

MEEST GESTELDE VRAGEN

VERSIE 1.0, 22 NOVEMBER 2022

Beantwoording reacties van inwoners op detailtekeningen Gastvrije Waaldijk

A. Gastvrije Waaldijk

Inleiding

Dit onderdeel gaat in op het project Gastvrije Waalwijk. Vragen die hierover gesteld zijn hebben betrekking op de inrichting van de weg, maar ook op de belevingspunten.

Wat is het Masterplan 2021?

Het Masterplan Gastvrije Waaldijk 2021 vormt in feite het beeldkwaliteitsplan voor de inrichting en beleving van de 80 kilometer Waaldijk ('de lange lijn').

Het masterplan omvat vier bouwstenen:

1. De rijloper van grijs asfalt zorgt voor een rustig en duidelijk wegbeeld, met aandacht voor wegmarkeringen op plaatsen waar ze nodig zijn. Opmerking: binnen de bebouwde kom wordt een lichtere grijs tint gehanteerd dan buiten de bebouwde kom.
2. De grasbetonstrook aan de landzijde functioneert als uitwijkstrook voor het wegverkeer en draagt bij aan waterveiligheid bij extreem hoogwater.
3. De Waalband aan de rivierzijde biedt een hogere beeldkwaliteit dan een grasbetonstrook. Vestigt de aandacht op de rivier en de uiterwaarden en maakt de rustpunt/belevingspunten goed toegankelijk.
4. Op plaatsen waar het uitzicht vraagt om ervan te genieten, verbreedt de Waalband zich tot een rust- of belevingspunt.

Wat is de toolbox die bij het Masterplan 2021 hoort?

De toolbox die in het Masterplan 2021 is opgenomen biedt de mogelijkheid om locatie specifiek een passende invulling te geven aan de beoogde inrichting. Nadrukkelijk is niet bedoeld een blauwdruk toe te passen, maar per locatie passend maatwerk te bieden. Binnen de context van de gezamenlijk beoogde beeldkwaliteit. De toolbox biedt de (technische en landschappelijke) ontwerpers van dijkversterkingsprojecten en de gemeenten ook de nodige handvaten om de inpassing en inrichting van de dijk vorm te geven. Voorbeelden van componenten die in de toolbox zijn opgenomen:

- o weginrichting over 'de lange lijn' voor binnen en buiten de bebouwde kom, op- en afgangen (haaks, gelijkwaardige kruising, voorrangssituatie), erfopgangen, boulevards en voetgangsopgangen.
- o Voor de belevingspunten biedt de toolbox onder andere de volgende componenten: vormgeving en grootte van het belevingspunt, waalzuil, fietsenstandaard, bank (deze is inmiddels gewijzigd in een duurzame variant zoals benoemd bij diverse bijeenkomsten die gehouden zijn in 2022) en tribune.
- o Op onderdelen heeft aanvulling plaatsgevonden voor maatwerkoplossingen. Zoals voor de landgoeddijk in Neerijnen-Waardenburg, een traject ten westen van de Kaap van Haften, de trajecten waar de doorgaande weg door een kern voert en de primaire kering hiernaast is gelegen (zoals ten oosten van de Kaap van Haften).

Hoe is het begrip 'auto te gast' bedoeld?

Het wegontwerp is bedoeld om alle weggebruikers duidelijk te maken dat ze op een bijzondere plek verblijven. De weg is een verkeersader, maar er ligt ook een accent op beleving. Vanuit de weginrichting wordt ander rijgedrag gestimuleerd, waardoor de automobilist zich als gast gedraagt en extra oplet. De verschillende weggebruikers moeten de ruimte op de dijk delen en in hun gedrag rekening houden met elkaar.

Is de voorgestelde weginrichting met 4,20m rijbaan niet te smal, dan wel te breed?

De gemeente beoogt met de gekozen weginrichting een juiste balans. Tussen enerzijds een niet te brede rijbaan, om daarmee relatief hoge rijksnelheden te voorkomen en anderzijds een niet te smalle rijbaan, om daarmee fietsers voldoende ruimte te geven om comfortabel te kunnen fietsen en ervoor te zorgen dat de bermen niet worden kapotgereden door grote voertuigen in verband met de dijkveiligheid. Bij het passeren van twee auto's is het de bedoeling dat gebruik wordt gemaakt van de bermverharding (grasbetonstrook en waalband).

Waarom wordt geen gekleurd asfalt of markering toegepast?

Gastvrije Waaldijk heeft een rustig en eenvoudig wegbeeld; de nadruk ligt op het omringend landschap, niet op drukke signaleringen op het wegdek. De grasbetontegel en de waalband zorgen van zichzelf al voor verkeersbegeleiding. Het toevoegen van witte strepen is dubbelop. Volgens de CROW richtlijnen zijn markeringen bij erftoegangswegen type II smaller dan 4,5 ook niet gewenst. Uiteraard worden wegmarkeringen (zoals bij kruisingen en erfopgangen) toegepast waar dit noodzakelijk is. Rood asfalt past niet binnen het rustig en eenvoudig wegbeeld van Gastvrije Waaldijk. Door het toepassen van lichtgrijs asfalt in de 30 km/u-zone en donkergrijs asfalt op de 60 km/u-zone worden de onderscheiden snelheidsregimes benadrukt. Passend binnen het wegbeeld Gastvrije Waaldijk. Het onderscheid van de snelheidsregimes wordt verder ondersteund door bebording, markering en toepassen van snelheidsremmende maatregelen

Waarom worden geen fietssuggestiestroken aangelegd?

Het wegprofiel wordt gedeeld door diverse gebruikers, waaronder fietsers en gemotoriseerd verkeer. Het aanbrengen van fietssuggestiestroken suggereert dat iedereen een eigen plaats op de weg heeft. Voor fietsers zou dit hiervoor een breedte van minimaal 1,70 meter aan beide zijden nodig zijn. In dat geval is er geen ruimte meer voor het gemotoriseerde verkeer. Door de markering voor een fietssuggestiestrook achterwege te laten, wordt duidelijker aangegeven dat de weg voor iedereen is en weggebruikers rekening met elkaar moeten houden.

Waarom is gekozen voor een grasbetontegel (landzijde) en een betonnen waalband (rivierzijde) en maken deze onderdeel uit van de rijbaan?

De Gastvrije Waaldijk krijgt aan de rivierzijde een waalband en aan de landzijde een grasbetonstrook. Deze zijn bedoeld als bermverharding om passeren van twee auto's en/of grotere voertuigen mogelijk te maken, zonder dat de berm kapot wordt gereden. Dit is essentieel in verband met de waterveiligheid en voorkomt dat de dijk nog verder moet worden opgehoogd.

Het asfalt tussen deze twee onderdelen vormt de rijbaan.

Er is sprake van een asymmetrisch wegprofiel; de binnendijkse zijde van de weg ziet er

anders uit dan de buitendijkse zijde.

De betonnen waalband aan de rivierzijde is feitelijk een grasbetontegel zonder gaten. Zowel grasbetontegel als waalband worden goed gefundeerd, zodat kans op beschadiging geminimaliseerd wordt. De waalband wordt 40 cm breed aangebracht en wordt gemaakt van ongekleurd beton (basisgrijs). Door de toplaag te borstelen krijgt de band een ruwe afwerking waardoor duidelijk voelbaar is dat deze geen onderdeel uitmaakt van de rijbaan. Tevens wordt met deze ruwe afwerking gladheid voorkomen.

Waarom is gekozen voor één uniforme (weg)inrichting tussen Nijmegen en Gorinchem?

Er is gekozen voor één 'huisstijl' voor de Gastvrije Waaldijk. De Waaldijk volgt hiermee een herkenbare 'lange lijn'. Hiermee wordt de weg op de dijk één herkenbaar geheel. Per kern wordt wel aangesloten op de karakteristieke en eigen identiteit. Belevingspunten in de kernen worden namelijk op maat ingericht, bijvoorbeeld de Kaap van Haaften', 'de bocht bij Opijnen' of 'de Bol bij Varik'. Rustpunten tussen de kernen zijn veelal bestaande plakken met een bankje. Deze worden binnen dezelfde vormtaal en materialisatie vormgegeven.

Welke soorten snelheidsremmende maatregelen zijn bedacht voor de weg op de dijk?

Er zijn verschillende soorten snelheidsremmende maatregelen denkbaar voor het project Gastvrije Waaldijk. Alleen maatregelen die toepasbaar zijn in het project zijn beschouwd (zie ook Verkeersrapport Megaborn 2021, hoofdstuk 3).

Drempels hebben vanuit landschappelijke inpassing de voorkeur;

- Binnen de bebouwde kom is een drempel of plateau de standaard, maar deze worden alleen toegepast waar het en kan en waar deze geen of weinig overlast veroorzaken;
- Buiten de bebouwde kom is de keuze gemaakt om snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels en kruispuntplateaus toe te passen;
 - o drempel: bij lange rechtstanden
 - o kruispuntplateau: bij kruispuntsituaties, behalve als deze overlast (trilling en geluid) kunnen geven aan een woning in de directe nabijheid van dit kruispunt. Dan wordt gekozen voor een drempel op voldoende afstand van deze woning.

Hoe worden de drempels vormgegeven?

Drempels worden voorzien van taludmarkering en -bij voorkeur- van verticale elementen en verlichting, voor een goede herkenbaarheid en zichtbaarheid. Het project Gastvrije Waaldijk gaat uit van een rijloper van asfalt. De hellingen worden daarom uitgevoerd in een zogenaamde sinusvorm. Met het toepassen van drempels moet terughoudend worden omgegaan in bus- en/of bevoorradingsroutes en uitrukroutes voor hulpdiensten. Echter, bij deze routes hebben sinusvormige plateaus over de volle breedte met een hoogte van 8 centimeter de voorkeur.

Binnen de bebouwde kom (30 km/u-zones) worden bij langere rechtstanden dan 100 meter snelheidsremmende elementen aangebracht. Steile verkeersdrempels van 8 cm hoog, die ervoor zorgen dat je niet harder dan 30 km/u kan rijden.

Buiten de kom worden er bij alle kruispunten (alle kruispunten zijn gelijkwaardige kruispunten met voorrang van rechts) plateaudrempels aangebracht. En drempels of plateaudrempels bij actie- en

gevarenpunten, zoals krappe bochten of belevingspunten. Alle verkeersdrempels inclusief taluds worden conform de nieuwste landelijke CROW-richtlijnen uitgevoerd. Waarmee ze een voldoende snelheidsremmend effect hebben en anderzijds ook veilig blijven. De drempels worden uitgevoerd met witte markering eroverheen. Dit zorgt voor een goede zichtbaarheid van de drempel. De plateau's op de kruisingen worden op de dijk verhoogd uitgevoerd. Op de dijkopgangen wordt een visueel plateautalud toegepast, omdat de dijk hier al omhoog gaat.

Welke snelheidsremmende maatregelen worden niet toegepast?

Er worden geen maatregelen getroffen in de vorm van een as-verspringing of het uitbuigen van de weg bij aansluitingen van zijwegen. Hiervoor zouden ingrijpende aanpassingen van het dijklichaam nodig zijn. In verband met dijkbeheer zijn elementen in de berm, zoals een traphekwerk, niet gewenst; Zowel bomen als hagen/struiken worden in principe niet toegepast op dijken, omdat dit invloed heeft op de kwaliteit van de waterkering. Er worden geen verhoogde trottoirbanden toegepast in het profiel. Voor de wegen buiten de bebouwde kom is de keuze gemaakt om alleen drempels en plateaus toe te passen. In elke geval wordt een plateau aangebracht op elk kruispunt op de dijk. Andere vormen van snelheidsremmende maatregelen worden niet geadviseerd omdat deze in verband met een te lage verkeersintensiteit voor het gewenste effect gecombineerd moeten worden met een drempel of plateau. Daar waar drempels of plateaus op wegvakken niet mogelijk of wenselijk zijn, in verband met overlast door geluid of trillingen, wordt geadviseerd met markering te werken voor attentieverhoging.

Kan 30 km/u regime worden toegepast op de gehele lengte van de weg op de dijk?

Het is niet wenselijk de gehele Waaldijk een maximum snelheid van 30 km/u te geven, aangezien dit niet past binnen de Nederlandse inrichtingsprincipes. Ook komt dit de geloofwaardigheid niet ten goede. Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt een profiel met een snelheidsregime van 60 km/u. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 30 km/u. Dit is wenselijk, aangezien de weg op de dijk hier aansluit op diverse zijwegen/woongebieden en hier ook meer erfaansluitingen en voetgangers op de weg aanwezig zijn. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 30 km/u enkel op de locaties waar dit echt nodig is en dit ook passend is binnen de Nederlandse inrichtingsprincipes, is de kans het grootst dat verkeer zich ook aan deze snelheidslimiet zal houden.

Kan de politie met de voorgestelde herinrichting handhaven?

De weg wordt grotendeels ingericht conform de richtlijnen (CROW en duurzaam Veilig). Op deze plaatsen kan de politie handhavend optreden.

De plaatsen waar dit niet het geval is zijn de 'verblijfsgebieden'. Deze locaties zijn terug te zien in de bijlage Lokaal Maatwerk 22 11 2022 op www.westbetuwe.nl/waaldijk.

Voor deze 'verblijfsgebieden' geldt het volgende:

De Babw (hoofdstuk 2, paragraaf 4) geeft de mogelijkheid om een snelheidsregime van 30 km/u aan te kondigen op wegvakken buiten de bebouwde kom, indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- Iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- Om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
- Met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:

- plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
- kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
- kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is.
- De overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- Indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitrit-constructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Concreet betekent dit, dat dergelijke verblijfsgebieden doorgaans buiten de bebouwde kom liggen. Het zijn locaties waar in de praktijk veel mensen verblijven dan wel recreëren; wandelen op de dijk als ommetje uit het dorp, verbinding tussen dorp en tot wandel-/struinpaden in de uiterwaarden. Formeel gezien zal hier op de weg op de dijk een snelheidsregime van 60 km/u van toepassing zijn. Door deze locaties te beschouwen als verblijfsgebied, kan hier een snelheidsregime van 30 km/u worden toegepast. Ook met de nieuwe inrichting van de dijk in verblijfsgebieden, zal de weginrichting niet conform 'Duurzaam Veilig' worden ingericht. De inrichting wijkt hier af van de richtlijnen, omdat het in deze gebieden niet comfortabel is om iedere 100 meter een snelheidsremmer toe te passen. Om het gebruik van de weggebruikers zo optimaal mogelijk af te stemmen op de directe omgeving is lokaal maatwerk mogelijk in de inrichting van de weg (bijvoorbeeld situering drempel). Handhaving door de politie zal strikt genomen niet mogelijk zijn, omdat daar de inrichting van de weg niet volledig voldoet aan de richtlijn.

Gaat de gemeente nog onderzoek doen naar mogelijkheden voor het terugdringen van gemotoriseerd verkeer op de dijk?

Ja, de gemeente gaat dit onderzoek uitvoeren ná afronding van de werkzaamheden aan de dijk.

Wanneer is de nieuwe weg op de dijk gereed?

Na afronding van de dijkversterkingsprojecten én uitvoering van project Gastvrije Waaldijk zal de nieuwe weg op de dijk gereed zijn. Op dat moment zullen ook de voorgestelde snelheidsregimes en bijbehorende komgrenzen van toepassing zijn. Dit zal naar verwachting minimaal eind 2025 het geval zijn.

Liggen de plekken van de belevingspunten vast?

Ja, de locaties zijn vastgelegd in het Projectplan Waterwet van de dijkversterkingsprojecten. Voor project Gorinchem-Waardenburg geldt specifiek dat per rustpunt de omvang en locatie is beoordeeld op basis van vier criteria:

- Kenmerk van de plek;
- Specifieke waarde;
- Aansluiting op de omgeving;
- Capaciteit.

De meeste bestaande recreatieplekken worden aan de hand van deze criteria verplaatst, omdat zij op een andere locatie beter tot hun recht komen. Dat kan gaan om een verschuiving van 20 meter, een verplaatsing van de binnenzijde van de dijk naar de buitenzijde van de dijk. Of om een grotere verplaatsing van bijvoorbeeld een paar honderd meter. Hier is ook rekening gehouden met de verdeling van de recreatiepunten over de dijk.

B. Openbare verlichting

Inleiding

De huidige situatie van de projecten Gorinchem-Waardenburg en Tiel-Waardenburg verschillen ten opzichte van elkaar vanwege het gegeven dat deze situaties uit beleid van verschillende voormalige gemeenten is ontstaan. Dit betekent concreet dat bij project Gorinchem-Waardenburg een groot aantal lichtmasten nu aanwezig is. Bij project Tiel-Waardenburg is dit aantal relatief laag.

Er is nieuw beleid voor Openbare Verlichting in voorbereiding. De verwachting is dat dit begin 2023 zal worden voorgelegd aan de raad.

Blijven de huidige lichtmasten aanwezig?

Voor dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg (gedeelte Vuren tot en met onderdoorgang A2/spoor Waardenburg) geldt dat in de huidige situatie relatief veel openbare verlichting aanwezig is.

- 30 km/u- zones: Verlichting blijft staan met uitzondering van verblijfsgebieden. In deze gebieden ontbreekt veelal bebouwing of ontsluiting op de dijk. Hierdoor is minder sprake van sociale controle en geeft verlichting eerder schijnveiligheid dan dat het bijdraagt aan de veiligheid. Om deze redenen komt in deze verblijfszones geen (extra) verlichting en de reeds aanwezige verlichting wordt weggehaald.

- 60 km/u-zones: Verlichting op de kruisingen wordt teruggezet. Voor de overige masten geldt dat deze niet worden teruggezet.

Voor dijkversterkingsproject Tiel-Waardenburg (onderdoorgang A2/spoor Waardenburg tot en met een deel van Zennewijnen) geldt dat in de huidige situatie relatief weinig openbare verlichting aanwezig is.

Hier zal het aantal lichtmasten vooralsnog niet worden uitgebreid, volgens het gemeentelijke beleid.

Nadat nieuw beleid is vastgesteld kan er gekeken worden of er nodig is om verlichting te plaatsen en/of de gemeente hiervoor het benodigd budget beschikbaar stelt.