

**BINNENGEKOMEN**  
**TEAM DOCUMENTSERVICES**  
**D.D. 07-01-2021**  
**No. 2021-00811 (Mobiliteit)**  
**No. 2021-00812 (RAAD)**

>

**Datum:** 7 januari 2021 om 16:18:47 CET

**Aan:**

**Kopie:**

**Onderwerp: Last minute document van college; verzoek om uitstel Stadsronde Tongerseweg**

Geachte leden van de gemeenteraad,

Wij constateren dat het college de toezeggingen niet nakomt die het indertijd aan uw raad heeft gedaan na de problemen tengevolge van de reconstructie van het Emmaplein. Nagelaten is u het auditrapport over de reconstructievoorstel van de Tongerseweg toe te zenden.

Het dateert van 14 december 2020 en bevat vele en fundamentele punten van kritiek.

Hoewel het college ermee bekend is dat wij als belanghebbende rechtspersoon zeer geïnteresseerd zijn in de audit, is het ons evenmin toegezonden. Het heeft ons pas gisteren informeel bereikt via een lid van de werkgroep. De verkeerskundige kritiek die de audit bevat, is niet besproken in de werkgroep. Het advies van de werkgroep dat dit de beste oplossing zou zijn staat daarmee op losse schroeven.

Doordat dit belangrijke stuk ons pas vandaag ter kennis komt, nota bene bij toeval en langs informele weg, is onze voorbereidingstijd voor de inspraak in uw Stadsronde aanstaande dinsdag feitelijk bekort tot minder dan een week. Dat is niet doenlijk voor burgers die het er allemaal maar bij moeten doen. Hoe krijgt een democratische buurtvereniging van tegen de 70 leden zoiets voor elkaar, als de voorbereidingstijd voor een ledenvergadering al minimaal tien dagen is?

Bij deze het stuk, met het verzoek hier goede nota van te nemen. Enig uitstel van de Stadsronde zou door ons zeer op prijs worden gesteld.

Met vriendelijke groet,

# Verkeersveiligheidsaudit Tongerseweg, Maastricht

VVA fase 2 (definitief ontwerp)



**Projectcode**

LB-2009A

**Datum**

14 december 2020

**Versie**

D1

**Opdrachtgever**

Gemeente Maastricht

**Opsteller(s)**

**Opdrachtnemer**

VAGN v.o.f.  
Postbus 185  
5100 AD Dongen

## Documentinformatie

Projectcode: LB-2002A

Titel: Verkeersveiligheidsaudit Tongerseweg, Maastricht

Ondertitel: VVA fase 1 (schetsontwerp)

Datum: 14 december 2020

Versie: D1

Opdrachtgever: Gemeente Maastricht

Opdrachtnemer: VAGN - Adviseurs voor verkeer, vervoer en infrastructuur  
Postbus 185  
5100 AD Dongen

Opsteller(s):

Documentnaam: LB-2009A Auditrapport VVA2\_D1

© VAGN 2019-2020 | Niets uit dit document mag door anderen dan door de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van VAGN, behoudens dit document wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit document mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Audit</b>	<b>4</b>
1.1	Projectbeschrijving	4
1.2	Auditrapportage	4
1.3	Kenmerken project	4
<b>2.</b>	<b>Uitgangspunten audit</b>	<b>5</b>
2.1	Beschikbaar gestelde informatie en documentatie	5
2.2	Gehanteerde toetsdocumenten	5
<b>3.</b>	<b>Resultaat audit en bevindingen</b>	<b>7</b>
3.1	Toelichting op de nummering en onderdelen	7
3.2	Algemeen / consistentie met voorgaande fasen	7
3.3	Horizontaal en verticaal alignement	8
3.4	Dwarsprofiel binnen projectgrenzen	8
3.5	Kruispunten en kruisingen	10
3.6	Inrichting en uitrusting (bebording, markering, verharding, bebakening en verlichting)	11
<b>4.</b>	<b>Auditverklaring</b>	<b>13</b>

Bijlage 1 - Ontwerptekening met nummering bevindingen

# 1. Audit

## 1.1 Projectbeschrijving

Project betreft het uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit fase 2 (definitief ontwerp) op het ontwerp voor de reconstructie van de Tongerseweg tussen de landsgrens met België en het kruispunt met de Javastraat te Maastricht.

De gemeente Maastricht gaat het wegvak met een lengte van grofweg 1,4 kilometer opnieuw inrichten. Hiervoor zijn meerdere inrichtingsprincipes gemaakt en vastgelegd in varianten. Eerder is in het voorjaar van 2020 op deze varianten 1a, 1b en 2 een verkeersveiligheidsaudit fase 1 (schetsontwerp) uitgevoerd. Mede naar aanleiding van deze audits is een definitief ontwerp op basis van deze varianten nader uitgewerkt. Hiervoor is eveneens een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd, maar nu op basis van het definitief ontwerp (fase 2).

## 1.2 Auditrapportage

Het auditteam moet volledig onafhankelijk van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidsaudit kunnen uitvoeren. De leden mogen daarom op geen enkele wijze eerder betrokken zijn bij het project of een afhankelijkheid hebben met de projectorganisatie van de opdrachtgever en/of de opdrachtnemer van het infrastructuurproject. Voor de uitvoering van de audit is een auditteam samengesteld. Auditleider is Johan Vermeeren (VAGN), Arno Jonker is teamlid.

## 1.3 Kenmerken project

Datum overeenkomst: 27 oktober 2020  
Datum uitvoering audit: 4 november 2020  
Locatie is bezocht: Nee.  
Datum Auditrapport: 14 december 2020  
Auditfase: VVA 2 (definitief ontwerp)  
Opmerkingen: Geen.

## 2. Uitgangspunten audit

### 2.1 Beschikbaar gestelde informatie en documentatie

De documentatie die ter beschikking is gesteld is in tabel 1 opgenomen. De tekeningen zijn in tweevoud ontvangen; eerst met alleen het ruimtelijk ontwerp, later is ook het plan met verkeersborden aangeleverd. Deze laatste set is gebruikt voor de audit.

Tabel 1 Beschikbaar gestelde informatie en documentatie

Titel document:	Status binnen audit
• Tekening: Reconstructie Tongerseweg, situatietekening, blad 1/7, formaat A0, schaal 1:200, dd. 22-10-2020	Auditdocument
• Tekening: Reconstructie Tongerseweg, situatietekening, blad 2/7, formaat A0, schaal 1:200, dd. 22-10-2020	Auditdocument
• Tekening: Reconstructie Tongerseweg, situatietekening, blad 3/7, formaat A0, schaal 1:200, dd. 22-10-2020	Auditdocument
• Tekening: Reconstructie Tongerseweg, situatietekening, blad 4/7, formaat A0, schaal 1:200, dd. 22-10-2020	Auditdocument
• Tekening: Reconstructie Tongerseweg, situatietekening, blad 5/7, formaat A0, schaal 1:200, dd. 22-10-2020	Auditdocument
• Tekening: Reconstructie Tongerseweg, situatietekening, blad 6/7, formaat A0, schaal 1:200, dd. 22-10-2020	Auditdocument
• Tekening: Reconstructie Tongerseweg, situatietekening, blad 7/7, formaat A0, schaal 1:200, dd. 22-10-2020	Auditdocument

### 2.2 Gehanteerde toetsdocumenten

De opzet van deze verkeersveiligheidsaudit is gebaseerd op de Europese richtlijn 2008/96/EG van 19 november 2008 betreffende "Het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur". De toetsing is gebaseerd op het document "Handleiding Verkeersveiligheidsaudit onderliggend wegennet" d.d. oktober 2018, uitgave van DTV Consultants.

De audit betreft een beoordeling van het ontwerp ten aanzien van de effecten op de verkeersveiligheid én daarnaast op richtlijnen. Het ontwerp is hoofdzakelijk gebaseerd op de meest recente richtlijnen en aanbevelingen van het CROW. De bevindingen van het auditteam zijn daarnaast ook gebaseerd op eigen expertise en ervaringen.

Bij de bevindingen in hoofdstuk 3 kan worden verwezen naar de NOA en/of CROW-publicatie waarbij aangegeven wordt welke tabel of figuur van toepassing is.

Tabel 1. Documenten waaraan in deze verkeersveiligheidsaudit wordt getoetst.

Toets documenten	Uitgave van
1. Richtlijnen voor bebakening en markering van wegen	CROW, 207
2. Ontwerpwijzer fietsverkeer	CROW, 230
3. Handboek verkeersveiligheid	CROW, 261
4. Basiskenmerken Wegontwerp	CROW, 315
5. Basiskenmerken Kruispunten en Rotondes	CROW, 315a
6. Eenheid in rotondes	CROW, 126
7. Handboek Wegontwerp 2013	CROW, 328 t/m 331
8. Richtlijn drempels, plateaus en uitritten	CROW, 344

9. ASV 2012	CROW
10. Busvriendelijk wegontwerp	CROW

## 3. Resultaat audit en bevindingen

### 3.1 Toelichting op de nummering en onderdelen

#### *Doel en reikwijdte van de Verkeersveiligheidsaudit*

Deze Verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd met als enig doel 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 zijn 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.

De nummering (nr. x.y.z) van onderstaande bevindingen is als volgt te lezen:

x = de auditfase (1 = VVA1 t/m 4 = VVA4)

y = aard van de bevinding

z = het volgnummer van de bevinding

De aard van de bevinding (y) wordt als volgt ingedeeld:

1. Algemeen / consistentie met voorgaande fasen;
2. Horizontaal en verticaal alignement;
3. Dwarsprofiel binnen projectgrenzen;
4. Kruispunten en kruisingen;
5. Inrichting en uitrusting zoals bebording, markering, verharding, bebakening en verlichting.

### 3.2 Algemeen / consistentie met voorgaande fasen

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
2.1.1	Er zit een kleurverschil tussen het fietspad in het ontwerp en de legenda, waardoor het niet direct duidelijk was wat de constructie van het fietspad is. Gelukkig bracht de tekst in de legenda helderheid.	Laat de kleuren in de legenda en het ontwerp met elkaar overeenkomen.
2.1.2	Op meerdere plaatsen is het zicht vanuit uitritten beperkt door geparkeerde voertuigen vlak naast de uitrit. Daardoor kan het verkeer op de Tongerseweg mogelijk niet tijdig worden waargenomen bij het verlaten van de uitrit. Andersom kunnen geparkeerde voertuigen ook zicht wegnemen op het fietsverkeer dat achter de rij geparkeerde voertuigen rijdt op het moment dat verkeer de inrit wil inrijden.	Nogmaals kritisch bekijken waar geparkeerde auto's het zicht (kunnen) belemmeren. Een en ander op basis van voldoende oprijzicht (ASVV 2012 beschrijft hiervoor berekeningen).
2.1.3	Het bordenplan is niet altijd duidelijk, doordat sommige borden in grijs tinten zijn weergegeven, andere in kleur, weer	Toon op de tekening alle borden in de nieuwe situatie, of neem een toelichting



Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
	andere zijn doorgekruist. Daardoor is niet helder wat de status van de afbeelding op de tekening is.	over de kleuren en aanduidingen op in de legenda.

### 3.3 Horizontaal en verticaal alignement

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
2.2.1	De op-afrit van het plateau ter hoogte van pand 357 ligt precies de hoogte van de in en uitrit. Daardoor kan de herkenbaarheid van de in en uitrit afnemen.	Verschuif de helling van het plateau in zuidwestelijke richting zodat deze niet langer ter hoogte van een in en uitrit ligt.

### 3.4 Dwarsprofiel binnen projectgrenzen

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
2.3.1	De ruimte tussen de parkeerstroken en het fietspad is minimaal; openslaande deuren kunnen gevaar en of hinder opleveren voor de fietser. Ook bestaat het risico dat geparkeerde voertuigen extra ver in de parkeerstrook gaan staan om schade door verkeerd passerend verkeer te voorkomen. ze kunnen daardoor extra dicht bij of zelfs op het fietspad komen te staan.	Onderzoek de mogelijkheid om de parkeerstrook op gelijke hoogte met de rijbaan aan te leggen en een verhoogde scheiding tussen parkeerstrook en fietspad in te passen om zo de fietser een fysieke bescherming te geven ten opzichte van de geparkeerde voertuigen
2.3.2	Ter hoogte van de Felix Bockenstraat zijn bomen in de loopstrook aangebracht. Daardoor is de loopstrook onderbroken voor voetgangers. Zij moeten daar uitwijken naar het fietspad. Ook zijn de middeneilanden relatief kort.	Het verplaatsen van de bomen naar bijvoorbeeld de verlengde middengeleider maakt het mogelijk de voetgangersruimte in stand te houden. De bomen in het midden van de rijbaan zorgen tevens voor een visueel accent op dit punt waar een verbijzondering plaatsvindt.
2.3.3	Bij het tankstation is een groot groenvak met bomen aangebracht. Dit gaat ten koste van het trottoir. Voetgangers moeten hierdoor via het tankstation of over het fietspad lopen.	Verklein het groenvak en geeft de voetganger een obstakelvrije loopruimte van ten minste 90 cm breed.
2.3.4	Bebouwing op de hoek van de Tongerseweg in de Pletzerstraat maakt het onmogelijk om het gekozen wegprofiel te continueren. In het ontwerp is er voor gekozen om het voetpad op te heffen en het fietspad te versmallen tot 1,30 meter. De ruimte voor het autoverkeer wordt niet beperkt. Hierdoor zijn voetgangers gedwongen gebruik te maken van het te smalle fietspad. Dit kan tot conflicten leiden met fietsverkeer. Het fietsverkeer	Behoud de breedte van het fietspad ten koste van de breedte van de rijbaan met een rijbaanversmalling. Ook kan overwogen worden om binnen de 30-zone het onverplichte fietspad op te heffen. Het is dan van groot belang te zorgen voor veilige overgangen voor het fietsverkeer.

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
	kan plots uitwijken naar de rijbaan en zich mengen tussen het autoverkeer.	
2.3.5	Op het wegvak tussen de panden 374 en 358 is er ruimte om de scheiding tussen fietspad en rijbaan te verbreden toch is hier in het ontwerp niet voor gekozen en blijft het fietspad dicht langs de rijbaan lopen. Door de plaatselijke afwezigheid van in en uitritten en parkerende voertuigen zou hier een lichte snelheidsverhoging kunnen optreden bij het autoverkeer.	Stel een alternatief ontwerp op voor dit wegdeel waarbij het fietspad op grotere afstand van de rijbaan wordt gelegd, eventueel in combinatie met een snelheidsremmende maatregel voor het autoverkeer die passend is bij de functie en de intensiteiten van de weg. Het wegvak tussen de Maconlaan en de Javastraat kan daarbij als voorbeeld dienen.
2.3.6	In het ontwerp wordt niet helemaal duidelijk wat met het 'gras doorlatend materiaal' wordt bedoeld ter hoogte van het parkeerveld. Mogelijk is dit een vorm van halfverharding of grasbetontegels. Dit zou mogelijk een potentieel risico voor fietsverkeer dat uit koers raakt kunnen opleveren. Gaten, gleuven, groeven en hoogteverschillen kunnen de fietser ten val brengen. Ook bestaat er mogelijk struikelgevaar voor voetgangers.	Besteed aandacht aan hoogteverschillen en aan groeven en gleuven in het materiaal van het parkeerveld. Een smalle strook egale en draagkrachtige verharding tussen fietspad en parkeerveld kan eventueel uit koers geraakte fietsers terug naar het fietspad geleiden.
2.3.7	Afhankelijk van de verkeersdruk kan het gebeuren dat het linksafvak voor de verkeerslichten met de Javastraat vol loopt. Het risico bestaat dat verkeer zich dan links van de middenscheidslijn gaat opstellen om bijvoorbeeld verkeer op de rechtdoorstrook niet hinderen. Daarbij bestaat het risico dat het tegemoetkomend verkeer wordt gehinderd. Ook bestaat een risico dat bij wachtrijen het verkeer dat linksaf wil naar de Javastraat via de tegemoetkomende rijstrook de wachtrij gaat inhalen. Hierbij bestaat risico op frontale aanrijdingen.	Een fysieke beëindiging van de linksafstrook met bijvoorbeeld een kleine middengeleider maakt het minder aantrekkelijk of zelfs onmogelijk dat verkeer richting de Javastraat van de tegenovergestelde rijstrook gebruik maakt.
2.3.8	Fietsers die in de 30-zone de rijbaan gebruiken moeten aan het begin van het verplicht fietspad een 7 cm hoge schuine geleideband oprijden. Fietsers kunnen daarbij in onbalans raken en vallen. Ook bij het verlaten van het fietspad en kiezen voor de rijbaan kunnen fietsers ten val komen of aangerezen worden door achterop komend autoverkeer.	Voorkom dat fietsers onder een zeer flauwe hoek de geleideband oprijden, bijvoorbeeld door de geleideband te vervangen door een verlaagde band, of door het onverplicht fietspad op te heffen. Bij het oprijden van de rijbaan dient de fietsers voldoende beschermd te zijn.

### 3.5 Kruispunten en kruisingen

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
2.4.1	Op het kruispunt Diependaalweg is een smal middeneiland aangebracht dat overstekende fietsers en voetgangers voldoende dekking geeft om eventueel in fasen de Tongerseweg over te steken. De ruimte is voor kruisend autoverkeer te gering. Ook voor afslaand verkeer is de opstelruimte beperkt.	Door de ruimte tussen de eilanden groter te maken wordt de mogelijkheid geboden aan afslaande verkeer vanaf de Tongerseweg om min of meer tussen het verkeer op te stellen, zodat minder druk wordt ervaren van achterop komend verkeer.
2.4.2	De zebrapaden lopen niet door over het aanliggende fietspad. Overstekende voetgangers hebben voorrang op het autoverkeer, maar moeten vervolgens de fietsers voor laten gaan. Opstelruimte tussen rijbaan en fietspad ontbreekt, waardoor voetgangers op het zebrapad moet blijven staan om fietsverkeer voor te laten.	Heroverweeg de noodzaak van (enkele) zebrapaden, zeker als deze niet aansluiten op een beloopbaar trottoir. Als zebrapaden wenselijk zijn, laat ze dan doorlopen over de fietspaden zodat voetgangers de gehele oversteek kunnen maken (zie ook 2.4.3).
2.4.3	Op enkele zebrapaden sluiten geen beloopbare voetpaden aan. De logica van een zebra kan hier betwijfeld worden. De toepassing van een zebrapad over een gebiedsontsluitingsweg zonder herkenbare verkeersstroom of verkeersaantrekkende voorziening maakt de situatie minder geloofwaardig. Een zebrapad waar zelden gebruik van wordt gemaakt zal er ook toe leiden dat het autoverkeer steeds minder is bedacht op een eventuele voetganger.	Heroverweeg de noodzaak van (enkele) zebrapaden, zeker als deze niet aansluiten op een beloopbaar trottoir. Als zebrapaden wenselijk zijn, laat ze dan doorlopen over de fietspaden zodat voetgangers de gehele oversteek kunnen maken (zie ook 2.4.2)
2.4.4	Fietsverkeer dat de Tongerseweg wil oversteken moet zich veelal opstellen op het fietspad, omdat hiervoor tussen het fietspad en de rijbaan geen ruimte is. Ook na het kruisen van de rijbaan is er geen opstelruimte tussen rijbaan en fietspad. Fietsers die op het fietspad wachten om over te steken, kunnen door doorgaand fietsverkeer aangereden worden.	Verken de mogelijkheden om de ruimte tussen rijbaan en fietspad te vergroten, bijvoorbeeld door een smaller middeneiland of smallere rijbaan toe te passen.
2.4.5	Voor fietsers van en naar de Felix Bockenstraat is tegenover deze straat geen verlagings in het fietspad voorzien; zij moeten hier een geleideband kruisen.	Pas voor overstekende fietsers een verlagings van de geleideband toe.
2.4.6	De aansluitingen van de Kesselterweg en de Lammergierstraat op de Tongerseweg zijn voorzien van inritbanden en haaientanden. Ook is op de zijstraten verkeersbord B6 geplaatst. Dit zijn echter twee verschillende voorrangstellingen toege-	Maak een duidelijke keuze in de gewenste voorrangstelling als uitrit (zonder borden en haaientanden) of voorrangskruispunt (en dan zonder inritbanden) en pas die toe op de gehele aansluiting.

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
	past op één locatie. Dit is voor de weggebruiker verwarrend en kan ongewenst gedrag tot gevolg hebben. Dit dient daarom te worden voorkomen. Ook is het juridisch niet mogelijk.	
2.4.7	Fietsverkeer uit de Pletzersstraat heeft niet tot nauwelijks zicht op verkeer uit zuidwestelijke richting, dat achter het naar voren staande pand vandaan komt.	Verbeter het zicht voor verkeer dat uit de Pletzersstraat komt, bijvoorbeeld door het fietspad om het gebouw te leggen en plaatselijk de rijbaan te versmallen.
2.4.8	De ruimte tussen de middengeleiders ter hoogte van Maconlaan maakt het moeilijk voor autoverkeer zich hier op te stellen bij het afslaan. Door de ruimte tussen de middengeleiders te vergroten ontstaat die mogelijkheid wel.	Vergroot de onderlinge afstand van de middeneilanden zodat ruimte wordt geboden aan autoverkeer om zich hier te kunnen opstellen.

### 3.6 Inrichting en uitrusting (bebording, markering, verharding, bebakening en verlichting)

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
2.5.1	Verkeer dat vanuit België de bebouwde kom inrijdt, heeft een beperkte snelheidsremmer door de markeringen naar de komgrens toe en het middeneiland en plateau ter hoogte van de Diependaalweg. Op het wegvak ervoor lijkt meer dan voldoende ruimte om een extra snelheidsremmende maatregel op het wegvak aan te brengen.	Onderzoek de mogelijkheden om een meer snelheidsverlagende poortconstructie toe te passen ter hoogte van de komgrens.
2.5.2	Voor de verharding van het fietspad is gekozen voor gebakken klinkers. Dit materiaal is gevoelig voor verzakkingen en kuilen. Wortelgroei van naastgelegen bomen kan de verharding opdrukken. Ongelijkmatige verharding kan leiden tot valpartijen.	Heroverweeg de materiaalkeuze voor het fietspad waarbij een rode asfaltkleur vanuit veiligheid, comfort en herkenbaarheid de voorkeur geniet. Als de materiaalkeuze niet gewijzigd wordt, dienen maatregelen tegen schade door wortelopdruk genomen te worden.
2.5.3	De bushalte in de richting van België is voor reizigers met een visuele beperking keurig voorzien van geleidelijnen, waarschuwings- en instapmarkering. De geleidelijnen houden echter op bij het fietspad, waarmee ook de geleiding voor de voetgangers stopt. Hier is dan weer geen waarschuwingsmarkering aangebracht, zodat de gebruiker van de geleidelijn hier niet gewaarschuwd wordt voor kruisend verkeer. Mogelijk wordt gedacht dat men op het voetpad loopt. De	Maak van het groenstrookje ter hoogte van de bushalte een beloopbaar trottoir zodat de reiziger niet over het fietspad hoeft te lopen. Voorzie alle kruisingen van geleidelijnen met andere verkeer van noppentegels als waarschuwingsmarkering.

Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling
	materiaalkeuze kan deze gedachte ondersteunen (zie ook 2.5.2).	
2.5.4	Het gedeelte van de Tongerseweg met een verlaagde maximumsnelheid is voorzien van rode asfaltverharding. Het is gebruikelijk deze kleur en dit materiaal toe te passen op fietspaden. De ongebruikelijke toepassing kan weggebruikers laten denken dat hier sprake is van een fietsstraat, waardoor meer fietsverkeer van de rijbaan gebruik gaat maken. Volgens de borden mag het, al zal menig automobilist verwachten dat de fietsers van het onverplichte fietspad gebruik maakt. Dit kan leiden tot conflicten op de rijbaan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas een andere kleur asfaltverharding of geheel ander materiaal toe zodat dit wegdeel niet direct geassocieerd wordt met fietspaden of -straten. Gebruik bijvoorbeeld geel/bruin asfalt of betonstraatstenen.</li> <li>- Behoud de status van verplicht fietspad, om wisselingen van fietspad naar rijbaan te voorkomen. Ook kan overwogen worden het fietspad in de 30-zone op te heffen, maar dan dienen veilige overgangen voor fietsers te worden opgenomen.</li> </ul>
2.5.5	Op het kruispunt met de Javastraat is de markering niet compleet. Op sommige plaatsen ontbreken haaiantanden en stopstrepen. Ook zijn de zebrapaden smaller dan het wettelijk minimum.	Vul de ontbrekende markering aan en pas zebrapaden toe met een wettelijk minimale breedte van 4 meter.
2.5.6	De stopstreep voor het linksaf verkeer ligt dicht op het kruispunt met de Javastraat. Vrachtverkeer dat vanaf de Javastraat rechtsaf slaat naar de Tongerseweg kan mogelijk gehinderd worden door verkeer dat hier staat opgesteld. Daardoor kan de sleeplijn van een eventuele aanhanger of oplegger over de opstelplaats van het fietsverkeer voeren en komt daarmee de fietser in gevaar.	Onderzoek met behulp van een rijcurve-simulatieprogramma of het naar achteren verschuiven van de stopstreep nodig is.
2.5.7	Bij het zebrapad bij de Maconlaan is het bord L2 aan de noordwestzijde voorbij de zebra, het conflictpunt, geplaatst. Als door (weers-)omstandigheden zoals regen of sneeuw de zebra niet of minder goed zichtbaar is, kan autoverkeer daardoor niet tijdig zien op welke plaats voetgangers oversteken.	Plaats het bord ten minste vóór de zebra, en bij voorkeur in het middeneiland. Nog beter is om hier ook een dubbele uitlegger in het middeneiland te plaatsen zodat deze bebording overal op de Tongerseweg gelijk wordt toegepast.
2.5.8	Het middeneiland in de Diependaalweg is niet gemarkeerd. Bij duister en/of regen kan het object niet goed zichtbaar zijn.	Markeer het eiland met borden D2 met gele reflecterende zuil, of pas reflectie op de trottoirbanden toe.
2.5.9	Bij bushaltes ontbreken de halteborden L3.	Plaats de borden L3 bij alle haltes.

## Bijlagen

Bijlage 1: Overzichtstekeningen met nummering bevindingen

## 4. Auditverklaring

Project: Verkeersveiligheidsaudit Tongerseweg te Maastricht (VVA fase 2)

Datum en handtekeningen:

Hierbij bevestigen ondergetekenden dat deze audit op 16 november 2020 is afgerond volgens het 'Voorschrift verkeersveiligheidsaudit'.

Ik verklaar dat ik de ter beschikking gestelde informatie en documentatie heb bestudeerd. De verkeersveiligheidsaudit heeft tot doel om die ontwerpkenmerken op te sporen die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond het ontwerp en inrichting van het infrastructuurproject zijn bewust buiten beschouwing gelaten.

Datum: 14 december 2020

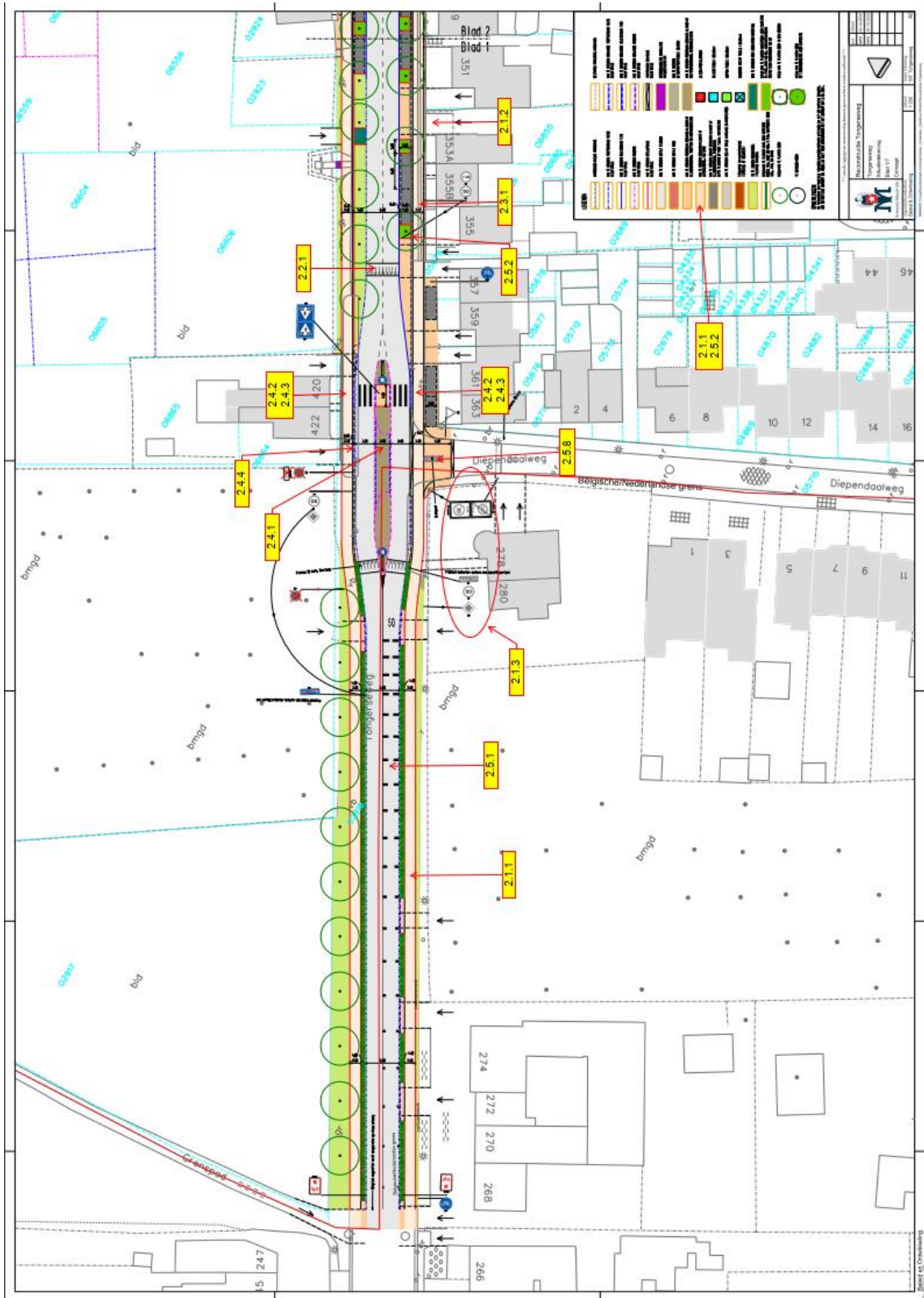
Auditleider:

Handtekening:

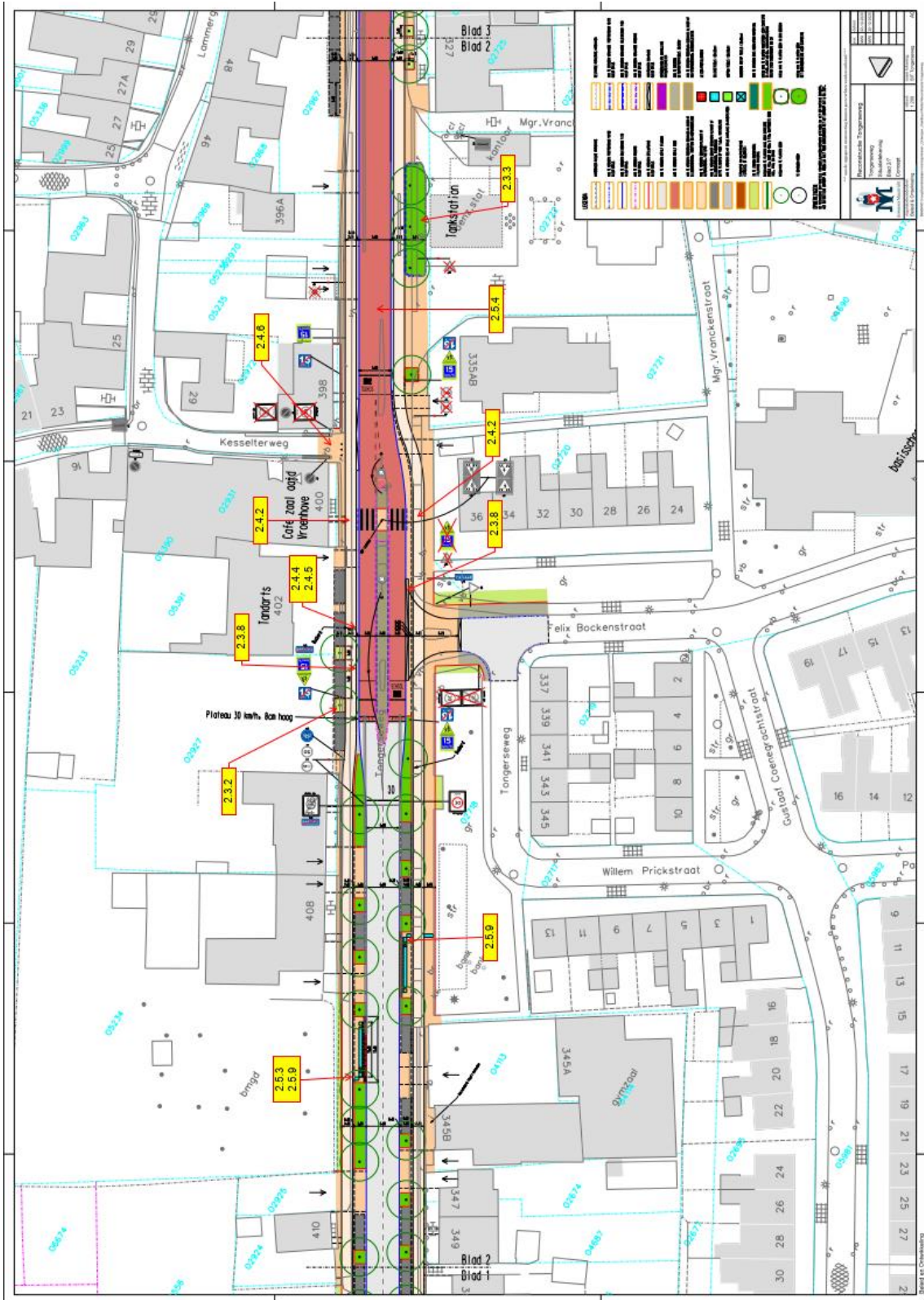
Auditor:

Handtekening:

Bijlage 1 - Ontwerptekeningen (blad 1 t/m 7) met nummering bevindingen

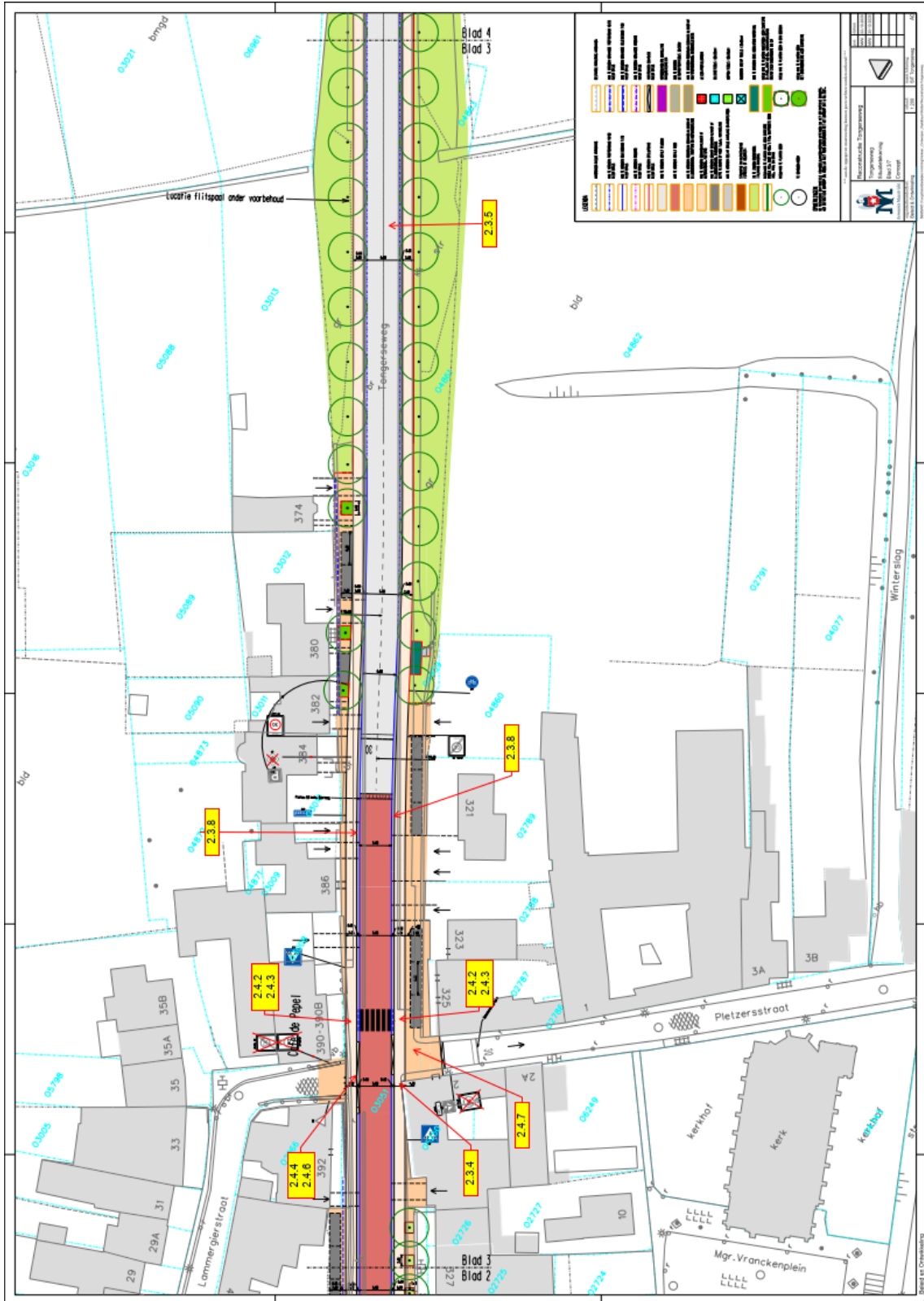


Blad 1

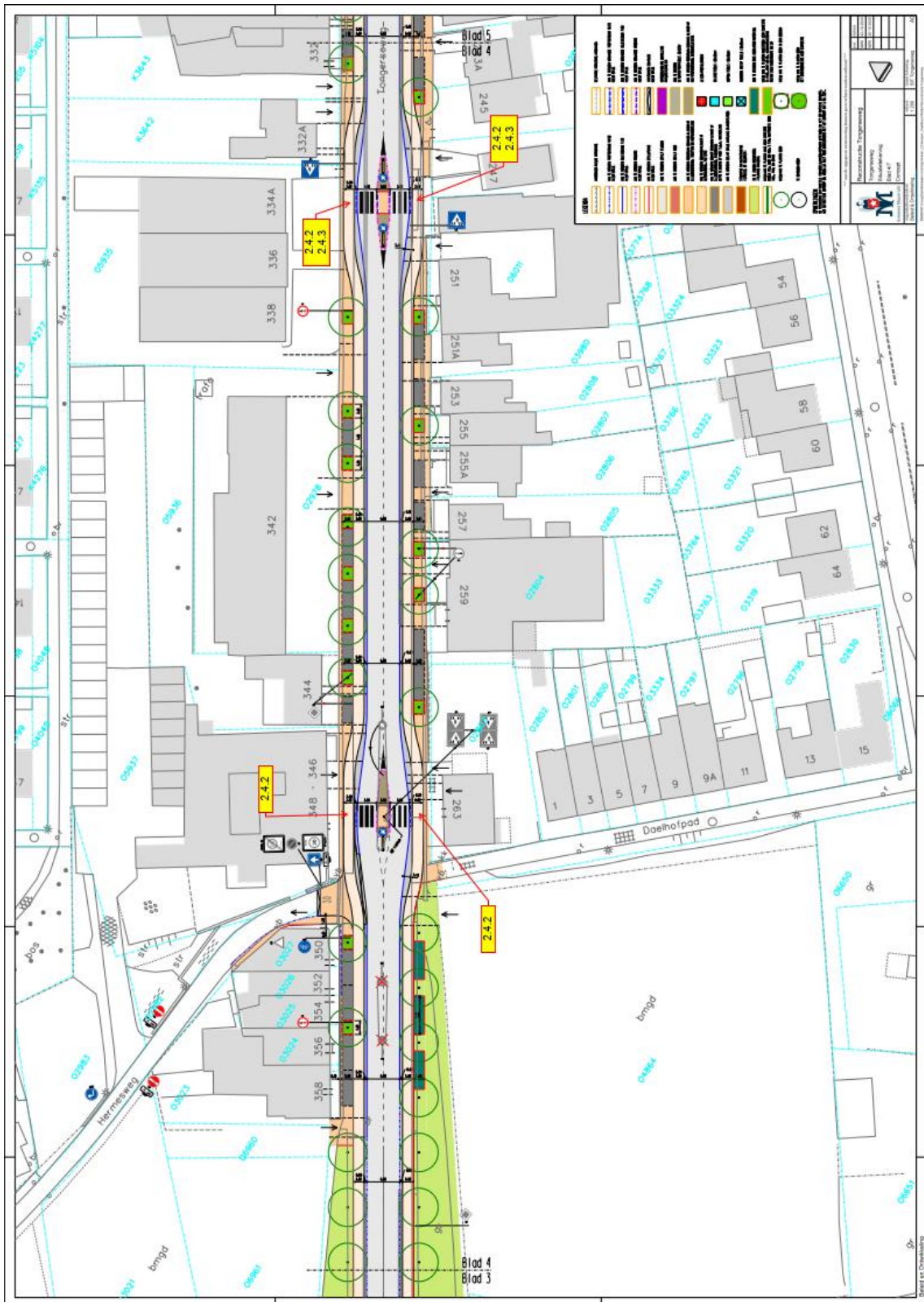


Blad 2

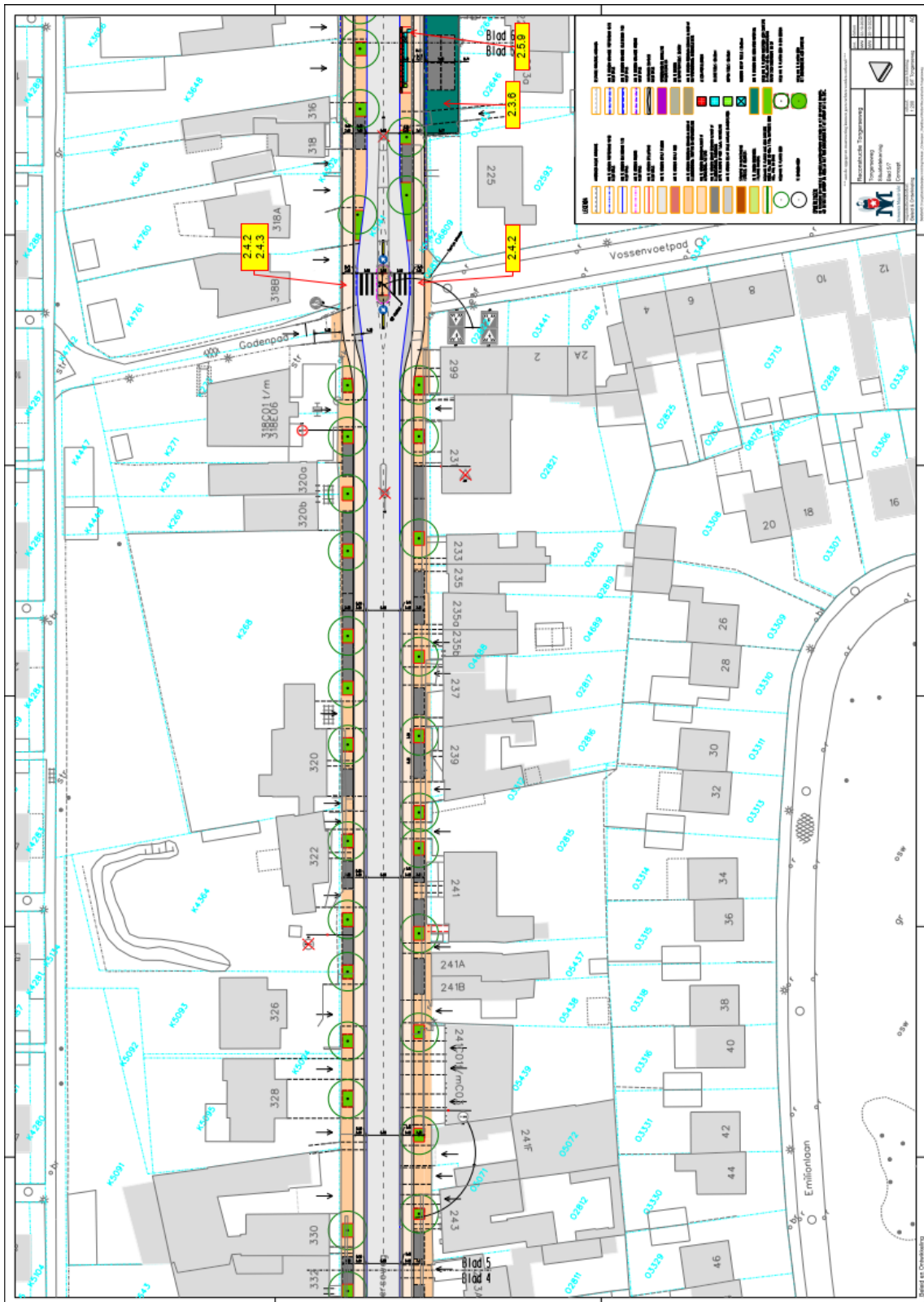




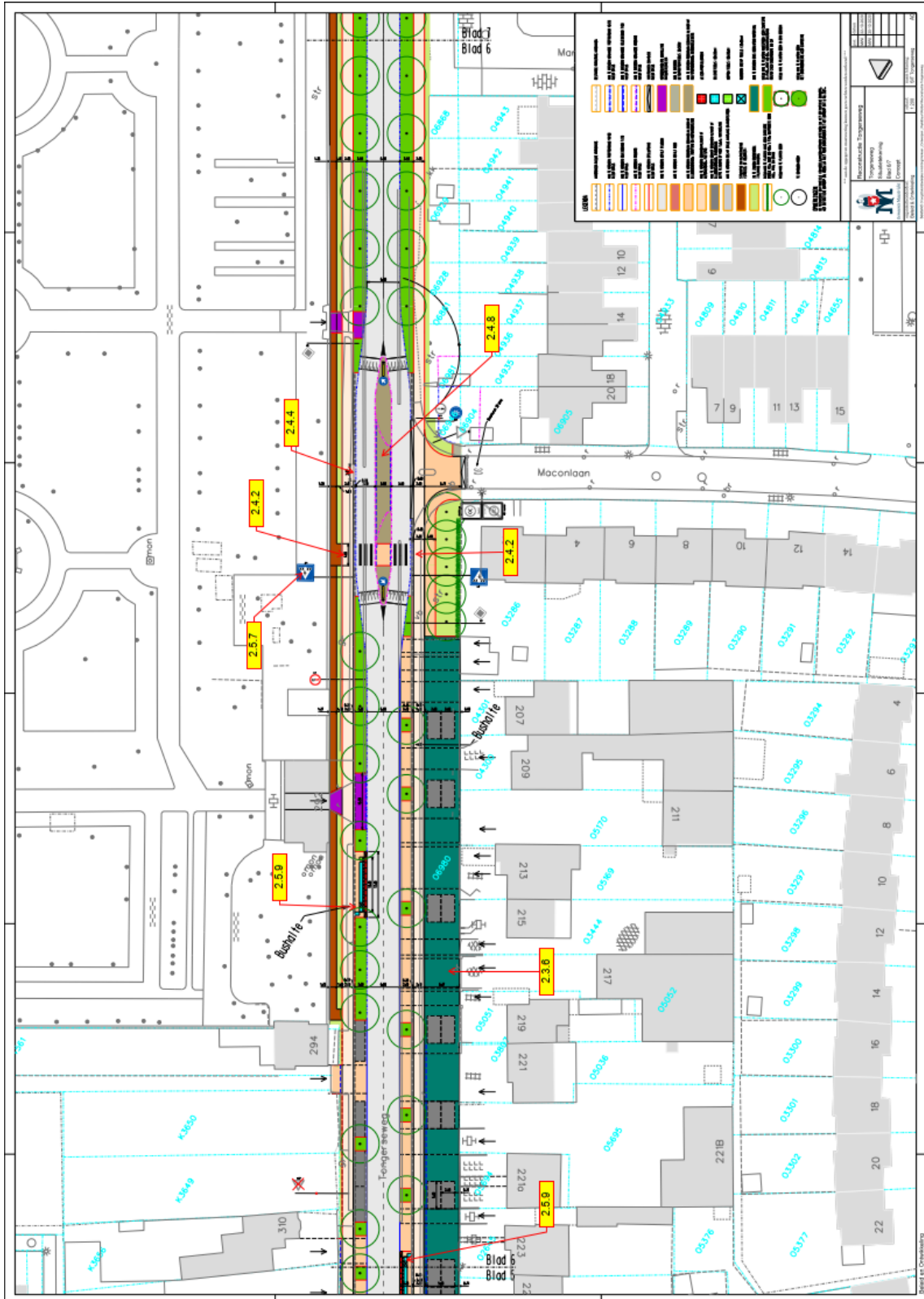
Blad 3



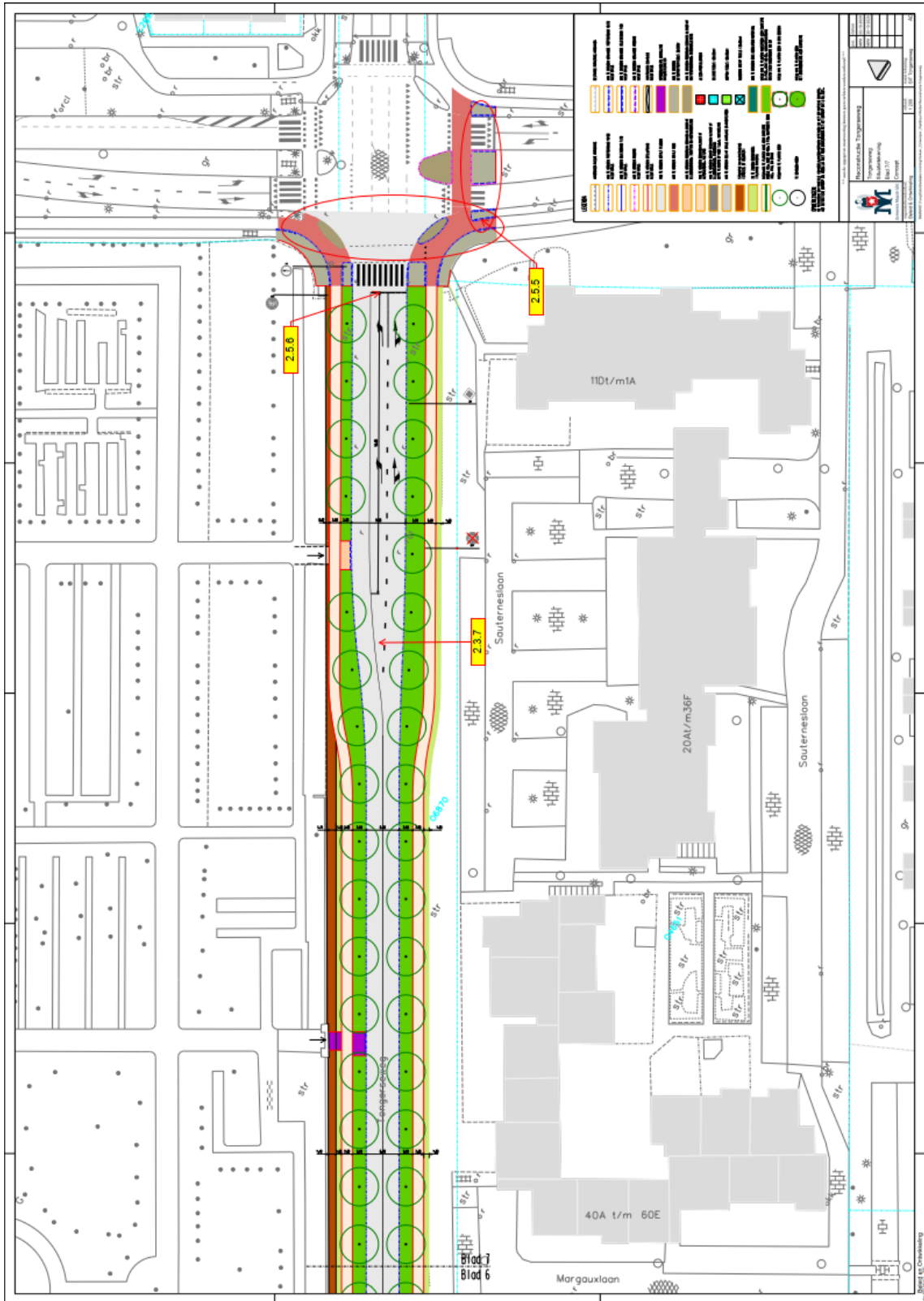
Blad 4



Blad 5



Blad 6



Blad 7