

Bijlage I: Aanbevelingen veiligheidsscan

Nr.	Bevinding	Risico	Mogelijke oplossing	Reactie
01	Een automobilist die vanuit Graafseweg west naar Graafseweg oost wil en zich voor de aansluiting met de Neerbosscheweg in de rechter voorsorteerstrook rechtsaf opstelt moet na de bocht in circa 50 meter drie keer van rijstrook wisselen.	Late en risicovolle rijstrookwisselingen om alsnog de gewenste voorsorteerstrook te bereiken.	Tijdige bewegwijzering op Graafseweg west, voorafgaand aan de kruising met de Neerbosscheweg. Indien mogelijk binnen de verkeerslichtenregeling (voldoende afrijcapaciteit) de linker van de drie rechtsaf voorsorteerstroken reserveren voor rechtdoor (rechtsaf-linksaf), richting Graafseweg oost. Zorgvuldige markering (belijning en richtingpijlen) om verwarring en ongecontroleerd rijstrook wisselen te voorkomen.	De verkeersregeling wordt afgestemd op voldoende afrijcapaciteit. Op de weg zelf worden ook de woorden 'centrum' in de markering meegenomen. Op de algemene (blauwe) bebording staat dit aangegeven.
02	De busdoorsteek van het kruispunt Neerbosscheweg – Graafseweg naar de bushalte vormt een ruimtelijke toevoeging, die de complexe verkeerssituatie zo mogelijk nog complexer maakt.	De busdoorsteek kan de aandacht van automobilisten afleiden van de hoofdrijbaan voor zich, waar veel actie en interactie zich voor kan doen: rijstrook kiezen, rijstrook wisselen, afremmen, stoppen en optrekken.	Busdoorsteek laten vervallen. De bus gebruik laten maken van de busdoorsteek aan de zuidzijde van de bushalte, die voorzien is voor bussen vanuit Neerbosscheweg zuid.	Door aanpassing bij punt 3 wordt deze overbodig.
03	Voor bussen vanaf de bushalte richting Neerbosscheweg zuid ontbreekt een aansluitboog	Bussen zullen bij het rechtsaf slaan moeten uitwijken tot de tweede of derde rijstrook en vervolgens terugkeren naar de eerste rijstrook. Onnodige rijstrookwisselingen.	Aansluitboog opnemen in schetsontwerp.	Het ontwerp is hierop aangepast.
04	Uit het schetsontwerp kan niet worden geïnterpreteerd of de aansluiting van de nieuwe	Gezien het aantal rijstroken op de Graafseweg en de gemodelleerde verkeersintensiteit zal een aansluiting zonder	Aansluiting voorzien van verkeerslichtenregeling. Fysieke, verhoogde geleider aanbrengen in de ontsluitingsweg,	Er komt een vri voor dit kruispunt. Met bebording wordt de richting naar de Kiss en Ride aangegeven.

	ontsluitingsweg van het woongebouw op de Neerbosscheweg en de Kiss & Ride van station Nijmegen Goffert (hierna te noemen ontsluitingsweg) met verkeerslichten geregeld wordt. De opstelruimte voor voertuigen vanuit de ontsluitingsweg is beperkt.	verkeerslichten vermoedelijke leiden tot het accepteren van (te) kleine hiaten in de verkeersstroom op de Graafseweg door automobilisten uit de ontsluitingsweg, met kans op voorrangsongevallen. De krappe opstelruimte voor verkeer uit de ontsluitingsweg, zonder fysieke scheiding met verkeer in tegenovergestelde richting, leidt, in combinatie met de bocht in de ontsluitingsweg, gemakkelijk tot flankongevallen.	doorlopend tot na de bocht.	
05	Bij de kruising met de Muntweg gaan drie rijstroken rechtdoor in de Neerbosscheweg over in één rijstrook rechtsaf richting Nieuwe Dukenburgseweg en twee rijstroken rechtdoor richting Weg door Jonkerbos, met toevoeging van een tweede rijstrook rechtsaf aan de rechter kant.	Een automobilist op de Neerbosscheweg die voor de Muntweg opgesteld staat in de linker opstelstrook rechtdoor moet binnen circa 100 meter twee rijstroken wisselen om rechtsaf te slaan richting Nieuwe Dukenburgseweg.	Indien mogelijk binnen de verkeersregeling (voldoende afrijcapaciteit) de rechter opstelstrook in de Neerbosscheweg voor de Muntweg reserveren voor rechtsaf.	Middels bebording wordt dit duidelijk gemaakt.
06	De opstelstroken in de Muntweg (twee rechtsaf, twee rechtdoor) reiken tot voorbij de aansluiting van de Muntmeesterlaan. Hier kruist de regionale snelfietsroute Batavierenpad de Muntweg.	Een oversteek van vier rijstroken is voor fietsers en voetgangers niet veilig te doen; de verkeersstromen zijn niet te overzien en er kan geen geschikt hiaat geselecteerd worden voor een veilige oversteek.	De oversteek integreren in de verkeerslichtenregeling van het kruispunt Neerbosscheweg – Muntweg. Met het oog op de kwaliteit voor doorgaande fietsers een alternatieve route van het Batavierenpad overwegen.	Er is geen extra verkeersregelinstallatie opgenomen in het ontwerp omdat er al een nabij gelegen mogelijkheid om een met geregelde oversteek te kiezen ter hoogte van de kruising tussen Muntweg en Neerbosscheweg.
07	Hoewel niet duidelijk uit het schetsontwerp doen de taludlijnen vermoeden dat het	Een hellend kruisingsvlak brengt extra risico's met zich mee als gevolg van onvoldoende zicht. Als	Bij nadere uitwerking van het ontwerp expliciet rekening houden met de consequenties van een	In het ontwerp is rekening gehouden met deze aanbeveling.

	kruispunt Neerbosscheweg – Muntweg onder helling komt te liggen.	gevolg van een langere remweg kunnen auto's bijvoorbeeld doorschieten of kopstaartbotsingen optreden.	helend kruisingsvlak voor onder andere remweg, stopzicht, optrekverlies, zichtbaarheid belijning en afwatering.	
08	In het tracé van het Batavierenpad is een relatief krappe boogstraal voorzien, juist voor/ na een hellend fietspad ten gevolge van het hoogteverschil in het terrein. Bomen en bosschages beperken het zicht in de binnenbocht.	Conflicten tussen tegenliggende fietsers als gevolg van bocht afsnijden en onvoldoende zicht. Gevolgen mogelijk relatief ernstig door grote snelheidsverschil stijgende en dalende fietsers.	Ruimere boogstraal toepassen. Zichtbeperkende begroeiing verwijderen.	Dit is op die manier uitgewerkt. Hiervoor is grond aangekocht om een flauwere bocht te kunnen realiseren in dit hellende gedeelte.
09	De onderlinge aansluiting van de fietspaden lijkt niet in lijn met de functie. Bijvoorbeeld de Heideparkseweg krijgt conform de mobiliteitsstrategie de functie van snelfietsroute, maar sluit nu ondergeschikt aan op het Batavierenpad en met een bajonet op de fietstunnel onder de Weg door Jonkerbos.	Onduidelijkheid over verschil in functie en gebruik van de kruisende en aansluitende routes kan leiden tot onzekerheid bij de fietsers en vreemde manoeuvres door wijziging van routekeuze op het allerlaatste moment.	Weloverwogen vormgeving van de kruisingen en aansluitingen van fietspaden onderling die aansluit bij (verschil in) functie en gebruik. In deze situatie Heideparkseweg rechtstreeks verbinden met fietstunnel Weg door Jonkerbos, tenzij route Batavierenweg wordt gewijzigd (zie ook bevinding 11).	Ontwerp is niet aangepast n.a.v. deze aanbeveling omdat de verwachting is dat in het gebruik deze inrichting overzichtelijker is..
10	Autoverkeer vanuit de Burgemeester Daleslaan mag alleen rechtsaf slaan de Weg door Jonkerbos op, net als in de huidige situatie. Doordat de rijbanen van de Weg door Jonkerbos dichterbij elkaar komen te liggen wordt de mogelijkheid om linksaf te slaan minder duidelijk afgeblokt.	Automobilisten uit de Burgemeester Daleslaan slaan ten onrechte linksaf de Weg door Jonkerbos op, wat leidt tot conflicten met linksaf slaand verkeer vanuit Weg door Jonkerbos noord naar de Burgemeester Daleslaan.	Linksaf beweging expliciet fysiek afblokken door middenberm Weg door Jonkerbos verder door te trekken en/ of uitgaande rijstrook vanuit de Burgemeester Daleslaan voor de aansluiting naar rechts afbuigen.	In het ontwerp is rekening gehouden met deze aanbeveling.

11	De onderlinge aansluiting van fietspaden langs de Weg door Jonkerbos en Nieuwe Dukenburgseweg dient afgestemd te zijn op functie en gebruik van de vier richtingen. Zie ook bevinding 14.	Als de vormgeving onvoldoende is afgestemd op functie en gebruik kan verwarring ontstaan, vooral over voorrang.	Bij duidelijke hoofdroute (bijvoorbeeld in geval van gewijzigde route Batavierenpad) de hoofdroute doorgaand vormgeven en de ondergeschikte fietspaden daarop aansluiten. Bij gelijkwaardigheid van de vier richtingen een fietsrotonde overwegen, voor meer ruimte en overzicht van de kruisende fietsstromen.	Deze aanbeveling is opgenomen in het ontwerp
12	De fietstunnels onder de Nieuwe Dukenburgseweg en de Weg door Jonkerbos fungeren bij evenementen in het Goffert stadion als belangrijk looproute van en naar het station.	Grote groepen voetgangers leiden mogelijk tot conflicten met doorgaande fietsers en bromfietzers.	Onderzoeken of extra ruimte (breedte) voor grote voetgangersstromen in de tunnels wenselijk is, of de inzet van verkeersregelaars bij evenementen.	De breedte van de tunnel en deze stromen zijn besproken met hulpdiensten en MOJO. Deze breedte is voldoende voor de afwikkeling van dit verkeer.
13	In de Halfgeleiderweg wordt niet voorzien in fietspaden. In de huidige situatie is er een smal tweerichting fietspad aan de west- en noordzijde.	Het ontbreken van (opvang) fietspaden in de Halfgeleiderweg kan leiden tot onduidelijkheid omtrent de positie van de fietser op de weg bij de verkeerslichtenregeling, waarbij de fietser mogelijk in de verdrukking komt tussen zich opstellende auto's. Afslaande bewegingen van fietsers naar het tweerichting fietspad aan de noordzijde van de Nieuwe Dukenburgseweg kan conflicten met optrekkend autoverkeer veroorzaken	Opvangfietspaden in de Halfgeleiderweg aanbrengen, bij voorkeur tenminste over de verwachte lengte van gemiddelde wachtrijen in de spitsuren.	De Halfgeleiderweg is geen openbare ruimte en is geen gemeentelijk eigendom. Dit advies is tijdens gesprekken met de eigenaren/ gebruikers van de Halfgeleiderweg gedeeld.
14	Zonder grondaankoop kunnen het fietspad en voetpad aan de	Fietzers en voetgangers conflicteren met wachtende buspassagiers.	Grond verwerven ten behoeve van inpassing fietspad en voetpad achter de bushalte.	Grondverwerving is reeds gestart. Daarnaast is het ontwerp aangepast

	noordzijde van de Nieuwe Dukenburgseweg niet worden ingepast achter de bushalte.			n.a.v. deze aanbeveling.
15	De Gerstweg wordt voor autoverkeer afgebogen naar de Boekweitweg. Het doorgaande fietspad naar de Nieuwe Dukenburgseweg sluit met een U-bocht aan op het tweerichting fietspad in de Gerstweg, aan de westzijde van de rijbaan.	Door de oncomfortabele U-bocht gaan fietsers mogelijk een olifantenpaadje creëren en de Gerstweg oversteken op een minder wenselijke en minder veilige locatie. Door de U-bocht wordt fietsen (richting centrum, universiteit en station Goffert; belangrijke bestemmingen) niet aantrekkelijk gemaakt, wat autogebruik kan stimuleren en daardoor ongevalsrisico en ernst verhogen.	Fietspad langs Gerstweg aan oostzijde situeren in plaats van westzijde, waarmee de noodzaak voor een oversteekplaats nabij de aansluitboog naar de Boekweitweg vermeden wordt. Zie ook bevinding 16.	
16	In samenhang met bevinding 20 is het fietspad langs de Boekweitweg aan de noordzijde geprojecteerd, het laatste deel voor de aansluiting met de Nieuwe Dukenburgseweg aan de westzijde.	In geval het fietspad langs de Gerstweg aan de oostzijde komt in plaats van de westzijde is bij de aansluitboog tussen Gerstweg en Boekweitweg een fietsoversteek nodig tussen beide fietspaden. Naar verwachting zullen minder fietsers van deze oversteek gebruik maken. De kruising van het tweerichting fietspad met de nieuwe ontsluitingsweg richting Oostkanaaldijk vormt een potentieel risico op voorrangsongevallen met fietsers uit onverwachte richting.	Fietspad langs de Boekweitweg verplaatsen van de noord- en westzijde naar de zuid- en oostzijde. Hierdoor wordt een fietsoversteek bij de aansluitboog tussen Gerstweg en Boekweit vermeden, in combinatie met de gesuggereerde oplossingsrichting bij bevinding 15. Ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg richting Oostkanaaldijk kan op overzichtelijke wijze een fietsoversteek over de Boekweitweg worden ingepast.	Deze aanbeveling wordt overgenomen en nader uitgewerkt in het ontwerp.