Beste raads- en commissieleden,

Mijn naam is Carla Groot-Djakou en dit is Irene Barnhoorn, wij vertegenwoordigen een groep Culemborgers die zich inzetten voor een veiligere Goilberdingerdijk voor fietsers en wandelaars.

Vier jaar geleden vroeg ik u voor het eerst op om de veiligheid op de dijk te verbeteren en dit een hogere prioriteit toe te kennen in het GVVP. Daar vond u zich unaniem in als gemeenteraad, onder bezielende aanvoering van wijlen wethouder Joost de Reus.
U plaatste de dijk dan ook hoger op de knelpuntenlijst, met een geplande uitvoering in 2024. Inmiddels zijn we al enkele jaren verder en is de situatie op de Goilberdingerdijk nog onverminderd onveilig. Nog altijd vraagt fietsen en wandelen op de Goilberdingerdijk, al dan niet met kleine kinderen, ouderen of andere kwetsbaren, een hoge mate van alertheid en lef, voor wie het er veilig vanaf wil brengen.

Daarom boden wij vorig najaar, namens een groep burgers, wethouder Wichgers een petitie aan, met meer dan 370 handtekeningen, en de oproep om van de G.dijk een fietsstraat te maken. Antwoord: geen geld voor een fietsstraat (5 ton) en andere, functionele knelpunten krijgen voorrang. ‘Besluiten nemen we obv feiten en cijfers, ‘niet obv gevoel en beleving van bewoners.’ Raad: kom terug met een concreet voorstel. Daarom staat wij, Irene en ik, hier nu weer voor u, met een concreet en onderbouwd voorstel.

Het gaat namelijk geregeld mis op de G.dijk en met de drukte groeit de kans op ongevallen met de dag. Toen Irene en ik er een paar weken terug in gesprek gingen met voorbijgangers, maakten we in minder dan 2 uur al enkele bijna ongelukken mee, de realiteit van alle dag volgens de uitbater. En dat is niet uniek. Want bijna de helft van de Culemborgers, zo bleek uit de Belevingsmonitor, voelt zich onveilig door te hard en asociaal rijgedrag in onze gemeente. 37% van de mensen die onze enquête invulde (157 respondenten), voelt zich onveilig op de dijk specifiek. Logisch, want volgens Traffitel rijdt maarliefst 25 - tot 38% van de mensen consequent harder dan de toegestane snelheid, een van de criteria vd gemeente in de herprioritering[1]. Dit getal is beduidend lager bij de Otto van Reesweg, die een hogere prioriteit geniet.

Volgens de gemeente is Verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid en dat standpunt delen we. De wegbeheerder dient de weg zo in te richten dat veiliger

---

[1] Criteria gemeente herprioritering locaties waar:

- veel utilitair verkeer gebruik van maakt. Onder utilitair verkeer vallen verplaatsingen van woning naar werk/school/centrum/polikliniek, station, (sport)voorzieningen.
- de intensiteiten van het verkeer hoog zijn.
- veel ongevallen geweest zijn.
- de snelheden veel hoger liggen dan toegestaan.

wegverkeer mogelijk is. Naar onze inschatting (gesteund door de Fietsersbond) is daarvan bij de G.dijk geen sprake. De inrichting die daar is gekozen is er een, die volgens de gemeente past bij de oorspronkelijke bestemming van de dijk, namelijk een toegangsweg voor omwonenden. Deze ooit gekozen inrichting past echter allang niet meer bij het hedendaagse intensieve gebruik als ontsluitings- en verbindingsweg voor zowel direct omwonenden als bewoners, scholieren en bezoekers van omliggende dorpen en steden. De stelling dat de dijk vooral voor recreatie zou worden gebruikt, klopt dan ook niet en wordt ook niet ondersteund door de verkeerscijfers.

De fysieke inrichting van de weg (of gebrek daaraan) stuurt in grote mate het gedrag van weggebruikers. De hoge toegestane snelheid nodigt uit tot 'racen', waardoor menig wandelaar de berm inschiet en fietsende ouders hun kinderen genoodzaakt wegtrekken voor langsracende motoren en wielrenners, die volgens omwonenden 'de kreukels uit je broek rijden'. Hardrijdende, of volgens een andere inwoner "jankende" motoren geven veel geluidsoverlast en zijn omwonenden al jaren een doorn in het oog. Borden waar de gemeente hen waarschuwt rustig te rijden 'of anders', staan er ten spijt. Volgens de gemeente betreft dit het gedrag van slechts een kleine minderheid en kan zij hier niets aan veranderen. Ervaringen op legio andere plekken in het land, zoals Houten, Lopik, Buren etc. waar men al wel de inrichting van de dijk heeft aangepast en weggebruikers mede daardoor meer rekening met elkaar houden, spreken dit tegen. Enkele voorbeelden zijn opgenomen in de ppt die we u gestuurd hebben.

De huidige inrichting doet al helemaal geen recht aan het cultuurhistorische landschap en UNESCO werelderfgoed, waarvan de dijk onderdeel is. De dijk is een uniek onderdeel van Culemborg waar omwonenden en bezoekers graag komen. Deze bijzondere plek verdient een goede toegankelijkheid, maar dit staat mede door de toenemende drukte, gebrek aan passende inrichting en een te hoge snelheid onder druk. Er moet nu iets gebeuren. We wachten al te lang.

Wij staan hier vandaag, omdat wij ervan overtuigd zijn dat met enkele eenvoudige aanpassingen, de Goilberdingerdijk weer echt van iedereen kan zijn, met minder conflict tussen de gebruikers, die zo met elkaar meer van de dijk en de omgeving kunnen genieten en veilig van school of werk naar huis kunnen rijden.

Maak de Goilberdingerdijk veilig en toegankelijk voor fietsers & wandelaars ea kwetsbare gebruikers, door hen een veilige plek op de dijk te geven:

- breng de snelheidslimiet terug naar 30 km/u;
- leg een vrijliggend schelpenpad & fietsstroken met markering aan;
- gebied auto's en motoren dat zij te gast zijn (en zich ernaar gedragen);
- pas snelheidsregulering toe (snelheidsdisplay)

Geschatte kosten: 50-60 k (zie ppt voor onderbouwing). Het mooie aan dit voorstel is dat dit, door de beperkte kosten, niet ten koste gaat van andere maatregelen en samen met de aanpak van andere knelpunten in Culemborg worden uitgevoerd. En dat er geen weggebruikers worden buitengesloten. Zo lost u gelijktijdig meerdere problemen op en kan iedereen veilig van de dijk gebruikmaken.

We vertrouwen erop dat u onze urgentie deelt en ons voorstel voor het veilig inrichten van de Goilberdingerdijk in de Kadernota 2026 opneemt.

Wij danken u voor uw aandacht.