

Nummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Reactie Provincie Utrecht
1,01	De wegcategorie van de onderdoorgang is niet duidelijk. In de ontwerpouderbouw (S8.1) is aangegeven dat de ontwerpnelheid van 60 km/u bedraagt. De opdrachtgever heeft ook aangegeven dat de maximumsnelheid 60 km/u bedraagt. De onderdoorgang heeft de functie (en de uitstraling) van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, waarbij een maximumsnelheid van 80 km/h gebruikelijk is. Hierdoor bestaat het risico dat de weggebruiker de maximumsnelheid gaat overschrijden.	Aanbevolen wordt om de wegcategorie, maximumsnelheid en de bijbehorende boogstralen met elkaar in overeenstemming te brengen.	De wegcategorie is BUBEKO 60 km/u. De wegcategorie, maximum snelheid en bijbehorende boogstralen zijn in overeenstemming met elkaar. Wij zijn van mening dat een maximumsnelheid van 80 km/u hier gevaarlijke situaties kan opleveren vandaar dat hier de afweging is gemaakt om naar 60 km/u te gaan.
1,02	Op de Woudenbergseweg begint de 30km zone. De entree van deze zone is niet uitgewerkt in deze ontwerp tekening en is daarom niet beoordeeld.	Geadviseerd wordt de entree in de volgende auditfase te beoordelen.	Verdere uitwerking van de entree wordt meegenomen in de volgende fase.
1,03	De aansluiting van de onderdoorgang op de bestaande rotonde is niet uitgewerkt in het ontwerp, waaronder de bereikbaarheid van de carpoolplaats. Opdrachtgever heeft aangegeven dat de langzaam verkeersoversteek vanaf de 'La Place' naar de Carpoolplaats zal verdwijnen, maar dit is nog niet uitgewerkt in het ontwerp.	Geadviseerd wordt de aansluiting op de rotonde en de bereikbaarheid van de carpoolplaats voor het langzaam verkeer in de volgende auditfase te beoordelen.	Verdere uitwerking van het ontwerp wordt meegenomen in de volgende fase.
1,04	In het ontwerp zijn geen overgangsbogen opgenomen tussen de tunnelbak en de zuidelijke rotonde. Het risico bestaat dat er plotselinge stuurbewegingen plaatsvinden ter hoogte van de tangentialen, waardoor de macht over het stuur kan worden verloren of andere automobilisten een schrikreactie geven op plotselinge stuurbewegingen.	Geadviseerd wordt om een overgangsboog toe te passen tussen deze tegenstelde bogen.	Vanwege de lage snelheid van het verkeer vanaf de kluifrotonde vinden we het acceptabel om de overgangsboog hier te laten vervallen. Tijdens het ontwerpproces is hier uitvoerig naar gekeken.
1,05	De bocht tussen de tunnelbak en de kluifrotonde heeft een negatieve verkanting en er is geen rekening gehouden met eenverkantingsovergang. Hierdoor ontbreekt de voorspelbaarheid van het wegverloop. Het risico bestaat dat het verkeer door de middelpuntvliedende kracht uit de bocht vliegt, waardoor ernstige ongevallen kunnen ontstaan. Zeker doordat de bermbeveiligingsconstructie op ca 1 meter uit de kant verharding is aangebracht en gekozen is voor een stijve constructie, kan dit voor met name motorrijders veel schade teweegbrengen.	Aanbevolen wordt om de lengte die benodigd is voor de verkantingsovergang in het ontwerp te verwerken en een positieve verkanting in de bocht aan te brengen. Tevens wordt aanbevolen een flexibele en motorvriendelijke geleiderail aan te brengen.	In de volgende fase van ontwerp wordt bekeken of het noodzakelijk is om hier tegenverkanting toe te passen en of het acceptabel is om de tegenverkanting te laten vervallen. Het toepassen van een flexibele en motorvriendelijke geleiderail nemen we mee.
1,06	De Bosweg heeft een negatieve verkanting in combinatie met een boogstraal van 147m. Bij tegenverkanting in 60 km/u regime dient de boogstraal minimaal 200m te bedragen. Het risico bestaat dat het verkeer door de middelpuntvliedende kracht uit de bocht vliegt, waardoor ernstige ongevallen kunnen ontstaan. Zeker doordat de tunnelbak maar 3 meter vanaf de kant verharding van de bosweg is gelegen.	Aanbevolen wordt om de boogstraal te vergroten naar 200m of de verkanting aan te passen. Als de verkanting wordt aangepast naar +2,5% is kan de boogstraal van 147m gehandhaafd blijven.	De verkanting wordt aangepast in de volgende fase.
1,07	De boogstraal van het fietspad bij het restaurant 'La Place' richting de Engweg is erg krap, doordat de bocht 180 graden is, is er ook weinig overzicht. Het risico bestaat dat het verkeer in conflict komt met tegemoetkomend verkeer waardoor aanrijdingen kunnen ontstaan. Opdrachtgever heeft aangegeven dat de langzaam verkeersoversteek vanaf de 'La Place' naar de Carpoolplaats zal verdwijnen, maar dit is nog niet uitgewerkt in het ontwerp.	Aanbevolen wordt om de boogstraal te vergroten of de mogelijkheid te bekijken om voor een andere fietsstructuur te kiezen en deze in de volgende auditfase te beoordelen.	De fietsstructuur wordt aangepast. De boogstralen van het fietspad blijven krap. Binnen de beperkte beschikbare ruimte wordt in de volgende fase gekeken naar een zo veilig mogelijke inrichting van het ontwerp.
1,08	De tunnelbak heeft een verkanting van 5%. Het risico bestaat dat het verkeer bij hevige regenval te maken krijgt met zijwaarts stromend water, waardoor aquaplaning kan optreden.	Dit is een aandachtspunt bij nadere uitwerking. Aanbevolen wordt om een afwateringssysteem toe te passen waar zijwaarts stromend water zoveel mogelijk wordt voorkomen, bijvoorbeeld door ook af te wateren in de middenberm.	In de volgende fase wordt gekeken naar een gepaste oplossing voor de afwatering en wordt dit verder uitgewerkt.
1,09	De tunnelbak heeft een middengeleider tussen beide rijbanen. De verkanting zorgt ervoor dat hemelwater naar de as van de weg stroomt. Het is niet duidelijk of het hemelwater tussen de middengeleiders doorstroomt of dat er een risico bestaat dat er water blijft staan aangezien de afwatering is niet uitgewerkt in deze fase van het ontwerp. Daarom is dit niet beoordeeld.	Dit is een aandachtspunt bij nadere uitwerking. Geadviseerd wordt om in de volgende auditfase de afwatering in de tunnel, te beoordelen en daarbij rekening te houden met de aanwezigheid van de middengeleider en de verkanting.	Er is gekozen voor een fysieke scheiding tussen de rijbanen. In de volgende fase wordt gekeken naar een gepaste oplossing voor de afwatering en wordt dit verder uitgewerkt.
1,10	In figuur 4.4 van het handboek wegontwerp gebiedsontsluitingswegen staat dat het stopzicht is bij een snelheid van 50km/u tussen de 45m en 50m ligt. Afhankelijk van een eventuele opwaartse of neerwaartse helling is dit respectievelijk 45 en 50 meter. Bij een snelheid van 60km/u is het stopzicht tussen de 60 en 70 meter. Voor de aansluitingen Woudenbergseweg en nieuwe verbindingsweg op de noordelijke rotonde is dit kritisch. Het risico op kopstaart ongevallen is aanwezig.	Geadviseerd wordt om maatregelen te nemen om het stopzicht te laten aansluiten bij de ontwerpnelheid, bijvoorbeeld door het toepassen van een grotere boogstraal of het aanbrengen van inleidende lengtemarkering of een middeneiland, zodat duidelijk wordt dat men een rotonde nadert.	Er is hier geen ruimte voor grotere boogstralen. Er is een visualisatie gemaakt, waaruit blijkt dat het acceptabel is wanneer de bocht zal goed ingeleid worden, door middel van belijning, bewegwijzering en een haag.

1,11	In tabel 7.2 van het handboek wegontwerp (basiscriteria) is de benodigde rijzicht afstand weergegeven (voor regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen). Deze is gebaseerd op de tijd om het wegbeeld te kunnen overzien (waarnemen, interpreteren en anticiperen). Deze tijd is 8 seconden bij een snelheid van 50 of 60 km/u. De minimale rijzichtafstand voor een snelheid van 60 km/u bedraagt dus 135 meter. De zichtafstand is in de binnenbocht van de N226 richting de nieuwe rotonde bij benadering 75 meter. Het risico bestaat dat het verkeer niet voldoende tijd heeft om te anticiperen op het verloop van de weg of het weggedrag van andere verkeersdeelnemers (tegenliggers of stroomafwaarts op het wegvak), waardoor onvoorspelbaar weggedrag of aanrijdingen (kopstaart of frontaal) kunnen ontstaan.	Geadviseerd wordt om het rijzicht te vergroten of de situatie aan te passen zodat het rijzicht van 135 meter voldoet. Bijvoorbeeld door het vergroten van de boogstraal, het toepassen van een voldoende brede zichtstrook of een snelheidsverlaging.	Wij houden het stopzicht aan als minimaal uitgangspunt. Het stopzicht is 60-64 meter, dit voldoet bij een GOW 60km/u. De zichtstrook voor het stopzicht is ruim voldoende.
1,12	De oostelijke bushalte is gelegen in een flauwe bocht. 1. Daardoor heeft deze geen inrijdhoek. Doordat de inrijdhoekontbreekt bestaat het risico dat weggebruikers de bushalte niet als halte herkennen waardoor men bewust of onbewust de bocht kan afsnijden. Dit kan leiden tot een hogere rijsnelheid of aanrijdingen met objecten in het verlengde van de bushalte. 2. Daardoor is het zicht op achteropkomend verkeer voor de buschauffeur beperkt. De bus heeft in principe voorrang, toch kan dit leiden tot gevaarlijke situaties als de voorrang niet wordt verleend of hulpdiensten passeren;	Geadviseerd wordt om de halte op een andere plek in een rechtstand te positioneren.	Wij vinden het acceptabel om de nieuwe bushalte in een flauwe binnenbocht aan te brengen wanneer de rechtstand van de bushalte nagenoeg parallel ligt aan de hoofdrijbaan zodat de buschauffeur voldoende zicht heeft om veilig in te voegen.
1,13	De tankstations TINQ en Shell zijn tegenover elkaar gelegen vlakbij de nieuwe rotonde. Uit het ontwerp blijkt niet of links afslaan mogelijk is, maar in de praktijk gebeurt dit in de huidige situatie veelvuldig. Weggebruikers verwachten niet dat een voorganger vlak voor of na de rotonde remt en afslaat richting het tankstation. Het in en uitrijdend (links afslaan) verkeer kan gevaarlijke situaties veroorzaken, waardoor kopstaart of flankongevallen kunnen plaatsvinden.	Geadviseerd wordt om de tankstations te verplaatsen of linksaf slaan voor zowel het inrijdend als het uitrijdend verkeer fysiek onmogelijk te maken.	Er zal een fysieke scheiding van hoge banden aangebracht worden tussen de twee tankstations. Hierdoor wordt het zeer onaantrekkelijk gemaakt om hier te keren.
1,14	Het vulpunt van de TINQ is gelegen direct na de nieuwe rotonde. De tankwagen zal naar verwachting achteruit in moeten steken om het tankstation te kunnen bevoorraden. Een dergelijke manoeuvre direct na de rotonde ligt niet in het verwachtingspatroon van de achteroprijdende weggebruikers en kan leiden tot kopstaartongevallen. Daarbij komt dat de afstroom van de rotonde geblokkeerd wordt. Hierdoor kunnen op de turborotonde afdekongevallen ontstaan. Daarnaast kan er ook wachtrijvorming in de spoorwegonderdoorgang ontstaan (en dit kan gevaarlijke situaties teweegbrengen omdat ook de zichtafstand niet voldoet)	Geadviseerd wordt om het vulpunt via de parallelweg bereikbaar te maken of het inrijden van het vulpunt zo soepel mogelijk te laten verlopen, zodat de kans op blokkades van de N226 geminimaliseerd wordt.	Vulpunt Tinq is niet bereikbaar via parallelweg. We vinden het acceptabel dat het vulpunt bereikbaar is vanaf de hoofdrijbaan omdat de snelheid vanaf de rotonde laag is en het vullen van het tankstation niet frequent voor komt.
1,15	Er is sprake van een samenhangende boog; een combinatie van verticaal en horizontaal alignement. Hiervoor is een aantal regels, welke zijn opgenomen in paragraaf 7.4.9 van het HWO Basiscriteria. Wanneer de minimale maatvoeringen van de horizontale en verticale boogstralen worden toegepast kan dit tot gevaarlijke situaties leiden. Het risico bestaat dat de horizontale boog krapper wordt ingeschat dan deze in werkelijkheid is.	Geadviseerd wordt om de verticale boogstraal van de top en voetbogen te vergroten naar een minimale maatvoering van 1320m (=1100m + 20%).	Advies wordt opgevolgd: mogelijkheid om de verticale boogstraal van de top -en voetbogen te vergroten wordt meegenomen in de volgende fase.
1,16	Er is sprake van een samenhangende boog; een combinatie van verticaal en horizontaal alignement. Hiervoor is een aantal regels, welke zijn opgenomen in paragraaf 7.4.9 van het HWO Basiscriteria, onder andere over het samen laten vallen van de tangentialen van de horizontale en verticale bogen. Het lijkt er in dit ontwerp op dat deze tangentialen niet samenvallen, maar op de tekeningen is dit niet goed te beoordelen. Wanneer dit niet samenvalt kan de indruk van een tegenboog ontstaan.	Geadviseerd wordt om de samenhangende boog te controleren op basis van de regels die zijn beschreven in paragraaf 7.4.9 van het HWO Basiscriteria.	Om een optimaal wegbeeld te krijgen, liggen de verschillende ontwerpelementen van het horizontaal en verticaal alignement zoveel mogelijk op dezelfde locatie. De vormgeving van deze samenhangende boog blijft een aandachtspunt in de volgende fases van het ontwerp.
1,17	De tunnelbak heeft een middengeleider. Het is niet duidelijk hoe deze wordt uitgevoerd. Als dit een verhoogde band is bestaat het risico dat motorrijders ten val komen als ze hiermee in aanraking komen, waardoor de kans op aanrijdingen met andere weggebruikers kunnen ontstaan.	Voorgesteld wordt om in de uitwerking naar een DO rekening te houden met het vergevingsgezind ontwerpen van de rijbaanscheiding en deze goed zichtbaar maken ook bij duisternis, bijvoorbeeld door middel van het aanbrengen van reflecterende 'flappen'.	Een vergevingsgezinde rijbaanscheiding eventueel met reflecterende flappen zullen we meenemen in de volgende fase. Deze wordt overrijdbaar voor nood -en hulpdiensten.
1,18	In de tunnel is ook vracht-,bus-, en landbouwverkeer toegestaan. Het risico bestaat dat het verkeer richting het noorden dat achter het vracht-,bus-, en landbouwverkeer rijdt, geen zicht heeft op wachtrijen op de rotonde. Daarnaast heeft inhalend verkeer een hogere snelheid en kan de stopafstand te klein worden.	Geadviseerd wordt om de N226 richting het noorden maar één rijstrook te geven, zodat inhalen niet mogelijk is.	In verband met de berekende capaciteit is het niet mogelijk om vanaf de kluifrotonde terug te gaan naar één rijstrook. Er wordt in de volgende fase gekeken naar maatregelen om het attentieniveau van het verkeer op de linker rijstrook vanaf de kluifrotonde te vergroten.

1,19	Het fietspad in de tunnel is ingesloten tussen een verhoogd voetpad en verhoogde obstakelvrije ruimte. Om het risico op valpartijen in de tunnel te minimaliseren is, behalve een vergevingsgezinde band, een goede verlichting van belang.	Aandachtspunt bij verdere uitwerking is een goede verlichting in de tunnel.	Openbare verlichting wordt meegenomen in de verder uitwerking van het ontwerp in de volgende fase.
1,20	Het (brom)fietsviaduct Engweg heeft een breedte van 3.00 meter. Het (brom)fietspad op het brugdek moet een breedte hebben van de fietspadbreedte van het toeleidend fietspad + 2 keer een obstakelafstand van 0.325 meter, met een minimumbreedte van 3.50 meter (zie ook voorzieningenblad V52 van de ontwerpwijzer fietsverkeer). Daarnaast is de obstakelafstand tot het hekwerk niet voldoende. In de ontwerpwijzer fietsverkeer is aangegeven dat de minimale obstakelvrije afstand 0.50 meter moet zijn. De obstakelafstand tot het hekwerk is hier minder dan 0.50 meter. Door de realisatie van een te smalle (brom)fietsbrug en een te kleine obstakelafstand is het risico aanwezig op aanrijdingen met de brugleuningen en wordt het risico op frontale aanrijdingen met tegenliggers vergroot.	Aanbevolen wordt om het toeleidend (brom)fietspad en de fietsbrug 3.50 meter breed te maken en de obstakelafstand tot de brugleuning te vergroten tot minimaal 0.50m.	Deze breedtes zullen aangepast worden in de volgende fase.
1,21	In de ontwerpwijzer fietsverkeer is aangegeven dat de minimale obstakelvrije afstand 0.50 meter moet zijn. De obstakelafstand tot het hekwerk is aan één minder dan 0.50 meter. Hierdoor is het risico aanwezig op aanrijdingen met de brugleuningen, of oneigenlijk gebruik van het voetpad (bij tegenliggers). Hierdoor wordt het risico op aanrijdingen met voetgangers vergroot.	Aanbevolen wordt om de obstakelafstand tot de brugleuning minimaal 0.50m breed te maken.	De breedte zullen we meenemen in de volgende fase.
1,22	Het (brom)fietspad dat de N226 (ten zuiden van de fietstunnel) verbindt met de Engweg is 2.50 meter breed. Dit voldoet aan de minimum maatvoering als de intensiteit van beide rijrichtingen samen lager is dan 50 (brom)fietsers per uur. Als de intensiteit hoger is, moet het (brom)fietspad breder zijn. Daarnaast ligt het (brom)fietspad ingesloten tussen de constructie van de tunnelbak en de geleiderail die behoort bij de nieuwe omlegging van de N226. Hierdoor ontstaat het risico dat (brom)fietsers in conflict komen met de tunnelbak, de geleiderail of tegenliggers.	Aanbevolen wordt om het (brom)fietspad te verbreden als er meer dan 50 (brom)fietsers per uur worden verwacht op deze fietsverbinding. Daarnaast wordt aanbevolen om een obstakelvrije ruimte van minimaal 0.50 meter in te passen.	Wanneer er ruimte is om dit stuk fietspad 3,00 meter te maken wordt dit aangepast. Dit moet blijken tijdens de verdere uitwerking.
1,23	De rijbaan van de Woudenbergseweg is op gedeeltes breder dan 5.80m. De ideale breedte van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom is 5.80m. Wanneer de rijbaan te breed is, bestaat het risico op hardrijden, waardoor verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan.	Aanbevolen wordt om de rijbaan niet breder te maken dan 5.80m.	De breedte zullen we meenemen in de volgende fase.
1,24	Het (brom)fietspad van de Tuindorppweg sluit niet aan op de Bosweg. Dit is nog niet uitgewerkt in deze fase van het ontwerp en daarom niet beoordeeld.	Geadviseerd wordt deze aansluiting in de volgende auditfase te beoordelen.	De aansluiting van het (brom)fietspad op de Bosweg wordt verwerkt in de volgende fase van het ontwerp.
1,25	Het fietsviaduct Engweg sluit aan op de Engweg. De vormgeving van deze aansluiting is nog niet uitgewerkt en daarom niet beoordeeld.	Geadviseerd wordt deze aansluiting in de volgende auditfase te beoordelen.	De uitwerking van deze aansluiting wordt verwerkt in de volgende fase van het ontwerp.
1,26	De boogstralen bij de noordelijke rotonde en de kluifrotonde zijn onvoldoende groot. De randverharding t.b.v. bochtverbreding is daarom bij de noordelijke rotonde erg breed. Personenauto's hebben daardoor veel ruimte. Het risico bestaat dat er hard gereden wordt door deze verkeersdeelnemers.	Geadviseerd wordt om te bekijken of de aansluithoeken op de rotonde aangepast kunnen worden zodat er minder grote randverhardingen nodig zijn. Daarnaast wordt geadviseerd om de bochtstraal van de bocht in de Bosweg en de bocht tussen de kluifrotonde en de tunnelbak te vergroten. Deze boogstraal moet ca. 135 meter zijn bij een verkanting van -2.5% en een snelheid van 50 km/u.	De boogstralen naar de noordelijke rotonde en de kluifrotonde vinden we acceptabel vanwege de lage snelheid. In de volgende fases van het ontwerp wordt gekeken naar attentieverhogende maatregelen om de bochten goed in te leiden. De bochtverbreding wordt uitgevoerd in basaltblokken. Deze verharding is niet makkelijk overrijdbaar voor personenauto's.
1,27	De middengeleider op de N226 voor de noordelijke rotonde is ca 75 cm breed. Er is geen ruimte om de aanbevolen bebording en bekalking te plaatsen (RVV element D02ro_BB22). Hierdoor is het risico aanwezig dat de rotonde en de bocht waar de middengeleider in ligt, te weinig opvalt waardoor de kans aanwezig is dat men rechtdoor rijdt en op de verkeerde weghelft terechtkomt.	Geadviseerd wordt om de middengeleider te verbeteren zodat de bebording en bekalking geplaatst kan worden.	Er is geen ruimte om de middengeleider te verbreden en om bebording te plaatsen op de middengeleider. Er zit een fysieke scheiding tussen de rijstroken. De kans dat er tegen het verkeer in gereden wordt achten we erg klein.

1,28	De rijstroken op de noordelijke tak van de nieuwe rotonde N226 – Woudenbergseweg heeft rijstroken van circa 8.00m (toerit) en 6.00m (afrit). Dit is exclusief de bochtverbredingen voor het groot verkeer. De oorzaak hiervan is dat de vier wegvakken niet haaks op elkaar aansluiten. De aanbevolen rijstrookbreedte is 3.50m voor de toerit en 4.00m voor de afrit. De aansluithoek van de wegvakken in combinatie met de rijstrookbreedte vergroot het risico op hardrijden op de rotonde en de toe- en afrijdende wegvakken. Daarnaast kunnen de brede toeritten aanleiding geven voor opstellen naast i.p.v. achter elkaar, waardoor het risico aanwezig is op schamp- en afdekongevallen.	Aanbevolen wordt om de rijstrookbreedte te versmallen naar de aanbevolen maatvoering van 3.50m voor het oprijdend wegvak en 4.00m voor de afrit, eventueel door de rammelstroken te verbreden. Daarnaast wordt aanbevolen de vier wegvakken haaks ten opzichte van elkaar op de rotonde aan te laten sluiten. Mogelijk kan de rotonde compacter worden vormgegeven, door bijvoorbeeld het toevoegen van een rammelstrook in het hart van de rotonde, wat gebruikelijk is, maar hier niet aanwezig.	De aanbevolen maatvoering volgens de richtlijnen zullen we verwerken in de volgende fase van het ontwerp. De bochtverbreding wordt uitgevoerd in basaltblokken. Deze verharding is niet makkelijk overrijdbaar voor personenauto's.
1,29	De voorrangregeling op het kruispunt Tuindorpweg – Haarweg - Woudenbergseweg is niet consistent. De rijbanen zijn uitgevoerd als gelijkwaardig kruispunt en het fietspad heeft een voorrangregeling en een tweekleurig verkeerslicht. Het risico bestaat dat deze verkeerssituatie niet wordt begrepen door de weggebruiker. Daarbij komt dat het risico groot is dat een tweekleurig verkeerslicht voor uitsluitend een fietsoversteek in een 30km/u gebied, datbediend kan worden met alleen een drukknop, niet wordt geaccepteerd door de fietsers, waardoor gevaarlijke situaties als gevolg van roodlichtnegatie kunnen ontstaan.	Geadviseerd wordt om geen verkeerslichten, en zeker geen tweekleurige verkeerslichten toe te passen. Geadviseerd wordt om meer duidelijkheid te scheppen in de voorrangssituatie door bijvoorbeeld de utilitaire, verbindende fietsroute in de voorrang te brengen en voldoende attentieverhogende maatregelen te treffen. Een andere mogelijkheid is om de Tuindorpweg en de Haarweg in de voorrang te brengen, zodat de haaiantanden op het fietspad ook gehandhaafd kunnen blijven. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de meest veilige optie is.	Nader onderzoek voor de inrichting van dit kruispunt volgt in de volgende ontwerpfase.
1,30	De vormgeving van het kruispunt Parallelweg en de Woudenbergseweg is niet duidelijk, waardoor het risico bestaat op verschillende interpretaties wat kan leiden tot aanrijdingen of ongevallen. De onduidelijkheid zit hem met name in de volgende punten: 1. Het is niet duidelijk of het inrijdend verkeer nog voorrang moet verlenen aan fietsers die uit zuidelijke richting komen. 2. Het is niet duidelijk of verkeer afkomstig van de parallelweg voorrang heeft op het verkeer vanaf zuidelijke richting. 3. De parallelweg dient ook voor landbouwverkeer bereikbaar te zijn vanaf de rotonde. In de ontwerponderbouwing wordt aangegeven dat de toegang is ontworpen voor vrachtverkeer met een lengte tot 12 meter (vuilniswagens, hulpdiensten etc).	Geadviseerd wordt om de voorrang van dit kruispunt nader uit te werken in de volgende fase van dit ontwerp, bijvoorbeeld door het toepassen van een inritconstructie of markeringen. Daarnaast wordt geadviseerd om de toegang te toetsen op rijcurven voor het landbouwverkeer.	Verder uitwerking met belijning en eventueel inritblokken volgt in de volgende ontwerpfase.
1,31	De parallelweg van de Woudenbergseweg ter hoogte van de kerk is doodlopend. Verkeer naar het elektriciteitsstation en naar het onderhoudspad van de spoorlijn maken hier gebruik van. Deze parallelweg sluit erg schuin aan op het (brom)fietspad waardoor het risico bestaat dat (brom)fietsers uit de tunnelbak over het hoofd worden gezien.	Waarschijnlijk wordt het pas nauwelijks gebruikt en is het verkeersveiligheidsrisico zeer beperkt. Als het pas wel veelvuldig wordt gebruikt, wordt geadviseerd om de aansluiting haaks te maken. Daarnaast kan een uitritconstructie de invoegsnelheid van het verkeer van de parallelweg minimaliseren.	Dit deel van de parallelweg wordt inderdaad nauwelijks gebruikt.
1,32	De markering is nog niet volledig uitgewerkt. Er kan dus niet beoordeeld worden of deze volledig is. De aanwezige markering wordt beoordeeld.	Geadviseerd wordt om in de volgende auditfase de compleetheid van de markering te beoordelen.	Verder uitwerking met belijning volgt in de volgende ontwerpfase.
1,33	De noordelijke rotonde heeft geleiders op elke kruispunttak. De geleiders op de nieuwe verbindingsweg en de nieuwe aansluiting van de Woudenbergseweg hebben echter geen inleidende markering, in de vorm van een puntstuk. Een puntstuk draagt bij aan de zichtbaarheid van de rotonde en de oriëntatie van de weggebruiker en daarmee aan de positie op de weg. Afwezigheid van deze puntstukken kan leiden tot een groter risico op spookrijden of tot eenzijdige ongevallen met de middengeleider.	Geadviseerd wordt om in de volgende auditfase de compleetheid van de markering te beoordelen.	Verder uitwerking met belijning volgt in de volgende ontwerpfase.
1,34	De Kant- en as markering op de fietspaden buiten de kom is niet aanwezig of niet volledig. Afwezigheid van kantmarkering kan leiden tot het onbedoeld verlaten van het fietspad (bij duisternis). Hierdoor bestaat het risico op ongevallen in verband met obstakels in de berm. Afwezigheid van asmarkering kan tot gevolg hebben dat de fietsers geen tegenliggers verwachten, zeker als de fietspaden smal zijn (zoals op enkele punten het geval is). Hierdoor bestaat het risico op frontale aanrijdingen of ongevallen met objecten naast het fietspad (bij uitwijkgedrag)	Aanbevolen wordt om kanten asmarkeringen toe te passen op de fietspaden buiten de bebouwde kom zoals in de ontwerpwijzer fietsverkeer (voorzieningenblad 6) wordt aanbevolen.	Verder uitwerking van de as- en kantmarkering van de fietspaden nemen we mee in de volgende ontwerpfase.

1,35	Nieuwe verbinding vanuit de noordelijke rotonde richting het westen heeft geen kantmarkering. Dit betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Het ontbreken van kantmarkering kan tot gevolg hebben dat de weggebruiker het verloop van de weg niet goed kan inschatten (zeker bij duisternis). Hierdoor bestaat de kans dat de automobilist zich (komend vanuit westelijke richting) gaat oriënteren op de rotonde, waardoor deze van de weg kan raken en in aanraking komt met de constructie van de tunnelbak (of de beveiligingsconstructie hiervan).	Geadviseerd wordt om kantmarkering toe te passen op de nieuwe verbindingsweg en deze aan te laten sluiten op de kantmarkering van de bestaande situatie.	De verdere uitwerking van de kantmarkering op de nieuwe verbindingsweg nemen we mee in de volgende ontwerpfase.
1,36	De bebording en bebakening van de wegen is nog niet uitgewerkt in deze fase van het ontwerp en dus niet beoordeeld.	Geadviseerd wordt om in de volgende auditfase de bebording en bebakening te beoordelen.	Verder uitwerking met bebording en bebakening volgt in de volgende ontwerpfase.
1,37	De openbare verlichting is in deze fase nog niet uitgewerkt. Er kan dus niet beoordeeld worden wat de invloed op de verkeersveiligheid is.	Geadviseerd wordt om in de volgende auditfase de compleetheit van de markering te beoordelen.	Verder uitwerking met openbare verlichting volgt in de volgende ontwerpfase.
1,38	De bestaande openbare verlichting is op tekening aanwezig. Op een tweetal plekken kan dit leiden tot een verkeerde inschatting van de verkeerssituatie: 1. De openbare verlichting ter hoogte van de nieuwe rotonde staat nog geheel parallel aan het de huidige tracé. Dit kan misleidend zijn voor de automobilisten. 2. Tussen het kruispunt Woudenbergseweg – Haarweg en de huidige spoorwegovergang is nog verlichting aanwezig. Dit kan suggereren dat automobilisten hier nog met de auto mogen komen.	Geadviseerd wordt om in de uitwerking van het verlichtingsplan de genoemde aandachtspunten mee te nemen.	De genoemde aandachtspunten van de openbare verlichting nemen we mee in de volgende ontwerpfase.
1,39	Wanneer via de Woudenbergseweg de nieuwe rotonde wordt genaderd bestaat het risico dat deze pas op een laat moment wordt waargenomen, doordat de lijnvormen van de omgeving de rotonde onvoldoende benadrukken; de parallelweg, de bomen in laanstructuur en de openbare verlichting kunnen tot gevolg hebben dat automobilisten met name bij duisternis de rotonde over het hoofd zien, waardoor het risico aanwezig is dat zij rechtdoor rijden (via het 'oude' tracé) en op de verkeerde weghelft in conflict komen met frontaal verkeer.	Geadviseerd wordt om het wegverloop te accentueren door middel van 'natuurlijk' sturen met hagen, bomen en verlichting en een goede wegbebakening op te nemen.	Het accentueren van het wegverloop wordt meegenomen in de volgende ontwerpfase.
1,40	Wanneer vanuit de Bosweg de nieuwe rotonde wordt genaderd bestaat het risico dat: 1. het verkeer zich bij duisternis oriënteert verkeerde tak van de rotonde. Een mogelijk gevolg is dat het verkeer van de weg raakt en tegen het hekwerk van de spooronderdoorgang rijdt. Dit hekwerk is niet voertuigerend. 2. het verkeer gedesoriënteerd raakt door de tegenliggers die de tunnelbak in rijden, waardoor het gevoel van 'spookrijden' kan ontstaan. Hierdoor bestaat het risico dat verkeer wordt afgeleid en dit ten nadele komt van de rijtaak.	Geadviseerd om het wegverloop goed te accentueren, bij daglicht en bij duisternis en het inrijden van de tunnelbak vanaf de Bosweg fysiek onmogelijk te maken. Daarnaast wordt geadviseerd om een goede zichtafscherming aan te brengen tussen de spooronderdoorgang en de Bosweg.	Het accentueren van het wegverloop wordt meegenomen in de volgende ontwerpfase. Ook zal er gekeken worden naar een zichtafscherming tussen de Bosweg en de hoofdrijbaan.