

Knelpunten	Suggestie voor oplossing	Hoe vaak aangegeven	Reactie gemeente
Onveilig gevoel door gedrag en snelheid van automobilisten	<u>Drempels</u>		
	Meer en effectievere drempels op strategische plekken	IIII III	De maximum toegestane snelheid van 30 km/uur wordt momenteel onvoldoende ondersteund door snelheidsremmende maatregelen. Dit willen we op korte termijn verbeteren. De drempels op de Heijendaalseweg remmen de snelheid van het verkeer zeker goed af, maar vinden we echter wel iets te steil voor de hoeveelheid (fiets)verkeer op de D'Almarasweg. Wel zullen we de hellingshoeken van de bestaande plateaus steiler te maken zodat ze de snelheid van het verkeer beter afremmen. Ook zullen we 2 nieuwe drempels toe voegen op plekken waar de bestaande drempels te ver uit elkaar liggen. Verder zullen we verkennen of het mogelijk is om op het deel van de D'Almarasweg tussen de Gerrit van Durenstraat en de Groesbeekseweg de snelheid ook te verlagen van nu 50 km/uur naar 30 km/uur.
	Drempels zoals verhoogd op de Heyendaalseweg zijn dramatisch slecht voor alles wat erover heen moet.		
	De drempel die er op de Kwekerijweg (en d'Almarasweg) zit, is veel te laag en daar race je zo over heen.	II	
	Komende van de Groesbeekseweg, voor het kruispunt met de Gerrit van Durenstraat, aanleg van een verkeersdrempel met exact dezelfde kenmerken als de verkeersdrempels op de Heyendaalseweg ter hoogte van basisschool Brakkenstein.		
	De verkeersdrempel tussen de Van Haapsstraat en Gerrit van Durenstraat aanpassen en voorzien van exact dezelfde kenmerken als de verkeersdrempels op de Heyendaalseweg ter hoogte van basisschool Brakkenstein.		
	Ook de Driehuizenweg (maar aan een kant bebouwd) vanaf de Scheidingsweg tot het kruispunt Kwekerij/ d'Almarasweg te reactiveren om de Heyendaalseweg te ontlasten, wel met minder drempels maar met drempels op de juiste plaats, te weten op de kruispunten zelf en niet er voor of erachter. Advies: Geen ton uitgeven, als je iets doet doe het dan goed voor nu en in de toekomst.		
	Drempels iets verhogen en langer maken bij ingangen en zijstraten zodat de snelheid van gemotoriseerd verkeer in ieder geval op die plaatsen wordt afgeremd.	II	
	Snelheidsbeperkende maatregelen voor auto's. Niet alleen door drempels maar door "slingers" met grote plantenbakken en/of bomen		
	Van de bestaande drempels heb je meer nadeel dan voordeel, bijv. trillingen en scheuren in de huizen.		
	Drempels veroorzaken geluidsoverlast	III	
Flinke ophoging van de bestaande drempels vlakbij d'Almarasweg 125.			
Drempels over de gehele d'Almarasweg, waar je maximaal met 30km/u over kan. Hierdoor kan tussen de drempels geen gas worden gegeven. Ook zal de geluidsoverlast aanzienlijk minder worden als er een hele rij ligt.	II		

Verhoging van de bestaande drempel bij de korfbalclub en bij NMHC (robuuster wordt uitgevoerd) dan draagt die bij aan verlaging van de snelheid waarmee het autoverkeer richting de drempel nabij d'Almarasweg 125 rijdt.		
Robuuster uitgevoerde (hogere) drempel leidt tot een flinke afname van de rijsnelheid van het autoverkeer. Komt ook ten goede aan de (objectieve en subjectieve) verkeersveiligheid van het langzaam verkeer op deze kruising: de overstekende wandelaars en fietsers die hier invoegen of oversteken.		
Verkeersborden/verlichting/signalering		
Elektronische snelheidssignalering en waarschuwing. Niet alleen borden	IIII	Dat is een goede suggestie. Een dergelijk display is effectief als deze een aantal weken langs een weg hangt. De displays rouleren daarom door de stad. We zullen een elektronisch snelheidsdisplay ophangen langs de route in een periode voor en in een periode na de uitvoering van de korte termijn maatregelen.
Haal het bordje "30 erg prettig weg" dat aan de Kwekerijweg staat. Dat impliceert dat het fijn als dat men rustiger rijdt, maar doet te niet aan het 30 km p/u bord dat er hangt.	II	Dat is een goede suggestie. We zullen het bordje weghalen
Maak er een fietsstraat met rood wegdek van.	IIII II	Het inrichten als fietsstraat is alleen mogelijk als er niet meer dan 5000 motorvoertuigen per etmaal rijden. Met een intensiteit van 6500 leent deze weg zich niet voor zo'n inrichting en zullen we wat anders moeten doen om de fietsers meer ruimte te geven.
Zet op de weg zelf 30 km per uur.		Dat is een goede suggestie
Betere verlichting op de d'Almarasweg. Zeker in de winter is het daar vaak erg donker. Ben al wel blij met de verlichting bij de oversteek bij NMHC.		Omwille van bescherming van flora- en fauna plaatsen we geen bijkomende normale straatlantaarns.
Aanpassen van de wegbewijzing, verkeersborden, etc. zodat het voor alle verkeersdeelnemers duidelijk is welke verkeersregels van toepassing zijn tussen de Kwekerijweg en de Groesbeekseweg.		Wij zullen de bebording langs de route controleren op volledigheid, juistheid en zichtbaarheid en waar nodig aanpassen.
Duidelijker maken dat deze straat voor fietsers is en auto's zich daaraan hebben aan te passen.		De d'Almarasweg/ Scheidingsweg is geen fietsstraat waar auto's te gast zijn. Dat neemt niet weg dat automobilisten rekening moeten houden met de fietsers op de weg.
Visueel maken		
Gevaren borden plaatsen	II	

Kruispunt Heyendaalseweg/Kwekerijweg		
Maak van het kruispunt Heyendaalseweg/Kwekerijweg/Houtlaan een rotonde	IIII II	Om de verkeersveiligheid te verbeteren zetten we in op de realisatie van een ovatonde op het kruispunt Hijendaalseweg – Kwekerijweg – Houtlaan. Op korte termijn gaan we daartoe als eerste het ontwerp verder uitwerken en overleggen met de RU over de voor de ovatonde benodigde gronden.
Maak een veiligere oversteek bij kruising Heyendaalseweg / Kwekerijweg (rotonde oid). De oversteek die er nu is, is onduidelijk, onoverzichtelijk en onhandig.		
Geen rotonde Houtlaan/Heyendaalseweg/Kwekerijweg, dat is geen oplossing voor het probleem.	II	
Van Haapsstraat en Gerrit van Durenstraat		
Vorrangs rotonde op kruising d'Almarasweg en Van Haapsstraat	II	Om de oversteekbaarheid te verbeteren willen we uitbuigingen maken voor fietsers waar ze kunnen stoppen en met beter overzicht kunnen oversteken.
Geheel of grotendeels (bijvoorbeeld van de Driehuizerweg tot de Van Haapsstraat) eenrichtingsverkeer i.c.m. een flink verbreed fietspad.	IIII II	
De afslagen voor fietsers naar de Gerrit van Durenstraat en de Van Haapsstraat aanpassen.		Bij de Gerrit van Durenstraat willen we de ventweg zo aanpassen dat auto's verder door kunnen rijden om zo een beter zicht op aankomend verkeer te hebben.
De invoegstroken naar de van Haapsstraat en Gerrit van Durenstraat zijn gevaarlijk en de invoegstroken dienen aangepast te worden.	IIII	
Afslag Van Haapsstraat naar Gerrit van Durenstraat linksaf Afslag van Gerrit van Durenstraat naar d'Almarasweg rechtsaf		
Verhoogde kruispunten		Verhoogde kruispuntplateaus realiseren we nu niet vanwege de hoge kostprijs (ad € 40.000 per stuk). Ook gaan we geen verplichte rijrichtingen instellen; dit betekent namelijk een te grote beperking in de bereikbaarheid van de woonwijk.
Fietspaden		
De meters brede heggen kunnen best vervangen worden door dunnere heggen en hierdoor ruimte voor het fietspad creëren.		We gaan de mogelijkheid voor een vrijliggend fietspad onderzoeken.
Tweerichtings fietspad tussen Parkzoom en spoorweg, achter de heg. Zuid zijde.		Denkrichting is een vrijliggend fietspad in 1 richting achter de bomen. Een tweerichtingen fietspad is niet wenselijk omdat er ten oosten van het spoor bij de huizen geen ruimte is voor een vrijliggend fietspad. Fietsers richting de Groesbeekseweg zouden dan allemaal moeten oversteken ter hoogte van het spoor. Dat komt de verkeersveiligheid niet te goede.
Vrijliggend fietspad aan beide zijde van de weg	IIII	
Stukken van sportclubs af om fietspad te maken	III	
Gescheiden fietspad aan de kant van sportvelden	II	
Fietspad achter de bomen langs bij de sportparken	II	
Fietspad aan zijde van tennispark met behoud van bomen		

Het plan om een apart fietspad naast de autoweg te leggen klonk <u>niet</u> aantrekkelijk. We denken dat hierdoor de snelheid van de auto's alleen maar toeneemt. Als voorbeeld verwijzen we naar de verkeerssituatie op de Scheidingsweg. Het klinkt bovendien als een tienjarenplan met een grote kans dat het er niet van komt.		In deze denkrichting geven we het fietsverkeer in de andere rijrichting een eigen ruimte binnen het bestaande profiel van de weg. Bijvoorbeeld als een licht verhoogd fietspad. De rijbaan voor het autoverkeer maken we daarbij smaller, wat ook beter past bij de maximum toegestane snelheid van 30 km/uur.
Fietspaden breder en rijstrook voor auto's smaller		
Voorsorteerstrook voor fietsers naar de sportverenigingen		
Oplossing is een gescheiden fiets- en voetpad zoals op de Houtlaan. Een zijde voetpad, een zijde tweerichting fietspad. Mogelijk aan een zijde de heggen versmallen/verplaatsen zodat de bomen behouden blijven.	IIII IIIII III	Om te weten of het technisch mogelijk is om een fietspad aan te leggen achter de bomen zullen we eerst een boomeffectrapportage uitvoeren. Het aanbrengen van verharding boven de wortels kan namelijk leiden tot afsterven van de wortels en uiteindelijk ook van de bomen.
Het mooiste en meest duurzaam is een fietspad zoals in de Houtlaan is gesitueerd, die moet doorlopen via de Kwekerijweg en d'Almarasweg tot aan de Groesbeekseweg, wat betekent dat het Universitair sportcentrum, en de op gemeentegrond gelegen tennisvereniging Rapiditas en voetbalvereniging Kolping/Dynamo maximaal ca 1,5 meter grond moeten inleveren.		Mocht aanleg technisch mogelijk zijn dan moeten we nog in overleg met de sportclubs om te kijken of en hoe we de ruimtelijke inpassing kunnen doen.
Komende van de Groesbeekseweg, het fietspad omleiden door het plantsoen tussen het fietspad en de hoofdrijbaan te verbreden richting het voetgangerspad (met andere woorden ter hoogte van nr. 12 de fietsstrook afsluiten). Dit dient gepaard te gaan met het plaatsen van 2 hekken op het voetpad (zoals deze geplaatst zijn bij de spoorwegovergang) zodat het voetgangerspad niet meer door fietsers gebruikt wordt om tegen het verkeer in te fietsen.		
Probleem is dat automobilisten zich niet aan de snelheid houden. Zij vormen het probleem en de basis van gevaarlijke situaties. Oplossingen dienen dan ook gevonden te worden voor het probleem en niet door het 'instandhouden van- en zelfs vergroten van het probleem' door de automobilisten te faciliteren middels het weghalen van voor hen lastige fietsers.		
Overig		
De ingang van de parkeerplaats van NMHC voor auto's en fietsen scheiden		We gaan in overleg met de hockeyclub kijken hoe we de situatie kunnen verbeteren
Opstel vak voor fietsers naar de sportvelden, liefst midden op de centrale as.		
De oversteek naar NMHC faciliteren voor fietsers. Is nu gevaarlijk voor in en uitkomend verkeer.	IIII	
Rotonde Driehuizerweg – Kwekerijweg	II	Hiervoor ontbreekt de ruimte
De situatie ter hoogte van d'Almarasweg 14 nu levensgevaarlijk. Fietsers steken al over om op de stoep en/of fietspad tegen de richting in !!!! naar de ventweg	II	Naar aanleiding van ook de tweede bijeenkomst op 18 oktober 2022 zullen we deze situatie nog nader

	<p>naast de d'Almarasweg te rijden. Komend vanuit de Gerrit van Durenstraat wordt je nu geconfronteerd met fietsers van rechts en/of op de stoep. Plaats dranghekken (zoals bij de spoorovergang) zodat ook de snelheid van de fietser van bovenaf geremd worden.</p>		<p>onderzoeken. We hebben reeds gepland om op korte termijn de ventweg iets aan te passen waardoor er beter zicht ontstaat komend vanuit de Gerrit van Durenstraat, we onderzoeken of we de fietser ter hoogte van deze aansluiting veilig kunnen laten invoegen op de D'Almarasweg. In dat scenario vervalt het kleine stukje fietspad wat een stimulans zal zijn om niet langer tegen het verkeer in te rijden.</p>
	<p>Met name het voorstel om een fiets- en voetgangersbrug aan te leggen vanuit Groenewoud naar het Tournooiveld zal de d'Almarasweg ontlasten en verkeersveiliger maken.</p>		<p>Uitgangspunt voor dit project is in ieder geval het veiliger benutten van de huidige infrastructuur. Wij voorzien omwille van de zeer hoge investeringen op dit moment geen nadere studie naar nieuwe verbindingen over de spoorlijn, dan wel herstel van oude verbindingen over de spoorlijn.</p>
	<p>Nog een optie is de spoorovergang van de Valkenburgseweg te heropenen! Auto, fiets en voetganger vanuit Groesbeek, Duitsland en Nijmegen Oost kunnen van vanaf de Groesbeekseweg rechtstreeks naar het Campusterrein.</p>	III	<p>Uitgangspunt voor dit project is in ieder geval het veiliger benutten van de huidige infrastructuur. Wij voorzien omwille van de zeer hoge investeringen op dit moment geen nadere studie naar nieuwe verbindingen over de spoorlijn, dan wel herstel van oude verbindingen over de spoorlijn.</p>
	<p>Bomen zorgen voor veel onveiligheid door takken en bladeren op de weg. Ze zijn ook te groot waardoor fietspad smaller wordt door bladval.</p>	IIII I	<p>Het behoud van de bomen werd juist ook breed gedeeld. Ook vanuit de gemeente hechten we waarde aan bomen, vanuit leefbaarheid, aanzien en hittestress. De voordelen wegen daarbij zwaarder dan de nadelen qua blad en takken.</p>
	<p>Te veel sportclubs met teveel leden. Zorg voor een ledenstop.</p>	IIII	<p>Sporten is gezond, wij zien vanuit dit project dan ook geen aanleiding om een ledenstop bespreekbaar te maken.</p>
	<p>Bloembakken of betonblokken om en om, om de rijstrook te versmallen</p>	IIII	<p>Wij zijn geen voorstander van dergelijke obstakels op de rijbaan, omdat daardoor autoverkeer onverwacht kan gaan uitwijken naar de voor fietsers bedoelde ruimte. Wij geven de voorkeur aan het remmen van de snelheid met betere plateaus en extra drempels.</p>
	<p>Kruispunt Driehuizerweg en d'Almarasweg moet veiliger, auto's rijden nu door.</p>	IIII	<p>Het bewuste zebrapad ligt op een plateau. We gaan op korte termijn de helling van het plateau steiler maken, waardoor automobilisten hun snelheid meer moeten remmen. We verwachten dat de automobilisten</p>

			daardoor ook de voorrangregel van het zebrapad beter zullen naleven.
	Maak parkeerheuvels, dan ziet de weg er minder als snelweg uit.		
	Gehele weg: profiel optisch versmallen	IIII	De fietsstroken zijn al erg breed. Optische verbreding levert dan niet veel op en is ook relatief duur.
	Verkeersfuik bij het spoor	III	Bij het spoor willen we voor de fietsers grote opstelvakken maken voor de auto's zodat ze niet meer zo in de verdrinking komen
	Spoorwegtunnel	III	
	Spoorweg overgang is te smal	IIII	
	Snoeien hagen d'Almarasweg ivm verbreden loopstrook		Bekijken in samenhang met eventueel fietspad.
		II	
	Meer in- en uitgangen parken	IIII	We overleggen met de sportclubs.
	Vanaf stoplicht Groesbeekseweg rijden fietsers over de parallelweg veel te hard naar beneden, door de afdaling. Dit is zeer gevaarlijk bij de uitritten en zijstraten.	IIII	Verplaatsen naar eerste kopje waarin we ook aangeven te verkennen of op dit deel de snelheid van 50 naar 30 kan.
	De draai vanaf de d'Almarasweg terug de Paralelweg op naar nummers 2, 4, 6, 8 en 10.		
	Vlakt bij van Haapsstraat zit een kleine ingang voor fietsers naar Orion sportvelden. Heel handig. Dan omzeilen de voetballende fietsers de parkeerplaats van Orion. Hier wellicht een zebrapad?		Met de sportclubs zullen we verder overleggen over de veiligheid nabij hun in- en uitgangen.
	Meer zebrapaden		Op de beide plekken waar druk wordt overgestoken liggen nu reeds zebrapaden.
	Schoolgaande jeugd fietst met meer dan 2 personen naast elkaar.	II	Ook fietsverkeer dient zich natuurlijk aan de geldende verkeersregels te houden en loopt het risico op handhaving wanneer zij zich niet aan de verkeersregels houden.
	Park Brakkenstein is slecht ontsloten, onbekend verstopt achter parkeerplaats Rapiditas en Kolping. Meer uitnodigende ingangen die veiliger zijn.		Een goede suggestie, echter valt deze buiten de scope van deze opdracht om de verkeersveiligheid op de route te verbeteren.
	Ruimere bochten		
	Vignet systeem		Een dergelijke maatregel ligt buiten de invloedssfeer van de gemeente
	Geen naschoolse opvang op de d'Almarasweg		Een dergelijke maatregel ligt buiten de invloedssfeer van de gemeente

	Hap t.h.v. afslaan op de d'Almarasweg is eerder gevaarlijk dan veilig.		Met de uitbuigingen voor fietsers willen we bereiken dat zij haakser oversteken en daardoor een beter uitzicht hebben op het autoverkeer op de route.
	Stoepen verbreden	III	In de verkenning naar wellicht een vrijliggend fietspad achter de bomen zullen we ook kijken naar een goede breedte voor de looproutes. Primair gaat onze aandacht op dit moment echter uit naar het verbeteren van de veiligheid voor het fietsverkeer en overstekende voetgangers.
	Geen studenten met auto's	III	Een dergelijke maatregel ligt buiten de invloedssfeer van de gemeente
	Mooie bomen, maar verzoek aan gemeente: Hulp van plantsoendienst voor aanwonenden.		
	Bij in- en uitrit van de sportvelden 1 á 2 bomen weghalen	II	Met de sportclubs treden we in nader overleg over de situatie bij de in-en uitritten.
De politie weigert te handhaven op zowel de 50 als de 30 km-zones.	Snelheidscontrole met camera's en bekeuringen voor overtreeders	IIII	Handhaving is een taak van het Openbaar Ministerie en de politie. Zij bepalen de inzet van de schaarse capaciteit vooral op basis van objectieve verkeersonveiligheid. Ondanks dat vele weggebruikers de route D'Almarasweg – Kwekerijweg als onveilig ervaren, gebeuren er in vergelijking tot soortgelijke andere wegen gelukkig weinig daadwerkelijke ongevallen. Dit willen we als gemeente natuurlijk ook graag zou houden, vandaar ook onze investeringen in maatregelen die op korte en op langere termijn de verkeersveiligheid verder verbeteren.
Parkeerproblematiek heeft ook invloed op de verkeersveiligheid	Het moet hier voor wat betreft verkeersveiligheid ook gaan over het oplossen van de parkeerproblematiek en het voorkomen van de parkeerdruk. Sophiaweg-d'Almarasweg is toch een verbindingsweg, waar je ook rekening met de doorstroming wilt houden. Misschien ook wat meer discipline bij hockeyouders om het park met de fiets te bezoeken.	II	Klopt, voor de gemeente is het ook een uitgangspunt dat de D'Almarasweg – Kwekerijweg wel haar huidige functie als gebiedsontsluitingsweg behoudt.
	Parkeerverbod	III	
Positieve punten	Suggestie voor oplossingen		Reactie gemeente
Veel groen	Mooie groene laan. Bomen moeten worden behouden en verstrekt. Fraaie woonomgeving. Geen enkele boom mag sneuvelen.	IIII IIIII IIIII II	Ook de gemeente behoud graag de bomen in deze laanstructuur omwille van leefbaarheid, hittestress en aanzien.
	Sportieve groene omgeving	II	

