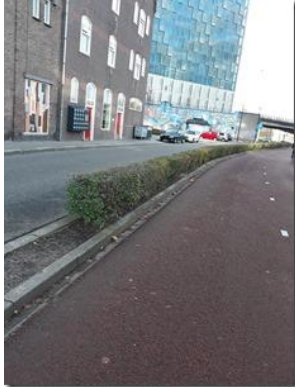


Reactienota informatieavond aangepast ontwerp Graafseweg fase 2 Dinsdag 10 november 2020 <i>Versie 22 februari 2021</i>		
Naam, adres, etc	Opmerking	Reactie Gemeente
	<ul style="list-style-type: none"> Is het mogelijk en gewenst om bij de nummers 230 – 224 tussen rijweg en fietspad een strook struikjes te plaatsen? daar waar nu een reep klinkers is, tussen de lantaarnpalen. er kwam een wat mij betreft ietwat onbevredigend antwoord: de strook tussen weg en fietspad zou te smal zijn voor aanplant van een heg of iets van dien aard. ik denk dat er een misverstand is geweest: de strook vanaf de looimolenweg naar de rozenstraat is inderdaad slechts één stoeptegels breed. mijn vraag echter gaat over het stukje graafseweg bij de nummers 230-224. het gedeelte tussen bushalte en looimolenweg. De breedte van de strook tussen 230-224 telt 3 stoeptegels = 90 centimeter. ik zag dat aan de zijde van de campusbaan - waar de stroken 70, 50, 40 centimeter breed zijn - groen geplant is, dus dacht ik dat dit ook bij deze strook aan de graafseweg wel zou kunnen worden toegepast. mocht er onverhoopt toch geen struik/heg geplaatst kunnen/mogen worden, dan graag de stoeptegels eruit en gras erin. 	<ul style="list-style-type: none"> We gaan hier een haagje plaatsen. Deze haagjes komen ook op andere delen in dit wegvak van de Graafseweg zodat een samenhangend geheel ontstaat.
	<ul style="list-style-type: none"> Tijdens uw bezoek hebben wij de vele mogelijkheden omtrent de herinrichting van de Graafseweg, met name bij ons Zorg Centrum met afslag , besproken. U gaf aan geen mogelijkheden te zien voor een volledige afslag ter plaatse van ons pand aan nummer 232. Wel gaf u aan een verdere verlaging en tevens verlenging van deze afslag vanaf 	<ul style="list-style-type: none"> De verlaagde band verlengen we van drie naar vijf meter.

	<p>de Graafseweg naar nummer 232 te kunnen realiseren zodat het afslaan soepel kan verlopen en de draai naar de inrit in een vloeiender beweging kan verlopen. Nu verloopt deze draai totaal niet vloeiend en is reden tot veel ergernis, mede door de verhoging tussen het asfalt en de verlaagde stoeprand als de korte verlaging van de stoeprand welke toegang tot ons Centrum moet geven.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> Ten eerste ben ik blij met de intenties om de verkeersoverlast te verminderen. Ik twijfel ook niet aan uw intentie om de overgang van het Verbindingsweg over de Graafseweg veiliger te maken maar ik wel sterke twijfel bij de oplossing naar de Cavaljéweg. En wel omdat dit toch weer kan leiden tot een andersoortige veiligheid. De gaande mens kiest bij voorkeur de snelste weg, welke voor de voetgangers doorgaans de kortste weg is. Omdat in het verlengde van de Ds. Creutzbergweg de spoorovergang ligt naar o.a. bushalte de Goffert, zwembad, en diverse scholen/universiteit verderop. is een nieuwe oversteek aldaar meer voor de hand liggend en daarmee ook veiliger. De route via de Cavaljéweg naar de spoorovergang zal als aanzienlijk langer beleefd worden (feitelijk 140 meter) en zal het zeker voorkomen dat met buiten de kruising met stoplichten ter hoogte van de Ds. Creutzbergweg oversteekt. Zo wordt in de huidige praktijk nagenoeg door bijna alle fietsers over de stoep gefietst om bij de Ds. Creutzbergweg te komen. Ik weet niet of het een argument is maar van uit de bewoners kan ik me voorstellen de voordelen van de kruising bij de Cavaljéweg omdat er geen afremmend verkeer is voor hun huis, maar wat te denken van optrekkend verkeer. (van geïrriteerde chauffeurs die een hekel hebben aan wachten) 	<ul style="list-style-type: none"> De verkeerslichten bij de Cavaljéweg willen we handhaven omdat de bereikbaarheid van de buurt tussen spoor en Graafseweg daardoor sterk verbetert. We zullen proberen om het ongeregeld oversteken bij de Verbindingsweg tegen te gaan.
	<ul style="list-style-type: none"> Is het mogelijk om in het nieuwe ontwerp de lantaarnpalen niet midden op het trottoir te plaatsen maar ergens direct naast de rijbaan? Bij een trottoir met een breedte van 5 tegels moet je voortdurend de rijbaan op als je met een kindwagen of met z'n tweeën loopt omdat er om de zoveel meter z'n paal staat. Daarnaast vind ik de palen die er nu staan erg groot. Kunnen deze niet vervangen worden door kleinere exemplaren? Dat past ook beter in het beeld van een stadsweg. De hoge palen die er nu staan horen meer thuis langs een snelweg in mijn optiek. Is het een verstandig idee om een verhoogd rijprofiel aan te brengen tussen de busbaan en de rijbaan op het stuk Groenestraat-Rozenstraat. Misschien iets soortgelijks als op de Prins Mauritsingel. Het valt mij namelijk op dat steeds meer automobilisten hun eigen regels in het verkeer bepalen. Zo komt het regelmatig voor dat automobilisten vol door rood licht rijden op de kruising bij de Rozenstaat. Daar staat geen flitspaal dus de kans om gepakt te worden is nihil. Indien het druk zou zijn op de Graafseweg ligt het in de lijn der verwachting vanuit dit 	<ul style="list-style-type: none"> We plaatsen de nieuwe lantaarnpalen tegen de erfgrans aan. Dan hebben voetgangers er het minste last van. De lantaarnpalen op het deel Rozenstraat – Groenestraat worden allemaal vervangen. Voor het andere deel van de Graafseweg, Groenestraat / S100 is dat nog niet zeker Dit lijkt ons niet verstandig. Het veroorzaakt ongevallen omdat er tegen aan gereden wordt. Dat is onze ervaring van de Prins Mauritsingel. En een dergelijke maatregel kost weer extra ruimte.

	<p>asociale gedrag dat men de busbaan gaat gebruiken als inhaalbaarheid. Een verhoogd profiel verhindert dat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op de tekening van de nieuwe situatie Groenestraat-Rozenstraat staan een paar bomen ingepland aan de westkant van de straat ter hoogte van de huidige bushalte (die komt te vervallen). Het stuk grond van de huidige bushalte tot aan de inrit van Villa de Wolfskuyl blijft zoals het nu is, gras. Dit is een flink stuk grond. Zeker 30 meter lang en 4 meter diep van straat tot erfafscheiding. Waarom kunnen daar geen bomen komen? Zou voor het aanblik van de straat een groot positief verschil maken. Daarnaast is het compensatie voor de bomen die eventueel gerooid moeten worden in het bos ivm de aanleg van het fietspad daar. Overigens is er rechts naast de inrit van Villa de Wolfskuyl ook nog meer dan voldoende ruimte voor een boom. Ook daar ligt nu gras op een perceel van zeker 6 x 4 meter. (Daar heeft vroeger ook een gigantische beuk gestaan die overigens jammer genoeg eind jaren 90 gekapt is. • Ik heb begrepen tijdens de bijeenkomst vorige week dat het lastig is iets van groen te planten langs de rijbaan. Dat is iets wat in ons deel wat lastig ligt aangezien tijdens de eerste bijeenkomst dat nu juist iets was wat zo mooi naar voren kwam. • Is het echt niet mogelijk om het fietspad (het westelijk fietspad staduitwaarts) een meter te verplaatsen richting westzijde (op braakliggend stuk recht voor Villa de Wolfskuyl)? Dan komt er aan die kant (westzijde) ruimte voor iets groens.... Als de rijbaan nu ook 1 meter mee gaat dan ook aan de oostzijde.... 	<ul style="list-style-type: none"> • Een paar extra bomen in de zijberm zijn goed in te passen. Voor Vila de Wolfskuyl willen we geen bomen aanplanten vanwege het doorzicht. • We plaatsen waar mogelijk haagjes langs de rijbaan. En bomen in de ventweg tussen de parkeerplaatsen.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ik zou graag terugzien in het aangepaste plan mbt de versmalling van de Graafseweg tussen de Wolfkuilseweg en de Rozenstraat, dat het hoekje Graafseweg Wolfkuilseweg waar voor z'n 10 jaar terug (voor een hoop gemeenschapsgeld) een parallel weg is aangelegd met een extra parkeerstrook in takt blijft. Dit omdat er A z'n € 100.000.- kosten voor sanering bespaard blijven en dit er nu al eenmaal ligt en B omdat er z'n 80 jaar minimaal 10 extra bomen zouden moeten staan in plaats hiervoor om de Co2 schade voor deze sanering te compenseren! Dit heb ik destijds tijdens de presentatieavond vh het plan al eens aangekaart bij de verkeerskundige vd gemeente maar dit niet als officieel (inspraakplan) in ingediend! 	<ul style="list-style-type: none"> • Omdat we nu een veilige oversteekplaats hebben ontworpen, bij de verkeerslichten en een ongeregelde ter plekke van de busbaan, is de parkeerstrook veilig te bereiken en kan die daarom gehandhaafd blijven.
	<ul style="list-style-type: none"> • Hieronder onze aandachtspunten allemaal op het gebied van verkeersveiligheid: We hebben het idee dat het aantal fietsers de laatste jaren toeneemt, als gevolg van de activiteiten in het voormalige Augustinusklooster en in het Boskapel (respectievelijk Graafseweg 274 en Graafseweg 276). Wekelijks spreken wij mensen aan om niet op dit deel van de Graafseweg te fietsen. Hierbij valt het op dat mensen vaak wel het idee hebben dat het niet klopt, maar ze hebben a. het verkeersbord niet gezien (deze hangt nl. op 2 meter hoogte en is daarom niet goed zichtbaar 	

	<p>voor een fietser) en b. ze weten niet hoe ze anders moeten fietsen omdat dit niet staat aangegeven.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het zou wenselijk zijn als deze fietsers op een veilige manier naar de plek van bestemming kunnen komen. Formeel moeten ze lopen over het voetpad, maar dit is met de fiets aan de hand niet veilig. Vooral niet het eerste stukje Graafseweg ter hoogte van huisnummers 242 t/m 248. Op deze plek is de stoep smal, is er geen parkeerstrook tussen de stoep en de rijbaan en rijden de auto's rakelings langs je. • We zouden graag zien dat het kruispunt Groenestraat/Wolfskuilseweg/Graafseweg veiliger wordt voor fietsers en voetgangers. Ter illustratie: Als je met de fiets van de Groenestraat naar ons huis, Augustinusklooster of Boskapel wil (en dat doen er veel), dan kan dit niet op een veilige manier. De veiligste manier lijkt met de fiets aan de hand oversteken op de Groenestraat via de voetgangersoversteekplek. Hierbij uitkijken dat je niet wordt aangereden door auto's die tegelijkertijd rechts af vanaf de Graafseweg de Groenestraat inrijden. Vervolgens je fiets op de stoep tussen de verschillende palen manoeuvreren en proberen het knopje in te drukken van de voetgangersoversteekplek. Bij het oversteken uitkijken dat je niet wordt aangereden door auto's die tegelijkertijd rechts af vanaf de Wolfskuilseweg de Graafseweg inrijden. NB. Dit is niet te doen als je dit met 2 fietsers (in mijn geval samen met mijn dochter van 5) tegelijkertijd wil doen. Een andere optie is oversteken vanaf de Groenestraat en op de rijbaan van de Graafseweg blijven staan. Het is daar niet mogelijk om de stoep op te gaan. Zodra je het idee hebt dat de verkeerslichten voor het verkeer van de Groenestraat en Wolfskuilseweg rood zijn en de verkeerslichten voor het verkeer op de Graafseweg nog niet groen zijn, kun je richting de stoep Graafseweg begeven. • Er is een verkeerslicht voor fietsers/voetgangers om de Wolfskuilseweg over te steken als je vanaf het centrum komt richting Augustinusklooster/boskapel. Als je echter van de Augustinusklooster/boskapel komt, dan kun je niet de Wolfskuilseweg oversteken omdat er aan die kant geen verkeerslicht hangt. • Regelmatig zien we bijna ongelukken op de Graafseweg en het kruispunt. Het is wachten op het eerste grote ongeluk. 	<ul style="list-style-type: none"> • We hebben hier van de vier percelen met huisnummers 242 – 248 een strook grond aan kunnen kopen, zodat het voetpad breder wordt. • De kruising Graafseweg – Groenestraat ligt ingeperst tussen bestaande bebouwing. Daarom is er te weinig ruimte om goede oversteken te maken. En krijgen richtingen gelijktijdig groen (Bv. rechtsaf – voetganger). Dat kunnen we op deze kruising niet verbeteren. Naast het aankopen van de strookjes grond (zie vorige punt) proberen we lichtmasten en palen zoveel mogelijk tegen de perceelgrens te zetten zodat er meer ruimte komt en makkelijker te manoeuvreren. • We gaan aan de noordzijde van de kruising, over de Wolfskuilseweg, een met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteek maken. • We proberen binnen de beperkte ruimte een zo veilig mogelijke kruising te maken.
	<ul style="list-style-type: none"> • Mijn aandachtspunten zitten vooral aan het begin van het traject. Dus bij de kruising van de Rozenstraat. Stad uit wordt er vaak veels te hard gereden. Het loopt hier naar beneden en met trekt vaak het gas vol open. Veel geluidhinder hierdoor. • Sluit aan bij punt 1 want hierdoor is deze kruising zeer gevaarlijk. Het gaat vaak maar net goed omdat fietsers hier ook de brug afsjezen. Dit gaat echt nog een keer goed mis. Dus maak deze 	<ul style="list-style-type: none"> • We gaan de Graafseweg hier versmallen tot 1 rijstrook stad uitwaarts. We verwachten dat er minder hard gereden zal worden. • Volgens ons wordt het nu veiliger omdat we de Graafseweg versmallen. De schuine

	<p>kruising VEILIGER. Er wonen steeds meer kinderen in deze wijk. Dat is leuk maar ook de fietsafslag van de brug de Wolfskuil in is hierdoor ook heel gevaarlijk. Want op de ventweg naar die kruising met de Rozenstraat toe wordt ook hard gereden om het stoplicht te halen. Dus hopelijk kunnen jullie hier ook naar kijken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situatie ontsluiting Wolfskuil met de auto. Is misschien meer een wijk ding ipv Graafseweg. Maar er is een hele duidelijke sluiptrouwe van de tweede oude Heselaan, via nieuwe Nonnendaalse richting Graafseweg. Ondanks alle drempels.... graag noteren en ooit iets mee doen. • Scooters en elektrische fietsers in het algemeen zijn gevaarlijk. Snelheid verschil is veels te groot. 	<p>fietsoversteek halen we weg, zodat de kruising overzichtelijker wordt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit zullen we aan de wijkbeheerder doorgeven. • Daar kunnen we in dit project weinig aan doen.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ik ben vanuit mijn beroep veel betrokken geweest bij het behandelen van verkeersongevallen. Vanuit o.a. dat oogpunt bekijk ik ook de reconstructie. Jullie vertelden dat de auto's die een inrit hebben aan de graafseweg nu mooi gebruik konden maken van het 3 meter brede fiets/voetpad, waardoor men veiliger de weg op kunnen rijden. Doordat het fiets/voetpad gelijk langs de tuinen loopt moet men de auto eerst gedeeltelijk het fiets/voetpad oprijden voordat men zicht naar links heeft. Rijden op het fiets/voetpad fietsers (en dan heb ik het nog niet over brom/snorfietsers) dan is de kans groot, dat er een aanrijding ontstaat doordat de bestuurder de auto te laat ziet en de fietser de auto. Op zich is de gedachte mooi om er een fiets/voetpad te maken, maar is dit aspect meegenomen in de besluitvorming. Ik heb in mijn werk vaker meegemaakt dat door de gemeente bedachte situaties op papier heel goed over kwamen, maar in de praktijk tot problemen/aanrijdingen leidden. 	<ul style="list-style-type: none"> • We hebben besloten om hier geen fietspad te maken, maar het bestaande trottoir te verbreden tot ongeveer 2.00m breed.
	<ul style="list-style-type: none"> • Busbaan: Als het verkeer minder in de stad zou worden is het belangrijk, dat de mensen snappen dat het met openbaar vervoer sneller gaat dan met het eigen auto. Daarvoor zou het goed zijn, dat de bus langs de particuliere auto's kan rijden. Misschien is het goed nog eens over de 2 banen van de Rozenstraat naar de Willhelmse Weg na te denken. De verkeer rijdt dan al op 1 baan. Dus naar hoeft er niet meer geritst worden. De mensen die zaterdag naar de stad willen hebben dan zo iets als: "Hm, nu staan we hier te wachten terwijl de bussen en de fietsers veel sneller in de stad zijn. • Bomen: Als er bomen in de straat komen is het goed er iets bij te verzinnen waarbij de bewoners kunnen helpen de bomen te redden te overleven. Misschien kan er een irrigatieshulp rond de bomen aangebracht worden. Met zo een ring loopt het water niet weg. Ik heb in Duitsland volgende oplossing gevonden https://greenleaf.de/stadtbaum-standorte/wurzelraum-versorgung/bewaesserung-rootrain/. He zou jammer zijn als al dat dure groen na het eerst jaar weer verdwijnt. • Doorgaand verkeer: Het is soms heel duidelijk dat grote vrachtwagens die bij ons langs rijden geen bestemmingsverkeer zijn. Op de Grifdijk is het gelukt de auto's, die tijdens de spits 	<ul style="list-style-type: none"> • Dit is niet mogelijk met het huidige verkeersaanbod. Bij de verkeerslichten bij de Willemsweg zijn twee rijstroken stad inwaarts nodig. • Na aanplant heeft de aannemer nog minstens een jaar de plicht om de boom in leven te houden/water te geven. Verder zorgen we bij nieuwe bomen dat er voldoende goede grond is om te groeien. • Hoe ziet u dat het geen bestemmingsverkeer is? De Graafseweg is een weg waar iedereen mag

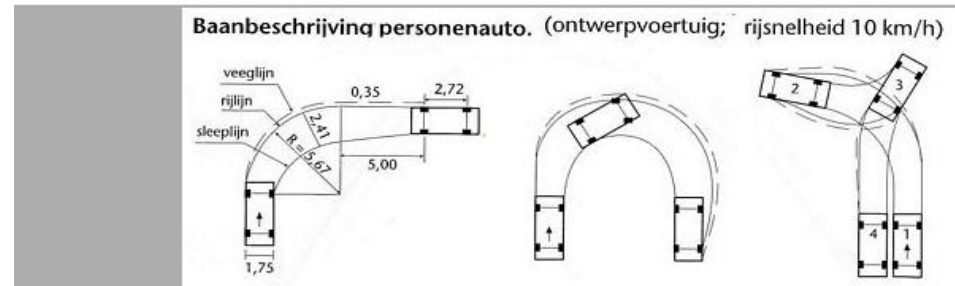
	<p>langsrijden duidelijk te identificeren. Deze krijgen dan een waarschuwing. Als aan het begin van de Graafseweg het verkeer en aan de Waalbrug het verkeer gescand wordt kan dat worden vermindert. Ook een bord "alleen bestemmingsverkeer" zou ook kunnen helpen.</p>	<p>rijden. We hebben de (politieke) opdracht om het verkeer op de Graafseweg niet te laten toenemen, en niet om het verkeer minder te laten worden.</p>
	<p>Verbeterpunten stuk Wolfkuilseweg - Cavaljeweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fiets/voetpad 2 kleurenscheiding • Groenstrookjes bij boskapel parkeerstrook overbodig(= genoeg groen aanwezig) anders wordt inparkeren te moeilijk en kost onnodig parkeerplaatsen b.v bij begrafenissen en andere bijeenkomsten en ook voor bewoners die niet de auto in hun tuin parkeren. • Betere bewegwijzering voor fietsers staduitwaards bij kruising Wolfkuilseweg/Graafseweg. • Verder zijn wij positief over het kruispunt bij de Calvaljeweg en het fietspad naar de Danielsweg. • Liefst hadden wij helemaal geen fiets/voetpad maar een mooi breed voetpad gehad. Wij zijn toch bang dat dit niet alleen door bewoners gebruikt gaat worden. 	<ul style="list-style-type: none"> • We hebben besloten om hier geen fietspad te maken, maar het bestaande trottoir te verbreden tot ongeveer 2.00m breed. • We laten de parkeerstrook ten noorden van de Graafseweg ongewijzigd. • Zullen we naar kijken. • Mooi. • We hebben besloten om hier geen fietspad te maken, maar het bestaande trottoir te verbreden tot ongeveer 2.00m breed.
	<ul style="list-style-type: none"> • Het 1e plan was dat er tussen het stuk wolfskuilseweg en cavaljeweg, een stoep en fietspad zou komen aan de kant van de huizen. Tot mijn verbazing hoorde ik de 10e dat het nu een fietspad wordt waarop ook gewandeld kan worden van 3 meter breed, een verbreding van 1 meter voor mijn deur. Gezien fietsers altijd de kortste weg nemen, vrees ik dat het fietsverkeer flink zal toenemen hierdoor. Met al die scooters en elektrische fietsen van tegenwoordig, ben ik dus bang van mijn sokken gereden te worden zodra ik mijn tuin uit loop. U geeft aan dat het voor aanwonenden is, maar ik verwacht en vrees dat fietsers echt niet braaf vanaf de oversteek bij de cavaljeweg naar het fietspad van de haterseveldweg gaan rijden. Gewoonweg omdat het fietspad aan de Graafseweg nemen korter is. Ik zou liever zien dat het gewoon grijs betegeld wordt zoals een stoep. waardoor fietsers en brommers (zoals nu ook gebeurt) meer opletten en rustiger rijden als ze langs de huizen komen, omdat ze het idee hebben over de stoep te fietsen. 	<ul style="list-style-type: none"> • We hebben besloten om hier geen fietspad te maken, maar het bestaande trottoir te verbreden tot ongeveer 2.00m breed.
	<ul style="list-style-type: none"> • Een vraag over de voorgenomen aanpassing op de Graafseweg stad-in tussen Dennenstraat en de kiosk. Ik begrijp dat de twee rijstroken versmald zullen worden door aan de zuidzijde een groenvoorziening aan te brengen. Twee vragen: 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe is die groenvoorziening anders dan de huidige brede lage heg tussen Muntmeesterlaan en Graafseweg? • Kunt u onderbouwen dat deze oplossing 'de snelheid uit het verkeer haalt?' 	<ul style="list-style-type: none"> • Daar waar kan gaan we bomen aanplanten. Het lage groen zal er ongeveer hetzelfde uitzien. • Versmalling van wegprofiel geeft een verlaging van de snelheid. We versmallen de rijstroken en planten bomen naast de rijbaan.
	<ul style="list-style-type: none"> • Bezwaar: Het gaat over het fietspad door het bosje van de Cavaljeweg naar de Danielsweg. Ten eerste werd niet duidelijk waarom de Verbindingsweg niet gebruikt wordt (die oversteek officieel inrichten als fietspad en aansluiten op de Cavaljeweg) • Ten tweede wordt er niets gezegd over effect op fauna. Met name de eekhoorn(s) die er woont/wonen (een buur zei dat er een nest was, ik zie er altijd maar 1 tegelijk). Maar er is ook minstens 1 grote bonte specht. • Juist omdat het zo groen/ boomrijk is zie ik die hier wonen. Moet die echt wijken voor een fietspad waarvoor er al genoeg opties zijn (verbindingsweg, dennenstraat)? En sowieso denk ik dat de aanwezigheid van eekhoorn(s) juridische en praktische consequenties heeft voor de kapvergunning. 	<ul style="list-style-type: none"> • We hebben besloten om geen verbinding te maken door het bosje. In plaats daarvan maken we een fietsverbinding tussen Verbindingsweg – Cavaljéweg – Vedelpad aan de noordzijde van de Graafseweg.
	<ul style="list-style-type: none"> • Graag wil ik nog even mijn complimenten geven over de online sessie vorige week. Ik vond het een prettige 'bijeenkomst' met ook een fijne voorzitter. • Wij (ik spreek namens m'n hele gezin) zijn erg blij met de plannen, vooral omdat we denken dat straks door de bredere groenstrook voor ons huis niet alleen het aanzicht fraaier zal zijn, maar ook de veiligheid zal toenemen. Dat laatste is voor ons altijd een heikel punt geweest. Als de lawaai-overlast door beter asfalt ook nog gaat afnemen, zijn we helemaal content. • Ik wil u dan ook danken voor alle inspanningen! 	<ul style="list-style-type: none"> • Dank u!
	<ul style="list-style-type: none"> • Naar aanleiding van de digitale bewonersavond over het aangepaste ontwerp Graafseweg en daarnaast de toekomstplannen van Kanaalzone-Zuid - Goffert en Winkelsteeg hebben wij als wijkraad Neerbosch-Oost naar de plannen gekeken. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat dit kansen biedt voor verbetering van de verkeersveiligheid, leefomgeving en luchtkwaliteit van de wijk Neerbosch-Oost. Vanwege het project Kanaalzone-Zuid gaan wij in gesprek met verschillende deskundigen over ons concept plan voor verbeteringen voor de wijk Neerbosch-Oost. Vooruitlopend op deze gesprekken heeft de Wijkraad een plan opgesteld voor verbeteringen aan de kruisingen van Neerboscheweg - O.C. Huismanstraat, Neerboscheweg - Graafseweg (aanpassing Nelson Mandela plein) en het nieuwe stationsplein. Dit zal dit ook gevolgen hebben voor de aanpassing aan de Graafseweg vanaf Cronjéweg tot Dennenstraat. Zie hiervoor ons concept V01 (zit als bijlage achter de reactienota) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanwege allerlei ontwikkelingen rondom station Goffert, stoppen we met het project Graafseweg bij de Dennenstraat. De kruisingen met de Dennenstraat horen nog bij het project. Verdere toekomstplannen, zoals bv. de Graafseweg niet uit elkaar halen en op 1 rijbaan afwickelen zijn met de huidige uitgangspunten en beschikbare ruimte nog niet reëel.

	<ul style="list-style-type: none"> • Wij verzoeken u om geen beslissing te nemen in de uitvoering van de Graafseweg plannen, welke gevolgen heeft voor de uitvoering van het project Kanaalzone -Zuid, met name voor de kruising Graafseweg - Neerboscheweg. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Waar we wel verbaasd over waren is dat het project stopt ter hoogte van de wolfskuilseweg. Is hier een reden voor? Wij gingen ervan uit dat dit stuk tegelijkertijd mee genomen zou worden, maar mogelijk wordt het op geknipt om te kijken hoe het met doorstroom gaat als dit deel afgerond is om dan daarna nog betere aanpassingen te kunnen maken het laatste stuk? We zijn benieuwd wat de reden is van het niet meenemen van het laatste stuk. 	<ul style="list-style-type: none"> • We reconstrueren de Graafseweg vanaf de Dennenstraat tot en met de Rozenstraat.
	<ul style="list-style-type: none"> • Wij wonen aan de Graafseweg 277, precies op het stuk waar, onze zorgen en deze mail over gaat. (kruising Wolfkuilseweg/Groenestraat tot aan Ds. Creutsbergweg (huizenzijde)). Dit stuk fiets-voetpad kwam op deze avond voor ons voor het eerst ten gehore. Ik, Olga heb meteen mijn zorgen tijdens de digitale bijeenkomst uitgesproken en heb hierop reactie gekregen van de heer Tjerry. Omdat er veel kinderen en ouderen gebruik maken van de stoep, zal ons inziens een combinatie van fiets- voetpad niet veilig zijn. Dit komt mede omdat er een fietsoversteek na de Cavaljéweg in het ontwerp is, wat als gevolg heeft dat veel, zo niet alle fiets- bromverkeer, dan toch een mogelijkheid ziet (ook al is dat niet de bedoeling) om uiteindelijk over een stukje grijze stoep naar het fiets-voetpad richting het Centrum te gaan. De heer Tjerry heeft aangegeven dat dit ontmoedigd zal worden doordat er aan de oostzijde van de Cavaljéweg een grijze stoep gemaakt wordt. Maar zoals een ieder mag verwachten zal het gebruik hiervan in de praktijk anders uitwijzen. Voor de voetganger wordt het met het geïntroduceerde plan nóg onveiliger, dan dat het nu is! Voor ons als aanwonenden is het erg vreemd dat als we onze voortuin uitstappen, we ons meteen in een gevaarlijke situatie kunnen begeven waarbij de mogelijkheid bestaat dat we aangereden kunnen worden door bijvoorbeeld een bromfietser die met 50 km per uur voorbij komt racen. Dit terwijl het juist veiliger zou moeten worden, toch? • Dan een praktisch punt ten aanzien van het geplande voet-fietspad: waar laten we de containers en vuilniszakken? Nu worden ze op de stoep geplaatst, wat ook geen ideale situatie is, maar als er rijdend (gemobiliseerd) verkeer overheen gaat, lijkt ons dit ook heel erg gevaarlijk. • Tevens is een voet-fietspad voor het in- en uitrijden van de opritten veel lastiger en onveiliger. Indien er alleen een stoep is met alleen voetgangers, dan kan het in- en uitrijden veel sneller gebeuren, is het overzichtelijker en veiliger. Het verkeer op de Graafseweg zal langer moeten wachten als de aanwonende als hij met zijn auto de oprit op moet. Hij moet dan namelijk wachten op het voet-fietspad verkeer. 	<ul style="list-style-type: none"> • We hebben besloten om hier geen fietspad te maken, maar het bestaande trottoir te verbreden tot ongeveer 2.00m breed. • Zie vorige punt. • Zie 1^e punt.

	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvattend: een fiets-voetpad zal de situatie op dit stuk Graafseweg alleen maar verslechteren en onveiliger maken. • Wij als aanwonenden willen de situatie van een voetpad laten voortbestaan, dat deze breder kan worden is alleen maar wenselijker. • Mocht er onverhoopt toch gekozen worden voor een fiets-voetpad dan gaat onze voorkeur er naar uit om deze uit te voeren waarbij er een duidelijk onderscheid is tussen het brom- fiets gedeelte en het voetpad gedeelte. Bijvoorbeeld: grijs voor de voetgangers en rood voor de brommers en fietsers. • Mocht u naar aanleiding van deze email nog vragen hebben, dan kunt u ons uiteraard hiervoor benaderen. Wij hopen dat de gemeente Nijmegen rekening houdt met onze zorgen en voor de veiligheid kiest. 	
	<p>Naar aanleiding van de aangepaste plannen voor de Graafseweg, zou ik toch bezwaar willen maken tegen het aangepaste plan. Dit gaat met name om het nieuw aan te leggen fietspad door het bos om de Graafseweg met de Daniëlsweg te verbinden. Dit vanwege onderstaande redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er is al een bestaand fietspad langs de Dennenstraat en tevens de verbindingsweg. Is het fietspad niet naast de Graafseweg aan te leggen vanaf de Dennenstraat? 2. Nijmegen wil graag Green Capitol zijn, waarom dan een van de weinige bospercelen schaden? Ik heb in het bos diverse eekhoorns gezien, afgelopen seizoen heeft een buizerdkoppel er gebroed. Ik heb regelmatig een bosuil gehoord, een havik gezien en heel af en toe zelfs een vosje. Ook leven er veel mezen en bonte spechten. Ik heb van sommige dieren foto's gemaakt. 3. de veiligheid. Er is diverse keren contact geweest met de politie in verband met dealeroverlast aan de Oude Graafseweg. Een fietspad, zonder woningen die er zicht op hebben, door een bos, gaat ongetwijfeld meer overlast bieden. Ik ben zelf werkzaam geweest bij de politie en weet dat er weinig capaciteit is om de overlast te lijf te gaan en dealeroverlast überhaupt lastig aan te pakken is. 4. Bij de T-splitsing Daniëlsweg/Oude Graafseweg ben ik regelmatig getuige geweest van "bijna" aanrijdingen. Voornamelijk personenauto's vs fietsers en bromfietsen. Hoe wordt er met dat punt omgegaan? 	<ul style="list-style-type: none"> • We hebben besloten om geen verbinding te maken door het bosje. In plaats daarvan maken we een fietsverbinding tussen Verbindingsweg – Cavaljéweg – Vedelpad aan de noordzijde van de Graafseweg.
	<ul style="list-style-type: none"> • Zoals ik de geplande situatie nu zie, komen voor de uitrit van perceel 211 parkeervakken. • In de huidige situatie kom ik bij het uitrijden van de oprit naar rechts met aanhanger welke ik regelmatig gebruik, in de meest linkse rijbaan stad inwaarts. • Nu is de situatie trottoir 2 meter, fietsstrook en brede rijbaan. Kijkend naar de nieuwe situatie, betekend dit dat ik de uitrit niet kan verlaten, mocht er een voertuig geparkeerd 	<ul style="list-style-type: none"> • We maken graag met u een afspraak om de situatie ter plekke te komen bespreken.

staan. Het trottoir 1,5 meter en rijbaan 3 meter. Volgens bijgevoegde tekening kom ik ruimte te kort zoals u kunt zien zonder aanhangwagen.



- Met aanhangwagen komt er nog eens een paar meter bij. Het in en uitrijden van de oprit levert dus problemen op! Bij een vorig ontwerp lag de ventweg net na ons perceel en hebben we ook al aangegeven dat het uitrijden van de oprit een probleem zou zijn. Nu is de situatie dusdanig, door dit ontwerp dat het in rijden ook al een probleem is.
- Voor jullie informatie, ik maak regelmatig gebruik van een Anssems PSX 2000 aanhangwagen. Daarnaast bezitten we ook een caravan, Hobby 560, welke 2,5 meter breed is en een totale lengte van 7,57 meter. Een optie zou zijn dat we een doorkruisingsmogelijkheid hebben de busbaan over en dat direct tegenover de uitrit geen parkeermogelijkheid is.

- Kunt u vertellen welke bomen er geplant gaan worden?
- De uitstraling van de Graafseweg blijft op het kruispunt - Graafseweg/Groenestraat/Wolfkuilseweg - nog steeds die van autosnelweg met grote witte pijlen en doorgetrokken witte strepen. Is het mogelijk om er aanpassingen in aan te brengen, die de uitstraling hebben, dat het een stadsweg is, ook voor de overige verkeersdeelnemers van fietsers, wandelaars, kinderwagens, babboefietsen etc. Als het mogelijk is, dan een andere kleur asfalt voor fietspad of zebrapaden.
(Ook omdat oversteken bij dit betreffende kruispunt levensgevaarlijk is, met name als het schemerig/ donker is. Verkeer wat vanuit dukenburg komt en rechtsaf de Groenestraat inrijdt, lijkt de wandelende persoon niet te zien. Voor beide is het stoplicht groen!)

- Dat is op dit moment nog niet bekend.
- Het betreft een kruising die veel verkeer te verwerken heeft. We proberen met meer groen en bomen en smallere rijstroken de uitstraling van de Graafseweg aan te passen.
- En vanwege de beperkte ruimte, hebben sommige verkeersdeelnemers gelijktijdig groen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Graag zou ik bij het ontwerp zien dat er in de groenstrook staduitwaards (rechterzijde t.h.v. verbindingsweg) ook bomen ingetekend worden en bij/na aanpassing v d Graafseweg ook geplant gaan worden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hier zijn al veel bomen naast de Graafseweg. Extra bomen voegen hier niet veel toe.
	<ul style="list-style-type: none"> • Allereerst willen we u graag laten weten dat wij het nogal vervelend vonden dat op de avond relatief veel aandacht besteed is aan het eerste deel tussen Rozenstraat en Wolfkuilseweg, en dat toen wij eindelijk dachten zelf aan de beurt te zijn bleek dat u "ons" stuk tussen Cavaljéweg en Mandelaplein helemaal niet voorbereid had en dat daar eigenlijk ook geen tijd meer voor was (met "u" bedoelen we ook uw collega's). We willen voorstellen dat als er nog een informatieavond volgt dat u dan de plannen in omgekeerde volgorde bespreekt dus te beginnen bij het Mandelaplein, en dat u daarbij de aandacht iets eerlijker verdeelt. • We vinden het vreemd dat het stuk tussen Dennenstraat en Mandelaplein zelfs helemaal uit de plannen verdwenen is. U heeft uitgelegd dat dat te zijner tijd meegenomen gaat worden in de herinrichting van het Mandelaplein. Maar ook dan zal dat stuk weg slechts bijzaak zijn dus wij zijn bang dat er uiteindelijk niets verbeterd gaat worden. We geloven ook niet dat u het budget dat u nu uitspaart door uit te stellen zult reserveren voor dit stuk weg voor later. We willen dus voorstellen dat u toch het hele traject Mandelaplein tot aan Dennenstraat stadinwaarts meeneemt in uw ontwerp. Uiteraard tenzij u nu al weet dat (bijvoorbeeld als onderdeel van de herinrichting van het Mandelaplein) de rijbaan stadinwaarts helemaal verlegd gaat worden naast / gecombineerd met de huidige rijbaan staduitwaarts - dat zou immers voor iedereen de beste oplossing zijn. • U heeft uitgelegd dat de busstrook langs het stuk tussen Mandelaplein en Dennenstraat niet vervangen gaat worden door een groenstrook omdat de busmaatschappijen belang hebben bij die busbaan. Dat is onzin; het is nooit zo druk voor het verkeerslicht Dennenstraat dat de bus daadwerkelijk tijd wint. Maar mocht u die strijd niet kunnen winnen dan willen we voorstellen om ook hier de busbaan verhoogd aan te leggen (zoals ook verderop gepland is) zodat de weg smaller lijkt. • De helling van het wegdeel tussen Mandelaplein en Dennenstraat stadinwaarts is eigenlijk te steil. Wijkt u daarmee niet af van de normen? Dit leidt tot nogal wat extra geluidsoverlast. Daarnaast komt het 's winters wel voor dat bij sneeuwval vrachtverkeer dat voor het verkeerslicht Dennenstraat moet stoppen, niet meer op 	<ul style="list-style-type: none"> • OK. • We gaan op de betreffende wegvakken de top laag van het asfalt vervangen. Door versmalling van de rijstroken is er extra groen mogelijk aan de zuidzijde. Dit project is niet bedoeld om grootschalig te reconstrueren. • De Graafseweg is een route voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. BRENG en de provincie willen deze busstrook handhaven. • Volgens ons is dit wegvak niet te steil. De hoogteverschillen zijn veel te klein om aan ongelijkvloerse kruisingen te denken.

	<p>gang komt of zelfs terugglijdt naar Mandelaplein. Mocht het geheel opbreken van dit wegdeel niet mogelijk zijn (zie ook punt 2) dan zou u kunnen overwegen dit deel verdiept (en dus minder steil) aan te leggen, met een fiets-/voetgangersbrug ter hoogte van de Dennenstraat. U zou als bijkomend voordeel de geluidsoverlast van veel woningen langs Muldersweg, Muntmeesterlaan en Graafse Ringweg wegnemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De huidige busbaan eindigt als bushalte Dennenstraat. Dit nodigt busverkeer uit hard aan te rijden en dan hard te remmen om te stoppen. Dit leidt tot heftige trillingen in de huizen aan de Muntmeesterlaan. De bushalte zou dus ofwel veel beter gefundeerd moeten worden, ofwel zo aangepast moeten worden dat busverkeer de bushalte enkel maar langzaam op kan rijden. • Er is nu een extra doorsteekje ingetekend in de groenstrook tussen de beide rijbanen van de snelfietsroute Muntmeesterlaan direct aan het kruispunt Dennenstraat. De functie is ons niet geheel duidelijk. Het grote probleem met het huidige kruispunt zijn enerzijds de voetgangers die vanaf het trottoir aan de westkant van de Dennenstraat het kruispunt schuin oversteken naar de Muntmeesterlaan richting bushalte en daarbij de punt van de genoemde groenstrook meenemen (die er nu dus als woestijn bij ligt), en anderzijds fietsers die op vergelijkbare wijze het kruispunt oversteken (om parallel aan de Graafseweg over de Muntmeesterlaan verder te rijden) maar dan in conflict komen met fietsers die vanaf de Muntmeesterlaan normaal willen oversteken naar de Dennenstraat. Wij vragen ons af of die extra doorsteek dat gaat oplossen. Hoe dan ook moet het onmogelijk gemaakt worden om de punt van de groenstrook te betreden. Want ons betreft plaatst u daar een schutting van een meter hoog die dan gelijk ook als geluidswering kan dienen. • Er is langs het gehele stuk tussen Mandelaplein en Cavaljéweg voldoende ruimte om geluidswerende maatregelen te nemen, zoals onlangs ook langs Neerbosscheweg en Energieweg gedaan is. Kunt u die toevoegen? Wij zijn er met de aanleg van de snelfietsroute in de praktijk nogal op achteruitgaan omdat een groot deel van de groenstrook voor ons huis daarbij verdwenen is - waar we vroeger echt aan een afgescheiden parallelweg woonden, wonen we nu ineens veel dichterbij de Graafseweg met ook meer overlast. U kunt dat nu voor een deel weer compenseren. Denk AUB ook aan het park en de speeltuin aan de Hatertseveldweg - daar raast het verkeer vlak aan langs en word je soms horendol van de herrie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Omdat de rijstroken versmallen kan de bushalte iets opschuiven naar de rijbaan. De bushalte wordt in beton uitgevoerd. • Er is een duidelijke wens om hier de korte route te nemen. Daarvoor leggen we een paadje aan, zodat het groen naast het paadje goed kan blijven groeien. • We plegen op dit deel van de Graafseweg alleen onderhoud. Geen reconstructie. Daarom vallen geluidmaatregelen op dit deel buiten de scope van het project.
--	---	--

	<p>Dan nog enkele meer algemene opmerkingen waar u waarschijnlijk concreet weinig mee aan kunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het valt ons op dat er gedurende de dag meerdere keren per uur een 50 tons vrachtauto van de huisvervoerder van de firma Smit aan de Groenestraat langsrijdt. Blijkbaar heeft die firma ergens een externe opslag of externe productielocatie en is een geregelde pendeldienst nodig. Het is vreemd dat dit niemand opvalt of niemand daar aanstoot aan neemt, terwijl er daarentegen wel veel ophef is geweest over voorgenomen zandtransporten van Beuningen naar Weurt in vergelijkbare hoeveelheden. • Wij vinden het niet helemaal eerlijk dat (met alle respect) een stel "zeurbejaarden" in Hees het voor elkaar krijgt dat naar aanleiding van de verbreding van de Energieweg er allerlei geluids- en luchtkwaliteitsmetingen in Hees gedaan worden, en er zelfs geïnvesteerd is in geluidswerende maatregelen voor nota bene een weg over een industrieterrein, maar dat dat voor de Graafseweg waar het verkeer bij honderden mensen praktisch door de voortuin raast niet kan. Blijkbaar is er alleen aandacht en geld voor compensatie van de effecten van grotere veranderingen ineens, maar niet voor de effecten van kleinere geleidelijke veranderingen in de loop der jaren zoals de toename van het autoverkeer op de Graafseweg sinds de jaren 70. • We wonen hier sinds 2009. Gemeentelijke plannen uit die tijd, zelfs aangenomen door de gemeenteraad, vermelden dat de Graafseweg gedegradeerd wordt tot weg voor lokaal verkeer, oftewel voor verkeer met als oorsprong of bestemming de aanliggende wijken, met bijbehorende inrichting, te realiseren op het moment dat de Oversteek klaar zou zijn. Tien jaar verder is dat nog steeds niet zo uitgevoerd en ook in het nieuwe ontwerp waarbij tot aan de Wolfkuilseweg gewoon twee rijstroken per richting blijven bestaan (met zelfs aparte busstroken) zal dat nog steeds niet zo zijn. Dat is teleurstellend. Wat is dan nog de waarde van dat soort gemeentelijke plannen? • Het is na de aanleg van de Oversteek wel degelijk een tijd rustiger geworden. Maar sinds enkele jaren (tot begin dit jaar) is er toch meer verkeer dan voor de aanleg van de Oversteek; met name in de spits, ondanks dat uw collega verkeerskundige in eerdere bijeenkomsten beweert heeft dat dat echt niet zo is. Wij vermoeden echter dat dit veel verkeer is dat verderop rechtsaf slaat naar de Groenestraat, met bestemming hogeschool, universiteit of ziekenhuis. Waar zijn uw meetpunten? 	<ul style="list-style-type: none"> • Daar hebt u gelijk in, met onderstaande punten kunnen we in dit project weinig mee aan. <p>De Graafseweg is wel een belangrijke route naar het centrum. Door de huidige versmalling proberen we dat er geen groei meer zal zijn van het verkeer op de Graafseweg. Uit de simulaties blijkt dat er weinig doorgaand verkeer op de Graafseweg rijdt.</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Is er überhaupt onderzoek gedaan naar oorsprong en bestemming van verkeer op de Graafseweg? 	
	<ul style="list-style-type: none"> • De aansluiting van de Wolfskuilseweg op de Graafseweg zodanig te maken dat het opstelvak voor fietsers horizontaal komt te liggen. Het is daar nu vrij steil en is het voor fietsers vanuit stilstand na rood licht moeilijk opstappen en wegrijden. Vaak moet men tot halverwege de Graafseweg lopen om te kunnen opstappen. Ook voor auto's is dit hinderlijk: de rechts afslaande auto's moeten langer wachten die weer het achteropkomende (rechtdoorgaande) verkeer ophouden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hier een vlak stukje maken betekent op het stuk ernaast een nog steiler stuk wegvak maken. Dat gaan we niet doen.
	<ul style="list-style-type: none"> • N.a.v. tekening Wolfskuilseweg – Cavaljéweg Westkant waar geen fiets/voetpad komt daar zit de boskapel, klooster en begeleid wonen project. Hier gaan veel mensen lopend of met de fiets heen. Wordt hier nog iets gedaan met het voetbad ivm bereikbaarheid? 	<ul style="list-style-type: none"> • De bereikbaarheid wordt beter omdat de bushalte verdwijnt en omdat we strookjes van tuinen aankopen, zodat het trottoir breder wordt.
	<ul style="list-style-type: none"> • n.a.v. tekening Cavaljéweg – Neerbossheweg: Ten hoogte van Graafseweg 232 en 234 Auto's rijden hier vrij hard, dit is een gevaarlijke stukje. Staat nu een houten hekje om verkeer vanuit Oude Graafseweg daarop te wijzen. Is het mogelijk om een duidelijke afscheiding te maken d.m.v. hekwerk of vangrail? 	<ul style="list-style-type: none"> • We gaan de ruimte tussen fietspad en rijbaan vergroten naar 4 meter.
	<ul style="list-style-type: none"> • Oversteek Dennenstraat: We hadden het streven om asfalt te vervangen door groen, waarom blijft de busbaan liggen? Waarom niet weg versmallen en werken met groenstroken? 	<ul style="list-style-type: none"> • Over de Graafseweg gaat ook hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Breng en de Provincie willen hier vasthouden aan een busbaan zodat de bushalte bij de Muntmeesterlaan vrij bereikbaar is.