uitvoegen naar een rijstrook die in het verlengde ligt van de eerder overgestoken rijstrook. Gemakshalve worden de ononderbroken streep en het gemarkeerde vlak overreden.	Door het gemarkeerde vlak fysiek te maken wordt overrijden voorkomen. Een meer tangentiele aansluiting van de toerit Brusselsestraat stuurt meer naar het midden van het plein.	A	Nader onderzoek	Zie 4.1.1
SA0 A0	4.4.6	De linker rijstrook op het plein is een doorlopende rijstrook. Verkeer moet altijd van rijstrook wisselen op het plein.	Door de rijstroken op het plein anders in te delen kan het aantal rijstrook-wisselingen beperkt worden, bijvoorbeeld door de linker rijstrook vanaf de Hertogsingel via de linker rijstrook op het plein te laten overgaan in de afslag naar Sint Annalaan. Zelfde geldt voor de linker rijstrook Sint Annalaan, die ter hoogte van de Hertogsingel naar de rechter rijstrook op het plein overgaat en zo uitkomt richting Statensingel.	A	Nader onderzoek	Zie 4.1.1
SA0 A0	4.4.7	Op de kop van het middeneiland van de Statensingel is een overrijdbaar vlak.	Door het eiland fysiek te vergroten, wordt het plein verkleind en de ruimtelijke beleving op het plein verkleind.	O	Nader onderzoek	Zie 4.1.1
SA0 A0	4.4.8	Autoverkeer vanaf de Sint Annalaan kan zich naast elkaar opstellen voor het Koningin Emmaplein, waardoor er een groot risico is op afdekongevallen met achtereenvolgens voetgangers, fietsers en autoverkeer.	Versmallen toerit naar enkele rijstrook.	EA	Nader onderzoek	Zie 4.1.1
SA0 A0	4.4.9	Autoverkeer vanaf Sint Annalaan naar Hertogsingel dwingt voorrang af doordat verkeer op het plein van rijstrook moet wisselen.	Een doorgaande rijstrook van het plein naar de uitvoegstrook richting Hertogsingel maken.	A	Nader onderzoek	Zie 4.1.1

Kruispunten en kruisingen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
SA0 A0	4.5.1	De afstand tussen het fietsverkeer en het autoverkeer op de zuidwestelijke hoek van het plein is beperkt, zodat fietsverkeer dat oversteeft mogelijk te laat wordt opgemerkt.	Door het autoverkeer meer radiaal aan te sluiten en toepassing van kleinere afrijbogen kan de afstand vergroot worden.	A	Nader onderzoek	Er is hier voldoende ruimte echter door het onder 4.2.1 benoemde is het zicht niet optimaal. Dit wordt meegenomen in de gewenste aanpassingen die onder 4.2.1 nodig zijn.
SA0 A0	4.5.2	Ondanks de plaats van haaiantanden rijdt autoverkeer zo ver als mogelijk is op naar het Koningin Emmaplein, waardoor de toegang naar Brusselsestraat geblokkeerd raakt.	Vergroten opstelruimte voor autoverkeer tussen fietspad en rijbaan Koningin Emmaplein.	O	Nader onderzoek	Bekend probleem, kan alleen opgelost worden door het verbieden van het inrijden van de Brusselsestraat vanaf het Emmaplein. De parallelweg is dan alleen nog bereikbaar vanaf de Hertogsingel. Nader onderzoek nodig.
SA0 A0	4.5.3	De opstelruimte voor autoverkeer vanaf de Hertogsingel is te krap, waardoor verkeer geregeld een deel van de fietsoversteekplaats blokkeert.	Vergroten opstelruimte door het verder uitbuigen van het fietspad.	A	Nader onderzoek	Zie 4.5.2
SA0 A0	4.5.4	De afrit naar de Statensingel is zo breed, dat verkeer vanaf de rechtdoorstrook zich tussen het afslaande verkeer wringt.	Versmallen van de afrit, mogelijk door een rammelstrook in de binnenbocht.	EA	Nader onderzoek	Zie 4.2.1
SA0 A0	4.5.5	Afslaand autoverkeer naar Statensingel en rechtdoorgaand fietsverkeer rijdt dicht bij elkaar en nagenoeg parallel aan elkaar, waardoor de automobilist (vooral vanuit een bestelauto, bus of vrachtauto, slecht zicht heeft op het fietsverkeer.	Vergroot afstand tussen rijbaan en fietspad tot minimaal 5 meter en sluit afrit meer haaks aan (zie 4.5.4)	EA	Nader onderzoek	Zie 4.2.1
SA0 A0	4.5.6	De haaiantanden schuin over het kruisingsvlak op de hoek van de Pastoor Habetsstraat en Statensingel maakt voorrangssituatie onduidelijk.	Verduidelijken situatie door busstrook in zwart asfalt te laten doorlopen tot minimaal zebrapad over vrije busbaan.	A	Geen actie	In het ontwerpproces is dit voorstel als variant bekeken. Dit leidt tot een driehoek van asfalt tussen klinkers, hierdoor komt er in het klinkerwerk zeer veel knipwerk om de stenen passend te maken. Dit zorgt voor kwetsbare overgangen van materiaal, hetgeen zeer onderhoudsgevoelig is. Door de combinatie haaiantanden en kruisvak wordt er ons inziens voldoende nadruk op een andere situatie gelegd. Daarnaast heeft vanuit ruimtelijke kwaliteit de historische vormgeving van de parallelwegen langs de singels een rol gespeeld in de afweging. De parallelwegen lopen in klinkers overal door langs zijwegen. Een onderbreking door rood asfalt is in dit beeld ongewenst.
SA0 A0	4.5.7	Fietsverkeer vanaf het Koningin Emmaplein naar Pastoor Habetsstraat komt uit tussen tegemoetkomend autoverkeer en verkeer uit de Pastoor Habetsstraat.	Door de rijrichting op de Pastoor Habetsstraat om te draaien, kan voor fietsverkeer een ruimer fietspad gemaakt worden dat beter aansluit op de route via de Pastoor Habetsstraat (zie bijlage 2).	A	Monitoring	In het kader van de verlegging van de westelijk aanlanding van de Noorderbrug is afgesproken voorlopig geen wijziging in de rijrichting te doen in deze omgeving tot het verkeer gewend is aan de nieuwe verkeersstructuur. Indien nodig wordt de verkeerscirculatie dan herzien.
SA0 A0	4.5.8	De fysieke scheiding tussen busbaan en fietspad is erg smal en reeds meermaals overreden door busverkeer. Onder winterse omstandigheden is dit obstakel mogelijk slecht zichtbaar.	Verbreden fysieke scheiding (zie ook 4.5.7)	A	Nader onderzoek	Verbreding van de fysieke scheiding wordt onderzocht om te bepalen of dit voor reële kosten kan.
SA0 A0	4.5.9	Opstelruimte voor autoverkeer tussen fietspad en busbaan is onvoldoende, auto's blokkeren doorgang busverkeer.	Vergroot afstand tussen busbaan en het fietspad tot minimaal 5 meter.	A	Geen actie	Dit is bekend, kleine vertraging in busvervoer wordt geaccepteerd indien kortstondig de busbaan wordt geblokkeerd.
SA0 A0	4.5.10	Zicht door autoverkeer op fietsverkeer wordt ernstig gehinderd door bussen bij de halte en de Abri.	Bushalte verder van kruispunt af leggen. Abri verplaatsen/verwijderen.	EA	Opdracht gegeven	Verplaatsing van de halte is geen optie, voor een toelichting op de keuze voor de locatie verwijst ik u naar de paragraaf 'aanleiding en scope reconstructie' in de memo 'Verkeersveiligheid Emmaplein d.d. 02-02-2017'. Bussen halteren 4 keer per uur aan deze halte, dit is een beperkt aantal momenten. Voor verplaatsing van de abri is reeds opdracht gegeven, in combinatie met het plaatsen van een smalle abri.
SA0 A0	4.5.11	Voetgangers hebben vanaf de halte geen	Zicht creëren door Abri te	EA	Opdracht	Zie 4.5.10

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
		zicht op naderend fietsverkeer en omgekeerd.	verplaatsen/verwijderen.		gegeven	
SA0 A0	4.5.12	Aansluiting van de fietsstraat Victor de Stuerstraat niet herkenbaar als zijstraat of als inrit, waardoor verwarring ontstaat over voorrangssituatie.	Fietsstraat aansluiten op fietspad in twee richtingen naar Koningin Emmaplein is materiaal en voorrang. Busbaan ondergeschikt maken aan hoofdfietsroute.	EA	Nader onderzoek, kleine aanpassing	In het ontwerpproces is dit voorstel als variant bekeken. De aansluiting is als uitrit vormgegeven, zodat fietsers vanuit de Victor de Stuerstraat voorrang moeten verlenen aan de bus. Hiervoor is gekozen omdat de bus geen optimaal zicht heeft op fietsers uit de Victor de Stuerstraat en hij reeds voorrang moet verlenen aan fietsers die het Emmaplein verlaten. Door deze maatregel wordt de taakdruk van een buschauffeur verminderd. Indien de fietser hier voorrang zou hebben, zou dit kunnen leiden tot schijnveiligheid, doordat fietsers vaak geneigd zijn tot het nemen van voorrang zonder goed op te letten of ze door andere verkeersdeelnemers zijn gezien en daadwerkelijk voorrang krijgen. De uitrit is zichtbaar doordat de trottoirband en het trottoir parallel aan Sint Annalaan doorlopen. Aan de zijde van de Victor de Stuerstraat ontbreekt echter de band, dit zal hersteld worden.

Inrichting en uitrusting

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
SA0 A0	4.6.1	Blokmarkeringen fietsverkeer liggen buiten de oversteekplaats in plaats van erop.	Blokmarkeringen aanbrengen op de oversteekplaats, zodat er een compacter kruisingsvlak ontstaat.	A	Geen actie	Dit is inderdaad niet conform de geldende richtlijnen van CROW, maar een nieuwe standaard in Maastricht en meerdere steden om het comfort voor fietsers te vergroten. Blokmarkering op het fietspad geven enig discomfort, daardoor gaan fietsers op een kruispunt vaak minden op de fietsstrook rijden. Door de markering buiten de fietsstrook te plaatsen, kan een fietser gewoon rechts blijven rijden zonder discomfort.
SA0 A0	4.6.2	Er ligt een extra rij haaiantanden voor de voetgangersoversteekplaats.	Verwijderen haaiantanden	A	Geen actie	Het verwijderen of aanpassen van de markering, zonder asfalt te vernieuwen leidt veelal tot een onduidelijker wegbeeld. De rij is overbodig, maar zorgt niet tot een verkeerd begrip van de voorrang.
SA0 A0	4.6.3	Ombouw van fietspad naar bromfietspad als gevolg van herinrichting.	Bromfiets naar de rijbaan verwijzen	A	Geen actie	Zolang de basisvorm van het plein niet wordt gewijzigd, is het conform het gemeentelijke keuzeschema 'bromfiets op de rijbaan' ongewenst de bromfiets op de rijbaan te plaatsen. Bij wegen met meer dan één rijstrook per richting hoort de bromfietser op het fietspad.
SA0 A0	4.6.4	Breedte van waarschuwingmarkeringen voor visueel gehandicapten bij oversteken varieert. Het aantal waarschuwingstegels dient gerelateerd te zijn aan de lengte van de oversteek.	Keuze maken in een eenduidige breedte of een breedte per oversteek die past bij de rijbaanbreedte die gekruist wordt.	A	Geen actie	Vormgeving is afgestemd met de Stichting Maastricht samen onbeperkt en is correct uitgevoerd.
SA0 A0	4.6.5	De geleidelijn tussen fietspad en gevel ligt geknikt, maar daarvoor lijkt geen directe aanleiding.	Geleidelijnen recht aanleggen.	A	Geen actie	Zie 4.6.5
SA0 A0	4.6.6	De locatie van bord C15 op de tussenberm van de Hertogsingel kan verwarrend zijn.	Door de middenberm te verbreden en het bord aan de lichtmast te bevestigen is duidelijker dat het verbod geldt voor de hoofdrijbaan.	O	Opdracht gegeven	Bord wordt verplaatst
SA0 A0	4.6.7	De geleidelijnen van/naar de oostelijke bushaltes zijn 60cm breed en liggen dicht langs de rand van het perron en een lantaarnpaal. Visueel gehandicapten zijn daardoor kwetsbaar voor aanrijden door bussen en botsingen met vaste objecten.	Aanbevolen breedte van geleidelijnen is 30 cm en een obstakelvrije afstand van 60 cm aan beide zijden. Perron is voldoende breed om geleidelijnen verder van perronrand aan te leggen.	A	Geen actie	Zie 4.6.5
SA0 A0	4.6.8	Voor verkeer vanuit de Brusselsestraat lijken de haaiantanden voor het fietspad op z'n kop te staan.	Haiantanden uitlijnen in de rijrichting van het autoverkeer.	O	Geen actie	Zie 4.6.2
SA0 A0	4.6.9	Bord D01 is niet tegenover de toerit van de Brusselsestraat geplaatst.	Door de toerit meer radiaal aan te sluiten gericht op het midden van het plein, kan het bord tegenover de toerit geplaatst worden.	O	Opdracht gegeven	Bord wordt verplaatst
SA0 A0	4.6.10	Bord L2 (voetgangersoversteekplaats) staat rechts van de weg, in de binnenbocht en valt daardoor minder goed op.	Borden L2 bij voorkeur plaatsen in de middenberm.	A	Opdracht gegeven	Bord wordt verplaatst
SA0 A0	4.6.11	De voorrangsdriehoek op de rijbaan van de Statensingel en Hertogsingel is geplaatst direct vóór de ondergeschikte aansluiting en kan een andere voorrang suggereren.	Voorrangsdriehoek verwijderen.	A	Geen actie	Zie 4.6.2
SA0 A0	4.6.12	Er is geen verbod linksaf te slaan vanuit de Pastoor Habetsstraat naar de secundaire rijbaan van de Statensingel, dus is formeel verkeer in twee richtingen toegestaan. Dit kan tot onverwachte manoeuvres leiden.	Instellen van een rijrichtingbeperking voor tenminste gemotoriseerd verkeer op de secundaire rijbanen van de Statensingel.	EA	Opdracht gegeven	Bord wordt geplaatst

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Actie	Reactie opdrachtgever
SA0 A0	4.6.13	Fietsverkeer vanaf de Pastoor Habetsstraat naar het fietspad voor de Sint Lamberbuskerk mag formeel geen gebruik maken van het stukje busbaan om naar het fietspad te rijden.	Aanpassen bebording busbaan.	A	Opdracht gegeven	Bord wordt verplaatst
SA0 A0	4.6.14	Het fietssymbool op het fietspad dient ter aanduiding van fietsstroken.	Fietssymbool verwijderen.	O	Geen actie	Er is bewust gekozen dit symbool aan te brengen, om de rijrichting duidelijk te maken. Fietsers in de andere richting moeten een klein stuk via de busbaan.
SA0 A0	4.6.15	De geleidelijn voor de Sint Lambertuskerk is 60 cm breed, waar 30 cm gebruikelijk is.	Geleidelijn versmallen naar 30 cm t.b.v. een bredere goed beloopbaar oppervlak.	O	Geen actie	Zie 4.6.5
SA0 A0	4.6.16	Bussen bij de halte ontnemen het zicht op de borden B6 en L2.	Borden (eveneens) aan de linkerzijde plaatsen.	A	Opdracht gegeven	Bord wordt verplaatst
SA0 A0	4.6.17	Op de toerit vanaf de Sint Annalaan ontbreekt het bord L2 aan de linkerzijde.	Bord L2 in de middenberm plaatsen.	EA	Opdracht gegeven	Bord wordt verplaatst
SA0 A0	4.6.18	In de tussenberm van de afrit Sint Annalaan tussen fietspad en rijbaan ontbreken de waarschuwingstegels voor de visueel gehandicapten.	Waarschuwingstegels aanbrengen.	EA	Geen actie	Deze ruimte is te smal voor het aanbrengen van waarschuwingstegels en wordt daardoor gezien als één oversteek voor mensen met een visuele handicap. In het ontwerpproces zijn te nemen maatregelen besproken met de Stichting Maastricht samen onbeperkt. In de evaluatie met dezelfde stichting is deze locatie niet als aandachtspunt benoemd. Geen actie

Samenvattende tabel met acties:

Actie	Nummer bevinding
Opdracht tot aanpassing is verstrekt	4.3.6, 4.3.7, 4.3.8, 4.5.10, 4.5.11, 4.6.6, 4.6.9, 4.6.10, 4.6.12, 4.6.13, 4.6.16, 4.6.17
Nader onderzoek noodzakelijk	4.1.1, 4.1.3, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.4.1, 4.4.2, 4.4.3, 4.4.4, 4.4.5, 4.4.6, 4.4.7, 4.4.8, 4.4.9, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3, 4.5.4, 4.5.5, 4.5.8, 4.5.12
Monitoring	4.1.4, 4.1.5, 4.3.4, 4.5.7
Geen actie	4.1.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.3.5, 4.5.6, 4.5.9, 4.6.1, 4.6.2, 4.6.3, 4.6.4, 4.6.5, 4.6.7, 4.6.8, 4.6.11, 4.6.14, 4.6.15, 4.6.18