

Bijlage: Beantwoording vragen

1. Is dit ontwerp veilig, ook voor langzaam verkeer?

Ja, het ontwerp is veilig voor alle weggebruikers. In het masterplan GVWD wordt veel minder de nadruk gelegd op de verkeersfunctie voor auto's en veel meer op het (recreatieve) medegebruik door fietsers en voetgangers. Bewust is gekozen om zo min mogelijk elementen in het ontwerp op te nemen die de functie voor het gemotoriseerde verkeer benadrukken, zoals markeringen en bebording.

Een rustig wegontwerp met een focus op de Waalzijde vormt de basis voor de gehele lange lijn van 80km. De weg bestaat over bijna het hele traject uit asfalt. Dat geeft samenhang aan de route. Met de waalband en het asymmetrische profiel ligt de nadruk op de Waalzijde. De wegbreedte op de gehele lange lijn zal variëren. Voor de bepaling van de breedte is de hoeveelheid en soort weggebruikers van belang. De uiteindelijke keuze van de wegbreedte moet nog worden gemaakt.

Een ander belangrijk onderdeel van het ontwerp zijn de belevingspunten. Deze zijn onder te verdelen in rustpunten, boulevards en tribunes. Dit zijn plaatsen waar mensen samen komen. Aandachtspunten zijn de weginrichting en snelheid. We zijn nog bezig met de uitwerking hiervan. We nemen hierin o.a. in mee of we de snelheid ter hoogte van de entrees van de kernen Slijk-Ewijk en Oosterhout terug kunnen brengen naar 30 km per uur.

2. Waarom is het principe 'auto te gast en fietser als hoofdgebruiker' verlaten? Of waarom zien we hier in ieder geval niets in het ontwerp van terug?

In het Masterplan Gastvrije Waaldijk is aangegeven dat het nieuwe ontwerp gastvrijheid moet uitstralen. Uitgangspunt is en blijft: Fietsers en voetgangers zijn prominente gebruikers van de weg en de automobilist is hier te gast. Dat principe is dus niet verlaten. Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp blijft dit leidend.

3. Is de gemeenteraad geconsulteerd over de besluitvorming en de koerswijziging tav het oorspronkelijke plan GVWD?

De raad is op donderdag 27 mei 2021 geïnformeerd over de Samenwerkingsovereenkomst Gastvrije Waaldijk (21bw000210). Onderdeel van de overeenkomst is het Masterplan 2021 op basis waarvan het wegontwerp Gastvrije Waaldijk bij de dijkversterking Wolferen-Sprok wordt uitgewerkt. Het masterplan vormt nog steeds het uitgangspunt. Er is dus geen sprake van koerswijziging.

4. Waarom zijn de directbetrokkenen en belanghebbenden niet geraadpleegd, niet betrokken bij de plannen?

Over punten waar rekening mee dient te worden gehouden bij het uitwerken van het wegontwerp bij Wolferen-Sprok is in februari 2022 overleg geweest met de dorpsraden van Oosterhout en Slijk-Ewijk. Hun inbreng moet nog verwerkt worden, waarna opnieuw overleg plaatsvindt met deze dorpsraden. In dit volgende overleg komt aan de orde een verkeerskundig advies van Megaborn met een maatwerkadvies per wegvak. Daarna volgt een bewonersbijeenkomst, waarin we aan alle direct betrokkenen en belanghebbenden het plan presenteren.

5. Waarom is de ANWB (betrokken in de beginfase) niet meer betrokken bij de uitwerking?

De ANWB zag in de dijkversterkingsoperatie tussen Gorinchem en Nijmegen toeristische en recreatieve meekoppelkansen voor bezoekers van de dijk en in het bijzonder wandelaars en fietsers.

Met de ANWB als kartrekker hebben vervolgens Waterschap Rivierenland, gemeenten, Provincie samengewerkt aan de totstandkoming van een rapport, verzorgd door het adviesbureau Terra Incognita. Dit rapport benoemt een set aan recreatief toeristische meekoppelkansen op en om de Waaldijk tussen Nijmegen en Gorinchem. Dit met de intentie en ambitie om recreatie en toerisme in de regio om de Waal beter beleefbaar te maken. Het rapport was een gedragen advies aan, voor en van alle betrokken partners en droeg de naam 'Gastvrije Waaldijk'. Na de presentatie van het rapport in 2017 heeft de ANWB de rol van kartrekker overgedragen aan Waterschap Rivierenland. Vanaf dat moment is de ANWB ook niet meer betrokken geweest bij het project.

6. Waarom zijn er geen inhoudelijke deskundigen op het gebied van weginrichting en verkeersveiligheid bij het plan betrokken? Te denken valt aan Veilig Verkeer Nederland (VVN) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Moderne inzichten tav gedragsbeïnvloeding bij verkeer missen we volledig.

Bij de plannen voor de GVWD zijn de verkeerskundigen van 5 gemeenten en provincie betrokken. Zij worden ondersteund door verkeersadviesbureaus (Megaborn en Goudappel Coffeng). Bij de planuitwerking GVWD in Overbetuwe brengt Megaborn ook haar inhoudelijke deskundigheid in.

7. Is er onderzoek gedaan naar eventuele geluidsoverlast/geluidstoename door de (gladde zijde van de) grasbetonblokken en zo ja, wat zijn de resultaten hiervan?

De grasbetontegel voorkomt beschadiging door uitwijkend verkeer van de grasmat naast de weg. Een goede grasmat is bestand tegen wateroverslag tijdens een extreem hoogwater. De grasbetontegel draagt daarbij bij aan de waterveiligheid en wordt vereist vanuit het waterschap.

Verschillende typen grasbetontegels zijn onderzocht en beoordeeld op een aantal kenmerken, waaronder verkeersveiligheid, beheer en het geluid. Voor de gehele 80 km weg is gekozen voor de Nokkentop-V-tegel Vlak. Voor deze tegel wordt nu een aanvullend geluidsonderzoek uitgevoerd ter onderbouwing van de keuze.

8. Waarom zijn de breedtematen van de weg zoals genoemd in het bestemmingsplan gewijzigd: bestemmingsplan asfalt 4,2 m en 2 x 0,6 m betonstrook gewijzigd in asfalt 4,6m en 2 x 0,4 m betonstrook.

In het masterplan wordt uitgegaan van een waalband van 0,4 meter aan de riviervoorzijde en een grasbetontegel van 0,4 meter aan de landzijde. De rijbaan van asfalt is variabel. Vooral nog is in Overbetuwe gekozen voor een rijbaanbreedte van 4,6 meter. Deze maatvoering sluit aan op de buurgemeenten Nijmegen en Neder-Betuwe.

De definitieve breedte van de rijbaan in Overbetuwe bepalen we op basis van een verkeerskundig advies van Megaborn.

Per abuis is in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan het basisprofiel voor het wegontwerp niet in overeenstemming met het masterplan (bijlage 1 Milieueffect-rapportage en bijlage 4 Visie en Uitgangspunten ruimtelijke kwaliteit).

De verbeelding in combinatie met de regels van het bestemmingsplan bieden de juridische kaders voor het wegontwerp.

9. Hoe kan het dat volgens ambtenaren de huidige weg 480 cm is, terwijl wij op het traject vanaf Dijkstraat Oosterhout tot aan Landgoed Loenen vrijwel overal 450 cm meten?

De breedte van de huidige dijkweg Wolferen-Sprok varieert tussen de 4.50 meter en de 5.00 meter. U kunt dus inderdaad op meerdere locaties 4.50 meter gemeten hebben.