

Advies van de Klankbordgroep Dijkverzwaring Neder-Betuwe over inrichting en verkeersmaatregelen op de Waaldijk Neder-Betuwe na de dijkverzwaring

Datum: 3 maart 2022

De klankbordgroep Neder-Betuwe brengt advies uit over de inrichting van de Waalbandijk binnen de gemeente Neder-Betuwe en de te nemen verkeersmaatregelen na de dijkversterking.

Aanleiding voor dit advies is onze kritiek op het Masterplan Gastvrije Waaldijk (GVWD) (1). Binnen de klankbordgroep zijn grote zorgen over de veiligheid en het geluid en er bestaat onvrede over de gebrekkige participatie bij de planvorming voor het Masterplan Gastvrije Waaldijk.

Dit advies is gericht aan het College van B&W van de Gemeente Neder-Betuwe.

Participatie bij de planvorming

De klankbordgroep heeft grote waardering voor de wijze waarop het waterschap en de gemeente vorm hebben gegeven aan de participatie ten behoeve van de inrichting en verkeersmaatregelen op de Waaldijk Neder-Betuwe. Niets was te veel: vragen werden beantwoord en voor extra advies werden externe deskundigen ingehuurd (2,3,6). Dit is ons bij het opstellen van dit advies zeer behulpzaam geweest. Een compliment hiervoor, is hier zeker op z'n plaats!

Dit staat in schril contrast met de afwezigheid van elke vorm van participatie door bewoners bij de totstandkoming van het Masterplan Gastvrije Waaldijk (1). Het masterplan voorziet in een standaard inrichting voor 80-km waaldijk van Gorinchem tot voorbij Nijmegen. De klankbordgroep constateert dat de voorgestelde inrichting esthetiek stelt boven veiligheid en hinderaspecten. De klankbordgroep heeft het Masterplan dan ook ervaren als een keurslijf, dat de inbreng van nieuwe ideeën en plaatselijk maatwerk onnodig belemmert. Hier wreekt zich het ontbreken van bewonersparticipatie.

De klankbordgroep is dan ook verheugd dat de verantwoordelijken voor het Masterplan, de provincie Gelderland, het Waterschap Rivierenland en de gemeente Neder-Betuwe hebben aangegeven de inbreng van bewoners alsnog te willen betrekken bij hun besluitvorming over de inrichting van de dijk na de dijkverzwaring. De klankbordgroep is daarom voortvarend aan de slag gegaan.

Uitgangspunten voor het advies

De klankbordgroep heeft de weginrichting zoals voorgesteld in het Masterplan GVWD (1) en het Verkeersplan Gastvrije Waaldijk Neder-Betuwe van Royal HasKoning/DHV (2) getoetst aan de volgende uitgangspunten.

Verbetering van de veiligheid: de huidige dijk is onveilig voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Met de GVWD en andere toeristische initiatieven (ontwikkeling Veerstoep tot Toeristisch Overstappunt) neemt het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers toe. Uitgangspunt van de klankbordgroep is dat de veiligheid t.o.v. de huidige situatie duidelijk moet verbeteren.

Geen toename geluid en trillingen: Dijkbewoners ondervinden momenteel geluidsoverlast van, soms in groepen voortrazende, motoren die de maximumsnelheid overtreden. Uitgangspunt is deze overlast te verminderen. Daarnaast mogen de weginrichting en verkeersmaatregelen niet leiden tot meer geluid en trillingen dan in de huidige situatie.

Toegankelijk voor alle verkeersdeelnemers. Uitgangspunt is dat de Waaldijk toegankelijk is voor alle typen verkeersdeelnemers. Het doel is om impliciete uitsluiting van met name kwetsbare verkeersdeelnemers door onveilige situaties te verminderen.

Drie 'probleemgebieden' vroegen wat meer aandacht:

- **de kom van Ochten**, vanwege het toenemende zware vrachtverkeer in combinatie met (toenemend) recreatief gebruik door fietsers, wandelaars. De dijk bij Ochten heeft een ontsluitingsfunctie voor bedrijven aan de Bonegraafseweg en kent veel vrachtverkeer. Daarnaast wordt bij de Veerhaven een Toeristisch Opstappunt ontwikkeld (tot 50.000 bezoekers per jaar);
- **de kom van Dodewaard**, vanwege het vrachtverkeer richting Geurts en het relatief rechte dijktraject dat auto's en motoren uitnodigt het gaspedaal nog eens extra in te drukken in combinatie met fietsers en wandelaars;
- **weggedeelten buiten de bebouwde kom**, vanwege zwaar landbouwverkeer en het weggedrag van motoren in combinatie met de toename van recreatief fietsverkeer en de groeiende populariteit van het fietsveer Dodewaard-Druten.

Het is de overtuiging van de klankbordgroep dat het terugbrengen van de snelheid van verkeersdeelnemers essentieel is om de "gastvrije" waaldijk veilig te maken voor alle weggebruikers. Dit is belangrijk voor het hele dijktraject (recreatie), maar in het bijzonder voor de dijktrajecten binnen de komgrenzen, omdat juist daar veel kwetsbare verkeersdeelnemers gebruikmaken van de weg. Maatwerk is hierbij noodzakelijk en dat vindt u dan ook in het advies terug.

Advies op hoofdlijnen

Een rondweg is volgens de klankbordgroep de enige structurele oplossing om de dijk bij **Ochten** veilig en 'gastvrij' te maken. Zolang de dijk hier ook de functie van ontsluitingsweg heeft, adviseert de klankbordgroep scheiding van verkeerstromen in combinatie met snelheidsremmende maatregelen en verlaging van de maximumsnelheid tot 30 km per uur. De klankbordgroep adviseert de aanleg van een fietspad onderlangs en het aanbrengen van trottoirs om fietsers en voetgangers te scheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Voor de **kom Dodewaard** adviseert de klankbordgroep snelheidsremmende maatregelen en verlaging van de maximumsnelheid tot 30 km per uur, gecombineerd met de aanleg van trottoirs om wandelaars een veilig en comfortabel wandelpad te bieden.

Voor de **weggedeelten buiten de bebouwde kom** is het van belang dat weggebruikers, in het bijzonder motoren, zich aan de maximumsnelheid van 60 km per uur houden. De klankbordgroep adviseert hier snelheidsremmende maatregelen om deze snelheden af te dwingen, met name ter hoogte van gevaarlijke punten en punten waar veel fietsverkeer te verwachten is, zoals weg naar het voetveer Dodewaard-Druten.

Voor **snelheidsremmende maatregelen** adviseert de klankbordgroep **niet** het Masterplan GVWD als uitgangspunt te nemen, maar de maatregelen te baseren op het Verkeersplan Gastvrije Waaldijk Neder-Betuwe van Royal Haskoning/DHV (2). Het Masterplan voorziet alleen in verkeersdrempels binnen de bebouwde kom. Dit is volstrekt onvoldoende om de wegen buiten de bebouwde kom veilig te maken. Bovendien zijn drempels vanwege hinderaspecten ongewenst. De klankbordgroep geeft hier de voorkeur aan plateaus en versmallingen, zoals voorgesteld in het Verkeersplan. De klankbordgroep adviseert om het uiteindelijke verkeersplan vóórdat het wordt vastgesteld, voor te leggen aan bewoners.

Omdat verkeerskundige maatregelen in de praktijk tegen kunnen vallen (denk aan hinder of toch niet het gewenste gedrag) adviseert de klankbordgroep de gemeente om na een bepaalde periode (bijvoorbeeld 1 jaar) een evaluatie van deze maatregelen uit te voeren en indien nodig aanvullende maatregelen te nemen.

Advies op onderdelen

De klankbordgroep brengt ook een advies op onderdelen uit. In het overzicht hieronder hebben we de adviezen voor u samengevat. Onderdeel 1 t/m 3 betreft adviezen over het Masterplan GVWD (1), en onderdeel 4 t/m 11 bevat adviezen over het Verkeersplan opgesteld door Royal Haskoning/DHV (2). Onder het overzicht is per onderdeel een toelichting opgenomen. Achteraan treft u een overzicht van de bijlagen en referenties.

	Onderdeel	Advies
1	Rustpunten	Voorstel voor de locaties (bijlage 1) overnemen.
2	De waalband	Voorstel Masterplan niet overnemen: - De waalband achterwege laten of uitvoeren in een materiaal dat qua geluid gelijkwaardig is aan referentie asfalt of stiller en geen constructieve nadelen heeft. - De waalband binnen de bebouwde kommen 80 cm breed maken of uitvoeren als trottoir.
3	Grasbetonstrook	Een advies over gekozen tegel volgt in April - Uitsluitend buiten bebouwde kom, voorwaarde niet meer dan 1dB extra geluid t.o.v. referentieasfalt, veilig voor fietsers, voldoende comfort wandelaars. - Binnen de bebouwde kom de betonstrook vervangen door rabatstrook met geluidsreducerende stenen. - de grasbetonstrook achterwege laten op de Waaldijk vanaf iets ten Westen van de Kalkestraat t/m de Snor (geen waterkerende functie)
4	Wegbreedte asfalt extensief/intensief	Voorstel Verkeersplan overnemen. Extensief van 3,8 naar 3,4 m breed. Intensief blijft 4,6 m breed.
4	Wegbreedte asfalt vrachtverkeer	Voorstel Verkeersplan (2) niet overnemen. De klankbordgroep adviseert om de breedte van het asfalt minimaal te handhaven op huidige breedte van 5,8 m.
5	Maximumsnelheid	Advies Verkeersplan (2) overnemen: 30 km binnen de bebouwde kom; 60 km buiten de bebouwde kom.
6	Komgrenzen IJzendoorn	Advies Verkeersplan (2) overnemen (iets voor de Roskam aan de westzijde tot iets voorbij de Lappenafweg aan de oostzijde)
6	Komgrenzen Ochten	Voorkeur voor de tweede (langere) variant uit het Verkeersplan (2), waarbij de komgrens loopt van de Cuneraweg aan de westzijde tot en met de Domeinstraat aan de oostzijde.
6	Komgrenzen Dodewaard	Voorkeur voor de lange variant (2) vanaf de Dodewaardsestraat aan de westzijde tot en met de Hiense kerk aan de oostzijde.
7	Maatregelen bij komgrenzen	Advies Verkeersplan (2) overnemen. Plateau achterwege laten als het leidt tot overlast omwonenden.
8	Weginrichting binnen de bebouwde kom	Advies Verkeersplan (2) afwijkende kantstrook en rabatstrook overnemen. Huidige verlichting bij Ochten, Dodewaard en IJzendoorn handhaven. Bij IJzendoorn extra lantaarn ter hoogte van het Dorpshuis overwegen.
9	Weginrichting buiten de bebouwde kom	in te vullen na KBG op 7 april, met name over grasbetonstenen
10	Snelheidsremmende maatregelen	Geen slingerremmers (chicanes): positief. Plateaus, wegversmallingen, combi: positief onder voorwaarde dat de maatregel geen hinder voor omwonenden oplevert. Definitieve locaties bepalen in overleg met omwonenden. Handhavingsstrategie nodig om maximum snelheid te handhaven.
11	Attentiewaarde kruispunten	Positief advies over verhogen attentiewaarde kruispunten. Negatief advies om alle kruispunten gelijkwaardig te maken, hierover is nader overleg nodig met gemeente, politie en bewoners. Positief over attentieverhogend kruispunt als maatwerkoplossing voor de kruising Waalbandijk weg naar fietsveer Dodewaard-Druten.

1. Rustpunten

De locaties zijn door de klankbordgroep uitgekozen en worden in detail beschreven in bijlage 1. Het betreft 18 locaties waar nu ook bankjes aanwezig zijn, plekken met picknicktafels en speciale locaties, zoals bij kerken of wielen. De locaties liggen verspreid langs de dijk zodat ze aangename rustpunten kunnen bieden voor bewoners en bezoekers.

De klankbordgroep adviseert de voorstellen in bijlage 1 integraal over te nemen.

2. De waalband

Materiaalkeuze

In het masterplan GVWD is voorzien in een doorgaande betonstrook aan de rivierzijde met een breedte van 40 of 80 cm: de waalband. Met de waalband moet het hele traject een “uniforme uitstraling” krijgen. De klankbordgroep meent dat het dijklandschap deze toevoeging niet nodig heeft voor een “uniforme uitstraling”. Daar komt bij dat de waalband veel nadelen heeft. Zo heeft de klankbordgroep grote zorgen over de constructieve houdbaarheid van de betonstrook. Ze is bang dat er scheuren in het beton ontstaan door zettingen van de ondergrond en druk van zware voertuigen. Ook vreest ze dat hierdoor tussen het asfalt en het beton een langsnaad ontstaat. Als grote voertuigen moeten uitwijken naar de berm, kunnen diepe kuilen ontstaan waar de betonrand scherp boven uitsteekt. Zowel de langsnaad als de betonrand zijn gevaarlijk voor fietsers. Volgens de klankbordgroep gaat dit vroeg of laat tot problemen leiden, met ernstige veiligheidsrisico's tot gevolg. Dit is voor de klankbordgroep niet acceptabel. Daarnaast produceert de betonnen waalband ook nog eens meer geluid dan asfalt wanneer er auto's over rijden (2 dB meer voor fijn gebezemd beton t.o.v. van referentieasfalt (5) en is het een dure voorziening.

De klankbordgroep wijst de waalband krachtig af en attendeert de gemeente op de extra kosten voor aanleg en beheer als toch gekozen wordt voor de waalband. De klankbordgroep adviseert de provincie Gelderland, het Waterschap Rivierenland en de gemeenten de keuze van beton voor de waalband te heroverwegen en hem uit te voeren in een materiaal dat genoemde constructieve nadelen niet kent en qua geluid gelijkwaardig is aan referentie asfalt of stiller, bijvoorbeeld in gekleurd asfalt.

Breedte

De gemeente wil de waalband overal 40 cm breed te maken. Een 80 cm brede waalband raadt ze af, omdat deze schijnveiligheid biedt. Toch zou de bredere waalband binnen de bebouwde kom meer comfort kunnen bieden aan wandelaars. Een 40 cm brede strook is namelijk net breed genoeg (voor een niet al te dikke persoon) om op te lopen, maar onvoldoende breed voor wandelaars met kinderwagen of rollator. Om de 'schijnveiligheid' te ondervangen, kan de waalband binnen de bebouwde kommen worden uitgevoerd als trottoir.

De klankbordgroep adviseert om binnen de bebouwde kommen te kiezen voor een waalband met een breedte van 80 cm of, beter nog, de waalband in de bebouwde kom uit te voeren als trottoir.

3. Grasbetonstrook

Het masterplan Gastvrije Waaldijk schrijft grasbetonstroken voor aan de landzijde van de dijk. Ze zijn onderdeel van de dijkconstructie en moeten voorkomen dat het dijktafslaat bij overslaand water. Zonder deze voorziening zou de kruinhoogte van de dijk volgens het waterschap hoger moeten worden.

De klankbordgroep heeft een aantal zorgen over grasbetontegels, omdat ze:

- meer geluid produceren, het is tot op circa 800 meter afstand hoorbaar (6), waardoor het voor aanwonenden overlast kan veroorzaken. Het geproduceerde geluid is bovendien extra hinderlijk omdat het een discontinue vorm van geluid is;

- een gevaar kunnen vormen voor fietsers (valgevaar);
- onaangenaam lopen voor wandelaars, die er niet meer voor kiezen “tegen de rijrichting in” te lopen.

Er zijn verschillende typen tegels bekeken. Wat betreft veiligheid voor fietsers en loopcomfort lijkt de vlakke top-v-tegel-vlak er het beste uit te komen (3). Zie ook

<https://www.vdboschbeton.nl/product/nokkentop-v-tegel-vlak/>.

Momenteel wordt akoestisch onderzoek uitgevoerd naar deze tegel. De uitkomsten van dit onderzoek worden pas in april verwacht. Omdat het onderzoek hierover nog niet is afgerond, kan de klankbordgroep nog geen voorkeur uitspreken voor een bepaalde tegel.

De klankbordgroep adviseert het grasbeton uitsluitend buiten de bebouwde kom toe te passen onder de voorwaarden dat het gekozen type:

- **niet meer dan 1 dB extra geluid produceert dan referentie asfalt;**
- **veilig is voor fietsers/wielrenners;**
- **voldoende comfort biedt aan wandelaars.**

In de dichter bevolkte bebouwde kom adviseert de klankbordgroep het advies van Royal Haskoning/DHV (2) over te nemen en de (gras)betonstrook te vervangen door rabatstroken. De klankbordgroep adviseert deze bij voorkeur uit te voeren met geluidsreducerend materiaal. Bijvoorbeeld Silent way elementen, die een een Cwagdek hebben van -2,9 dB t.o.v. referentie asfalt en dus een stuk stiller zijn (5). Zie ook punt 8.

Voor het wegtraject ter hoogte van de Kalkestraat t/m de Snor adviseert de klankbordgroep de grasbetonstrook achterwege te laten of anders een rabatstrook aan te leggen. Dit traject heeft geen waterkerende functie en een grasbetonstrook zou hier onnodig veel hinder veroorzaken voor de omwonenden aan weerszijden van de weg.

De klankbordgroep adviseert binnen de komgrenzen de grasbetonstroken te vervangen door rabatstroken uitgevoerd in geluidsreducerend materiaal en op het wegtraject ter hoogte van de Kalkestraat de grasbetonstrook achterwege te laten.

4. Wegbreedte asfalt



— weinig verkeer — redelijk intensief, — vrachtwagens

Op de trajecten met extensief (weinig) verkeer gaat de breedte van het asfalt van 3,8 naar 3,4 m. Wel komt er volgens het masterplan GVWD aan beide zijden een 0,4 m brede (gras) betonstrook langs, waardoor de verharding effectief 0,4 m breder wordt. Op de trajecten met intensief verkeer blijft de asfaltbreedte 4,6 m met aan beide zijden een 0,4 m brede (gras) betonstrook.

De klankbordgroep adviseert positief op het voorstel voor de trajecten voor intensief en extensief verkeer.

Dat is anders bij GVWD-voorstel voor de trajecten met vrachtverkeer (Dodewaard en Ochten). Daar wordt de asfaltbreedte versmald van 5,8 naar 5,4 m. Dit betekent dat vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren zonder gebruik te maken van de waalband. Als de waalband wordt uitgevoerd in beton, zullen de ongewenste effecten (scherpe langsnaden, scheuren, kuilen, geluidsoverlast) op trajecten met vrachtverkeer nog eerder optreden dan elders. Gelet op de kapotgereden berm heeft de klankbordgroep bovendien de indruk dat in Ochten de huidige breedte al ontoereikend is. Daarbij is het volgende van belang:

- Momenteel fungeert de dijk in Ochten o.a. als ontsluitingsweg voor de achterliggende industrieterreinen en buurtschappen. De functie als erftoegangsweg voor aansluitende percelen is klein.
- De huidige wegbreedte is de minimale wegbreedte voor een functie als ontsluitingsweg voor vrachtverkeer en het overige gebruik.
- De verkeersintensiviteit (vrachtverkeer) op de dijk is hoog en zorgt bij de huidige wegindeling al voor onveilige situaties. Deze situaties worden bij het door het masterplan GVWD voorgestelde wegprofiel (betonstroken, smallere wegbreedte) nog onveiliger.
- Vanaf de rondweg in Dodewaard wordt vrachtverkeer vanaf de A15 over de dijk richting Wely geleid naar Geurts jamfabriek. Daarnaast rijden er vrachtwagens, auto's en landbouwvoertuigen met een lokale bestemming en motoren (recreatief gebruik). Ook hier geldt dat vrachtwagens en landbouwvoertuigen elkaar niet kunnen passeren zonder gebruik te maken van de waalband.

De klankbordgroep adviseert voor de trajecten met vrachtverkeer (Ochten en Dodewaard) de breedte van het asfalt te handhaven op minimaal de huidige breedte van 5,8 m.

5. Maximumsnelheid

De klankbordgroep is ervan overtuigd dat het terugbrengen van de snelheid van verkeersdeelnemers essentieel is om de "gastvrije" Waaldijk veilig te maken voor alle weggebruikers. Dit is belangrijk voor het hele dijktraject (recreatie), en in het bijzonder voor de dijktrajecten binnen de komgrenzen. Juist daar maken veel kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik van de weg. Royal HasKoning/DHV (2) adviseert daarom een maximumsnelheid van 30 km binnen en 60 km buiten de bebouwde kom. Dit sluit aan bij landelijke ontwikkelingen waarin steeds vaker gekozen wordt voor standaard 30-km-zones binnen de bebouwde kom. De klankbordgroep staat positief tegenover dit advies.

De klankbordgroep adviseert daarom een maximumsnelheid van:

- **30 km binnen de bebouwde kom (IJzendoorn, Ochten, Dodewaard);**
- **60 km buiten de bebouwde kom.**

6. Komgrenzen

Royal HasKoning/DHV (2) stelt in het Verkeersplan voor om nieuwe komgrenzen vast te stellen. De klankbordgroep vindt hier het volgende van:

- **Komgrenzen IJzendoorn:** het advies overnemen: iets voor de Roskam aan de westzijde tot iets voorbij de Lappenafweg aan de oostzijde.
- **Komgrenzen Ochten:** voorkeur voor de tweede (langere) variant uit het Verkeersplan, waarbij de komgrens loopt van de Cuneraweg aan de westzijde tot en met de Domeinstraat aan de oostzijde. De voorkeur voor deze langere variant heeft te maken met a) het aantal wandelaars dat vanuit Ochten naar de Gouverneurspolder loopt voor een wandeling en b) de onlogische aansluiting van de komgrens bij de Bonegraafseweg op de komgrens op de Waalbandijk.
- **Komgrenzen Dodewaard:** voorkeur voor een lange variant, waarbij de komgrens wordt verplaatst van de Hervormde kerk van Dodewaard naar de Dodewaardsestraat aan de westzijde tot voorbij de Hiense kerk aan de oostzijde. De klankbordgroep geeft de voorkeur aan deze variant, omdat veel Dodewaarders "een rondje dorp" wandelen via Heuvelpad-Kerkstraat-Dalwagen/Hervormde kerk-de pas. Het gaat hier veelal om gezinnen met kinderen, ouderen die op doktersadvies gaan wandelen (soms met rollator), wandelaars die hun hond uitlaten en diverse mensen die "gewoon" willen genieten van het dijklandschap. Momenteel levert dat gevaarlijke situaties op. Bovendien is de

gemeente van plan een fietspad aan te leggen op de Dodewaardsestraat waardoor de aansluiting Waaldijk-Dodewaardsestraat extra aandacht behoeft.

7. Maatregelen bij de overgang van de komgrenzen

Omdat er een ander rijgedrag van de verkeersdeelnemers verlangd wordt wanneer zij binnen de bebouwde kom komen, adviseert Royal Haskoning/DHV (2) in het Verkeersplan om een versmalling en een plateau aan te brengen bij de komgrenzen. Wanneer een plateau niet mogelijk is vanwege trillingsoverlast bij nabijgelegen huizen (bij minder dan 35 meter) is advies de komgrens alleen met een versmalling te markeren.

De klankbordgroep adviseert positief over dit advies, maar raadt aan zeer zorgvuldig te kijken of nabijgelegen woningen geen overlast zullen ervaren.

8. Weginrichting binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom wordt van verkeersdeelnemers een ander rijgedrag verlangd. Royal Haskoning/DHV (2, pp 10) adviseert daarom de weg binnen de bebouwde kom een afwijkende inrichting te geven door:

- Een kantstrook met een afwijkende kleur aan te brengen.
- Een rabatstrook als bermbeveiliging aan te brengen. De klankbordgroep merkt op dat wanneer deze wordt uitgevoerd in geluidreducerend materiaal tegelijkertijd geluidsoverlast wordt tegengegaan (zie ook onder punt 3)
- Een doorlopende verlichting binnen de komgrenzen.

De klankbordgroep adviseert de adviezen voor de kantstrook en de rabatstrook over te nemen

De klankbordgroep adviseert de huidige verlichting bij Ochten, Dodewaard en IJendoorn te handhaven en bij IJendoorn hooguit een extra lantaarn ter hoogte van het Dorpshuis te plaatsen.

9. Weginrichting buiten de bebouwde kom

===in te vullen na KBG op 7 april, met name over grasbetonstenen===

10. Snelheidsremmende maatregelen

De klankbordgroep heeft de ervaring dat de bestaande slingerremmers (chicanes) als snelheidsremmende maatregel gevaarlijke situaties kunnen opleveren voor alle verkeersdeelnemers. De klankbordgroep geeft daarom in zijn algemeenheid de voorkeur aan de in het Verkeersplan voorgestelde snelheidsremmende maatregelen:

- verkeersplateaus (voor zover mogelijk i.v.m. vermijden trillingsoverlast);
- een wegversmalling daar waar geen plateaus mogelijk zijn;
- een combinatie van een versmalling en een plateau bij de komgrenzen, mits de huizen op voldoende afstand van de komgrenzen staan.

In het Verkeersplan wordt voorgesteld binnen de bebouwde kom de snelheidsremmende maatregelen op zichtafstand (100 – 150 m) van elkaar te plaatsen. De klankbordgroep is van mening dat dit advies niet zonder meer moet worden overgenomen. Als plateaus op zichtafstand van elkaar geplaatst worden, zou dit geen probleem zijn. Plateaus kunnen binnen de bebouwde kom echter (trillings-) overlast voor omwonenden veroorzaken en in het verleden is in Ochten gebleken dat de aangehouden afstand tussen plateau en woning van 35 meter niet altijd voldoende bescherming biedt tegen trillingsoverlast. Omdat slingerremmers afvallen,

blijven wegversmallingen over. De klankbordgroep vindt dat te veel wegversmallingen op zichtafstand van elkaar (zoals het Verkeersplan voorstelt in bijv. Dodewaard) op zich weer tot overlast zal leiden van vrachtwagens die uit stilstand optrekken, onveilige situaties voor kwetsbare weggebruikers en irritatie van weggebruikers.

De werkgroep adviseert positief over het voornemen geen slingerremmers (chicanes) toe te passen.

De klankbordgroep adviseert positief over het toepassen van plateaus, wegversmallingen en een combinatie van wegversmallingen en plateaus bij de komgrenzen, voor zover ze geen aanleiding geven voor overlast voor omwonenden (verkeersplateau bij voorkeur 40 m van bebouwing, minimaal 35 m).

De klankbordgroep adviseert om binnen de bebouwde kom de frequentie van snelheidsremmende maatregelen in nauw overleg met omwonenden, gemeente en politie op maat aan te passen aan de lokale situaties binnen de komgrenzen.

De klankbordgroep adviseert de exacte locatie van de snelheidsremmende maatregelen buiten de bebouwde kom in nauwe samenspraak met omwonenden, gemeente, politie nader vast te stellen.

De klankbordgroep adviseert de gemeente een handhavingsbeleid op te stellen, zodat zowel binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom de maximumsnelheden ook gehandhaafd kunnen worden.

11. Attentiewaarde van kruispunten

Op de kruisingen met de dijk geldt in principe dat rechts voorrang heeft. De klankbordgroep heeft echter geconstateerd dat dit regelmatig gevaarlijke situaties oplevert, omdat op de dijk vaak niet duidelijk is of het een kruising met een andere weg betreft of een kruising met een oprit of afrit van een aangrenzend perceel. Een ander aspect vormt het hoogteverschil tussen het wegverkeer op de dijk t.o.v. het kruisende verkeer dat vanaf de landzijde nadert. In het Verkeersplan (2) wordt voorgesteld alle kruisingen gelijkwaardig te maken (rechts heeft voorrang) en de attentiewaarden van kruispunten te verhogen door middel van:

- Een kruispuntplateau (waar mogelijk i.v.m. evt. trillingshinder) met afwijkende kleur voor ieder kruispunt Binnen de bebouwde kom.
- Een afwijkende kleur zonder plateau voor ieder kruispunt binnen de bebouwde kom waar geen plateau mogelijk is.
- Een afwijkende kleur zonder plateau voor ieder kruispunt buiten de bebouwde kom.

De klankbordgroep staat positief tegenover het verhogen van de attentiewaarden van alle gelijkwaardige kruisingen. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de kruising van de Waalbandijk met de weg naar het voetveer Dodewaard- Druten. Hier passeren jaarlijks vele recreatieve wandelaars en fietsers. Om gevaarlijke situaties te voorkomen zou hier het attentieniveau moeten worden verhoogd.

Er zijn echter meerdere lokale situaties (met name in Dodewaard en Ochten) waarbij gelijkwaardige kruisingen onder de huidige omstandigheden mogelijk ongewenst zijn. Bij veel kruisingen is een (beargumenteerde) voorrangssituatie van kracht voor het verkeer op de dijk, juist om de veiligheid te bevorderen.

Specifieke aandacht wordt gevraagd voor de volgende situaties:

- Speciaal punt van aandacht vormen de kruisingen Waalbandijk-Cuneraweg en Waalbandijk-Domeinstraat in Ochten: een gelijkwaardige kruising, waarbij relatief zware vrachtwagens op het dijktafstand vanuit stilstand moeten optrekken om voorrang te verlenen aan weggebruikers op de dijk, is hier onwenselijk. De klankbordgroep adviseert om hier de voorrangssituatie te behouden in afwachting van de realisatie van de rondweg
- In Dodewaard hebben zich veel ongelukken voorgedaan op de kruising Waalbandijk-Welysestraat. Daarom wordt deze kruising anders vormgegeven. Wat het advies over de voorrangssituatie kunnen we geen uitspraak doen totdat de definitieve vormgeving bekend is.

De klankbordgroep adviseert positief over het voorstel om de attentiewaarden van alle gelijkwaardige kruispunten te verhogen door het aanbrengen van een afwijkende kleur. Binnen de bebouwde kom kan deze attentiewaarde extra worden verhoogd door een plateau (indien deze geen trillingsoverlast veroorzaakt).

De klankbordgroep adviseert niet zonder meer positief over het advies om alle kruispunten gelijkwaardig te maken. De klankbordgroep adviseert in plaats daarvan in samenspraak met bewoners, politie en gemeente een beargumenteerde keuze te maken voor ieder kruispunt en deze keuzes voor te leggen aan de klankbordgroep voor ze definitief te maken.

De klankbordgroep adviseert als maatwerkoplossing op de kruising tussen Waalbandijk en de weg naar het voetveer Dodewaard- Druten een attentieverhogend kruispunt aan te brengen.

Namens de Klankbordgroep Dijkversterking Neder-Betuwe,

Henk Zomerdijk (voorzitter Klankbordgroep)

Bijlage en referenties

Bijlage 1:

Document van het waterschap waarin het overzicht van de rustpunten is opgenomen

Referenties:

1. [Masterplan Gastvrije waaldijk](#) (mei 2021) Okra Landschapsarchitecten BV
2. Verkeersplan: verkeersmaatregelen gastvrije waaldijk (december 2021) Wim van der Wijk, Royal Haskoning BV
3. Onderzoek Geluidshinder betontegels (2021, uitgevoerd in opdracht van het Waterschap Rivierenland tbv de werkgroep gastvrije Waaldijk)
4. Test fietsveiligheid grasbetontegel type Meander
5. [Wegdekcorrectiefactoren](#) voor gebruik in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 versie 4-10-2021
6. Noordelijke Waaldijk Akoestisch- onderzoek Judith Doorschot M+P 18 november 2021, uitgevoerd in opdracht van waterschap Rivierenland tbv de werkgroep gastvrije Waaldijk