PARTICIPATIEVERSLAG

onderwerp	Participatieverslag
project	Inrichting Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe (maatwerkoplossingen)
opgesteld door	Gemeente Overbetuwe
datum	31 augustus 2022
status	definitief

1 INLEIDING

De noordelijke Waaldijk wordt de komende jaren volledig versterkt door Waterschap Rivierenland. Dit betreft een 80 kilometer lang traject tussen Gorinchem en Nijmegen en is verdeeld over 5 dijkversterkingsprojecten. Het project Wolferen-Sprok wat ligt in de gemeente Overbetuwe is een van deze 5 dijkversterkingsprojecten.

Vanwege de dijkversterking moet ook de dijkweg worden vervangen. Dit is een kans om de verkeersveiligheid op de dijk te verbeteren en de uitstraling van de dijk een impuls te geven en de beleving te vergroten. De gemeenten West Betuwe, Tiel, Neder-Betuwe, Overbetuwe, Nijmegen en Lingewaard, Waterschap Rivierenland en provincie Gelderland hebben vervolgens onderzocht hoe deze (meekoppel)kans gerealiseerd kan worden. Dit resulteerde in een Masterplan Gastvrije Waaldijk.

Bureau Megaborn heeft in juni 2022 een -concept- adviesrapport over de weginrichting (maatwerkoplossingen) van de Gastvrije Waaldijk in gemeente Overbetuwe opgesteld. Om ervoor te zorgen dat de dorpsraden Oosterhout en Slijk-Ewijk en de bewoners hun stem kunnen laten horen heeft de gemeente een participatieproces georganiseerd. De aandachtspunten, wensen en ideeën worden gebruikt om het adviesrapport aan te vullen en aan te scherpen.

Ter afronding van het participatieproces is dit verslag opgesteld. Het bevat een uitleg over het gevolgde participatieproces, een weergave van de gegeven reacties die de dorpsraden en de bewoners hebben ingebracht en de met reden omklede punten welke al dan niet tot aanpassing van het plan hebben geleid.

Aandachtspunten dorpsraad Oosterhout

- Veilige inrichting weg, met name voor fietsers en voetgangers.
- Motoren liever weren van de dijk.
- Dijkweg afsluiten voor gemotoriseerd verkeer.
- Boulevard 30 km per uur.
- Boulevard de maximale lengte geven.
- Brede wandelstrook boulevard.
- Verhaal van de Waal vormgeven met historische kring Oosterhout.

Aandachtspunten dorpsraad Slijk-Ewijk

- Veiligheid voor fietsers en wandelaars (langzaam verkeer).
- Overlast van motoren (hardrijden en lawaai).
- Toename van verkeer (door recreatief gebruik) van de dijk afgelopen jaren mede door stedelijke ontwikkeling van Nijmegen-Noord.
- De combinatie van verschillende verkeersvormen leidt tot gevaarlijke situaties (snel vs. langzaam, recreatief/particulier vs. landbouw (groot materieel, (groot) peloton racefietsers vs. andere weggebruikers).
- Ontsluiting van het dorp vanuit de dijk.
- Verbinding tussen uiterwaarden en het dorp vanuit de Dorpsstraat.
- Overlast van passanten bij de rustplaats (voornamelijk ’s avonds in de zomer).
- Verkeersremmende/snelheidsremmende maatregelen, ook bij de kerk/Dorpsstraat.
- Remming/ontmoediging van doorgaand gemotoriseerd verkeer ter voorkoming van sluiproutes en woonwerk-verkeer (over langere afstand).
- Scheiding van verkeersstromen Dijk, Valburgse- Oosterhoutsestraat en de A15.
- Een elektrisch punt bij de dijk voor de friettent, zodat een aggregaat niet meer nodig is. Dijktrap en oplaadpunt voor fietsen (dorpendeal).
- Behoud van de witte gemeentepaaltjes op de dijk.
- Parkeren auto’s bij de afritten bij de Weerdsedam maar ook bij andere afritten.
- Gevaarlijke situatie door parkeren auto’s bij camping/restaurant de Altena.



Figuur 1: Impressie inloopbijeenkomst

2 HET PARTICIPATIEPROCES

Naast het participatieproces dat loopt over de lange lijn van de Gastvrije Waaldijk, heeft de gemeente Overbetuwe zelf ook een participatieproces gehouden dat gaat over de detailinrichting van de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe. De participatie is gevoerd met de dorpsraden Oosterhout en Slijk-Ewijk en de bewoners. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met betrokken organisaties zoals politie en busvervoerder.

Participatie lange lijn (participatieniveau raadplegen)
Dit participatieproces was bedoeld voor stakeholders om inbreng te geven over het hele traject Nijmegen - Gorinchem (de 80 km lange lijn). Op dinsdag 30 augustus is in het breed bestuurlijk overleg besloten de vier basisbouwstenen (waalband, rijbaan, grasbetonsteen en belevingspunten) te handhaven en de toolbox van het masterplan uit te breiden met enkele elementen. Voor de Waaldijk in Overbetuwe betekent dit dat in samenwerking met andere dijkversterkingsprojecten nog nagegaan moet worden hoe het gedrag van de verkeersdeelnemers positief is te beïnvloeden.

Dorpsraden (participatieniveau adviseren)
De dorpsraden Oosterhout en Slijk-Ewijk hebben advies uitgebracht over de detailinrichting van de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe. Daarbij hebben zij vanuit hun rol de collectieve belangen behartigd voor het dorp zonder daarbij namens alle inwoners te (kunnen) spreken.

- In januari/februari 2022, voor de opstelling van het concept-adviesrapport over de weginrichting van de Gastvrije Waaldijk in de gemeente Overbetuwe, hebben de dorpsraden Oosterhout en Slijk- Ewijk hun wensen ingebracht.
- Op 9 juni is met de dorpsraad Oosterhout en op 15 juni met de dorpsraad Slijk-Ewijk hierover verder gesproken en hebben we laten zien op welke wijze de ingebrachte wensen van januari/februari in het adviesrapport waren opgenomen.
- Na de inloopbijeenkomsten voor de bewoners is met de dorpsraden gesproken over de aan te passen punten in het plan. Op 14 juli is met Coen van Kessel van bureau VZIER en de dorpsraad Slijk-Ewijk de afstemming met de dorpendeal besproken. En op 15 juli is met dorpsraad Oosterhout de uitwerking van de boulevard aldaar besproken.
- Tenslotte is het eindconcept van dit verslag en de te verwerken punten voor advies voorgelegd aan beide dorpsraden.

Inloopbijeenkomsten bewoners (participatieniveau informeren/raadplegen)
Voor de bewoners zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd: één in Slijk-Ewijk op maandag 4 juli en één in Oosterhout op dinsdag 5 juli. De 185 direct aanwonende dijkbewoners ontvingen per mail een uitnodiging. Daarnaast was de bijeenkomt aangekondigd in Gemeente Nieuws en de websites van de gemeente Overbetuwe en de projectorganisatie Wolferen-Sprok.

Beide avonden werden druk bezocht, circa 70 bewoners per avond. Tijdens deze bijeenkomsten heeft de gemeente in samenwerking met bureau Megaborn en het waterschap toelichting gegeven op het voorgestelde plan en hebben bewoners de mogelijkheid gekregen een reactie achter te laten middels reactieformulieren. 70 personen hebben een formulier ingevuld. De reacties zijn verzameld, gedigitaliseerd en geanonimiseerd en zijn weergegeven in bijlage 1. Vervolgens zijn de reacties gecategoriseerd per thema (zie bijlage 2). De beantwoording van de reacties per thema is weergegeven in hoofdstuk 3.





Inloopbijeenkomsten weginrichting Waaldijk gemeente Overbetuwe

De gemeente Overbetuwe organiseert twee inloopbijeenkomsten over de weginrichting van de Waaldijk. Hierbij zijn ook mensen vanuit het project Wolferen Sprok WSRL aanwezig. Op de inloopbijeenkomsten informeren wij u over het plan voor de nieuwe weginrichting van de Waaldijk en heeft u de gelegenheid om hierop te reageren. Wij nodigen u uit op:

- **Maandag 4 juli tussen 17.00 uur en 21.00 uur** in Dorpshuis Beatrix, Dorpsstraat 15 te Slijk-Ewijk
- **Dinsdag 5 juli tussen 17.00 uur en 21.00 uur** in De Schakel, De Honsvoet 2 te Oosterhout

Het gaat om inloopbijeenkomsten: u kunt dus op elk moment tussen 17.00 en 21.00 uur komen binnenlopen, op het tijdstip dat u het beste uitkomt. U hoeft zich niet aan te melden voor de bijeenkomsten.

Het plan Gastvrije Waaldijk

De noordelijke Waaldijk wordt de komende jaren volledig versterkt door Waterschap Rivierenland (WSRL). Het werk voor het 80 kilometer lange traject tussen Gorinchem en Nijmegen is verdeeld over vijf dijkversterkingsprojecten. Het project Wolferen – Sprok, dat ligt in de gemeente Overbetuwe, is een van de vijf dijkversterkingsprojecten.

Vanwege de dijkversterking moet ook de dijkweg worden vervangen. Dit is een kans om de verkeersveiligheid op de dijk te verbeteren en de uitstraling van de dijk een impuls te geven en de beleving te vergroten. De gemeenten West Betuwe, Tiel, Neder-Betuwe, Overbetuwe, Nijmegen en Lingewaard, Waterschap Rivierenland en provincie Gelderland hebben de kans om de uitstraling van de dijk te verhogen onderzocht. Dit resulteerde in een Masterplan Gastvrije Waaldijk (GVWD) waarin de uitgangspunten voor de inrichting van de weg en belevingspunten op de dijk zijn vastgelegd.

Gastvrije Waaldijk Overbetuwe

De verdere uitwerking van de Gastvrije Waaldijk vindt op lokaal niveau in de dijkversterkingsprojecten plaats. In overleg met de gemeente Overbetuwe, het waterschap, de politie en dorpsraden Oosterhout en Slijk-Ewijk heeft bureau Megaborn de weginrichting voor de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe uitgewerkt. Graag lichten wij u op de inloopbijeenkomsten het plan toe.

Vervolg

Na de inloopbijeenkomsten maken we mede met uw reacties het inrichtingsplan definitief. We leggen het voor aan het college van B&W van Overbetuwe ter besluitvorming. Uitvoering staat gepland voor 2024.

Figuur 2: Bericht inloopbijeenkomsten weginrichting Waaldijk

3 BEANTWOORDING PER THEMA

De reacties zijn gecategoriseerd naar de volgende thema's, zoals weergegeven in figuur 3. Alle genoemde reacties per thema zijn weergegeven in bijlage 2. In dit hoofdstuk zijn de reacties per thema beantwoord. Elke paragraaf behandelt één van de onderstaande twaalf thema's.

	Thema	Toelichting
1	weggebruik	Veilige weginrichting voor alle weggebruikers
2	snelheidsregime	Snelheidsregime
3	boulevard Oosterhout	Boulevard (30 km/u-zone) bij Oosterhout incl. struinpaden
4	boulevard Slijk-Ewijk	Boulevard (30 km/u-zone) bij Slijk-Ewijk incl. struinpaden
5	breedte	Indeling rijbaan: breedte
6	kleur/markering	Indeling rijbaan: kleur/markering/fiets(suggestie)stroken
7	band/strook	Indeling rijbaan: waalband/grasbetonstrook
8	belevingspunten	Belevingspunten
9	snelheidsremmers	Snelheidsremmende maatregelen
10	wegmeubilair	Verlichting, bebording, geleiderails en afvalbakken
11	afsluiting	Dijkweg afsluiten (in welke vorm dan ook)
12	proces	Proces
13	handhaving/monitoring	Handhaving en monitoring

Figuur 3: Een overzicht van de thema's.

3.1 WEGGEBRUIK

Reacties: 2, 6, 12, 14, 24, 25, 29, 33, 38, 41, 47, 52, 63, 65, 81, 90, 91, 96, 98, 104, 106, 109, 116, 120, 121, 148, 161, 177, 180, 187, 193, 199, 202, 214, 224, 249, 253, 258, 259, 271.

Bewoners willen een veilige weginrichting. Hierbij vragen ze met name aandacht voor de fietser en voetganger. Een aantal bewoners wil meer focus/aandacht voor fietsers en voetgangers en de auto te gast, bijvoorbeeld door middel van een fietsstraat. Andere bewoners willen de dijk graag open en toegankelijk houden voor alle weggebruikers. Ze willen niet dat er delen van de dijk worden afgesloten of ontoegankelijker worden gemaakt.

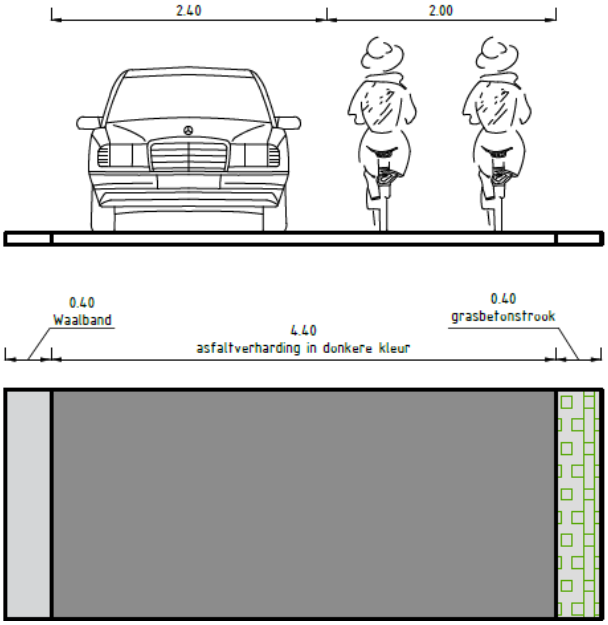
In het Masterplan Gastvrije Waaldijk is het uitgangspunt opgenomen dat de dijk beschikbaar moet blijven voor alle weggebruikers. Het college van Overbetuwe heeft op 17 juli 2017 vóór de planopstelling van het masterplan ook dit uitgangspunt vastgesteld voor de weginrichting.

Termen als fietsers/wandelaars als hoofdgebruiker en auto te gast zijn gebruikt om het streven naar een prominenter gebruik door fietsers en wandelaars te duiden, omdat de Waaldijk zoveel kansen biedt voor recreatieve beleving. We willen een weg ontwerpen met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling, een weg die je het gevoel geeft op een bijzondere, mooie plek te zijn waar het accent ligt op beleving in plaats van puur een verkeersader te zijn. Vanuit die inrichting willen we ook ander rijgedrag stimuleren, waardoor je je als automobilist te gast voelt en extra oplet.

Dit doen we door de dijkweg sober in te richten zonder te veel verkeerskundige maatregelen zoals markering. We geven de dijkweg in Overbetuwe een wegbreedte van 4,40 meter, waarbij één auto en twee fietsers elkaar comfortabel kunnen passeren (zie figuur 4). Dit is een veel voorkomende situatie.

Een breder profiel is niet wenselijk aangezien dit hogere rijsnelheden van het autoverkeer kan uitlokken. Bij het passeren van twee auto's of groter verkeer moet men gebruik maken van de bermverharding en de snelheid aanpassen. De bermverharding (grasbetonstrook en opgeruwde waalband) biedt voelbaar minder rijcomfort.

Een smaller profiel is met de verkeerssituatie in Overbetuwe ook niet wenselijk aangezien fietsers hierdoor bij een tegemoetkomende auto niet meer comfortabel naast elkaar kunnen fietsen en/of naar de zijkant worden gedrukt. Ook zorgt een smaller profiel voor een mindere bereikbaarheid, aangezien een auto en vrachtwagen/landbouwvoertuig elkaar niet meer kunnen passeren op de dijk.



Figuur 4: Het toekomstige profiel van de dijkweg buiten de bebouwde kom.

De toegepaste wegbreedtes zijn afgeleid van de landelijk veel gebruikte richtlijnen van het kennisinstituut CROW. Hieruit is ook af te leiden dat een fietsstraat op de Waaldijk niet wenselijk is. Het toepassen van een fietsstraat is alleen geloofwaardig en werkbaar als er minimaal net zoveel fietsers als auto's van een weg gebruik maken. Dit is op de Waaldijk in de gemeente Overbetuwe niet het geval. Uit metingen blijkt dat er circa 740 tot 1.190 motorvoertuigen en 280 tot 450 fietsers per dag gebruik maken van de waaldijk in Overbetuwe. Ook past een fietsstraat niet binnen het snelheidsregime van 60 km/u dat op erftoegangswegen in het buitengebied wordt toegepast.

Er lopen wel onderzoeken en proeven voor het toepassen van fietsstraten buiten de bebouwde kom. Hierin wordt geadviseerd om buiten de bebouwde kom alleen fietsstraten toe te passen op hoofdfietsroutes. Bij smalle fietsstraten met een breedte tot 4,80 meter wordt geadviseerd deze alleen toe te passen bij een verkeersintensiteit tot 500 motorvoertuigen per etmaal. De Waaldijk is geen hoofdfietsroute, is smaller dan 4,80 meter en er rijden meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal op het deel in Overbetuwe. Daarom is een fietsstraat hier niet wenselijk.

Ter hoogte van de boulevards (de 30 km/u zones bij de kernen) is er ruimte gemaakt voor een voetgangersvoorziening. Binnen de bebouwde kom zijn voetgangersvoorzieningen wenselijk, omdat voetgangers hier vaker voorkomen dan buiten de bebouwde kom. Aangezien de kruinbreedte van de dijk beperkt is, maar we toch een voorziening voor voetgangers willen realiseren, is een smalle loopstrook gerealiseerd. Deze past binnen de uitstraling van de gehele Gastvrije Waaldijk en zorgt voor een uniform, herkenbaar beeld wat de kans op onveiligheid verkleint. Ook wordt op deze locaties de maximum snelheid verlaagt van 60 km/u naar 30 km/u.

Gevolgen voor het plan

- De basis-wegprofielen van de Gastvrije Waaldijk blijven gehandhaafd, zodat deze toegankelijk en veilig blijven voor alle weggebruikers;
- De gemeente Overbetuwe past binnen de 30 km/u gebieden (de Dorpsboulevards) een bredere Waalband toe ten opzichte van het Masterplan om voetgangers een eigen plek op de weg te bieden binnen de bebouwde kom.

3.2 SNELHEIDSREGIME

Reacties: 1, 8, 36, 68, 92, 119, 152, 155, 157, 206, 220, 228, 233, 243.

Een aantal bewoners wil graag een maximum snelheid van 30 km/u op de gehele Waaldijk. Ook geeft een aantal bewoners aan dat ze graag zien dat de boulevards (de 30 km/u zones) langer worden.

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 dijkweg hier aansluit op diverse zijwegen/woongebieden en hier ook meer erfaansluitingen en voetgangers op de weg aanwezig zijn.

Het is niet wenselijk de gehele Waaldijk een maximum snelheid van 30 km/u te geven, aangezien dit niet past binnen de Nederlandse inrichtingsprincipes en de geloofwaardigheid niet ten goede komt. Autogebruikers kunnen nut en noodzaak van de relatief lage rijsnelheid buiten de bebouwde kom niet begrijpen en zullen harder gaan rijden dan de maximum snelheid, wat leidt tot grote snelheidsverschillen. Dit is niet wenselijk voor de verkeersveiligheid. 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. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op het verlengen van de boulevards in Oosterhout en Slijk-Ewijk.

Gevolgen voor het plan

- De eerder voorgestelde maximumsnelheid op de dijkwegen van 60 km/u buiten de bebouwde kom zal worden gehandhaafd;
- De wensen voor langere 30 km/u zones/dorpsboulevards is meegenomen. De gevolgen voor het plan zijn beschreven in paragraaf 3.3.

3.3 BOULEVARDS

Bij de dorpen komen dorpsboulevards. Dit zijn wandelpaden naast de dijkweg om de wandelaars een eigen veilige ruimte op de dijk te geven, op plekken waar veel gewandeld wordt. Deze boulevards liggen aan de rivierzijde en sluiten aan op de waalband en de Waalbelevingspunten. Door de boulevards wordt de rivierbeleving voor de dorpen toegankelijker gemaakt. Ook paden van en naar de dorpen en de uiterwaarden kunnen aansluiten op de boulevards, zodat er een uitgebreider wandelnetwerk ontstaat voor de beleving van de rijke variatie aan natuur en cultuurhistorie.

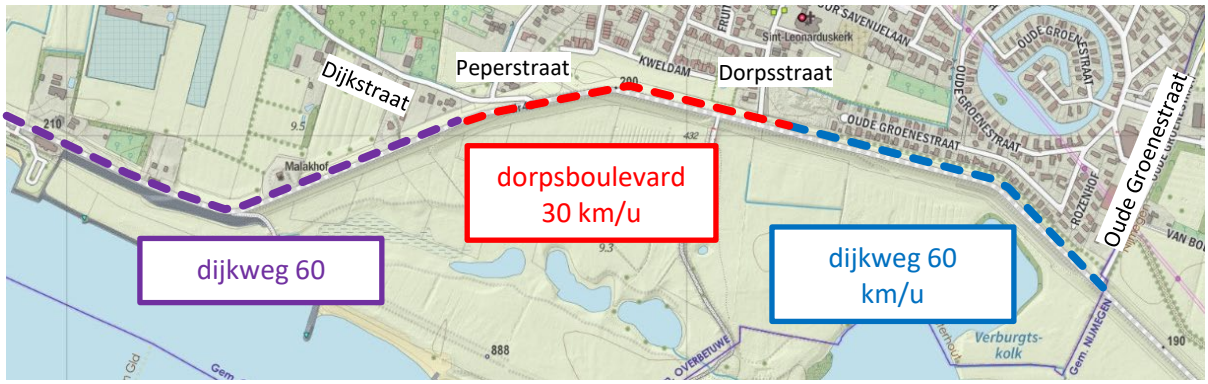
Evenals de waalband wordt de dorpsboulevard uitgevoerd in gebezemd basisgrijs beton, zodat het één vloeiend geheel ontstaat. De breedte is variabel, afhankelijk van de locatie en de breedte van de dijkkruin. Vaak zal dit 80 cm of 120 cm zijn.

A. Boulevard Oosterhout

Reacties: 15, 23, 30, 37, 43, 53, 64, 78, 79, 82, 93, 97, 112, 114, 118, 136, 138, 139, 141, 145, 146, 163, 186, 231, 268.

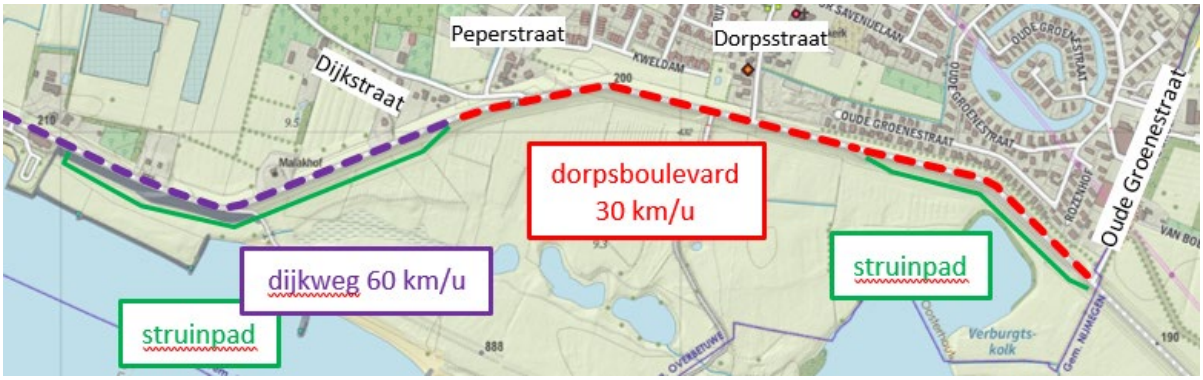
Een groot aantal bewoners wil graag dat de boulevard in Oosterhout wordt verlengd; aan de westkant tot aan de Grote Altena en aan de oostkant tot aan de Oude Groenestraat. Dit om veilig te kunnen wandelen op de dijk.

In het -concept- adviesrapport over de weginrichting van de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe is de dorpsboulevard bij Oosterhout opgenomen, startend vanaf het kruispunt Dorpsstraat tot circa 50 meter ten westen van de aansluiting Dijkstraat (zie figuur 5). De Waaldijk tussen de Oude Groenestraat – Dorpsstraat ligt in het concept adviesrapport niet binnen de dorpsboulevard en heeft een breder profiel, aangezien dit deel van de dijk onderdeel uitmaakt van een busroute, waarbij rekening is gehouden met het rijden met een grote bus.



Figuur 5: Huidig plan met ligging van de dorpsboulevard en wegprofiel Waaldijk met bus

De toekomstige inrichting van de dorpsboulevard is met de dorpsraad in Oosterhout besproken. Vanuit het gesprek met hen en de reacties van de inloopavond is de voorkeur uitgesproken om de dorpsboulevard te verlengen tot de Oude Groenestraat (30 km/u) en vanaf de eerste afrit van de Dijkstraat een struinpad te maken naar de Grote Altena (zie schematische weergave in figuur 6 en ontwerp in bijlage 4). Het schouwpad aan de rivierzijde bij de Oude Groenestraat wordt toegankelijk als wandelpad (struinpad). Door de aanpassingen wordt een betere verbinding gelegd tussen het dorp en natuurgebied Oosterhoutse Waarden. Door de aanleg van de boulevard is de dijkweg voor een grote bus minder toegankelijk. Busvervoer met een kleine bus over de dijk blijft mogelijk.



Figuur 6: Vernieuwd plan met ligging van de dorpsboulevard (30 km/u) tussen de Dijkstraat en de Dorpsstraat (zie ook ontwerp bijlage 4).

Gevolgen voor het plan

- De boulevard zal aan de westkant worden verlengd tot aan de dijkopgang nabij Waaldijk 47.
- De boulevard zal aan de oostkant worden verlengd tot aan het kruispunt Oude Groenestraat.
- Aan de oost- en westzijde van de boulevard komen struinpaden.
- Bij de Grote Altena en de Hoge Wei zullen dijktrappen worden aangelegd.

B. Boulevard Slijk-Ewijk

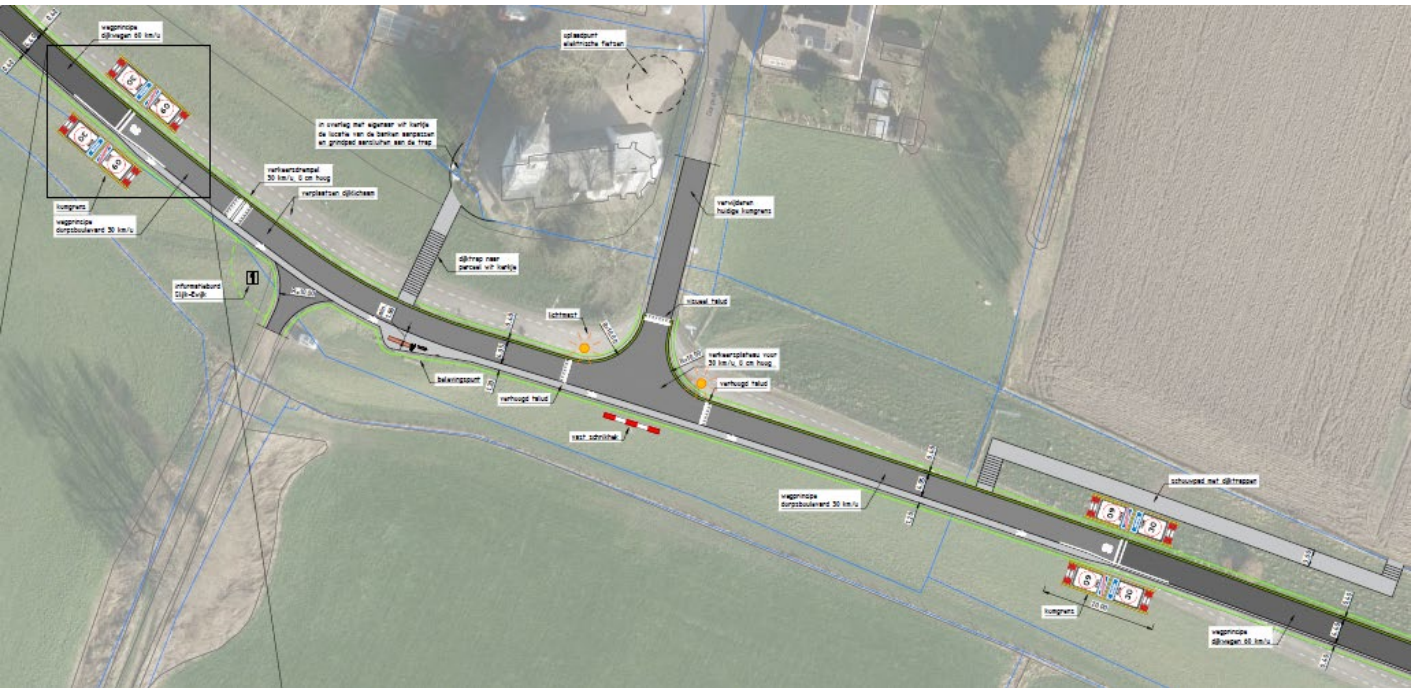
Reacties: 131, 252.

In het concept adviesrapport over de weginrichting van de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe is ook een dorpsboulevard bij Slijk-Ewijk opgenomen, beginnend circa 50 meter ten oosten van de Dorpsstraat tot circa 50 meter ten westen van de Weerdsedam (pad naar de fiets-voetveer). De dorpsboulevard in Slijk-Ewijk krijgt dezelfde vormgeving als in Oosterhout, om daarmee een uniforme uitstraling te realiseren, wat de kans op onveiligheid verkleint. Een bewoner geeft aan dat de dorpsboulevard bij Slijk-Ewijk langer mag zijn. Daarnaast is de wens uitgesproken om afscheidingspaaltjes toe te passen tussen de loopstrook en de rijbaan van de boulevard.

Het realiseren van een ‘verhoogde bobbel’ of paaltjes tussen de rijbaan en loopsuggestiestrook is niet wenselijk, aangezien vracht- en landbouwverkeer dan niet meer een auto kan passeren. Deze voertuigcombinatie komt niet vaak voor, maar als deze combinatie wel voorkomt moet men hiervoor een deel van de loopstrook kunnen gebruiken. Ook vergroten paaltjes de kans op aanrijdongevallen en zal het ervoor zorgen dat de loopstrook nog smaller wordt. Dit alles is niet wenselijk.
Naar aanleidingen van de reacties en de gesprekken met de dorpsraad van Slijk-Ewijk worden ter verbetering nog een aantal aanpassingen gedaan bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de boulevard. Ten opzichte van het principe ontwerp uit het plan worden de volgende aanpassingen meengenomen (zie ook figuur 7):

- De standplaats voor de snackkar komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt op verzoek van de dorpsraad een informatieplek over het dorp Slijk-Ewijk;
- Het belevingspunt wordt iets verplaatst in oostelijke richting, zodat de aansluiting van Weerdsedam overzichtelijker wordt;
- Er zal een nieuwe dijktrap worden aangebracht die aansluit op het perceel van het witte kerkje. In overeenstemming met de eigenaar worden de locaties van de banken aangepast en wordt het grindpad aangesloten op de trap. Op hetzelfde perceel komt nabij de Dorpsstraat een oplaadpunt voor elektrische fietsen;

- Aan de oostzijde bij de komgrens wordt een wandelverbinding gecreëerd met Landschapspark De Danenberg. Hiervoor moet het schouwpad toegankelijk worden gemaakt voor wandelaars (struinpad) en moeten er twee kleine nieuwe dijktrappen komen. Om dit mogelijk te maken wordt de boulevard verlengd en de komgrens verplaatst. De mogelijkheden voor de dijktrappen moeten nog besproken worden met het Waterschap Rivierenland.



Figuur 7: Het aangepaste ontwerp van de dorpsboulevard (30 km/u) bij Slijk-Ewijk (zie ook bijlage 3).

Gevolgen voor het plan

- De dorpsboulevard (30 km/u) wordt in oostelijke richting verlengd.
- Aan de oostkant wordt een verbinding gelegd met landschapspark De Danenberg.
- De belevingsplek wordt in oostelijke richting verplaatst zodat deze niet direct verbonden is met de Weerdsedam.
- Bij het witte kerkje komt een dijktrap en oplaadpunt voor elektrische fietsen.
- De standplaats van de snackkar komt te vervallen. Hiervoor in de plaats een informatieplek over het dorp Slijk Ewijk.

3.4 INDELING RIJBAAN: BREEDTE

Reacties: 5, 122, 133, 143, 162, 166, 211, 217, 234, 256, 261.

Een aantal bewoners ervaart de weg als erg breed, wat volgens hen zorgt voor hogere snelheden. Andere bewoners benoemen snelheidsverschillen tussen fietsers en vragen zich af of de weg niet juist te smal wordt. Specifiek wordt de vraag gesteld of het profiel ook geschikt is voor snelle fietsers met 45 km/u.

Zoals ook toegelicht bij de paragraaf 3.2 (weggebruik), is in het plan gestreefd naar een optimale balans tussen enerzijds een niet te brede rijbaan, om daarmee relatief hoge rijsnelheden 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. Het profiel is daarom gebaseerd op het passeren van 1 auto en 2 fietsers (2,40 +1,00+ 1,00 = 4,40 meter). Bij het passeren van bredere voertuigcombinaties wordt gebruik gemaakt van de bermverharding (grasbetonstrook en waalband).

Bij het profiel van vrije ruimte voor de fietser wordt door de landelijke richtlijnen van het CROW geen onderscheid gemaakt tussen fietsers die 20 km/u (normale fietser) of 45 km/u (speed pedelec) fietsen. Wel geldt voor een brommer die ook maximaal 45 km/u mag een vrije ruimte van 1,50 m. Een fietser met 45 km/u is vergelijkbaar met een brommer. In dat geval kunnen een speed pedelec en een auto of een speed pedelec en twee fietsers elkaar nog goed passeren op de Waaldijk. Er wordt niet van uitgegaan dat twee speed pedelecs naast elkaar kunnen fietsen en tegelijkertijd een auto kunnen passeren. Hiervoor is het dijkprofiel te smal.

Gevolgen voor het plan

- De basis-wegprofielen van de Gastvrije Waaldijk handhaven we, zodat deze toegankelijk en veilig blijven voor alle weggebruikers.

3.5 INDELING RIJBAAN: KLEUR & MARKERING

Reacties: 10, 32, 46, 56, 58, 61, 71, 83, 95, 127, 159, 183, 194, 212, 216, 222, 251, 257, 262.

Bewoners verzoeken om wegmarkering en om rood/oranje asfalt aan te brengen (voor de fietsers). Ze willen witte strepen op de weg om de oriëntatie te vergroten en de fietser een eigen plek te geven op de rijbaan. Ook zien sommige bewoners graag dat de voetgangerssymbolen bij de boulevards vaker herhaald worden. Verder vinden bewoners het onderscheid tussen de twee tinten grijs (voor de 30 en 60 km/u gebieden) onvoldoende opvallen.

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. Ook het aanbrengen van extra voetgangerssymbolen op de loopsuggestiestrook bij de dorpsboulevards past niet in het rustige wegbeeld.

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 benadrukken we, passend binnen het wegbeeld Gastvrije Waaldijk, de snelheidsregimes. Het onderscheid van de snelheidsregimes wordt verder ondersteund door bebording, markering en toepassen van snelheidsremmers.

Het wegprofiel wordt gedeeld door fietsers en gemotoriseerd verkeer (en voetgangers op de dorpsboulevards). 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. Het contrast in kleur tussen het asfalt en de grasbetonstrook en waalband dragen bij aan de zichtbaarheid van het wegverloop.

Gevolgen voor het plan

- De uitgangspunten voor markering en kleur asfalt blijven gehandhaafd.

3.6 INDELING RIJBAAN: BETONBAND EN GRASBETONTEGEL

Reacties: 13, 18, 42, 54, 70, 77, 102, 110, 126, 147, 160, 168, 192, 203, 235, 246, 263.

Diverse bewoners hebben aangegeven dat zij liever aan twee zijden vlakke betonstrook willen in verband met geluidsoverlast. Andere bewoners willen juist aan twee zijden een grasbetonstrook in verband met afwatering en meer duidelijkheid voor voetgangers en fietsers. Bewoners zijn 'bang' dat de waalband te weinig onderscheid kent ten opzichte van de asfaltrijbaan en gebruikt wordt als bredere rijbaan. Tot slot ziet een bewoners graag een lichte verhoging tussen rijbaan en de betonband/loopstrook op de boulevards.

De Gastvrije Waaldijk krijgt aan de buitendijkse zijde een waalband en aan de binnendijkse zijde een grasbetonstrook. Beide 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. De waalband ter hoogte van de boulevards dient ook als loopsuggestiestrook. De breedtes zijn bepaald vanuit de verkeerskundige analyse en afhankelijk van de kruinbreedte van de dijk.

De waalband wordt gerealiseerd aan de rivierzijde en verbreed ter hoogte van boulevards en belevingspunten. Dit zal bestaan uit een betonnen lint dat de Waal benadrukt en de focus legt op de rivierbeleving. Er ontstaat visueel een asymmetrisch wegprofiel; de binnendijkse zijde van de weg ziet er anders uit dan de buitendijkse zijde. De waalband, belevingspunten en boulevards vormen door dezelfde vormentaal en materialisatie één herkenbaar geheel; een 'huisstijl' voor de gastvrije Waaldijk.

De betonnen waalband aan de rivierzijde is feitelijk een grasbetontegel zonder gaten. Zowel grastontegel als waalband worden goed gefundeerd, zodat kans op beschadiging geminimaliseerd wordt. De waalband wordt 40cm 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 gladheid voorkomen door de ruwe afwerking.

Uit onderzoek naar de verschillende soorten grasbetonstenen zijn vanuit verkeersveiligheid en waterveiligheid vier typen geschikt gebleken. Deze typen zijn nader onderzocht en beoordeeld op een aantal kenmerken, waaronder geluidoverlast, duurzaamheid en onderhoudbaarheid. In de afweging bleek de Nokkentop-V-tegel Vlak de beste keuze.

Een verhoging tussen rijbaan en de betonband/loopstrook op de boulevards zorgt voor een obstakel en levert valpartijen op. Een goede fundering voorkomt kiervorming tussen de waalband/grasbetontegel en het asfalt. Het voorkomen van valpartijen is belangrijk voor de verkeersveiligheid.



Figuur 8: De onlangs vernieuwde dijkweg in Nijmegen met de waalband en grasbetonstrook.

Gevolgen voor het plan

- De uitgangspunten voor de waalband en grasbetontegel blijven gehandhaafd.

3.7 BELEVINGSPUNTEN

Reacties: 17, 27, 40, 45, 76, 85, 86, 94, 100, 111, 115, 123, 128, 130, 164, 174, 185, 198, 230, 232, 237, 245.

Bewoners geven aan dat ze de belevingspunten positief ervaren. Ze vinden de inrichting en uitstraling van de belevingspunten mooi. Ze doen aanvullende voorstellen om de beleving van de plekken te vergroten. Zo worden er aanbevelingen gedaan over de informatie op de zuilen, het plaatsen van watertappunten, parkeren en het plaatsen van een witte markeringsstreep.

Over de belevingspunten de Grote Altena en de waaltribune nabij de gemeentegrens met Neder-Betuwe zijn vragen. Zo zijn er bij de Grote Altena zorgen over parkeren en snelheid en over de waaltribune wordt nadere uitleg gevraagd. Een bewoner heeft gevraagd of er een belevingspunt voor haar woning kwam.

De belevingspunten vloeien voort uit de waalband. De waalband verbreedt zich bij de belevingspunten tot een plateau waarop een bankje, fietsenrek en een informatiezuil aanwezig zijn. Bij aansluitende paden kan er een dijktrap worden toegevoegd. De ‘scheg’ van het belevingspunt kent een lange zijde bovenstrooms en een korte zijde benedenstrooms; de vorm stroomt als het ware met de rivier mee.

Langs de Gastvrije Waaldijk in gemeente Overbetuwe worden 14 belevingspunten gerealiseerd. De plekken zijn compact vormgegeven, in het gras van het dijktalud. De maten komen voort uit verkeersveiligheid (voldoende obstakelvrije afstand tot de weg), ruimte voor het plaatsen van fietsen, rolstoeltoegankelijkheid en de loopruimte bij de bank. Er worden bankjes gebruikt van 30 a 40 jaar oud hardhout van oude recyclede meerpalen met cortenstalen sokkels, passend bij de identiteit van de rivier.

Een tribune is een speciaal belevingspunt. Een tribune wordt incidenteel toegepast op locaties waar de dijk en rivier dicht bij elkaar liggen. Vanaf de kruin van de dijk tot de teen van de dijk worden enkele robuuste zitelementen aangebracht. Het uitzichtpunt legt zo een verbinding tussen de dijk en de Waal. De zitelementen zijn van beton, aansluitend op de inrichting van de andere belevingspunten op de kruin van de dijk. De exacte inrichting van een tribune-plek is maatwerk.

Een watertappunt bij enkele belevingspunten is een waardevolle aanvulling. We onderzoeken of er 2 watertappunten aangelegd kunnen worden. Ook gaan we kijken of de voorgestelde tekstontwerpen op de informatiezuilen kunnen komen. Een witte markeringsstreep is overbodig, doordat het belevingspunt net als de waalband van afwijkend materiaal (geborsteld beton) en kleur (licht grijs) is ten opzichte van de rijbaan (zwart asfalt). Parkeren bij de belevingspunten is niet mogelijk aangezien hier geen ruimte voor is. Met de bewoner die had gevraagd of er een belevingspunt bij haar woning komt, is contact opgenomen. Er is uitgelegd dat op de maatregelenkaart bij haar woning geen belevingspunt staat. De bankjes bij belevingspunten zijn gericht op de Waal, zodat de privacy van woningen wordt geborgd.

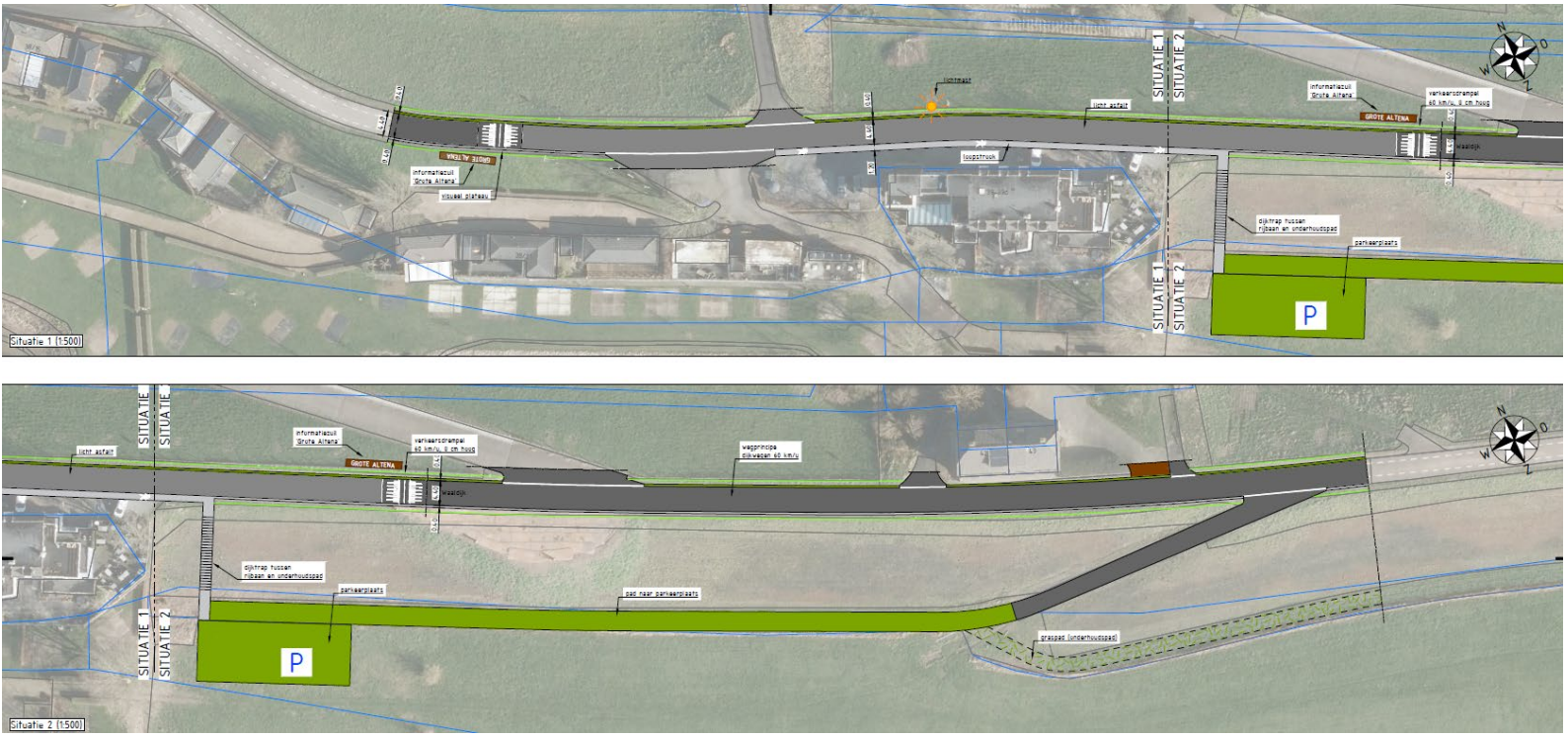


Figuur 9: Impressie van belevingspunt. In afwijking van het plaatje worden de belevingspunten in Overbetuwe niet op een plateau aangelegd, maar wordt voor en na het belevingspunt een drempel toegepast

De locatie de Grote Altena is door de aanwezigheid van de brasserie met terras een belevingspunt. Dit punt vraagt om maatwerkoplossingen. Als basisinrichting hanteren we bijgevoegde ontwerp (zie figuur 10). Bij Altena is aan de oost- en westzijde een logische overgang met de basis weginrichting gecreëerd door een drempel met en een cortenstalen zuil met de naam Grote Altena. De drempel aan de westzijde wordt een zogenaamde visuele drempel (vlak geen verhoging) om overlast door trilling en geluid te voorkomen, omdat deze op te korte afstand van de recreatiewoningen ligt. In de zone langs de Grote Altena krijgt het asfalt een licht grijze kleur, in contrast met het donker asfalt erbuiten. Ter hoogte van de brasserie met parkeerplaatsen wordt de waalband verbreed tot 80 cm, om een loopstrook voor voetgangers en uitrijstrook voor de parkerende auto’s te maken. Deze strook sluit aan op een dijktrap naar de uiterwaard.

De parkeeroverlast bij de Grote Altena willen we in overleg met de eigenaren van de brasserie en camping oplossen. Dit willen we doen door aan de oostzijde in de uiterwaarde een kleine parkeerplaats aan te leggen voor wandelaars en bezoekers van de camping en de brasserie.

Om een inrichting met ruimtelijke kwaliteit te creëren dient de geschetste basisinrichting (figuur 10) uitgewerkt te worden tot een integraal detailontwerp. Het is de opgave om een samenhangende inrichting te krijgen voor de weg, de voorzijde van het gebouw met een aantrekkelijke entree en de aanwezige parkeerplaatsen, op passende wijze landschappelijk ingepast om het groene karakter van de dijk en de uiterwaard te respecteren. In deze inrichting worden ook voorzieningen, zoals bijvoorbeeld afvalbakken, goed geïntegreerd en ingepast. Voor de aanleg van de parkeerplaats in de uiterwaard zal overleg plaats moeten vinden met de grondeigenaar en vergunningverleners.



Figuur 10: Het ontwerp van de basisinrichting bij de Grote Altena (zie ook bijlage 5).

Gevolgen voor het plan

- Onderzoeken om 2 watertappunten toe te passen bij de belevingspunten.
- Voorgestelde tekstontwerpen op de informatiezuilen plaatsen.
- Samenhangend ontwerp opstellen voor belevingspunt Grote Altena.
- Dijktrap aanleggen.
- In samenspraak met eigenaren brasserie en camping onderzoeken of parkeerplaats mogelijk is.

3.8 SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN

Reacties: 9, 28, 31, 44, 62, 72, 75, 84, 101, 124, 125, 135, 137, 144, 170, 171, 172, 175, 178, 195, 200, 213, 229, 236, 239, 242, 247, 265, 267.

Meerdere bewoners hebben aangeven graag snelheidsremmende maatregelen toe te passen op de Waaldijk. Daarbij vragen ze om het realiseren van drempels, maar ook om wegversmallingen, chicanes of obstakels als bloembakken. Er is extra aandacht gevraagd voor een goede werking van de drempels met de juiste taluds en snelheidsremming. Een bewoner wil graag reflectoren aanbrengen om de zichtbaarheid van de drempels in het donker te verbeteren. Een andere bewoner stelt een inhaalverbod voor. Ook hebben enkele bewoners aangeven drempels op bepaalde locaties te willen toevoegen of verplaatsen. Dit is met name het geval wanneer drempels nabij woningen zijn gelegen.

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 er overheen. 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.

Drempels hebben in vergelijking met andere maatregelen zoals wegversmallingen en slingerremmers het grootste snelheidsremmende effect en hebben de minste nadelige effecten op de veiligheid voor (brom)fietsers. Daarnaast is het toepassen van wegversmallingen minder effectief, aangezien de verkeersintensiteiten op de weg beperkt zijn en gemotoriseerd verkeer in dat geval minder snel genoodzaakt zal zijn om af te remmen. Het voorstel om beplanting/hagen langs de dijk toe te voegen om de rijsnelheid te beperken is niet mogelijk in verband met de dijkveiligheid.

Door de reflecterende witte taludmarkering op de drempeltaluds, zijn deze ook in het donker goed zichtbaar voor al het verkeer. Het aanbrengen van reflectoren achten wij dan ook niet nodig. Ook het toepassen van een inhaalverbod achten wij niet nodig.

Bewoners hebben op de volgende specifieke locaties aangegeven wel of geen snelheidsremmer te willen. Naar iedere situatie is gekeken en aangegeven wat we hiermee doen:

- Een bewoner wenst geen snelheidsremmer recht voor de woning aan de Waaldijk 10. We verplaatsen de drempel op uw verzoek naar de oude locatie.
- Een bewoner wil graag ter hoogte van de Waaldijk 11 (aan de oostzijde van het belevingspunt) een drempel toevoegen. Op verzoek van de bewoner wordt de drempel toegevoegd.
- Een bewoner wil graag een snelheidsremmer bij het kruispunt met de Klipstraat. Op dit kruispunt komt al een plateaudrempel in het plan. Ook wijzigen we het plan door de bestaande drempel op de lange rechtstand tussen de Klipstraat en de A50 terug te brengen.

- Een bewoner wil de huidige drempel ter hoogte van de Camping De Grote Altena verplaatsen naar het westen. Over deze drempels is contact geweest met de bewoner. We plaatsen geen drempel op korte afstand van de recreatiewoning. Wel willen we graag de snelheid van het verkeer op deze plaats remmen. Daarom willen we aan beide zijden van De Grote Altena een zuil met de naam Grote Altena plaatsen en de verharding in grijs asfalt uitvoeren. We veranderen de drempel in een visuele drempel, zodat deze geen overlast veroorzaakt voor de bewoner.
- Een bewoner heeft de wens huidige drempels vlak voor bochten zoals bij Loenen en Wolferen naar het midden van de rechtstanden verplaatsen. De drempels liggen een stukje voor de bochten. Hiermee wordt verkeer al voor de bochten afgeremd, zodat de snelheid in de bochten niet te hoog is en ongevallen worden voorkomen.
- Door de uitbreiding van boulevard Oosterhout dienen om de snelheid te beperken om de 100 meter drempels te worden aangebracht. In totaal worden er 4 extra drempels aangebracht tussen de Dorpsstraat en de Oude Groenestraat. Het kruispuntplateau bij de Dorpstraat en de Oude Groenestraat worden aangepast naar een 30 km/u plateau. Daarnaast wordt de waalband van 1.20 meter doorgetrokken en begint deze aan de oostzijde van het plateau bij de Oude Groenestraat.

Gevolgen voor plan:

- Uitbreiding van 6 drempels op diverse locaties naar aanleiding van bovenstaande reacties van bewoners.
- Het aanpassen van twee kruispuntplateau's naar een 30 km/u inrichting.
- Bij de Camping De Grote Altena wordt geen verhoogde drempel aangebracht. In plaats hiervan komt een visuele drempel, twee zuilen met naam Grote Altena en grijs asfalt. en wordt een andere inrichting verder uitgewerkt naar aanleiding van een reactie van een bewoner.

3.9 WEGMEUBILAIR

Reacties: 11, 16, 48, 51, 59, 60, 69, 80, 113, 142, 154, 158, 197, 205, 223, 238, 269, 270.

Meerdere bewoners hebben aangegeven graag meer of minder verlichting terug te zien in het plan, waarbij ook de wens is dat deze verlichting duurzaam is. Qua bebording geven sommige bewoners aan graag herhalingsborden voor het snelheidsregime (30 en 60 km/u) te zien en bij iedere dijkopgang een markering met de snelheid. Ook geeft een bewoner aan graag alvast bij de Dorpsstraat een geslotenverklaring voor motoren voor de Oude Groenestraat te willen plaatsen, zodat het heen- en weer rijden van motoren wordt voorkomen. Aanvullend hierop geeft een bewoner ook aan motorrijders voor de Ewijkse brug te attenderen op de zomerafsluiting bij de gemeente Nijmegen en een alternatieve route aan te bieden. Verder wensen twee bewoners een afscheiding, zoals een houten vangrail tussen de speeltuin Hoge Wei en de Waaldijk in het plan te zien. Ook zijn vragen gesteld over herinneringsbankje ESOX, informatiebord over de soldaat John Roderick Towle en kunstwerk de zandloper en of er prullenbakken in het buitengebied kunnen worden geplaatst.

Bij iedere kruising zijn twee lichtmasten in het plan opgenomen. Daarnaast staat in het plan bij belevingspunt de Grote Altena een lichtmast. Bij de Tacitusbrug wordt op verzoek ook verlichting aangebracht. Het beleid is om alleen bij oriëntatiepunten verlichting toe te passen en de buitengebieden donker te behouden. Dit is onder andere ook vanwege het Natura2000 gebied. Verlichting mag alleen aan de binnendijkse zijde geplaatst worden van het Waterschap. In (buiten)bochten worden reflectorpalen of schrikhekken toegepast om bochten zichtbaar te maken in het donker als verlichting niet wenselijk of mogelijk is. In het plan is gekozen voor duurzame led verlichting.

Op de Waaldijk plaatsen we de benodigde bebording die nodig conform de landelijke richtlijnen. Het plaatsen van 60 km/u-markering bij elke dijkopgang achten wij niet nodig, omdat in het buitengebied een 60 km/u zone geldt. Dit wordt duidelijk gemaakt bij het inrijden van een 60 km/u zone met markering en bebording conform de landelijk standaard.

Het bord met de geslotenverklaring voor motoren op de Oude Groenestraat is in 2017 al verwijderd. Indien het bord terug komt dan plaatsen we ook een bord bij de Dorpstraat als vooraankondiging. Het attenderen van motoren bij de Ewijkse brug op de zomerafsluiting van de dijk bij Nijmegen is niet nodig.

Ter hoogte van de speeltuin de Hoge Wei bemoeilijkt het talud van de dijk, het bloemrijke grasland met beperkt maairegime en de beplanting voor de dijk de directe toegang tot de dijkweg. De dijkweg is bereikbaar via de graspaden en een halfverhardingspad die leiden naar de dijktrap. Bovenaan de dijktrap komt een plateau in de berm, zodat de trap niet direct op de weg eindigt. Daarnaast geldt voor de dijk op deze locatie (in het nieuwe plan) een 30 km/u-regime, even als in andere woonwijken. Afscherming van het speelterrein is niet noodzakelijk bij dit type weg met een lage rijsnelheid en lage verkeersintensiteit.

Het herinneringsbankje van ESOX heeft altijd aan de dijk tegenover de Oude Groenestraat gestaan. Het bankje wordt op de oude locatie teruggeplaatst.

Een bewoner vraagt zich af of er een nieuw kunstwerk voor de ‘Zandloper’ komt. Deze is enige tijd geleden weggehaald en er is geen nieuw kunstwerk voorzien. Wel wordt de beleving vergroot door de dijk met belevingspunten en informatiezuilen met het verhaal van de Waal in te richten. Waar mogelijk sluiten de belevingspunten aan op loopstroken en voet- en struinpaden. Niet alles kan direct gerealiseerd worden, maar bij verdere ontwikkelingen zoeken we ook aansluiting.

Het informatiebord over de soldaat John Roderick Towle op de dijk bij Oosterhout is in depot gezet vanwege de huidige werkzaamheden voor de dijkversterking. Dit bord zal op de dijk ter hoogte van de locatie Dijkstraat-Peperstraat worden teruggeplaatst of we plaatsen de informatie op de zuil van het nieuwe belevingspunt.

Op de wens voor meer prullenbakken kan niet worden ingegaan. Het is niet mogelijk om overal prullenbakken neer te zetten. Bewoners en bezoekers hebben ook zelf de verantwoordelijkheid om hun afval mee te nemen.

Gevolgen voor het plan

- De uitgangspunten voor het wegmeubilair blijven gehandhaafd.
- Extra verlichting bij Tacitusbrug.

3.10 AFSLUITING

Reacties: 3, 7, 19, 26, 34, 39, 50, 57, 66, 67, 87, 88, 99, 103, 108, 117, 129, 132, 134, 149, 150, 153, 156, 165, 169, 182, 184, 196, 201, 208, 210, 226, 227, 240, 241, 250, 254, 264.

Een aantal reacties gaan over het afsluiten van de Waaldijk voor motoren of al het gemotoriseerd verkeer. Bewoners vermoeden dat er veel sluipverkeer en recreatief gemotoriseerd verkeer van de dijk gebruik maakt. Een deel van de bewoners zou graag een knip willen om doorgaand verkeer te voorkomen. Andere bewoners willen dit juist niet en de dijk bereikbaar houden voor alle verkeer.

Het is een politieke afweging van de gemeente Overbetuwe om de weg al dan niet af te sluiten. Dit staat los van het wegprofiel dat is gekozen voor de Gastvrije Waaldijk. In 2018 is er door de politiek voor gekozen om de dijkwegen open te houden voor alle verkeer. Afsluitingen van de dijk vraagt een nieuw besluit van de politiek. Na de aanleg van de weg in 2024 kan onderzocht worden of een afsluiting in welke vorm dan ook (bijvoorbeeld doordeweeks of in het weekend, voor motoren of al het verkeer) mogelijk is en waar een mogelijke verkeersknip moet komen te liggen. In dit onderzoek moet worden onderzocht wat het effect van de afsluiting is op het omliggende wegennet. Afsluiting zorgt waarschijnlijk voor meer verkeer op andere wegen in de gemeente. De vraag is of daar draagvlak voor is door de bewoners elders in de gemeente. Deze belangen moeten door de politiek afgewogen worden.

Gevolgen voor het plan

- Onderzoek doen naar de nut en noodzaak voor een afsluiting (na aanleg weg in 2024).

3.11 PROCES

Reacties: 4, 21, 74, 167, 179, 190, 191, 209, 215, 219, 248, 260.

Bij het proces hadden bewoners eerder betrokken willen worden en meer inspraak verwacht. Ze vragen zich af welke ruimte er nog is voor aanpassingen en wie hierover uiteindelijk besluit. Gevraagd wordt hoe andere stakeholders betrokken zijn bij het proces, waaronder de ANWB. Qua inhoud is gereageerd dat gebruikte verkeersgegevens niet meer actueel zouden zijn. Er wordt verzocht om de uitvoering eerder te laten plaatsvinden. Tenslotte wordt gevraagd om na de realisatie een evaluatie uit te voeren.

De planvorming voor de Gastvrije Waaldijk is tot stand gekomen door samenwerking van de vijf gemeenten Overbetuwe, Lingewaard, Neder-Betuwe, Tiel en West Betuwe, provincie en waterschap. In het participatieproces willen we de betrokken bewoners en organisaties betrekken. Voor de 80km Gastvrije Waaldijk hebben diverse individuele gesprekken plaatsgevonden met stakeholders en is op donderdag 7 juli een multi-stakeholders sessie gehouden. In de gemeente Overbetuwe heeft daarnaast een participatieproces plaatsgevonden over het concept adviesrapport over de weginrichting van de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe.

De gemeente heeft twee inloopbijeenkomsten georganiseerd: één in Oosterhout en één in Slijk-Ewijk. Tijdens deze bijeenkomsten heeft de gemeente toelichting gegeven op het voorgestelde plan en hebben bewoners de mogelijkheid gekregen een reactie achter te laten middels reactieformulieren. Daarnaast zijn er een aantal overleggen gevoerd met de dorpsraden Slijk-Ewijk en Oosterhout. In deze overleggen is uitvoerig gesproken over het plan. Naar aanleiding van de adviezen van de dorpsraden zijn aanpassingen gedaan in het plan.

We begrijpen dat de communicatie en participatie in het begin niet optimaal is geweest, ook vanwege het complexe proces dat meerdere overheidsinstanties doorlopen voor de lange lijn van de Gastvrije Waaldijk. In de detailuitwerking in Overbetuwe zijn er voldoende mogelijkheden om het plan aan te passen op de lokale situatie in Overbetuwe. De gemeente zet zich maximaal in om de participatie voor de detailinrichting in de gemeente Overbetuwe optimaal te laten verlopen.

Voor het plan is gebruik gemaakt van de verkeerstellingen uit 2016 en 2017. In de periode van het onderzoek was een telling uitvoeren niet mogelijk vanwege corona: dit zou een vertekend beeld van de daadwerkelijke verkeersaantallen geven. De verwachting is dat de verkeersintensiteiten licht zijn gestegen door diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Echter heeft de weg ruim voldoende breedte en capaciteit om de eventuele toename van verkeer op een veilige manier te verwerken.

Nadat het college van de gemeente Overbetuwe akkoord is met het participatieverslag en het definitieve rapport over de weginrichting (maatwerkoplossingen) van de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe vindt een technische uitwerking plaats van het plan. Deze uitwerking vraagt veel tijd. Ook moeten we ons houden aan diverse wetgeving zoals de wetgeving met betrekking tot Natura 2000 gebieden die niet verstoord mogen worden. Dit betekent dat de uitvoering gepland staat in begin 2024.

Om te toetsen of de inrichting functioneert wordt deze gemonitord na de aanleg, zie thema handhaving/monitoring.

Gevolgen voor het plan

- Met de inbreng van het participatieproces passen we het plan aan.

3.12 HANDHAVING EN MONITORING

Reacties: 20, 22, 35, 49, 55, 73, 89, 105, 107, 140, 151, 173, 176, 181, 188, 189, 204, 207, 218, 221, 225, 244, 255, 266.

Bewoners hebben aangegeven meer handhaving op snelheid en geluid (overlast van motoren) te willen. Ook stellen ze voor flitspalen te plaatsen en trajectcontroles uit te voeren. Ook stelt een bewoner voor het parkeerterrein bij de Loenense buitenpolder weg te halen. Hier zijn meldingen van naaktrecreatie. Een andere bewoner wil graag de overlast bij de Tactitusbrug (A50) verminderen. Een andere bewoners wil hier juist een parkeerplaats realiseren met een dijktrap naar de Waal.

De bewoners willen meer handhaving in verschillende vormen, met name het houden van controles. De politie voert op gezette tijden handhavingsacties uit. De gemeente zal de ervaren problemen met de politie bespreken. Ook zal de gemeente de situatie op de dijkweg blijven monitoren. De gemeente doet dit op verkeersintensiteit, -snelheid en ongevallen.

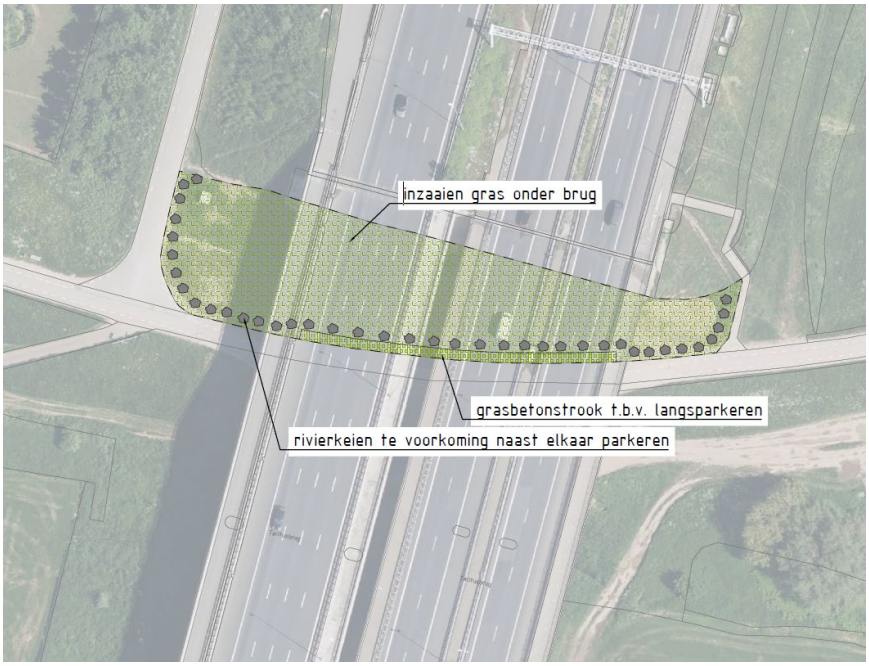
Een bewoner heeft aangegeven het kruispunt Dijkstraat – Grote Allee – Waaldijk als niet veilig te ervaren omdat auto’s hier hard naar beneden rijden en de heg op de hoek het zicht belemmert. Deze vraag valt buiten dit project en is doorgegeven aan de verkeerskundige van de gemeente. Deze persoon zal de vraag verder oppakken.

De gemeente heeft meldingen ontvangen van naaktrecreatie bij de Loenensche Buitenpolder en wil een bewoner het parkeerterrein daar weg laten halen. Dit valt buiten het plan Gastvrije Waaldijk. Ook is het parkeerterrein van Staatsbosbeheer. Wel heeft de afdeling Veiligheid van de gemeente onlangs met de bewoners gesproken en zijn zij ook op locatie geweest. De bewoners geven aan dat recreanten zich er niet veilig voelen, omdat ze soms ook vervelend worden benaderd (schennispleging). We gaan dit binnenkort met de politie bespreken en koppelen het daarna terug naar de bewoners. Ook zullen de boa’s regelmatig een ronde doen op de locatie.

De situatie met parkeren onder de brug bij de A50 (Tactitusbrug) wordt door een bewoner als onveilig ervaren. Dit omdat er gedeald zou worden. We gaan er de volgende maatregelen nemen om de overlast te beperken: extra handhaving toepassen, het aanbrengen van verlichting en het aanbrengen van gazon met rivierkeien om het naast elkaar parkeren moeilijker te maken. Door het toepassen van keien is alleen langsparkeren nog mogelijk. Figuur 11 geeft een indruk van het gazon met rivierkeien. In figuur 12 is de situatie met de rivierkeien en de langsparkeerstrook geschetst.



Figuur 11: Referentiebeeld gazon met rivierkeien.



Figuur 12: Schets situatie onder brug met rivierkeien en langsparkeerstrook

Gevolgen voor het plan

- De ervaren problemen gaat de gemeente met de politie bespreken. Ook blijft de gemeente de situatie op de dijk monitoren op het gebied van verkeersintensiteit, -snelheid en ongevallen.
- Bij A50 (Tactitusbrug) wordt meer gehandhaafd en de inrichting aangepast. Bij de brug worden parkeerplaatsen, verlichting en gazon met rivierkeien aangebracht.

BIJLAGEN

Bijlage 1: reacties
Bijlage 2: reacties gesorteerd per thema
Bijlage 3: Basisontwerp boulevard Slijk-Ewijk
Bijlage 4: Basisontwerp boulevard Oosterhout
Bijlage 5: Basisontwerp Altena

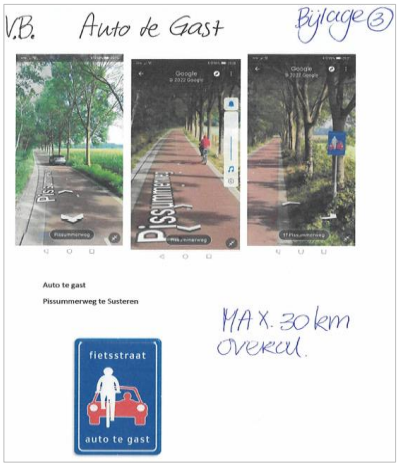
BIJLAGE 1: REACTIES

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
1	1	O1-1	Oosterhout	snelheidsregime	Misschien kan men gebied op dijk binnen bebouwde kom 30 km maken. Dit maakt het voor auto's en motorrijders minder aantrekkelijk om deze route te nemen.
2	2	O1-2	Oosterhout	weggebruik	Op de eerste plaats ben ik heel blij met onze dijken, die ons beschermen voor het water. Verder hoop ik dat de dijk altijd open blijft voor iedereen, wel op een veilige manier natuurlijk. Voor de wandelaars, voor de fietsers, maar ook voor de auto. Voor Oosterhout zal de dijk naar Nijmegen heel erg belangrijk worden. Daarom hoop ik ook dat de gemeente Overbetuwe hier een belangrijke rol in gaat spelen, en ons blijft steunen als Nijmegen andere plannen heeft.
3	3	O1-3a	Oosterhout	afsluiting	Het zou heel fijn zijn als de waaldijk in ieder geval in de weekenden afgesloten zou worden voor het gemotoriseerd verkeer, zodat er ook van de rust en de ruimte kan worden genoten.
4	4	O1-4a	Oosterhout	proces	Waarnemingen gemotoriseerd verkeer (2016/2017) verouderd, zeker als je kijkt wat er allemaal is bijgebouwd.
5	4	O1-4b	Oosterhout	breedte	Brede weg; hoe wordt er voor veiligheid van fietsers, voetgangers gezorgd.
6	4	O1-4c	Oosterhout	weggebruik	Gastvrije waaldijk geldt met name voor auto's en motoren. Voor fietser/voetgangers wordt het erg gevaarlijk.
7	5	O1-5a	Oosterhout	afsluiting	Afsluiten van het traject Oosterhout - Slijk Ewijk voor gemotoriseerd verkeer. In ieder geval in het weekend (gelijk het stuk Oosterhout - Nijmegen dat nu ook al is afgesloten in het weekend).
8	5	O1-5b	Oosterhout	snelheidsregime	Max 30km/h op de dijk bij voor hun het traject Oosterhout - Slijk Ewijk maar in ieder geval te hoogte van de Hoge Wei onder andere vanwege gepland speelgebied aan de dijk.
9	5	O1-5c	Oosterhout	snelheidsremmers	Max 30 km afdwingen door obstakels bijvoorbeeld bloembakken in de chicanes op de weg gepositioneerd. Geen drempels, dit valt hard remmen en gassen in de hand. Verder afdwingen door middel van permanente flitspalen.
10	5	O1-5d	Oosterhout	kleur/markering	Oranje fietsstroken
11	5	O1-5e	Oosterhout	wegmeubilair	Iets van een afscheiding van de dijk met het speelgebied, houten vangrails bijvoorbeeld.
12	6	O1-6a	Oosterhout	weggebruik	Voorrang voor fiets-wandel
13	6	O1-6b	Oosterhout	band/strook	Geen open betonblokken (lawaai) en glad door gras bij nat weer
14	7	O1-7a	Oosterhout	weggebruik	Veiligheid wandelaars/fietsers zowel op 30km en 60km gebied. Auto te gast!/busje te gast.
15	7	O1-7b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Rondje wandelgebied in Oosterhoutse uiterwaarde heeft ook de dijk als uitgangspunt. Graag gehele gebied 30km zone. (Altena - Oude Groenestraat). Tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat kan de weg breed blijven voor de bus, maar wel 30 km zone. De stadsbus is een kleine bus, afmetingen idem als een grote personenauto. Waarom dan toch niet een 30km zone.
16	7	O1-7c	Oosterhout	wegmeubilair	Bij Dorpstraat al een bord plaatsen dat bij Oude Groenestraat motoren verboden te zijn om hiermee heen- en terugrijden voorkomen wordt. Het liefste ook géén motoren in de Dorpsstraat.
17	7	O1-7d	Oosterhout	beleving	Zorg voor voldoende natuurlijke uitstraling bij belevingspunten. Watertap punten bij belevingspunten.
18	7	O1-7e	Oosterhout	band/strook	Grasbeton stroken aan zijde dorp geeft meer lawaai dan de gladde beton stroken.
19	7	O1-7f	Oosterhout	afsluiting	Weekend afsluiting dijk 1/4 tot 1/10 voor gemotoriseerd verkeer vanuit Dorpsstraat richting Nijmegen.
20	7	O1-7g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Meer handhaving op naleving regels (hardrijdende motoren). Geluid en gevaarlijke situaties.
21	7	O1-7h	Oosterhout	proces	Ik hoop dat er meer en beter overleg plaatsvindt samen met Oosterhout en Nijmegen.
22	8	O1-9a	Oosterhout	handhaving/monitoring	Flitspalen 30 km/u indien mogelijk
23	8	O1-9d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Géén gastvrije waaldijk dus! Park Tergouw - verkeersluwe dijk maken (30km/u) = ook Oosterhout met zo'n 1000 mensen (±) dicht bij de dijk.
24	8	O1-9c	Oosterhout	weggebruik	In het hele plan staan toch de belangen van het "gemotoriseerd verkeer" voorop en wordt dit hier en daar wat afgeremd! Zet de fietsers/wandelaars voorop en kijk dan in hoeverre daar nog een automobiliteit in past. Andersom denken dus!
25	8	O1-9d	Oosterhout	weggebruik	De dijk levert heel veel geluidsoverlast (extra) door de hoge onbeschermde ligging.
26	8	O1-9e	Oosterhout	afsluiting	Geluidsoverlast recreatie-motoren: Kunnen motoren in het weekend geweerd worden? Zou fijn zijn.
27	8	O1-9f	Oosterhout	beleving	De "belevingspunten" werken alleen als er geen (weinig) verkeer achter langs rijdt.
28	8	O1-9g	Oosterhout	snelheidsremmers	De drempels hebben zeker niet het gewenste effect. Normaal bekend, gaat iedereen er zo hard mogelijk overheen. In plaats daarvan: Verkeerssluizen, zoals op de weg naar Bemmel.
29	8	O1-9h	Oosterhout	weggebruik	Deze dijk wordt op deze manier erg "fiets" gevaarlijk, ongelukken zijn te verwachten. Het is een plan met een "ouderwetse" denkkant vanuit het autoverkeer, terwijl tegenwoordig juist steeds meer de fiets in hele verkeersdenken (in woonwijken) centraal staat.
30	9	O1-12a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	30 zone laten beginnen bij Oude Groenestraat daarmee heel Oosterhoutse stuk 30km/u (voelt nu als 1e en 2e rangs burgers) (voor bus, scheelt dit in tijd nauwelijks). Bebouwde kom laten beginnen bij Oude Groenestraat i.p.v. vlak voor dorpsstraat
31	9	O1-12b	Oosterhout	snelheidsremmers	Betere snelheidsremmende maatregelen, hogere drempel en versmallingen (sluizen)
32	9	O1-12c	Oosterhout	kleur/markering	30 zone in rood asfalt. 2 tinten grijs valt niet op.
33	9	O1-12d	Oosterhout	weggebruik	Maak gemotoriseerd verkeer gast i.p.v. primair en geef voorrang aan voetgangers/fietsers.
34	9	O1-12e	Oosterhout	afsluiting	Net als Griftdijk sluiten voor gemotoriseerd verkeer tijdens spits. Weekend sluiting voor gemotoriseerd verkeer net als dijk richting Nijmegen.
35	9	O1-12g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Handhaving op snelheid!
36	9	O1-12h	Oosterhout	snelheidsregime	Huidige voorstel zorgt voor extra geluid tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat doordat auto's versnellen van 30-60 km/u.
37	10	O1-13	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Voetpad onder aan de dijk door het gras aan de waalzijde bank bij Oosterhout.
38	10	O1-14a	Oosterhout	weggebruik	Dit lijkt wel een racebaan.
39	10	O1-14b	Oosterhout	afsluiting	Geen motoren op de dijk.
40	10	O1-14c	Oosterhout	beleving	Een nieuw kunstwerk ter vervanging van de hardloper.
41	11	O1-16a	Oosterhout	weggebruik	Bewoner heeft bovenaan dit formulier een selectie om het woordje "gastvrije" getekend met een vraagteken en de tekst "nee dus" er bijgezet.
42	11	O1-16b	Oosterhout	band/strook	Berm met holle stenen (grasbeton) vervangen door een glad wegdek, omdat er niet op te lopen of te fietsen is.
43	11	O1-16c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Het dijkstuk tussen Peperstraat en Groenestraat helemaal 30km.
44	11	O1-16d	Oosterhout	snelheidsremmers	De geplande drempels voldoen niet remmende maatregel.
45	11	O1-16e	Oosterhout	beleving	Een voetpad aanleggen in de hele dijkvoet aan de rivierkant.
46	11	O1-16f	Oosterhout	kleur/markering	Een donkergrijs en lichtgrijs wegdek, wat is het verschil in gebruik.
47	11	O1-16g	Oosterhout	weggebruik	Maak de auto, gemotoriseerd verkeer gast.
48	11	O1-16h	Oosterhout	wegmeubilair	Voldoende verkeersborden om de veiligheid te handhaven.
49	11	O1-16i	Oosterhout	handhaving/monitoring	Bij in gebruik name van de nieuwe dijk streng handhaven.
50	11	O1-16j	Oosterhout	afsluiting	Het langzaam verkeer zou meer prioriteit moeten krijgen ten opzichte van het snelverkeer. De dijk wordt zeer intensief gebruikt met name in de weekeinden door voetgangers en fietsers, bij de inrichting van de dijk is het een plicht om ongelukken te voorkomen. Zoals het nu voorligt ben ik bang dat het een racebaan. Weekend afsluiting van de dijk i.v.m. het zeer intensieve gebruik door het langzame verkeer.
51	11	O1-16k	Oosterhout	wegmeubilair	Verlichting?
52	12	O2-2a	Oosterhout	weggebruik	Bewoner heeft bovenaan dit formulier twee vraagtekens boven het woordje "gastvrije" getekend.
53	12	O2-2b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	30km zone vanaf Peperstraat t/m Oude Groenestraat, liefst tot Nijmegen.
54	12	O2-2c	Oosterhout	band/strook	Grasbetonstrook vervangen door gladde betonstroken aan beide zijden i.v.m. moeten uitwijken door fietsers bij naderen auto's/bus/landbouwvoertuig.
55	12	O2-2d	Oosterhout	handhaving/monitoring	Streng handhaven van de snelheid!! d.m.v. incasso's door CJIB.
56	12	O2-2e	Oosterhout	kleur/markering	Vaak herhalen van de geschilderde tekens van voetgangers op het wegdek.
57	12	O2-2f	Oosterhout	afsluiting	Ma t/m vrijdag auto's over dijk naar Nijmegen 30km. Zaterdag + zondag dijk afsluiten voor auto's en motoren.
58	12	O2-2g	Oosterhout	kleur/markering	Veiligheid fietsers en wandelaars vergroten d.m.v. wegmarkeringen in felle kleuren.
59	12	O2-2h	Oosterhout	wegmeubilair	Verlichting d.m.v. zonnepanelen.
60	13	O2-3a	Oosterhout	wegmeubilair	Afwikkeling motoren bij zomer afsluiting door Nijmegen, via Oude Groenestraat. Voorkomen dat onze Dorpsstraat "de racebaan" weer gaat worden. Nog voor de Ewijkse brug motorrijders attenderen op de zomerafsluiting door gemeente Nijmegen en een alternatieve route aanbieden liefst niet via Slijk-Ewijk en/of Oosterhout
61	13	O2-3b	Oosterhout	kleur/markering	Ik maak mij zorgen, over het ontbreken van de voormalige fiets "afbakeningsstroken". Als rood asfalt prijstechnisch afvalt, dan zou ik toch graag de oude stroken terug zien. Je kunt het schijnveiligheid noemen maar in de nieuwe situatie gaat de fietser zich vogelvrij voelen.
62	13	O2-3c	Oosterhout	snelheidsremmers	Is het mogelijk reflecterende "dingen" aan te brengen om de drempels in het donker "zichtbaar" te maken?
63	13	O2-3d	Oosterhout	weggebruik	Dijk niet afsluiten, route naar Nijmegen + Slijk-Ewijk openhouden
64	14	O2-4a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Boulevard van Oosterhout -> Groenestraat Nijmegen 30km inclusief voetgangerspad (bladzijde 10)
65	14	O2-4b	Oosterhout	weggebruik	Voor bewoners Oosterhout de dijk openhouden naar Nijmegen
66	14	O2-4c	Oosterhout	afsluiting	1 april - 1 oktober afsluiten voor gemotoriseerd verkeer (zie Nijmegen deel)

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
67	15	O2-5a	Oosterhout	afsluiting	Traject Oosterhout - Slijk-Ewijk afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Indien niet continue, dan minimaal conform huidige afsluiting dichterbij Nijmegen. (dus dan ook van/naar Dorpsstraat en Peperstraat Oosterhout).
68	15	O2-5b	Oosterhout	snelheidsregime	Indien gemotoriseerd verkeer dan max 30km/u traject Oosterhout - Slijk-Ewijk (en in ieder geval ter plaatse van speelgebied Hoge Wei).
69	15	O2-5c	Oosterhout	wegmeubilair	Vangrails (of iets dat optisch mooier is) ter plaatse van speelgebied Hoge Wei (Oosterhout)
70	15	O2-5d	Oosterhout	band/strook	Rijbaanscheiding weg vs. voetgangers op boulevard
71	15	O2-5e	Oosterhout	kleur/markering	Fietsstroken (optisch, oranje) ter optische wegversmalling.
72	15	O2-5f	Oosterhout	snelheidsremmers	Serieuze drempels i.p.v. huidige vlakke ontwerp.
73	15	O2-5g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Handhaven 30km/zone (flitspalen, extra drempels of versmalling op overgang 30-60km/u).
74	15	O2-5h	Oosterhout	proces	Communiceren proces participatie. Nu extreem laat inspraak in deels uitgewerkt plan!
75	15	O2-5i	Oosterhout	snelheidsremmers	Toevoegen chicanes over hele lengte Oosterhout.
76	16	O2-8a	Oosterhout	beleving	Belevingspunten zijn goed. Wens is een natuurlijke uitstraling van het meubilair.
77	16	O2-8b	Oosterhout	band/strook	Jammer dat de grastegels niet aan beide zijden worden aangebracht. Dat is beter voor waterafvoer en groene uitstraling.
78	16	O2-8c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Topprioriteit is de veiligheid van de dijk voor wandelaars, fietsers, wandelwagens, skeelers e.d. Vóór de versterking van de dijk was het stuk "Altena - Oude Groenestraat" levensgevaarlijk voor recreanten. De aantallen waarmee gerekend wordt geven een verkeerd beeld. Bij een veiliger inrichting zullen de aantallen recreanten flink toenemen. En dat willen we toch?! Meer bewegen en ontspannen. Ook de aantallen inwoners zijn in tussentijd flink gestegen met de uitbreiding van Nijmegen Noord. Kortom: richt het weggedeelte "Altena - Oude Groenstraat" veiliger in: Dat betekent een langere 'boulevard; 30km zone + versmalling. Het stuk boulevard '30' is zo kort dat het weinig waarde heeft. Argument van de bus is niet geldig: er rijdt alleen een kleine bus. Die kan net zo goed als een auto passeren. Een grote bus past ook niet in het dorp Oosterhout. Het stuk Dorpsstraat - Oude Groenestraat zal een verwarrend stuk '60' worden tussen een weg '30' en een deel met weekendafsluiting.
79	16	O2-8d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	De wandelbeleving is een ronde door de uiterwaarden en afsluitend over de dijk. Hier zie je hoe het wandelrondje aansluit op de dijk "Altena-Oude Groenestraat" zie wandelroute van de toekomst: https://www.waalsprong.nl/uploads/downloads/916_10-6-2016poster-oosterhoutse-waarden-nieuw.pdf
80	16	O2-8e	Oosterhout	wegmeubilair	Bord verbod motoren alvast plaatsen bij de Dorpsstraat.
81	17	O2-9a	Oosterhout	weggebruik	Al jaren geleden afgesproken voorrang aan fiets + voetganger.
82	17	O2-9b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Grotere strook 30km van Oude Groenestraat tot en met Altena. Juist waar de bus rijdt 30 km (is al 30km straat de Oude Groenestraat).
83	17	O2-9c	Oosterhout	kleur/markering	Waar 30km ook boulevard van ten minste 1,20 onderbroken strepen voor fietsers, waardoor optisch smallere weg!
84	17	O2-9d	Oosterhout	snelheidsremmers	Weg versmallingen + drempels + 30km op de straat.
85	17	O2-9f	Oosterhout	beleving	Vooral bredere belevingsplekken. Plek voor fiets en kinderwagen/rolstoel.
86	17	O2-9g	Oosterhout	beleving	Functie dijk: Natuur (ook openstellen uiterwaarden), beleving, rust (niet racen), voorrang fiets/wandelaar, toerisme!!
87	18	O2-10a	Oosterhout	afsluiting	Mogelijkheid tot afsluiting door middel van knip (alleen toegankelijk voor aanwonenden)
88	18	O2-10b	Oosterhout	afsluiting	Ontmoediging voor gemotoriseerd verkeer.
89	18	O2-10c	Oosterhout	handhaving/monitoring	Na inrichting ook handhaving (snelheid e.d.)
90	18	O2-10d	Oosterhout	weggebruik	Voorkeur voor fietsstraat (auto te gast)!!
91	18	O2-10e	Oosterhout	weggebruik	Voorkeur voor fietsstraat (auto te gast)!!
92	19	O2-11a	Oosterhout	snelheidsregime	Afwisseling 30 - 60 - 30 km slecht idee; overal 30 als het kan.
93	19	O2-11b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Erg jammer dat er is geen goede uitwerking bij Oosterhout van de dijk was. Juist het belangrijkste stuk tussen de Dorpsstraat en de Dijkstraat/Peperstraat staan niet op de tekening.
94	19	O2-11c	Oosterhout	beleving	Vanuit plateaus kijk je niet alleen naar de Waal maar mogelijk ook een wijk in. Graag rekening houden met privacy omwonenden.
95	19	O2-11d	Oosterhout	kleur/markering	Waarom geen rood gekleurde dijk (auto te gast) op de 30 wegen?
96	19	O2-11e	Oosterhout	weggebruik	Ik ben tegen afsluiting van de dijk.
97	20	O2-12a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Vanaf Dijkstraat t/m Oude Groenestraat 30km.
98	20	O2-12b	Oosterhout	weggebruik	Auto + motoren te gast.
99	20	O2-12c	Oosterhout	afsluiting	Mogelijkheid in de weekenden de dijk afsluiten voor motoren. Stond voorheen afrit Dijkstraat RH.!
100	21	O2-13a	Oosterhout	beleving	Waar komt het informatie paneel John R. Towle nu te staan! Stond voorheen afrit Dijkstraat RH.!
101	21	O2-13b	Oosterhout	snelheidsremmers	Oprit Peperstraat / Dijkstraat voorrang of niet!
102	22	O2-15a	Slijk-Ewijk	band/strook	Grote zorg om geluidsoverlast door beton en grasbeton naast het wegdek. Wat is toelaatbaar qua geluidsnorm en/of wat is de beleving/hinder die het woongenot beïnvloedt hierdoor?
103	22	O2-15b	Slijk-Ewijk	afsluiting	Wat te doen aan sluipverkeer van Nijmegen-Noord, nu deze wijk gigantisch uitbreidt en we de afgelopen jaren als een grote toename van verkeer zagen. Is afsluiting ter hoogte van de Groenestraat een optie?
104	22	O2-15c	Slijk-Ewijk	weggebruik	Stop met de term "gastvrij". Dat klinkt altijd leuk maar is zeker niet voor alle verkeer van toepassing. Door drukte van autoverkeer is fietsen en wandelen geen ontspannende zaak.
105	22	O2-15d	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Wie onderneemt iets als deze hinder te groot wordt? Alles "monitoren" is leuk maar er iets aan doen is een tweede. We gaan 't beleven.... (om in de gebruikte terminologie te blijven)
106	23	O2-16a	Oosterhout	weggebruik	Kan over gehele traject de weg een fietsweg worden, met de auto als gast?
107	23	O2-16b	Oosterhout	handhaving/monitoring	Handhaven 30/60km (flitspalen?)
108	23	O2-16c	Oosterhout	afsluiting	Alleen toegankelijk maken voor lokaal verkeer. Verplicht afsluiten Griftdijk Nijmegen tussen 02:00-04:00 en 16:00- 19:00, met camera controle.
109	23	O2-16d	Oosterhout	weggebruik	Fietspad onder aan de dijk (uiterwaarden zijde).
110	23	O2-16e	Oosterhout	band/strook	Boulevards: lichtverhoogde drempel tussen rijvlak en voet/fietsstrook. Zie drempels tussen rijvlakken rotonde Energieweg Nijmegen. 
111	23	O2-16f	Oosterhout	beleving	Positief: concept van boulevards is prima!, veel drempels is goed, 6 belevingspunten is goed (mogen ook 10 worden 😀), inloop Gastvrije Waaldijk is goed initiatief.
112	24	O3-01a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Opmerking: Waarom tussen de Oude Groenestraat en de Dorpsstraat geen breder looppad? Hier werd altijd heel veel gelopen (gewandeld). Ga ervan uit dat op dat gedeelte ook verlichting komt. In de avond is hier heel slecht zicht. Het is een gemiste kans om beneden aan de dijk geen voetpad is gemaakt langs het park Tergouw. Wel heel fijn dat de dijk voor auto's toegankelijk blijft. We zitten als dorpsbewoners min of meer gevangen als de dijk niet meer voor auto's toegankelijk is.
113	24	O3-01b	Oosterhout	wegmeubilair	Waar wordt het herinneringsbankje van ESOX geplaatst? Deze bank heeft altijd aan de dijk tegenover de Oude-Groenestraat gestaan. Mis deze in de overzichten. Graag contact met bovenstaande gsm nr. hierover. Alvast dank!
114	25	O3-03	Oosterhout	boulevard Oosterhout	De 30km-zone lijkt nu alleen ingegeven vanuit het gezichtspunt van de nieuwbouw, terwijl juist de bestaande bebouwing links van de Dorpsstraat o.a. de chalets en oude dorpskern veel geluidsoverlast ervaren vanwege al het snelle verkeer tussen Oude Groenestraat en Dorpsstraat. Ook is de dijk tussen deze beide straten veelvuldig in gebruik door wandelaars vanwege het mooie uitzicht over de uiterwaarden; kortom, doortrekken van de 30km-zone ligt voor de hand, temeer omdat een te beperkte/korte 30-km-zone lastiger is te handhaven. Over langere afstand is het gemotoriseerde verkeer eerder geneigd om zich aan de snelheid te houden; als begin en eindpunt van de zone in 1 oogopslag zichtbaar zijn wordt de gaspedaal niet losgelaten. De versnippering van het "recreatieve deel" is niet logisch met verschillende snelheidsregels tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat. Speciaal 60km voor het mini-busje (nr. 3). De verbreding lijkt gelet op het bovenstaande ook niet noodzakelijk.
115	26	O3-04a	Oosterhout	beleving	Belevingspunten vind ik mooi! Houden zo! 😀
116	26	O3-04b	Oosterhout	weggebruik	Belangenafweging is best ingewikkeld. Bewoners hebben last van hardrijders en van drukte door motorrijders. Onveilig gevoel voor langzaam verkeer/wandelaars. Ik vind dat het plan nu te weinig rekening houdt met de toekomst. -> Nijmegen-Noord breidt de komende jaren nog enorm uit, vooral rondom de oversteek komen er nog heel veel bewoners bij. Die gaan ook allemaal op deze dijk recreëren: maak wandelen, fietsen en skaten mogelijk. En ontmoedig autorijden en motorrijden. Anders voorzie ik heel veel onveilige situaties, en voor Oosterhout ook heel veel overlast.
117	26	O3-04c	Oosterhout	afsluiting	Anderzijds is het voor bewoners ook belangrijk dat de dijk toegankelijk blijft (voornamelijk toegankelijkheid vanuit het dorp) met de auto. Volgens mij past daar het beste bij: een fietsstraat, waarde auto te gast is. Eventueel gecombineerd met een afsluiting voor vreemd verkeer en een ontheffing voor plaatselijk verkeer.

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
118	26	O3-04d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Heel belangrijk vind ik: een veilige omgeving voor wandelaars en fietsers! Tips: (1) De boulevard lang maken, verlengen tot Altena. Dat dat de handhaafbaarheid van de 30km lastiger zou maken vind ik niet zo relevant. Het gaat erom dat je als voetganger het idee hebt dat je op het trottoir loopt. (2) Wandelaars komen vanuit de dorpskant en moeten dan de straat oversteken om op de boulevard te komen: zebrapaden zouden dat veiliger maken.
119	27	O3-07a	Oosterhout	snelheidsregime	Voorkeur: gehele traject: 30km zone (80km). Voor Overbetuwe, Oosterhout, in ieder geval vanaf de Groene Straat t/m/ de Altena, of t/m Slijk-Ewijk i.v.m. veiligheid en toename voetgangers, fietsers, recreatief verkeer immers.
120	27	O3-07b	Oosterhout	weggebruik	Uitgangspunt is, de fiets is hoofdgebruiker en auto te gast. Vergelijk de oplossingen van de gemeente Nijmegen in Lent (pagina 1 van uw notitie)
121	28	O3-08a	Oosterhout	weggebruik	Titel "gastvrije dijk" doet meer vermoeden dan het plan laat zien. Veilige ruimte voor fiets en voetgangers zie ik fysiek te weinig terug.
122	28	O3-08b	Oosterhout	breedte	Snelle motoren en auto's laten zich m.i. niet leiden door wel of geen witte markeringsstrepen maar wel door wegdek en ruimte.
123	28	O3-08c	Oosterhout	beleving	Positief zijn de "rustplaatsen met uitstraling".
124	28	O3-08d	Oosterhout	snelheidsremmers	Ik zou blij zijn met meerdere fysieke beperkingen om de snelheid eruit te halen.
125	28	O3-08e	Oosterhout	snelheidsremmers	Eventueel beplanting langs de dijk zodat zichtlijnen voor "snelle verkeer" belemmerend werkt en dus niet hard kunnen rijden.
126	29	O3-09a	Slijk-Ewijk	band/strook	Bij kerk 30km zone liever beide zijden voetgangersstrook i.p.v. grasbetonstrook.
127	29	O3-09b	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Meer lijnen: duidelijker onderscheid rijweg/langzaam.
128	29	O3-09c	Slijk-Ewijk	beleving	Bij Weerdsedam dan zuil met info rustplaats postpaarden (ik heb foto van schuur) voor info postroute boekje Slijk-Ewijk.
129	29	O3-09d	Slijk-Ewijk	afsluiting	Doorgaande gemotoriseerd verkeer van de dijk af bij voorkeur.
130	29	O3-09e	Slijk-Ewijk	beleving	Belevingspunten goed idee! Maak ze wel royaal voor op afstappen zodat de weg vrij blijft voor op en afstappen.
131	29	O3-09f	Slijk-Ewijk	boulevard Slijk-Ewijk	Dorpsboulevard bij Slijk-Ewijk mag royaler zie Oosterhout.
132	30	O3-10a	Oosterhout	afsluiting	Komende vanuit Slijk-Ewijk, aangeven dijkafsluiting voor de afslag Dorpsstraat in de weekenden. Voor motoren. Die rijden nu door tot hek en moeten dan keren.
133	30	O3-10b	Oosterhout	breedte	Bekijken breedte weg tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat.
134	31	O3-11a	Oosterhout	afsluiting	Fijn als de dijk naar Nijmegen open kan blijven voor auto's, wel met weekendsluiting optie november weekends.
135	31	O3-11b	Oosterhout	snelheidsremmers	Wel met de snelheidsbeperkende maatregelen open laten.
136	31	O3-11c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Waar kan zouden we graag de Boulevard wat verlengen 2 kanten op: richting Oude Groenestraat en richting Slijk-Ewijk...
137	31	O3-11d	Oosterhout	snelheidsremmers	...Als dit niet kan dan zouden we in ieder geval snelheidsbeperkende maatregelen zien.
138	32	O3-13a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Graag wandelstrook vanaf Oude Groenestraat tot restaurant de Altena en camping. Dus ook 30km zone.
139	32	O3-13b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Wij missen opgang Hoge Wei naar de dijk d.m.v. trap.
140	32	O3-13c	Oosterhout	handhaving/monitoring	Snelheid handhaven d.m.v. geregelde controles.
141	32	O3-13d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Veilige oversteek voor voetgangers naar wandelboulevard. Vanuit Dorpsstraat, Wijkstraat en Hoge Wei.
142	32	O3-13e	Oosterhout	wegmeubilair	A.U.B. afsluiting d.m.v. haag of hek voor spelende kinderen vanaf Hoge Wei. Dit is echt noodzakelijk. Veiligheid voor alles!
143	33	O3-14a	Oosterhout	breedte	Profiel: van 4,60 - 2x fietssuggestiestrook is 2,60 naar 4,40 (zonder fietssuggestiestrook) dus véél breder optisch. Auto's gaan dus harder rijden: NIET DOEN. Waar blijven de fietser, voetgangers en skaters in het nieuwe profiel?
144	33	O3-14b	Oosterhout	snelheidsremmers	Visueel plateau? Waarom geen echt plateau?
145	33	O3-14c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Van Dorpsstraat tot gemeentegrens: asfalt 4,80.
146	33	O3-14d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Bouwweg naast Dijksstraat 9 richting dijk behouden voor voetgangers?
147	33	O3-14e	Oosterhout	band/strook	Betonstrook lijkt voetpad véél te smal voor voetgangers behalve in de kom (1,20). Maar wandelaars lopen niet alleen binnen de bebouwde kom.
148	33	O3-14f	Oosterhout	weggebruik	Gastvrije Waaldijk of gas vrije Waaldijk?
149	33	O3-14g	Oosterhout	afsluiting	Er is maar 1 oplossing: autoluw of autovrij. Gemotoriseerd vervoer zoveel mogelijk mijden (uitzondering bestemmingsverkeer + hulpdiensten).
150	34	O3-15a	Oosterhout	afsluiting	De dijk is i.v.m. de dijkverzwaring zo'n anderhalf jaar afgesloten geweest. Niemand is daar aan doodgegaan. Als je hem nu opent voor fietsers en wandelaars en afsluit voor gemotoriseerd verkeer (m.u.b. aanwonenden, bus en ander ov en boeren) dan is dat helemaal top! Veel toerisme in de vorm van fietsers en wandelaars, een grote mogelijkheid voor sporten in de vorm van hardlopen, e/d/ geweldig voor natuurliefhebbers en beter voor de natuur want er zullen dan meer mensen op de dijk blijven omdat het daar leuk en prettig is en niet de uiterwaarden in gaan hetgeen de natuur te goede komt/zal komen.
151	34	O3-15b	Oosterhout	handhaving/monitoring	En anders kan je de snelheid ook terugbrengen m.b.v. trajectcontrole, eigenlijk de enige snelheidsremmer die werkt.
152	34	O3-15c	Oosterhout	snelheidsregime	60 km/uur is niet oké voor fietsers en wandelaars en meestal blijft het echt niet bij de 60 km per uur, auto's rijden altijd hard. En dan op zo'n smalle weg ben ik bang dat de dat vragen om ongelukken is!! Wat een gemiste kans is dit!!
153	35	O3-17a	Oosterhout	afsluiting	Snelheidsbeperking voor motoren en auto's 't mooiste is afsluiten alleen voor aanwonende. Geen concessie doen aan afsluiting punt uit.
154	35	O3-17b	Oosterhout	wegmeubilair	Geen verlichting op de dijk rijdt men niet hard 's nachts.
155	35	O3-17c	Oosterhout	snelheidsregime	Waarom geen 30km over hele afstand?
156	35	O3-17d	Oosterhout	afsluiting	Afsluiting kan met sluisje voor fietsers en voetgangers voorkom je dat de motoren jankend hard van bocht naar bocht vliegen.
157	36	03-19a	Oosterhout	snelheidsregime	Zou graag zien dat de auto "te gast is". Waarbij de snelheid ook overal 30km is!! Bij de 30km is het veiliger voor iedereen (fietsers/wandelaars /gemobiliseerd verkeer)
158	36	O3-19b	Oosterhout	wegmeubilair	In de oude situatie mochten motoren niet de Groenestraat in, blijft dit zo?
159	37	O3-20a	Oosterhout	kleur/markering	Vormgeving: Megaborn rekent met 'bestaand wegtracé, kruinbreedte en bochtverloop'. Helaas niet met verkeersveiligheid op plaats één. Op het wegvak Oude Groenestraat Nijmegen - Dorpsstraat Oosterhouden zouden fietsstroken wel moeten worden aangebracht (toenemend auto sluipverkeer en busroute).
160	37	O3-20b	Oosterhout	band/strook	Wegvakrichting: Wat betreft de wegvakinrichting volgt Megaborn exact wat het Masterplan voorschrijft. Zelfs een verkeersveiliger advies voor kantmarkering wordt ingetrokken vanwege 'niet passend bij het principe inrichting Gastvrije Waaldijk (par. 3.2). Onze opmerkingen m.b.t. Waalband (al dan niet bij het wegprofiel?) en de grasbetonstrook (garantie geen gleufvorming à la Weteringsewal?) Alternatief: asfaltribbels (zie ook Weteringsewal) zou alleen kunnen wanneer dat voor de hele 80 km acceptabel is.
161	37	O3-20c	Oosterhout	weggebruik	Overigens merkt Megaborn wel op: 'maatwerk is op verschillende wegvakken noodzakelijk' (par 1.1). Hoewel de vraagstelling luidt 'een zo verkeersveilig mogelijk ontwerp, rekening houdend met de bestaande kruinbreedte en de bouwstenen uit het project Gastvrije Waaldijk (cursivering WOvM). Dus: principe van alle verkeer toelaten gaat boven verkeersveiligheid!
162	37	O3-20d	Oosterhout	breedte	Wegprofiel: De rijloper op de dijk is normaal gesproken 4,40 m. Dit conflicteert al heel snel tussen mvt's en fiets-/wandel-verkeer. Megaborn illustreert dat met de CROW-cijfers (personenauto (60 km/u) 2,40 m vrachtauto/landbouwvoertuig 3,30/3,60 en twee fietsen 2,00 m). Vraag: verschil in breedte van fietser bij 20 km/u en bij 45 km/u? Wettelijke is breedte fiets max. 1,75 m. Argumenteer temeer op doorgaand mvt-verkeer te vermijden.
163	37	O3-20e	Oosterhout	boulevard Oosterhout	De dorpsboulevards krijgen 'loopsuggestiestroken' (een unieke term: voor zover mij bekend nog niet eerder gebruikt). Vanwege de onvoldoende breedte en het onvoldoende scheiden van de rijweg een schijnveiligheidsoplossing.
164	37	O3-20f	Oosterhout	beleving	Belevingspunten: Pleidooi: wèl een doorgetrokken streep naast de waalband toepassen.
165	37	O3-20g	Oosterhout	afsluiting	Ter hoogte van de Brasserie De Altena etc.: hier zeker alleen bestemmingsverkeer en géén doorgaande mvt's op dit deel van de dijk. Overzichtskaart in bijlage 3: Goede mogelijkheden om mvt's om te leiden: (1) Onderdoorgang viaduct over Waaldijk van de brug over de Waal van de A50. Westelijk kan het gemotoriseerde verkeer zich via Walstraat en Klipstraat afwikkelen richting Tielsestraat (N836) en Oostelijk van de A50 is er de Dijkstraat richting Tielsestraat. (2) Om - zeker ook de Oude Groenestraat in Oosterhout te ontlasten kan ter hoogte van het Waterrad de doorgang worden beperkt tot fietsers en voetgangers.
166	38	O4-01a	Oosterhout	breedte	Ik heb grote zorgen over de inrichting van de dijk zoals die nu voorgesteld wordt. Wij als bewoners hebben nu al erg veel last van: (1) sluipverkeer, (2) hardrijders, zowel snelle auto's als motorrijders gaan ervan uit dat de dijk een circuit is, (3) mensen op ons erf die er niet horen. Het huidige plan waarbij een racebaan wordt aangelegd met bijpassende curbstones, die breder is dan de huidige asfaltering op de dijk en meer uitwijkmogelijkheden geeft, zal zorgen voor grotere problemen en meer gevaarlijke situaties en overlast.

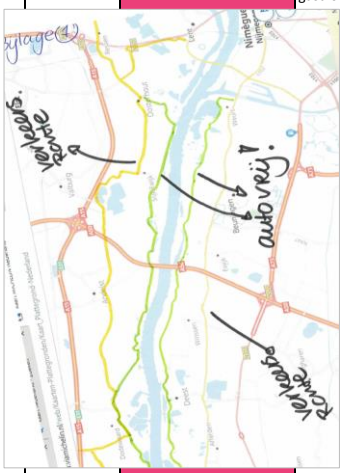
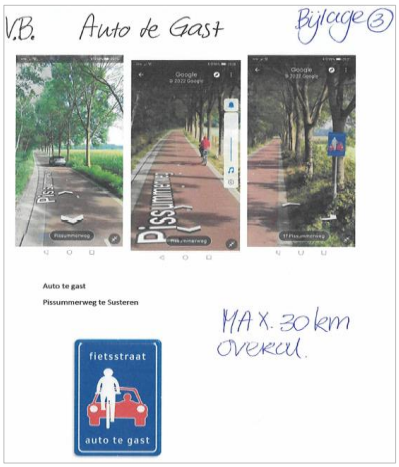
Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
167	38	O4-01b	Oosterhout	proces	Ik hoor daarom graag van u wat u aan informatie uit de bovengenoemde inloopavonden heeft opgehaald en wat de gemeente hiermee gaat doen. Na vele inloopavonden en andere bijeenkomsten over de dijkversterking met altijd als boodschap dat wij als burgers en bewoners invloed hebben op de plannenmakerij van zowel gemeente als waterschap is hier in praktijk mijns inziens niet veel van terecht gekomen. Ik hoor daarom ook graag van u in hoeverre er deze keer wel geluisterd wordt naar ons burgers en de verschillende organisaties die zich tegen de nu voorgestelde weginrichting verzetten.
168	39	O4-02a	Oosterhout	band/strook	Voor de huizen gesitueerd aan de dijk draagt het geluid heel ver. Je kan mensen pratend op de dijk redelijk goed verstaan. Het gebruik maken van blokken aan de rand van de weg met een open structuur zijn daarom onwenselijk vanwege het geluid dat het geeft als je eroverheen rijdt met de auto;
169	39	O4-02b	Oosterhout	afsluiting	In het weekend is de dijk erg druk met voetgangers en fietsers. Auto en motor verkeer levert met regelmaat veel ergernis bij mens en dier en gevaarlijke situaties op. Ondanks dat ik zelf vervend auto en motorrijder ben, vind ik het voor de bewoners logisch en wenselijk dat de dijk in het weekend afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer, zoals dat ook een paar kilometer verderop de dijk is geregeld richting Nijmegen en tussen Bemmel/Lent richting Gendt: (1) Het levert in het weekend geen problemen op voor woon-werk verkeer en geeft wel meer veiligheid, mede ook omdat hier tegenover Hoge Wei de toegang tot het natuurgebied is. (2) Aanvullend op bovenstaande is het ook mogelijk om delen van de dijk af te sluiten. Bijvoorbeeld tussen opgang Nijmegen-Noord naar opgang Peperstraat Oosterhout.
170	39	O4-02c	Oosterhout	snelheidsremmers	Snelheid beperkende maatregelen zouden gewaardeerd worden aangezien hier in het verleden hard gereden werd: (1) Snelheidsdrempels levert remmen en optrekken op. En ook geluid als (transport)busjes niet afremmen en er overheen rijden, (2) Mogelijk is versmalling van het wegdek of soort van bloembakken of paaltjes, zoals bij Ochten, die de snelheid eruit haalt doordat men moet zigzaggen en afremmen
171	40	O4-03	Oosterhout	snelheidsremmers	Zoals telefonisch besproken met de gemeente hebben we al langdurig nare ervaringen gehad met een in de Waaldijk niet goed opgehoogde sleuf, waar door het gedreun (soms al rond 06:30 uur!) in ons huisje dingen van de muur vielen. Daarom de vraag om die drempel te verleggen naar de groene pijl of nog verder naar het westen. 
172	41	S1-01a	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Graag zou ik contact willen hebben over wat jullie gaan doen om de snelheid te verminderen rond mijn woning: (1) Drempel die er nu zit gaat weg. (2) Motoren trekken vanaf brug door tot aan volgende woning.
173	41	S1-01b	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	(3) Wat doen jullie onder de brug (parkeerplaatsen etc.?) P.S. situatie zoals nu getekend zeer gevaarlijk!!
174	42	S1-02a	Slijk-Ewijk	beleving	Parkeerplek onder de brug daar kan trap naar de Uiterwaarden.
175	42	S1-02b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Wegversmalling in plaats van drempels.
176	43	S1-03	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Kruising Dijkstraat, grote allee, en Waaldijk is niet veilig omdat er door fietsers, auto's snel naar beneden wordt gereden, en de heg op de hoek het zicht belemmerd.
177	44	S1-04a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Ik wil dat de dijk er vooral is voor voetgangers en fietsen. Motoren en auto zijn er te gast daarom niet een te brede dijk...
178	44	S1-04b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	...en zoveel mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels. En zeker tussen Slijk-Ewijk en Loenen en Slijk-Ewijk en Oosterhout, en Oosterhout en Lent/Nijmegen.
179	45	S1-05a	Slijk-Ewijk	proces	Ik begrijp uit de uitleg het volgende: (1) Het gepresenteerde plan is reeds uitgevoerd in Nijmegen. (2) Het principe "eenheid in uitstraling hele dijk" blijft overeind. (3) Concluderend: resultaat van dit participatie project zijn hooguit kleine aanpassingen aan het gepresenteerde ontwerp.
180	45	S1-05b	Slijk-Ewijk	weggebruik	Het gepresenteerde ontwerp geeft mij als fietser geen veilig gevoel. Mijn dochters, 11 en 14, ook niet. Zij moeten iedere dag over deze dijk naar school. Ik ben niet overtuigd dat het gepresenteerde ontwerp gaat leiden tot minder snelheidsovertredingen. Integendeel: Het is een mooi zwart asfalt met prachtige bochten die vragen om "lekker racen", vooral door motoren.
181	45	S1-05c	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Het intensieve fiets- en wandelverkeer, recreatie op de dijk, is sinds de "Waalsprong" en na "corona" alleen maar meer geworden. Dit verkeer is van harte welkom en dat is ook waar deze dijk voor bedoeld zou moeten zijn: recreatie in een steeds meer verstedelijkende omgeving. Recreatie verkeer samen met veel gemotoriseerd verkeer op een 60 (80) km weg gaat leiden tot onveilige situaties en verkeersslachtoffers. Dit kan alleen beperkt worden door te investeren in handhaving van de verkeerssnelheid. Niet door politie patrouille (niet voldoende mankracht en niet effectief). Dit zal moeten gebeuren door technische oplossingen (flitspalen, snelheidsmeters, asfalt, verlichting).
182	46	S1-08	Slijk-Ewijk	afsluiting	Maak overal fietspad van. Fietsers en wandelaars eerst. M.u.v. het stukje waar de bus moet rijden. Autoverkeer overal verbieden, tenzij bestemmingsverkeer (camping).
183	47	S1-09a	Oosterhout	kleur/markering	Visuele snelheidsbeperkende maatregelen middels belijning zou gewenst zijn.
184	47	S1-09b	Oosterhout	afsluiting	Doorgaand (weekend) verkeer ontmoedigen middels 'knip' ter hoogte van Loenen.
185	47	S1-09c	Oosterhout	beleving	Parkeren op/rondom rustpunten reguleren danwel voorkomen d.m.v. bloembakken.
186	47	S1-09d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Boulevardconcept lijkt ons geweldig, deze t.h.v. Oosterhout graag doortrekken tot bocht voor de Brasserie Altena. I.v.m. wandelroute uiterwaarde die daar op de dijk uitkomt.
187	47	S1-09e	Oosterhout	weggebruik	Dijk inrichten voor veilig deelnemende fietsende ouderen en kinderen.
188	47	S1-09f	Oosterhout	handhaving/monitoring	Snelheidscontroles uitvoeren!
189	47	S1-09g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Geluidsoverlast controle!
190	48	S1-10a	Slijk-Ewijk	proces	Heeft de gemeenteraad al ingestemd met dit plan, zo nee wanneer gaat dit gebeuren?
191	48	S1-10b	Slijk-Ewijk	proces	Staan wel erg veel fouten in de getoonde presentatie: 60 30 verkeerd om. Verkeercijfers uit 2017 -> inmiddels veel huizen bijgebouwd en dus meer verkeer.
192	49	S1-11a	Slijk-Ewijk	band/strook	40 cm doorgetrokken betonrand aan de rivierkant NIET DOEN: (1) Onnodige onduidelijkheid aan welke kant de voetgangers buiten de kom verwacht worden te gaan linkslopen? (2) I.k.v. waterveiligheid niet bewezen effectief. (3) Bij productie beton geeft het veel CO2-emissie dus niet duurzaam. (4) Breekt tijdens gebruik -> gevaarlijk voor fietsers.
193	49	S1-11b	Slijk-Ewijk	weggebruik	Meer duidelijkheid creëren voor weggebruikers in dit ontwerp niet duidelijk dat de auto te gast is. Hier duidelijk hoe hard gemotoriseerd mag rijden.
194	49	S1-11c	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Waar moeten de fietsers rijden? Geen markering, hoe moet dat in het donker? Levensgevaarlijk.
195	49	S1-11d	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Meer snelheidsbeperkende maatregelen dan in het plan staan.
196	49	S1-11e	Slijk-Ewijk	afsluiting	Maak dijk autoluw. Alleen bestemmingsverkeer.
197	50	S1-12a	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Verlichting: Heroverweeg of het echt nodig is om verlichting te plaatsen bij opritten die buiten de bebouwde kom liggen. Bij opritten vanuit dorpen zoals Slijk-Ewijk is het nuttig als b.v. mensen 's avonds de dijk nog opgaan met hond b.v. Maar de opritten vanuit de polder hebben geen noodzaak tot verlichting. Wees zuinig op de duisternis! Doordenkertje: hoe beter te overzien, hoe sneller er weer gereden gaat worden.
198	50	S1-12b	Slijk-Ewijk	beleving	Het "nut" van het plaatsen van een tribune heeft niemand mij vanavond kunnen uitleggen. Termen als "het is weer iets anders enz." snijden geen hout. Ook wordt er luchtig gedaan over parkeren van auto's bij die plaatsen. Hier is nog niet goed over nagedacht. De één zegt: Het mag, de ander zegt, dat willen we liever niet"...
199	51	S1-14a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Dijk graag openhouden voor gemotoriseerd verkeer. Zo min mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen zoals 30 km / drempels en plateau's. Dijkinrichting houden als huidige situatie!
200	52	S1-15a	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Géén drempel precies voor ons huis (Waaldijk nr. 10)!
201	52	S1-15b	Slijk-Ewijk	afsluiting	Voorstander van een gastvrije dijk voor fietsers & wandelaars zoals aan de zuidkant v/d waal (Beuningen). Dus alléén bestemmingsverkeer. Nu lopen alle fietsknooppunten over de dijk. Het is levensgevaarlijk voor fietser momenteel! -> bijlage 2. Landelijk willen we iets doen aan stikstof vermindering en nu stimuleer je motoren & oldtimers om over de dijk te toeren -> elk weekend is 't raak! Wij zijn voor afsluiten van de dijk voor al het gemotoriseerde verkeer. Maak er een groene toeristische trekpleister van voor wandelaars & fietsers. Natuurgebied Loenense buitenpolder, landgoed Loenen als rust & natuur. Zuidkant Waal van Weurt t/m beneden Boven Leeuwen is geheél auto-vrij! Prachtig natuurgebied.

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
202	52	S1-15c	Slijk-Ewijk	weggebruik	Zie bijlage 1: voorstel: groen = auto vrij, geel = voor auto's ontsluiting van de dorpen, rood = auto - snelweg. Hoe mooi als de kaart gespiegeld kon worden. Als men dan toch wil dat er verkeer over de dijk komt, dan graag zoals bijlage 3. De fietsstraat waar de auto te gast is.   
203	52	S1-15d	Slijk-Ewijk	band/strook	Geluidsoverlast + de snelheid nu is écht een groot probleem en wordt naar ons idee alleen maar groter met 't huidige plan wat er nu ligt. Met grasbeton nog meer lawaai & nog meer uitnodiging om harder te rijden. Geluidsnormen worden nu al ruimschoots overschreden voor alle dijkbewoners. Plan is absoluut niet gastvrij voor de dijkbewoners!
204	53	S2-01a	Oosterhout	handhaving/monitoring	1. Hoe de inrichting er ook uit gaan zien, de snelheid (met in bijzonder motoren en snelle autorolluiken(?)") blijft naar mijn mening een zeer heikel punt. Handhaving valt niet te verwachten, op een enkele na, maar zeker niet structureel!
205	53	S2-01b	Oosterhout	wegmeubilair	2. De richting op 30km-stroken, zoals bij Slijk-Ewijk: de verlichting laat naar mijns inziens echt te wensen over!!! Waarom 20 minimalistisch?
206	53	S2-01c	Oosterhout	snelheidsregime	3. Strook tussen Dijksstraat en brasserie/camping De Grote Altena: druk met voetgangers en fietsers -> waarom hier niet gekozen voor volledige strook 30km/u met aanleg iets van promenade o.i.d? Ofwel: primair uitgericht voor deze gebruikers waar auto's etc (gemotoriseerd verkeer) aan ondergeschikt wordt gemaakt. -> heldere verlichting, andere inrichting !!!
207	53	S2-01d	Oosterhout	handhaving/monitoring	4. Brede taluds. Walhalla voor crossers en quads in de wintermaanden!!!
208	53	S2-01e	Oosterhout	afsluiting	5. Huidige situatie is dat in zomermaanden op za/zo de dijk van 10:00-18:00 dicht gaat. Blijft dat of komt dat te vervallen? Kent u de reden van deze afsluiting? -> hoge snelheden motoren en auto versus recreatief verkeer!!...
209	53	S2-01f	Oosterhout	proces	6. Wat zijn de conclusies van ANWB-KNWV etc. op korte termijn overleg met deze organisatie?
210	53	S2-01g	Oosterhout	afsluiting	7. Ja afsluiting (op momenten zoals bij 5 een optie om snelheid te dimmen, motoren/auto's deels / tijdelijk te kunnen weren???
211	54	S2-04a	Slijk-Ewijk	breedte	Graag goed evenwicht voor doorgaand verkeer- auto-fiets -> Wordt het niet te smal? 4,40m?
212	54	S2-04b	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Graag duidelijke wegmarkering.
213	54	S2-04c	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Niet duidelijk is: het aantal drempels groter wordt, graag drempels die passen bij de beoogde snelheid. Geen steile drempels bij 60 km.
214	54	S2-04d	Slijk-Ewijk	weggebruik	Maatregelen tegen overlastgevend "recreatief" motorverkeer zijn m.i. Zeer gewenst -> graag voor hen wat minder gastvrij.
215	54	S2-04e	Slijk-Ewijk	proces	Zou het hele proces niet sneller kunnen? We wachten al 1,5 jaar om, er komt weer 2,5 bij?!
216	55	S2-05a	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Wat betreft het ontwerp gastvrije Waaldijk zijn er een aantal punten waar wij toch wel onze bedenkingen bij hebben: (1) De ongemarkeerde weg - dus géén strepen meer om de weggebruiker nog enigszins bewust te maken op welk deel men zich begeeft.
217	55	S2-05b	Slijk-Ewijk	breedte	Daarnaast is de blokkenweg "enkel en alleen een verbreding van de weg die de "hoofdgebruikers" de auto en de landbouwmachines alleen nog maar meer ruimte geeft en de snelheid dus behouden kan worden. Eenzelfde opmerking plaats ik bij de wandelzone!
218	55	S2-05c	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	30 km zone, iets wat al voor mijn gevoel nooit gaat lukken als ik alleen nu al kijk naar de afrit bij het witte kerkje... daar wordt gewoon minimaal 50 gereden. Handhaven zou een optie zijn... Maar daar zit ik al jaren vraagtekens bij.
219	55	S2-05d	Slijk-Ewijk	proces	Een evaluatie van deze gastvrije waaldijk zou na ongeveer 1 jaar een heel goed plan zijn. Wij hopen dat de Gemeente Overbetuwe zich dan daar voor openstelt en ook dan bereid is om de kritiek die er dan zal zijn te accepteren en passende maatregelen zal nemen.
220	56	S2-08a	Oosterhout	snelheidsregime	Ik vraag me af hoe de mooie plannen van gebruik en snelheid in de dagelijkste praktijk zullen zijn en zullen worden gebruikt. Tot vorig jaar ontstond bij ons in de bocht na de Altena de uitdaging om even flink snelheid te maken naar Oosterhout. Motoren haalde zeker 100-120km/u op dit traject. Ook de andere weggebruikers weten dat je dat stuk flink snelheid kon maken. Ik ben voorstander van 30km/u tot de Altena. Om de wandelaars en fietser ook de kans van weggebruik te geven. Ik vrees het ergste met snelheid en motoren.
221	56	S2-08b	Oosterhout	handhaving/monitoring	En hoop op een intensieve handhaving.
222	57	S2-09a	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Graag = must strepen op de dijk i.v.m. oriëntatie in de mist. De betonband naast het wegdek mag ook wit zijn.
223	57	S2-09b	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Verlichting handhaven
224	57	S2-09c	Slijk-Ewijk	weggebruik	Geen weekendafsluiting
225	57	S2-09d	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Meer handhaving
226	58	S2-10a	Oosterhout	afsluiting	Goed om te zien en om te horen. Ik had heel erg gehoopt dat de dijk autoloos gemaakt zou worden. Zo ervaar ik dat nu niet. Er wordt hard, vaak te hard gereden. Er is me uitgelegd waarom het niet anders is / mag door wettelijke afspraken. Maar ja die worden soms aangepast. Mijn vraag is wat is de reden dat al het verkeer over de dijk mag? Het wordt gebruikt als sluiproute! Ik hoor graag van jullie. Bedankt voor het uitleggen en laten zien. Oh nog een vraag: gaat de dijk tussen Nijmegen en Oosterhout, De Lente, En zomermaanden weer dicht in de weekenden voor gemotoriseerd verkeer?
227	59	S2-11a	Slijk-Ewijk	afsluiting	Bewoners van de Waaldijk gaan meer overlast ervaren met dit plan. Het is gastvrij voor alle gebruikers. Dat is geen goede keuze gezien het klimaat stikstofprobleem. Stop met het uitnodigen van auto's en motoren over de dijk. Dit is niet meer van deze tijd. Durf te kiezen Gemeente Overbetuwe. Kies voor fietsers en wandelaars. Stop de overlast voor dijkbewoners. Maak van de dijk een plek om te genieten.
228	59	S2-11b	Slijk-Ewijk	snelheidsregime	60 km is geen goed plan buiten de bebouwde kom.
229	59	S2-11c	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Ik wil precies zien waar drempels komen. Dit is nu niet zichtbaar. Geen drempel voor ons huis!!
230	59	S2-14	Oosterhout	beleving	Parkeerplekken langs de dijk + snelheid op de dijk bij Brasserie en camping.
231	60	S2-15a	Slijk-Ewijk	boulevard Oosterhout	Boulevardconcept lijkt ons geweldig, deze t.h.v. Oosterhout graag doortrekken tot bocht voor de Brasserie Altena. I.v.m. wandelroute uiterwaarde die daar op de dijk uitkomt.
232	60	S2-15b	Slijk-Ewijk	beleving	Belevingspunten met bankjes aan buitenzijde dijk.
233	60	S2-15c	Slijk-Ewijk	snelheidsregime	Maar daar blijft het wel bij, lijkt het: (1) Slechts 2 30km punten, (2) Op overige wegdelen zie ik voorgestelde maatregelen niet helpen om 60km grens te realiseren, net als nu, zal makkelijk 80-100km per uur gereden kunnen worden. Vrij baan voor auto's en motoren lijkt het.
234	60	S2-15d	Slijk-Ewijk	breedte	(3) Wegdek auto's wordt nauwelijks smaller (440 ipv 450).
235	60	S2-15e	Slijk-Ewijk	band/strook	(4) Randen aan beide zijde zullen fietsers en voetgangers naar de randen duwen, gedwongen door auto's en motoren.
236	60	S2-15f	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	(5) Vlakke drempels (~8 cm) kunnen makkelijk met 80km/u genomen worden.
237	60	S2-15g	Slijk-Ewijk	beleving	(6) Op belevingspunt bij landgoed, Loenen, waar wij wonen, wordt zowel door auto's (woon-werk) en motoren (weekend) vaak veel te hard gereden (= 80 = 100 km/u). Ik zie hiervoor geen beperkende maatregelen. Regelmatig gevaarlijk. Met recreatieve fietsers en onze 4 kinderen.

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
238	60	S2-15h	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Concreet verzoek: Herhalingsborden 60km/u (of wegdekgravering) bij elke dijk oprit en afrit. Of anders bij alle belevingspunten, incl. Landgoed Loenen.
239	60	S2-15i	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Concreet verzoek: Extra drempels bij belevingspunt / afslag Landgoed Loenen. Nu rijden auto's en motoren daar vaste 80-110 km/u.
240	60	S2-15j	Slijk-Ewijk	afsluiting	Concreet verzoek: Als het kan, autoluwe/motorluw op gehele wijk.
241	61	S2-18a	Slijk-Ewijk	afsluiting	Gastvrije dijk is voor ons de vraag voor wie is hij gastvrij. Wens zou zijn om de fietsers en wandelaars welke van de mooie natuur kunnen / willen genieten de ruimte te geven. Doorgaand verkeer over de Oosterhoutseweg. Veilige weg om als fietsers naar Nijmegen te kunnen is er nu niet. Zowel voor dagjes mensen als kinderen die naar school fietsen. Dus geheel afsluiten voor gemotoriseerd verkeer of dat ze "te gast" zijn!!
242	61	S2-18b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Voor veiligheid wandelaars, fietsers en ook gemotoriseerd verkeer hou ze gescheiden, het verschil in snelheid is nu veel te groot om veiligheid te garanderen. Snelheidsbeperkende maatregelen zijn heel belangrijk meer drempels en wegversmallingen. Ook duidelijk aangegeven van de snelheid door borden of op het wegdek aangegeven!
243	62	S2-19a	Slijk-Ewijk	snelheidsregime	Alles max 30 km - duidelijker
244	62	S2-19b	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Handhaving op snelheid.
245	62	S2-19c	Slijk-Ewijk	beleving	Geen bankjes voor de woning.
246	62	S2-19d	Slijk-Ewijk	band/strook	Nieuwste techniek betonblokken (geluidarm) + Herbeoordeling geluidsoverlast betonblokken
247	62	S2-19e	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Inhaalverbod.
248	62	S2-19f	Slijk-Ewijk	proces	Indelingsplan per e-mail ingetekend, Loenen tot aan brug Ewijk.
249	62	S2-19g	Slijk-Ewijk	weggebruik	Inrichting moet leiden tot minder auto's, motoren en meer wandelaars & fietsers.
250	62	S2-19h	Slijk-Ewijk	afsluiting	Bestemmingsverkeer toelaten.
251	63	S2-20a	Slijk-Ewijk	kleur/markering	e.v.t. fietssuggestiestrook terug.
252	63	S2-20b	Slijk-Ewijk	boulevard Slijk-Ewijk	Bij Slijk-Ewijk voetpad evt. afscheiding paaltjes. Verder prima plan
253	63	S2-20c	Slijk-Ewijk	weggebruik	A.u.b. geen afsluiting
254	64	S2-21a	Slijk-Ewijk	afsluiting	(1) Voorstel afsluiten voor motoren. Argumenten: In het weekend is onze dijk een favoriete plaats voor motoren + Er wordt veel te hard gereden >120km/u. Er vindt geen controle plaats. + Levensgevaarlijk om met je kleinkinderen in het weekend op de dijk te komen.
255	64	S2-21b	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Voorstel: verlichting onder de A50 brug, broeiplaats voor drugshandelaren.
256	64	S2-21c	Slijk-Ewijk	breedte	Breedte dijk is goed.
257	64	S2-21d	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Aanbrengen van 60 km in het wegdek.
258	65	S3-01	Slijk-Ewijk	weggebruik	Op zoek naar 'het verhaal van de waal' kwam ik een masterplan (bijlage) tegen waarin sprake is van een, zeg maar, auto-sturende strook in het midden van de weg. Op p.15 rechtsboven staat dat beschreven, er wordt zelfs opgemerkt: „Zonder die streepjescode zou de fietser nog steeds de berm in gedrukt worden". Op p.17 rechtsboven is sprake van: Klinkertjes midden op de weg, zoals in een eerder ontwerp was bedacht, zijn niet stevig genoeg en laten teveel water door. Dit element is dus komen te vervallen, zonder dat de rest van het profiel is aangepast. Ik begreep eigenlijk al niet hoe het wegprofiel zoals het nu voorgesteld is de automobilist kan beïnvloeden en vond het verhaal daarover zwak. Wat overblijft is puur vormwil vind ik en er zou wat mij betreft helemaal opnieuw gekeken moeten worden naar maatregelen die passen bij het uitgangspunt om het rijgedrag van automobilisten en motorrijders veiliger te maken voor fietsers en personen. (Bijlage: https://gemeenteraad.westbetuwe.nl/raadsinformatie/Raadsinformatienotas/C10-Bijlage-5-Samenvatting-Masterplan-Gastvrije-Waaldijk.pdf)
259	66	S3-02a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Zeer mooi dat het plan is ingestoken dat de voetganger en de fietser de hoofdgebruikers zijn van de dijk en de auto te gast (hoe minder auto's en motoren hoe beter).
260	66	S3-02b	Slijk-Ewijk	proces	Qua proces had ik meer inspraak mogelijkheden verwacht, welke variabelen kunnen nog worden gewijzigd en hoe ziet het proces eruit en wat is een tijdlijn.
261	66	S3-02c	Slijk-Ewijk	breedte	Veiligheid: In 2021 waren er 94 verkeersdoden in Gelderland (hoogste van Nederland en niet de grootste bevolkingsdichtheid) Ik ben geenszins overtuigd met feiten en data dat het nieuwe ontwerp veiliger is dan de huidige weg! Ik heb geen enkel getal gehoord…noch onderzoek. Kortom er ontstaat geen veiligere situatie! 30km/uur op de hele dijk is mijn sterke aanbeveling! Mijn kinderen fietsen dagelijks over deze racebaan en die wordt met het nieuwe ontwerp nog 16% breder gemaakt (4,5 à 5,2 m). (Dat kan dan wel met ander materiaal gedaan worden, maar je kan er prima met voertuigen met 80km per uur of sneller overheen). Waarschijnlijk gaan ze zelfs nog harder rijden omdat de weg 16% breder is. Uit onderzoek blijkt ook dat bredere wegen vragen om hogere snelheid! Huidige breedte aanhouden; niet breder ook niet met ander materiaal! Mijn advies, eenvoudige smalle weg met maximale verkeersveiligheid voor kwetsbaren (fietsers en wandelaars) zonder toeters en bellen.
262	66	S3-02d	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Wegen zonder strepen nodigen ook uit om snelheden te vergroten; advies houd de huidige belijning op de weg, of geef de fietsers meer ruimte.
263	66	S3-02e	Slijk-Ewijk	band/strook	Beton aan beide zijden weg, geeft rust op de weg, geeft minder CO_2 uitstoot, minder herrie (auto's geven veel herrie wanneer ze het berijden en geluid van een dijk draagt ver), reduceert waarschijnlijk kosten met miljoenen en de oude weg heeft nog enigszins een landelijk karakter, houd het eenvoudig! Ik vind het ontwerp ook niet passen in het landelijke Betuwe landschap met al dat beton, inhammetjes, uithammetje, bankjes etc.
264	67	S3-03a	Slijk-Ewijk	afsluiting	Het is een prachtig plan. (1) Mijn wens is dat de dijk zo aangekleed wordt, dat het niet meer aantrekkelijk is voor doorgaand auto- en motorfietsverkeer om de dijk te nemen. (2) Dit bovenstaande kunnen we bereiken door een knip in de dijk te maken tussen Oosterhout en Slijk-Ewijk.
265	67	S3-03b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	(3) Belangrijk is dat drempels niet in de buurt van huizen komen. Dit in verband met geluidsoverlast van optrekkende auto's en motoren.
266	67	S3-03c	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	(4) Het parkeerterrein bij de Loenense buitenpolder moet verdwijnen. Het strand nabij de parkeerplaats wordt gebruikt als homo ontmoetingsplaats. Er vinden seksuele handelingen tussen mannen plaats. Dit hoort niet op een wandelroute waar ook kinderen lopen.
267	68	S3-04a	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Ik hoorde gister van een aanwezige nog dat er drempels gepland waren vlak voor bochten. Na check nu idd: bij Loenen zitten er net voor bochten drempels en nog verder bij Wolferen ook. Dat leek ons een rare plek, want bij bochten rem je vanzelf al. Beter dan midden op een recht stuk drempels, leek ons.
268	68	S3-04b	Slijk-Ewijk	boulevard Oosterhout	Qua dorpen liet ik eerder al weten bij Oosterhout te voelen voor uitbreiden 30 km zone sowieso tussen Oude Groenestraat en Dorpsstraat en misschien zelfs tot aan Altena. Dit ivm grote verblijfsfunctie van de weg. Wellicht zonder boulevard (door bus) en misschien niet te handhaven, maar dat is dan maar zo voor dat stuk. Er wordt daar zoveel gewandeld dat ik denk dat dit wenselijk is. Sowieso goed als de boulevards aansluiten op wandelroutes in de vorm van struinpaden onderaan de dijk, maar dat is volgens mij ook jullie inzet.
269	69	S3-05a	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Ik ben zeer betrokken bij de dijk en de uiterwaarden: ik heb een hondje en loop bijna dagelijks langs het Waalstrand, ik ben vrijwillige dijkpatrouille bij Dijkpost Arnhem geweest tot ik te oud werd, ik ben lid van de Knotgroep Valburg (die o.a. door de gemeente gesubsidieerd wordt), ik doe mee met de actie om kamsalamanders en poelkikkers over te zetten als de dijk dicht zit, en ik ben 'lid' van de zwerfvuilbrigade Herveld/Andelst. Ik wil graag uw aandacht vragen voor het volgende. Als zwerfvuilverzamelaar is mijn steevaste ervaring dat het gebied waar de dijk onder de Tacitusbrug loopt, d.w.z. niet alleen de dijk en de parkeerplaats, maar ook het hele stuk onder de brug tussen dijk en rivier, een van de meest vervuilde plekken van Herveld/Andelst is. Elke keer als ik daar ga wandelen kan ik rekenen op een hele vuilniszak zwerfvuil. Dus mijn verzoek is om met deze situatie rekening te houden en op de parkeerplaats, maar ook onder, een of meer grote afvalbakken neer te zetten. Het zal wellicht een beetje helpen.
270	69	S3-05b	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Een tweede punt: bij de leuke uitzichtpunten langs de dijk, die jullie gepland hebben, is wel een plek om je fiets neer te zetten, maar geen ruimte om de auto te parkeren. In mijn ervaring hebben we langs de dijk in Andelst, Loenen en Slijk Ewijk met de volgende parkeerders te maken: (1) De naaktlopers in de Loenense Buitenpolder, die massaal hun auto op de parkeerplaats en de weg neerzetten, daar komen de wandelaars in het nieuwe natuurgebied nog bij, (2) de Duitse vissers die hun auto bij de afritten neerzetten, of, als het kan, de uiterwaard inrijden, (3) mensen met honden uit het dorp die hun auto bij afritten parkeren, (4) mensen die van het uitzicht willen genieten en hun auto parkeren als het kan (bijvoorbeeld bij de bankjes net voorbij de Vale Dries. Wellicht is dit nuttige informatie. Het lijkt me dat van parkeerplaatsen langs de dijk druk gebruik zal worden gemaakt.

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
271	70	S3-06a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Een tweede punt: bij de leuke uitzichtpunten langs de dijk, die jullie gepland hebben, is wel een plek om je fiets neer te zetten, maar geen ruimte om de auto te parkeren. In mijn ervaring hebben we langs de dijk in Andelst, Loenen en Slijk Ewijk met de volgende parkeerders te maken: (1) De naaktlopers in de Loenense Buitenpolder, die massaal hun auto op de parkeerplaats en de weg neerzetten, daar komen de wandelaars in het nieuwe natuurgebied nog bij, (2) de Duitse vissers die hun auto bij de afritten neerzetten, of, als het kan, de uiterwaard inrijden, (3) mensen met honden uit het dorp die hun auto bij afritten parkeren, (4) mensen die van het uitzicht willen genieten en hun auto parkeren als het kan (bijvoorbeeld bij de bankjes net voorbij de Vale Dries. Wellicht is dit nuttige informatie. Het lijkt me dat van parkeerplaatsen langs de dijk druk gebruik zal worden gemaakt.

BIJLAGE 2: REACTIES PER THEMA

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
2	2	O1-2	Oosterhout	weggebruik	Op de eerste plaats ben ik heel blij met onze dijken, die ons beschermen voor het water. Verder hoop ik dat de dijk altijd open blijft voor iedereen, wel op een veilige manier natuurlijk. Voor de wandelaars, voor de fietsers, maar ook voor de auto. Voor Oosterhout zal de dijk naar Nijmegen heel erg belangrijk worden. Daarom hoop ik ook dat de gemeente Overbetuwe hier een belangrijke rol in gaat spelen, en ons blijft steunen als Nijmegen andere plannen heeft.
6	4	O1-4c	Oosterhout	weggebruik	Gastvrije waaldijk geldt met name voor auto's en motoren. Voor fietser/voetgangers wordt het erg gevaarlijk.
12	6	O1-6a	Oosterhout	weggebruik	Voorrang voor fiets-wandel
14	7	O1-7a	Oosterhout	weggebruik	Veiligheid wandelaars/fietsers zowel op 30km en 60km gebied. Auto te gast!/busje te gast.
24	8	O1-9c	Oosterhout	weggebruik	In het hele plan staan toch de belangen van het "gemotoriseerd verkeer" voorop en wordt dit hier en daar wat afgeremd! Zet de fietsers/wandelaars voorop en kijk dan in hoeverre daar nog een automobiliteit in past. Andersom denken dus!
25	8	O1-9d	Oosterhout	weggebruik	De dijk levert heel veel geluidsoverlast (extra) door de hoge onbeschermde ligging.
29	8	O1-9h	Oosterhout	weggebruik	Deze dijk wordt op deze manier erg "fiets" gevaarlijk, ongelukken zijn te verwachten. Het is een plan met een "ouderwetse" denkkant vanuit het autoverkeer, terwijl tegenwoordig juist steeds meer de fiets in hele verkeersdenken (in woonwijken) centraal staat.
33	9	O1-12d	Oosterhout	weggebruik	Maak gemotoriseerd verkeer gast i.p.v. primair en geef voorrang aan voetgangers/fietsers.
38	10	O1-14a	Oosterhout	weggebruik	Dit lijkt wel een racebaan.
41	11	O1-16a	Oosterhout	weggebruik	Bewoner heeft bovenaan dit formulier een selectie om het woordje "gastvrije" getekend met een vraagteken en de tekst "nee dus" er bijgezet.
47	11	O1-16g	Oosterhout	weggebruik	Maak de auto, gemotoriseerd verkeer gast.
52	12	O2-2a	Oosterhout	weggebruik	Bewoner heeft bovenaan dit formulier twee vraagtekens boven het woordje "gastvrije" getekend.
63	13	O2-3d	Oosterhout	weggebruik	Dijk niet afsluiten, route naar Nijmegen + Slijk-Ewijk openhouden
65	14	O2-4b	Oosterhout	weggebruik	Voor bewoners Oosterhout de dijk openhouden naar Nijmegen
81	17	O2-9a	Oosterhout	weggebruik	Al jaren geleden afgesproken voorrang aan fiets + voetganger.
90	18	O2-10d	Oosterhout	weggebruik	Voorkeur voor fietsstraat (auto te gast)!!
91	18	O2-10e	Oosterhout	weggebruik	Voorkeur voor fietsstraat (auto te gast)!!
96	19	O2-11e	Oosterhout	weggebruik	Ik ben tegen afsluiting van de dijk.
98	20	O2-12b	Oosterhout	weggebruik	Auto + motoren te gast.
104	22	O2-15c	Slijk-Ewijk	weggebruik	Stop met de term "gastvrij". Dat klinkt altijd leuk maar is zeker niet voor alle verkeer van toepassing. Door drukte van autoverkeer is fietsen en wandelen geen ontspannende zaak.
106	23	O2-16a	Oosterhout	weggebruik	Kan over gehele traject de weg een fietsweg worden, met de auto als gast?
109	23	O2-16d	Oosterhout	weggebruik	Fietspad onder aan de dijk (uiterwaarden zijde).
116	26	O3-04b	Oosterhout	weggebruik	Belangenafweging is best ingewikkeld. Bewoners hebben last van hardrijders en van drukte door motorrijders. Onveilig gevoel voor langzaam verkeer/wandelaars. Ik vind dat het plan nu te weinig rekening houdt met de toekomst. -> Nijmegen-Noord breidt de komende jaren nog enorm uit, vooral rondom de oversteek komen er nog heel veel bewoners bij. Die gaan ook allemaal op deze dijk recreëren: maak wandelen, fietsen en skaten mogelijk. En ontmoedig autorijden en motorrijden. Anders voorzie ik heel veel onveilige situaties, en voor Oosterhout ook heel veel overlast.
120	27	O3-07b	Oosterhout	weggebruik	Uitgangspunt is, de fiets is hoofdgebruiker en auto te gast. Vergelijk de oplossingen van de gemeente Nijmegen in Lent (pagina 1 van uw notitie)
121	28	O3-08a	Oosterhout	weggebruik	Titel "gastvrije dijk" doet meer vermoeden dan het plan laat zien. Veilige ruimte voor fiets en voetgangers zie ik fysiek te weinig terug.
148	33	O3-14f	Oosterhout	weggebruik	Gastvrije Waaldijk of gas vrije Waaldijk?
161	37	O3-20c	Oosterhout	weggebruik	Overigens merkt Megaborn wel op: 'maatwerk is op verschillende wegvakken noodzakelijk' (par 1.1). Hoewel de vraagstelling luidt 'een zo verkeersveilig mogelijk ontwerp, rekening houdend met de bestaande kruinbreedte en de bouwstenen uit het project Gastvrije Waaldijk (cursivering WOvM). Dus: principe van alle verkeer toelaten gaat boven verkeersveiligheid!
177	44	S1-04a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Ik wil dat de dijk er vooral is voor voetgangers en fietsen. Motoren en auto zijn er te gast daarom niet een te brede dijk...
180	45	S1-05b	Slijk-Ewijk	weggebruik	Het gepresenteerde ontwerp geeft mij als fietser geen veilig gevoel. Mijn dochters, 11 en 14, ook niet. Zij moeten iedere dag over deze dijk naar school. Ik ben niet overtuigd dat het gepresenteerde ontwerp gaat leiden tot minder snelheidsovertredingen. Integendeel: Het is een mooi zwart asfalt met prachtige bochten die vragen om "lekker racen", vooral door motoren.
187	47	S1-09e	Oosterhout	weggebruik	Dijk inrichten voor veilig deelnemende fietsende ouderen en kinderen.
193	49	S1-11b	Slijk-Ewijk	weggebruik	Meer duidelijkheid creëren voor weggebruikers in dit ontwerp niet duidelijk dat de auto te gast is. Hier duidelijk hoe hard gemotoriseerd mag rijden.
199	51	S1-14a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Dijk graag openhouden voor gemotoriseerd verkeer. Zo min mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen zoals 30 km / drempels en plateau's. Dijkinrichting houden als huidige situatie!
202	52	S1-15c	Slijk-Ewijk	weggebruik	Zie bijlage 1: voorstel: groen = auto vrij, geel = voor auto's ontsluiting van de dorpen, rood = auto - snelweg. Hoe mooi als de kaart gespiegeld kon worden. Als men dan toch wil dat er verkeer over de dijk komt, dan graag zoals bijlage 3. De fietsstraat waar de auto te gast is.   
214	54	S2-04d	Slijk-Ewijk	weggebruik	Maatregelen tegen overlastgevend "recreatief" motorverkeer zijn m.i. Zeer gewenst -> graag voor hen wat minder gastvrij.
224	57	S2-09c	Slijk-Ewijk	weggebruik	Geen weekendafsluiting
249	62	S2-19g	Slijk-Ewijk	weggebruik	Inrichting moet leiden tot minder auto's, motoren en meer wandelaars & fietsers.
253	63	S2-20c	Slijk-Ewijk	weggebruik	A.u.b. geen afsluiting
258	65	S3-01	Slijk-Ewijk	weggebruik	Op zoek naar 'het verhaal van de waal' kwam ik een masterplan (bijlage) tegen waarin sprake is van een, zeg maar, auto-sturende strook in het midden van de weg. Op p.15 rechtsboven staat dat beschreven, er wordt zelfs opgemerkt: ,,Zonder die streepjescode zou de fietser nog steeds de berm in gedrukt worden". Op p.17 rechtsboven is sprake van: Klinkertjes midden op de weg, zoals in een eerder ontwerp was bedacht, zijn niet stevig genoeg en laten teveel water door. Dit element is dus komen te vervallen, zonder dat de rest van het profiel is aangepast. Ik begreep eigenlijk al niet hoe het wegprofiel zoals het nu voorgesteld is de automobilist kan beïnvloeden en vond het verhaal daarover zwak. Wat overblijft is puur vormwil vind ik en er zou wat mij betreft helemaal opnieuw gekeken moeten worden naar maatregelen die passen bij het uitgangspunt om het rijgedrag van automobilisten en motorrijders veiliger te maken voor fietsers en personen. (Bijlage: https://gemeenteraad.westbetuwe.nl/raadsinformatie/Raadsinformatienotas/C10-Bijlage-5-Samenvatting-Masterplan-Gastvrije-Waaldijk.pdf)

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
259	66	S3-02a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Zeer mooi dat het plan is ingestoken dat de voetganger en de fietser de hoofdgebruikers zijn van de dijk en de auto te gast (hoe minder auto's en motoren hoe beter).
271	70	S3-06a	Slijk-Ewijk	weggebruik	Wij wonen nu ongeveer 35 jaar aan de Waaldijk bij Slijk-Ewijk. Voor ons de eerste openbare weg vanaf de voordeur. De verkeerssituatie op deze dijk is niet bijzonder goed: openbare weg vanaf de voordeur. De verkeerssituatie op deze dijk is niet bijzonder goed: wij ervaren het als onveilig. De menging van ongeveer alle verkeersdeelnemers die er zijn, nauwelijks gehandhaafde maximum snelheden, weinig ruimte om elkaar te passeren, geen bijzondere bescherming voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: alle factoren geen bijzondere bescherming voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: alle factoren ten nadele van die veiligheid. Als je de kans krijgt dit allemaal te verbeteren, dan is het voorliggende rapport een gemiste kans. Nauwelijks een functionele analyse, geen compleet beeld van de verkeerssamenstelling, daartoe ook verouderde gegevens gebruikt, geen afweging van de verschillende aspecten die af te leiden zijn uit het voorafgaande. Kortom: in mijn ogen een magere, en eigenlijk een tekortschietende visie op de ontwerpopdracht, zoals die in par. 1.2 wordt gesteld. De uitgangspunten in par. 1.4 zijn gelijk al beperkend. Enkele beleidsnota's, waarvan ik niet weet of die ooit ter inzage zijn gelegd en of kritisch zijn besproken in de gemeenteraad. Verouderde verkeersgegevens [2016!], en deels snelheidsgegevens die afkomstig zijn van een specifieke groep verkeersgebruikers. Nauwelijks een woord over voetgangers, wandelende gezinnen met kinderwagens of kleine kinderen, geen woord over veel te hard rijdende automobilisten en motorrijders. De CROW publicatie die herhaaldelijk wordt genoemd 329 is niet vrij beschikbaar, zodat niet te toetsen valt of de genoemde richtlijn eigenlijk wel terecht is toegepast. Of de verkeersintensiteiten aansluiten bij een inrichtingsrichtlijn [paragraaf 2.3] is derhalve oncontroleerbaar. Waarom het snelheidsregime dus moet worden behouden is daarmee ook niet goed afgewogen: eerst naar een regel verwijzen, en die vervolgens maatgevend verklaren is een onjuiste redenatie. Zo wordt het veiligheidsaspect van een snelheidslimiet geheel weggemoffeld. Ik zie dat als een serieuze fout. Vervolgens wordt driftig ontworpen. Maar voor welke functies, en voor wie? In de tabel op bladzijde 7 worden wandelaars niet eens genoemd. En ander simpel voorbeeld: Uit de dwarsprofielen blijkt dat twee fietsers en een auto elkaar nauwelijks kunnen passeren. Dat is nu precies het knelpunt bij 60 km/uur. Het is een illusie om te denken dat alle automobilisten, motorrijders en landbouwvoertuigen ruimte geven of op de rem trappen. Of nooit harder rijden. De nu aanwezige snelheidsremmers werken ook niet in dit opzicht, dus het is naïef om er vanuit te gaan de het nieuwe ontwerp dat wel zal doen; zie paragraaf 4.2. Ik ga niet zeggen hoe dat beter kan. Ik ben geen deskundige, maar wel een weggebruiker met veel ervaring op deze dijk; en ook vanuit mijn kinderen die allen dagelijks naar Nijmegen fietsten om de middelbare school te bezoeken. Mijn advies is: maak nu eerst maar eens volledige analyse, bespreek die met de dijkbewoners en ga dan pas ontwerpen. En graag met iets meer creativiteit ook.
1	1	O1-1	Oosterhout	snelheidsregime	Misschien kan men gebied op dijk binnen bebouwde kom 30 km maken. Dit maakt het voor auto's en motorrijders minder aantrekkelijk om deze route te nemen.
8	5	O1-5b	Oosterhout	snelheidsregime	Max 30km/h op de dijk bij voor hun het traject Oosterhout - Slijk Ewijk maar in ieder geval te hoogte van de Hoge Wei onder andere vanwege gepland speelgebied aan de dijk.
36	9	O1-12h	Oosterhout	snelheidsregime	Huidige voorstel zorgt voor extra geluid tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat doordat auto's versnellen van 30-60 km/u.
68	15	O2-5b	Oosterhout	snelheidsregime	Indien gemotoriseerd verkeer dan max 30km/u traject Oosterhout - Slijk-Ewijk (en in ieder geval ter plaatse van speelgebied Hoge Wei).
92	19	O2-11a	Oosterhout	snelheidsregime	Afwisseling 30 - 60 - 30 km slecht idee; overal 30 als het kan.
119	27	O3-07a	Oosterhout	snelheidsregime	Voorkeur: gehele traject: 30km zone (80km). Voor Overbetuwe, Oosterhout, in ieder geval vanaf de Groene Straat t/m/ de Altena, of t/m Slijk-Ewijk i.v.m. veiligheid en toename voetgangers, fietsers, recreatief verkeer immers.
152	34	O3-15c	Oosterhout	snelheidsregime	60 km/uur is niet oké voor fietsers en wandelaars en meestal blijft het echt niet bij de 60 km per uur, auto's rijden altijd hard. En dan op zo'n smalle weg ben ik bang dat de dat vragen om ongelukken is!! Wat een gemiste kans is dit!!
155	35	O3-17c	Oosterhout	snelheidsregime	Waarom geen 30km over hele afstand?
157	36	03-19a	Oosterhout	snelheidsregime	Zou graag zien dat de auto "te gast is". Waarbij de snelheid ook overal 30km is!! Bij de 30km is het veiliger voor iedereen (fietsers/wandelaars /gemobiliseerd verkeer)
206	53	S2-01c	Oosterhout	snelheidsregime	3. Strook tussen Dijksstraat en brasserie/camping De Grote Altena: druk met voetgangers en fietsers -> waarom hier niet gekozen voor volledige strook 30km/u met aanleg iets van promenade o.i.d? Ofwel: primair uitgericht voor deze gebruikers waar auto's etc (gemotoriseerd verkeer) aan ondergeschikt wordt gemaakt. -> heldere verlichting, andere inrichting !!!
220	56	S2-08a	Oosterhout	snelheidsregime	Ik vraag me af hoe de mooie plannen van gebruik en snelheid in de dagelijkste praktijk zullen zijn en zullen worden gebruikt. Tot vorig jaar ontstond bij ons in de bocht na de Altena de uitdaging om even flink snelheid te maken naar Oosterhout. Motoren haalde zeker 100-120km/u op dit traject. Ook de andere weggebruikers weten dat je dat stuk flink snelheid kon maken. Ik ben voorstander van 30km/u tot de Altena. Om de wandelaars en fietser ook de kans van weggebruik te geven. Ik vrees het ergste met snelheid en motoren.
228	59	S2-11b	Slijk-Ewijk	snelheidsregime	60 km is geen goed plan buiten de bebouwde kom.
233	60	S2-15c	Slijk-Ewijk	snelheidsregime	Maar daar blijft het wel bij, lijkt het: (1) Slechts 2 30km punten, (2) Op overige wegdelen zie ik voorgestelde maatregelen niet helpen om 60km grens te realiseren, net als nu, zal makkelijk 80-100km per uur gereden kunnen worden. Vrij baan voor auto's en motoren lijkt het.
243	62	S2-19a	Slijk-Ewijk	snelheidsregime	Alles max 30 km - duidelijker
15	7	O1-7b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Rondje wandelgebied in Oosterhoutse uiterwaarde heeft ook de dijk als uitgangspunt. Graag gehele gebied 30km zone. (Altena - Oude Groenestraat). Tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat kan de weg breed blijven voor de bus, maar wel 30 km zone. De stadsbus is een kleine bus, afmetingen idem als een grote personenauto. Waarom dan toch niet een 30km zone.
23	8	O1-9d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Géén gastvrije waaldijk dus! Park Tergouw - verkeersluwe dijk maken (30km/u) = ook Oosterhout met zo'n 1000 mensen (±) dicht bij de dijk.
30	9	O1-12a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	30 zone laten beginnen bij Oude Groenestraat daarmee heel Oosterhoutse stuk 30km/u (voelt nu als 1e en 2e rangs burgers) (voor bus, scheelt dit in tijd nauwelijks). Bebouwde kom laten beginnen bij Oude Groenestraat i.p.v. vlak voor dorpsstraat
37	10	O1-13	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Voetpad onder aan de dijk door het gras aan de waalzijde bank bij Oosterhout.
43	11	O1-16c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Het dijkstuk tussen Peperstraat en Groenestraat helemaal 30km.
53	12	O2-2b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	30km zone vanaf Peperstraat t/m Oude Groenestraat, liefst tot Nijmegen.
64	14	O2-4a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Boulevard van Oosterhout -> Groenestraat Nijmegen 30km inclusief voetgangerspad (bladzijde 10)
78	16	O2-8c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Topprioriteit is de veiligheid van de dijk voor wandelaars, fietsers, wandelwagens, skeelers e.d. Vóór de versterking van de dijk was het stuk "Altena - Oude Groenestraat" levensgevaarlijk voor recreanten. De aantallen waarmee gerekend wordt geven een verkeerd beeld. Bij een veiliger inrichting zullen de aantallen recreanten flink toenemen. En dat willen we toch?! Meer bewegen en ontspannen. Ook de aantallen inwoners zijn in tussentijd flink gestegen met de uitbreiding van Nijmegen Noord. Kortom: richt het weggedeelte "Altena - Oude Groenstraat" veiliger in: Dat betekent een langere 'boulevard; 30km zone + versmalling. Het stuk boulevard '30' is zo kort dat het weinig waarde heeft. Argument van de bus is niet geldig: er rijdt alleen een kleine bus. Die kan net zo goed als een auto passeren. Een grote bus past ook niet in het dorp Oosterhout. Het stuk Dorpsstraat - Oude Groenestraat zal een verwarrend stuk '60' worden tussen een weg '30' en een deel met weekendafsluiting.
79	16	O2-8d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	De wandelbeleving is een ronde door de uiterwaarden en afsluitend over de dijk. Hier zie je hoe het wandelrondje aansluit op de dijk "Altena-Oude Groenestraat" zie wandelroute van de toekomst: https://www.waalsprong.nl/uploads/downloads/916_10-6-2016poster-oosterhoutse-waarden-nieuw.pdf
82	17	O2-9b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Grotere strook 30km van Oude Groenestraat tot en met Altena. Juist waar de bus rijdt 30 km (is al 30km straat de Oude Groenestraat).
93	19	O2-11b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Erg jammer dat er is geen goede uitwerking bij Oosterhout van de dijk was. Juist het belangrijkste stuk tussen de Dorpsstraat en de Dijkstraat/Peperstraat staan niet op de tekening.
97	20	O2-12a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Vanaf Dijkstraat t/m Oude Groenestraat 30km.
112	24	O3-01a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Opmerking: Waarom tussen de Oude Groenestraat en de Dorpsstraat geen breder looppad? Hier werd altijd heel veel gelopen (gewandeld). Ga ervan uit dat op dat gedeelte ook verlichting komt. In de avond is hier heel slecht zicht. Het is een gemiste kans om beneden aan de dijk geen voetpad is gemaakt langs het park Tergouw. Wel heel fijn dat de dijk voor auto's toegankelijk blijft. We zitten als dorpsbewoners min of meer gevangen als de dijk niet meer voor auto's toegankelijk is.

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
114	25	O3-03	Oosterhout	boulevard Oosterhout	De 30km-zone lijkt nu alleen ingegeven vanuit het gezichtspunt van de nieuwbouw, terwijl juist de bestaande bebouwing links van de Dorpsstraat o.a. de chalets en oude dorpskern veel geluidsoverlast ervaren vanwege al het snelle verkeer tussen Oude Groenestraat en Dorpsstraat. Ook is de dijk tussen deze beide straten veelvuldig in gebruik door wandelaars vanwege het mooie uitzicht over de uiterwaarden; kortom, doortrekken van de 30km-zone ligt voor de hand, temeer omdat een te beperkte/korte 30-km-zone lastiger is te handhaven. Over langere afstand is het gemotoriseerde verkeer eerder geneigd om zich aan de snelheid te houden; als begin en eindpunt van de zone in 1 oogopslag zichtbaar zijn wordt de gaspedaal niet losgelaten. De versnippering van het "recreatieve deel" is niet logisch met verschillende snelheidsregels tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat. Speciaal 60km voor het mini-busje (nr. 3). De verbreding lijkt gelet op het bovenstaande ook niet noodzakelijk.
118	26	O3-04d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Heel belangrijk vind ik: een veilige omgeving voor wandelaars en fietsers! Tips: (1) De boulevard lang maken, verlengen tot Altena. Dat dat de handhaafbaarheid van de 30km lastiger zou maken vind ik niet zo relevant. Het gaat erom dat je als voetganger het idee hebt dat je op het trottoir loopt. (2) Wandelaars komen vanuit de dorpskant en moeten dan de straat oversteken om op de boulevard te komen: zebrapaden zouden dat veiliger maken.
136	31	O3-11c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Waar kan zouden we graag de Boulevard wat verlengen 2 kanten op: richting Oude Groenestraat en richting Slijk-Ewijk…
138	32	O3-13a	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Graag wandelstrook vanaf Oude Groenestraat tot restaurant de Altena en camping. Dus ook 30km zone.
139	32	O3-13b	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Wij missen opgang Hoge Wei naar de dijk d.m.v. trap.
141	32	O3-13d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Veilige oversteek voor voetgangers naar wandelboulevard. Vanuit Dorpsstraat, Wijkstraat en Hoge Wei.
145	33	O3-14c	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Van Dorpsstraat tot gemeentegrens: asfalt 4,80.
146	33	O3-14d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Bouwweg naast Dijksstraat 9 richting dijk behouden voor voetgangers?
163	37	O3-20e	Oosterhout	boulevard Oosterhout	De dorpsboulevards krijgen 'loopsuggestiestroken' (een unieke term: voor zover mij bekend nog niet eerder gebruikt). Vanwege de onvoldoende breedte en het onvoldoende scheiden van de rijweg een schijnveiligheidsoplossing.
186	47	S1-09d	Oosterhout	boulevard Oosterhout	Boulevardconcept lijkt ons geweldig, deze t.h.v. Oosterhout graag doortrekken tot bocht voor de Brasserie Altena. I.v.m. wandelroute uiterwaarde die daar op de dijk uitkomt.
231	60	S2-15a	Slijk-Ewijk	boulevard Oosterhout	Boulevardconcept lijkt ons geweldig, deze t.h.v. Oosterhout graag doortrekken tot bocht voor de Brasserie Altena. I.v.m. wandelroute uiterwaarde die daar op de dijk uitkomt.
268	68	S3-04b	Slijk-Ewijk	boulevard Oosterhout	Qua dorpen liet ik eerder al weten bij Oosterhout te voelen voor uitbreiden 30 km zone sowieso tussen Oude Groenestraat en Dorpsstraat en misschien zelfs tot aan Altena. Dit ivm grote verblijfsfunctie van de weg. Wellicht zonder boulevard (door bus) en misschien niet te handhaven, maar dat is dan maar zo voor dat stuk. Er wordt daar zoveel gewandeld dat ik denk dat dit wenselijk is. Sowieso goed als de boulevards aansluiten op wandelroutes in de vorm van struinpaden onderaan de dijk, maar dat is volgens mij ook jullie inzet.
131	29	O3-09f	Slijk-Ewijk	boulevard Slijk-Ewijk	Dorpsboulevard bij Slijk-Ewijk mag royaler zie Oosterhout.
252	63	S2-20b	Slijk-Ewijk	boulevard Slijk-Ewijk	Bij Slijk-Ewijk voetpad evt. afscheiding paaltjes. Verder prima plan
5	4	O1-4b	Oosterhout	breedte	Brede weg; hoe wordt er voor veiligheid van fietsers, voetgangers gezorgd.
122	28	O3-08b	Oosterhout	breedte	Snelle motoren en auto's laten zich m.i. niet leiden door wel of geen witte markeringsstrepen maar wel door wegdek en ruimte.
133	30	O3-10b	Oosterhout	breedte	Bekijken breedte weg tussen Dorpsstraat en Oude Groenestraat.
143	33	O3-14a	Oosterhout	breedte	Profiel: van 4,60 - 2x fietssuggestiestrook is 2,60 naar 4,40 (zonder fietssuggestiestrook) dus véél breder optisch. Auto's gaan dus harder rijden: NIET DOEN. Waar blijven de fietser, voetgangers en skaters in het nieuwe profiel?
162	37	O3-20d	Oosterhout	breedte	Wegprofiel: De rijloper op de dijk is normaal gesproken 4,40 m. Dit conflicteert al heel snel tussen mvt's en fiets-/wandel-verkeer. Megaborn illustreert dat met de CROW-cijfers (personenauto (60 km/u) 2,40 m vrachtauto/landbouwvoertuig 3,30/3,60 en twee fietsen 2,00 m). Vraag: verschil in breedte van fietser bij 20 km/u en bij 45 km/u? Wettelijke is breedte fiets max. 1,75 m. Argumenteer temeer op doorgaand mvt-verkeer te vermijden.
166	38	O4-01a	Oosterhout	breedte	Ik heb grote zorgen over de inrichting van de dijk zoals die nu voorgesteld wordt. Wij als bewoners hebben nu al erg veel last van: (1) sluipverkeer, (2) hardrijders, zowel snelle auto's als motorrijders gaan ervan uit dat de dijk een circuit is, (3) mensen op ons erf die er niet horen. Het huidige plan waarbij een racebaan wordt aangelegd met bijpassende curbstones, die breder is dan de huidige asfaltering op de dijk en meer uitwijkmogelijkheden geeft, zal zorgen voor grotere problemen en meer gevaarlijke situaties en overlast.
211	54	S2-04a	Slijk-Ewijk	breedte	Graag goed evenwicht voor doorgaand verkeer- auto-fiets -> Wordt het niet te smal? 4,40m?
217	55	S2-05b	Slijk-Ewijk	breedte	Daarnaast is de blokkenweg "enkel en alleen een verbreding van de weg die de "hoofdgebruikers" de auto en de landbouwmachines alleen nog maar meer ruimte geeft en de snelheid dus behouden kan worden. Eenzelfde opmerking plaats ik bij de wandelzone!
234	60	S2-15d	Slijk-Ewijk	breedte	(3) Wegdek auto's wordt nauwelijks smaller (440 ipv 450).
256	64	S2-21c	Slijk-Ewijk	breedte	Breedte dijk is goed.
261	66	S3-02c	Slijk-Ewijk	breedte	Veiligheid: In 2021 waren er 94 verkeersdoden in Gelderland (hoogste van Nederland en niet de grootste bevolkingsdichtheid) Ik ben geenszins overtuigd met feiten en data dat het nieuwe ontwerp veiliger is dan de huidige weg! Ik heb geen enkel getal gehoord…noch onderzoek. Kortom er ontstaat geen veiligere situatie! 30km/uur op de hele dijk is mijn sterke aanbeveling! Mijn kinderen fietsen dagelijks over deze racebaan en die wordt met het nieuwe ontwerp nog 16% breder gemaakt (4,5 à 5,2 m). (Dat kan dan wel met ander materiaal gedaan worden, maar je kan er prima met voertuigen met 80km per uur of sneller overheen). Waarschijnlijk gaan ze zelfs nog harder rijden omdat de weg 16% breder is. Uit onderzoek blijkt ook dat bredere wegen vragen om hogere snelheid! Huidige breedte aanhouden; niet breder ook niet met ander materiaal! Mijn advies, eenvoudige smalle weg met maximale verkeersveiligheid voor kwetsbaren (fietsers en wandelaars) zonder toeters en bellen.
10	5	O1-5d	Oosterhout	kleur/markering	Oranje fietsstroken
32	9	O1-12c	Oosterhout	kleur/markering	30 zone in rood asfalt. 2 tinten grijs valt niet op.
46	11	O1-16f	Oosterhout	kleur/markering	Een donkergrijs en lichtgrijs wegdek, wat is het verschil in gebruik.
56	12	O2-2e	Oosterhout	kleur/markering	Vaak herhalen van de geschilderde tekens van voetgangers op het wegdek.
58	12	O2-2g	Oosterhout	kleur/markering	Veiligheid fietsers en wandelaars vergroten d.m.v. wegmarkeringen in felle kleuren.
61	13	O2-3b	Oosterhout	kleur/markering	Ik maak mij zorgen, over het ontbreken van de voormalige fiets "afbakeningsstroken". Als rood asfalt prijstechnisch afvalt, dan zou ik toch graag de oude stroken terug zien. Je kunt het schijnveiligheid noemen maar in de nieuwe situatie gaat de fietser zich vogelvrij voelen.
71	15	O2-5e	Oosterhout	kleur/markering	Fietsstroken (optisch, oranje) ter optische wegversmalling.
83	17	O2-9c	Oosterhout	kleur/markering	Waar 30km ook boulevard van ten minste 1,20 onderbroken strepen voor fietsers, waardoor optisch smallere weg!
95	19	O2-11d	Oosterhout	kleur/markering	Waarom geen rood gekleurde dijk (auto te gast) op de 30 wegen?
127	29	O3-09b	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Meer lijnen: duidelijker onderscheid rijweg/langzaam.
159	37	O3-20a	Oosterhout	kleur/markering	Vormgeving: Megaborn rekent met 'bestaand wegtracé, kruinbreedte en bochtverloop'. Helaas niet met verkeersveiligheid op plaats één. Op het wegvak Oude Groenestraat Nijmegen - Dorpsstraat Oosterhouden zouden fietsstroken wel moeten worden aangebracht (toenemend auto sluipverkeer en busroute).
183	47	S1-09a	Oosterhout	kleur/markering	Visuele snelheidsbeperkende maatregelen middels belijning zou gewenst zijn.
194	49	S1-11c	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Waar moeten de fietsers rijden? Geen markering, hoe moet dat in het donker? Levensgevaarlijk.
212	54	S2-04b	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Graag duidelijke wegmarkering.
216	55	S2-05a	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Wat betreft het ontwerp gastvrije Waaldijk zijn er een aantal punten waar wij toch wel onze bedenkingen bij hebben: (1) De ongemarkeerde weg - dus géén strepen meer om de weggebruiker nog enigszins bewust te maken op welk deel men zich begeeft.
222	57	S2-09a	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Graag = must strepen op de dijk i.v.m. oriëntatie in de mist. De betonband naast het wegdek mag ook wit zijn.
251	63	S2-20a	Slijk-Ewijk	kleur/markering	e.v.t. fietssuggestiestrook terug.
257	64	S2-21d	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Aanbrengen van 60 km in het wegdek.
262	66	S3-02d	Slijk-Ewijk	kleur/markering	Wegen zonder strepen nodigen ook uit om snelheden te vergroten; advies houd de huidige belijning op de weg, of geef de fietsers meer ruimte.
13	6	O1-6b	Oosterhout	band/strook	Geen open betonblokken (lawaai) en glad door gras bij nat weer
18	7	O1-7e	Oosterhout	band/strook	Grasbeton stroken aan zijde dorp geeft meer lawaai dan de gladde beton stroken.
42	11	O1-16b	Oosterhout	band/strook	Berm met holle stenen (grasbeton) vervangen door een glad wegdek, omdat er niet op te lopen of te fietsen is.
54	12	O2-2c	Oosterhout	band/strook	Grasbetonstrook vervangen door gladde betonstroken aan beide zijden i.v.m. moeten uitwijken door fietsers bij naderen auto's/bus/landbouwvoertuig.
70	15	O2-5d	Oosterhout	band/strook	Rijbaanscheiding weg vs. voetgangers op boulevard
77	16	O2-8b	Oosterhout	band/strook	Jammer dat de grastegels niet aan beide zijden worden aangebracht. Dat is beter voor waterafvoer en groene uitstraling.
102	22	O2-15a	Slijk-Ewijk	band/strook	Grote zorg om geluidsoverlast door beton en grasbeton naast het wegdek. Wat is toelaatbaar qua geluidsnorm en/of wat is de beleving/hinder die het woongenot beïnvloedt hierdoor?

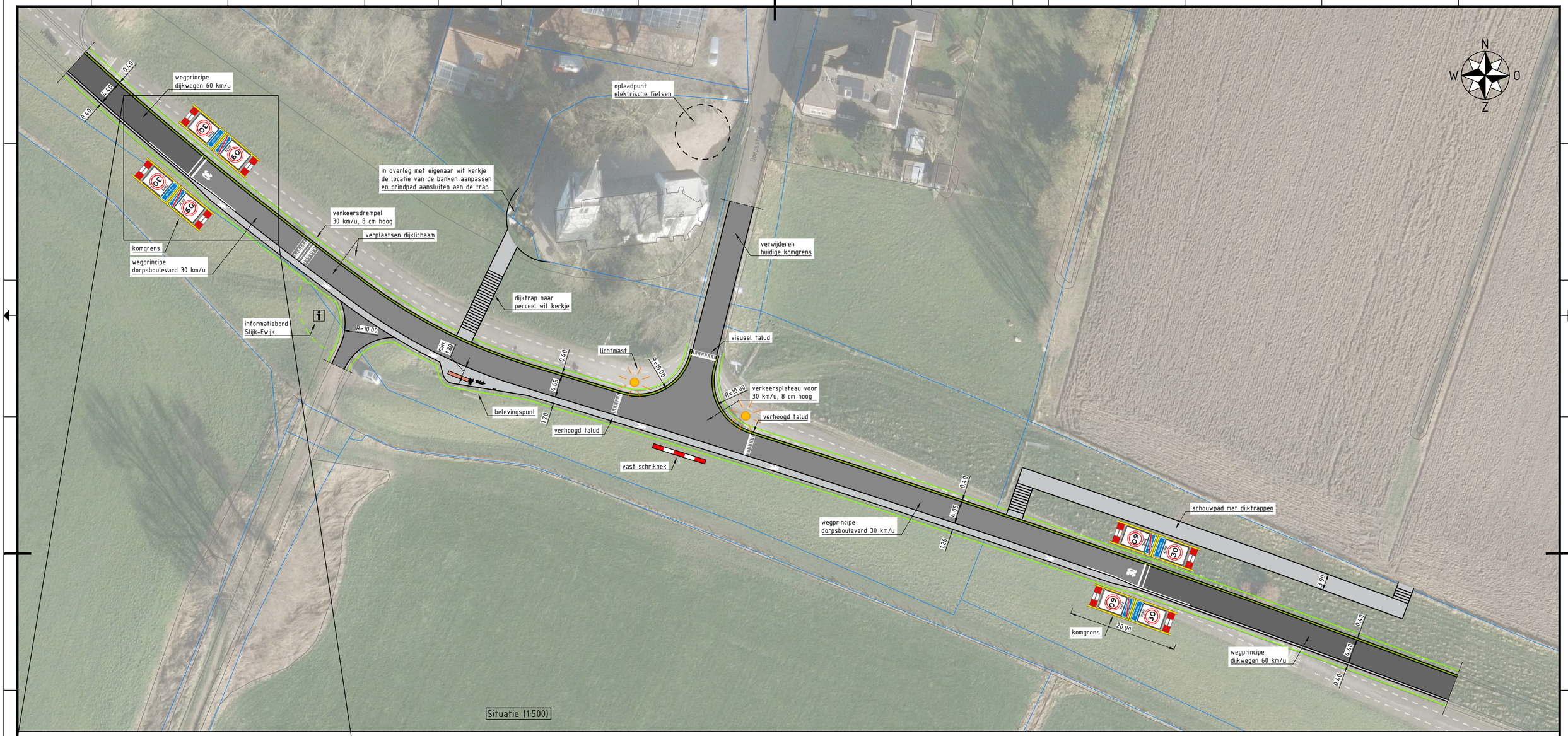
Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
110	23	O2-16e	Oosterhout	band/strook	Boulevards: lichtverhoogde drempel tussen rijvlak en voet/fietsstrook. Zie drempels tussen rijvlakken rotonde Energieweg Nijmegen. 
126	29	O3-09a	Slijk-Ewijk	band/strook	Bij kerk 30km zone liever beide zijden voetgangersstrook i.p.v. grasbetonstrook.
147	33	O3-14e	Oosterhout	band/strook	Betonstrook lijkt voetpad véél te smal voor voetgangers behalve in de kom (1,20). Maar wandelaars lopen niet alleen binnen de bebouwde kom.
160	37	O3-20b	Oosterhout	band/strook	Wegvakrichting: Wat betreft de wegvakinrichting volgt Megaborn exact wat het Masterplan voorschrijft. Zelfs een verkeersveiliger advies voor kantmarkering wordt ingetrokken vanwege 'niet passend bij het principe inrichting Gastvrije Waaldijk (par. 3.2). Onze opmerkingen m.b.t. Waalband (al dan niet bij het wegprofiel?) en de grasbetonstrook (garantie geen gleufvorming à la Weteringsewal?) Alternatief: asfaltribbels (zie ook Weteringsewal) zou alleen kunnen wanneer dat voor de hele 80 km acceptabel is.
168	39	O4-02a	Oosterhout	band/strook	Voor de huizen gesitueerd aan de dijk draagt het geluid heel ver. Je kan mensen pratend op de dijk redelijk goed verstaan. Het gebruik maken van blokken aan de rand van de weg met een open structuur zijn daarom onwenselijk vanwege het geluid dat het geeft als je eroverheen rijdt met de auto;
192	49	S1-11a	Slijk-Ewijk	band/strook	40 cm doorgetrokken betonrand aan de rivierkant NIET DOEN: (1) Onnodige onduidelijkheid aan welke kant de voetgangers buiten de kom verwacht worden te gaan linkslopen? (2) I.k.v. waterveiligheid niet bewezen effectief. (3) Bij productie beton geeft het veel CO2-emissie dus niet duurzaam. (4) Breekt tijdens gebruik -> gevaarlijk voor fietsers.
203	52	S1-15d	Slijk-Ewijk	band/strook	Geluidsoverlast + de snelheid nu is écht een groot probleem en wordt naar ons idee alleen maar groter met 't huidige plan wat er nu ligt. Met grasbeton nog meer lawaai & nog meer uitnodiging om harder te rijden. Geluidsnormen worden nu al ruimschoots overschreden voor alle dijkbewoners. Plan is absoluut niet gastvrij voor de dijkbewoners!
235	60	S2-15e	Slijk-Ewijk	band/strook	(4) Randen aan beide zijde zullen fietsers en voetgangers naar de randen duwen, gedwongen door auto's en motoren.
246	62	S2-19d	Slijk-Ewijk	band/strook	Nieuwste techniek betonblokken (geluidarm) + Herbeoordeling geluidsoverlast betonblokken
263	66	S3-02e	Slijk-Ewijk	band/strook	Beton aan beide zijden weg, geeft rust op de weg, geeft minder CO2 uitstoot, minder herrie (auto's geven veel herrie wanneer ze het berijden en geluid van een dijk draagt ver), reduceert waarschijnlijk kosten met miljoenen en de oude weg heeft nog enigszins een landelijk karakter, houd het eenvoudig! Ik vind het ontwerp ook niet passen in het landelijke Betuwe landschap met al dat beton, inhammetjes, uithammetje, bankjes etc.
17	7	O1-7d	Oosterhout	beleving	Zorg voor voldoende natuurlijke uitstraling bij belevingspunten. Watertap punten bij belevingspunten.
27	8	O1-9f	Oosterhout	beleving	De "belevingspunten" werken alleen als er geen (weinig) verkeer achter langs rijdt.
40	10	O1-14c	Oosterhout	beleving	Een nieuw kunstwerk ter vervanging van de hardloper.
45	11	O1-16e	Oosterhout	beleving	Een voetpad aanleggen in de hele dijkvoet aan de rivierkant.
76	16	O2-8a	Oosterhout	beleving	Belevingspunten zijn goed. Wens is een natuurlijke uitstraling van het meubilair.
85	17	O2-9f	Oosterhout	beleving	Vooral bredere belevingsplekken. Plek voor fiets en kinderwagen/rolstoel.
86	17	O2-9g	Oosterhout	beleving	Functie dijk: Natuur (ook openstellen uiterwaarden), beleving, rust (niet racen), voorrang fiets/wandelaar, toerisme!!
94	19	O2-11c	Oosterhout	beleving	Vanuit plateaus kijk je niet alleen naar de Waal maar mogelijk ook een wijk in. Graag rekening houden met privacy omwonenden.
100	21	O2-13a	Oosterhout	beleving	Waar komt het informatie paneel John R. Towle nu te staan! Stond voorheen afrit Dijkstraat RH.!
111	23	O2-16f	Oosterhout	beleving	Positief: concept van boulevards is prima!, veel drempels is goed, 6 belevingspunten is goed (mogen ook 10 worden 😀), inloop Gastvrije Waaldijk is goed initiatief.
115	26	O3-04a	Oosterhout	beleving	Belevingspunten vind ik mooi! Houden zo! 😀
123	28	O3-08c	Oosterhout	beleving	Positief zijn de "rustplaatsen met uitstraling".
128	29	O3-09c	Slijk-Ewijk	beleving	Bij Weerdsedam dan zuil met info rustplaats postpaarden (ik heb foto van schuur) voor info postroute boekje Slijk-Ewijk.
130	29	O3-09e	Slijk-Ewijk	beleving	Belevingspunten goed idee! Maak ze wel royaal voor op afstappen zodat de weg vrij blijft voor op en afstappen.
164	37	O3-20f	Oosterhout	beleving	Belevingspunten: Pleidooi: wèl een doorgetrokken streep naast de waalband toepassen.
174	42	S1-02a	Slijk-Ewijk	beleving	Parkeerplek onder de brug daar kan trap naar de Uiterwaarden.
185	47	S1-09c	Oosterhout	beleving	Parkeren op/rondom rustpunten reguleren danwel voorkomen d.m.v. bloembakken.
198	50	S1-12b	Slijk-Ewijk	beleving	Het "nut" van het plaatsen van een tribune heeft niemand mij vanavond kunnen uitleggen. Termen als "het is weer iets anders enz." snijden geen hout. Ook wordt er luchtig gedaan over parkeren van auto's bij die plaatsen. Hier is nog niet goed over nagedacht. De één zegt: Het mag, de ander zegt, dat willen we liever niet"...
230	59	S2-14	Oosterhout	beleving	Parkeerplekken langs de dijk + snelheid op de dijk bij Brasserie en camping.
232	60	S2-15b	Slijk-Ewijk	beleving	Belevingspunten met bankjes aan buitenzijde dijk.
237	60	S2-15g	Slijk-Ewijk	beleving	(6) Op belevingspunt bij landgoed, Loenen, waar wij wonen, wordt zowel door auto's (woon-werk) en motoren (weekend) vaak veel te hard gereden (= 80 = 100 km/u). Ik zie hiervoor geen beperkende maatregelen. Regelmatig gevaarlijk. Met recreatieve fietsers en onze 4 kinderen.
245	62	S2-19c	Slijk-Ewijk	beleving	Geen bankjes voor de woning.
9	5	O1-5c	Oosterhout	snelheidsremmers	Max 30 km afdwingen door obstakels bijvoorbeeld bloembakken in de chicanes op de weg gepositioneerd. Geen drempels, dit valt hard remmen en gassen in de hand. Verder afdwingen door middel van permanente flitspalen.
28	8	O1-9g	Oosterhout	snelheidsremmers	De drempels hebben zeker niet het gewenste effect. Normaal bekend, gaat iedereen er zo hard mogelijk overheen. In plaats daarvan: Verkeerssluizen, zoals op de weg naar Bemmel.
31	9	O1-12b	Oosterhout	snelheidsremmers	Betere snelheidsremmende maatregelen, hogere drempel en versmallingen (sluizen)
44	11	O1-16d	Oosterhout	snelheidsremmers	De geplande drempels voldoen niet remmende maatregel.
62	13	O2-3c	Oosterhout	snelheidsremmers	Is het mogelijk reflecterende "dingen" aan te brengen om de drempels in het donker "zichtbaar" te maken?
72	15	O2-5f	Oosterhout	snelheidsremmers	Serieuze drempels i.p.v. huidige vlakke ontwerp.
75	15	O2-5i	Oosterhout	snelheidsremmers	Toevoegen chicanes over hele lengte Oosterhout.
84	17	O2-9d	Oosterhout	snelheidsremmers	Weg versmallingen + drempels + 30km op de straat.
101	21	O2-13b	Oosterhout	snelheidsremmers	Oprit Peperstraat / Dijkstraat voorrang of niet!
124	28	O3-08d	Oosterhout	snelheidsremmers	Ik zou blij zijn met meerdere fysieke beperkingen om de snelheid eruit te halen.
125	28	O3-08e	Oosterhout	snelheidsremmers	Eventueel beplanting langs de dijk zodat zichtlijnen voor "snelle verkeer" belemmerend werkt en dus niet hard kunnen rijden.
135	31	O3-11b	Oosterhout	snelheidsremmers	Wel met de snelheidsbeperkende maatregelen open laten.
137	31	O3-11d	Oosterhout	snelheidsremmers	...Als dit niet kan dan zouden we in ieder geval snelheidsbeperkende maatregelen zien.
144	33	O3-14b	Oosterhout	snelheidsremmers	Visueel plateau? Waarom geen echt plateau?
170	39	O4-02c	Oosterhout	snelheidsremmers	Snelheid beperkende maatregelen zouden gewaardeerd worden aangezien hier in het verleden hard gereden werd: (1) Snelheidsdrempels levert remmen en optrekken op. En ook geluid als (transport)busjes niet afremmen en er overheen rijden, (2) Mogelijk is versmalling van het wegdek of soort van bloembakken of paaltjes, zoals bij Ochten, die de snelheid eruit haalt doordat men moet zigzaggen en afremmen
171	40	O4-03	Oosterhout	snelheidsremmers	Zoals telefonisch besproken met de gemeente hebben we al langdurig nare ervaringen gehad met een in de Waaldijk niet goed opgehoogde sleuf, waar door het gedreun (soms al rond 06:30 uur!) in ons huisje dingen van de muur vielen. Daarom de vraag om die drempel te verleggen naar de groene pijl of nog verder naar het westen. 
172	41	S1-01a	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Graag zou ik contact willen hebben over wat jullie gaan doen om de snelheid te verminderen rond mijn woning: (1) Drempel die er nu zit gaat weg. (2) Motoren trekken vanaf brug door tot aan volgende woning.
175	42	S1-02b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Wegversmalling in plaats van drempels.
178	44	S1-04b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	...en zoveel mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels. En zeker tussen Slijk-Ewijk en Loenen en Slijk-Ewijk en Oosterhout, en Oosterhout en Lent/Nijmegen.
195	49	S1-11d	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Meer snelheidsbeperkende maatregelen dan in het plan staan.
200	52	S1-15a	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Géén drempel precies voor ons huis (Waaldijk nr. 10)!

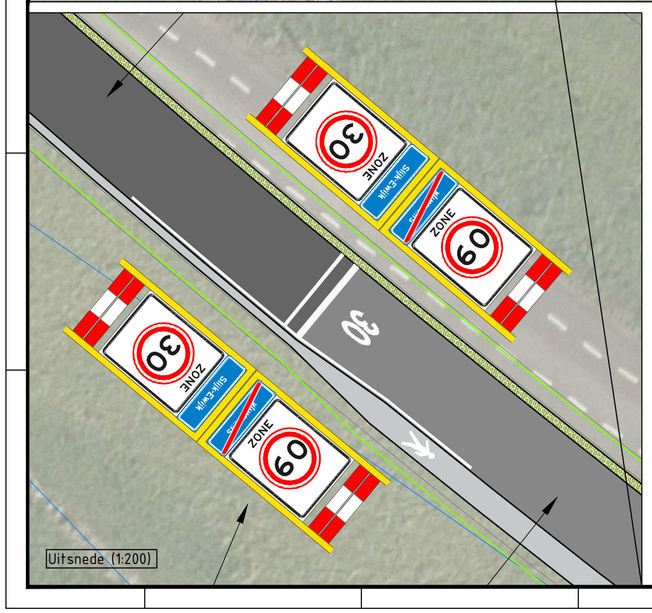
Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
213	54	S2-04c	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Niet duidelijk is: het aantal drempels groter wordt, graag drempels die passen bij de beoogde snelheid. Geen steile drempels bij 60 km.
229	59	S2-11c	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Ik wil precies zien waar drempels komen. Dit is nu niet zichtbaar. Geen drempel voor ons huis!!
236	60	S2-15f	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	(5) Vlakke drempels (~8 cm) kunnen makkelijk met 80km/u genomen worden.
239	60	S2-15i	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Concreet verzoek: Extra drempels bij belevingspunt / afslag Landgoed Loenen. Nu rijden auto's en motoren daar vaste 80-110 km/u.
242	61	S2-18b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Voor veiligheid wandelaars, fietsers en ook gemotoriseerd verkeer hou ze gescheiden, het verschil in snelheid is nu veel te groot om veiligheid te garanderen. Snelheidsbeperkende maatregelen zijn heel belangrijk meer drempels en wegversmallingen. Ook duidelijk aangegeven van de snelheid door borden of op het wegdek aangegeven!
247	62	S2-19e	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Inhaalverbod.
265	67	S3-03b	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	(3) Belangrijk is dat drempels niet in de buurt van huizen komen. Dit in verband met geluidsoverlast van optrekkende auto's en motoren.
267	68	S3-04a	Slijk-Ewijk	snelheidsremmers	Ik hoorde gister van een aanwezige nog dat er drempels gepland waren vlak voor bochten. Na check nu idd: bij Loenen zitten er net voor bochten drempels en nog verder bij Wolferen ook. Dat leek ons een rare plek, want bij bochten rem je vanzelf al. Beter dan midden op een recht stuk drempels, leek ons.
11	5	O1-5e	Oosterhout	wegmeubilair	Iets van een afscheiding van de dijk met het speelgebied, houten vangrails bijvoorbeeld.
16	7	O1-7c	Oosterhout	wegmeubilair	Bij Dorpstraat al een bord plaatsen dat bij Oude Groenestraat motoren verboden te zijn om hiermee heen- en terugrijden voorkomen wordt. Het liefste ook géén motoren in de Dorpsstraat.
48	11	O1-16h	Oosterhout	wegmeubilair	Voldoende verkeersborden om de veiligheid te handhaven.
51	11	O1-16k	Oosterhout	wegmeubilair	Verlichting?
59	12	O2-2h	Oosterhout	wegmeubilair	Verlichting d.m.v. zonnepanelen.
60	13	O2-3a	Oosterhout	wegmeubilair	Afwikkeling motoren bij zomer afsluiting door Nijmegen, via Oude Groenestraat. Voorkomen dat onze Dorpsstraat "de racebaan" weer gaat worden. Nog voor de Ewijkse brug motorrijders attenderen op de zomerafsluiting door gemeente Nijmegen en een alternatieve route aanbieden liefst niet via Slijk-Ewijk en/of Oosterhout
69	15	O2-5c	Oosterhout	wegmeubilair	Vangrails (of iets dat optisch mooier is) ter plaatse van speelgebied Hoge Wei (Oosterhout)
80	16	O2-8e	Oosterhout	wegmeubilair	Bord verbod motoren alvast plaatsen bij de Dorpsstraat.
113	24	O3-01b	Oosterhout	wegmeubilair	Waar wordt het herinneringsbankje van ESOX geplaatst? Deze bank heeft altijd aan de dijk tegenover de Oude-Groenestraat gestaan. Mis deze in de overzichten. Graag contact met bovenstaande gsm nr. hierover. Alvast dank!
142	32	O3-13e	Oosterhout	wegmeubilair	A.U.B. afsluiting d.m.v. haag of hek voor spelende kinderen vanaf Hoge Wei. Dit is echt noodzakelijk. Veiligheid voor alles!
154	35	O3-17b	Oosterhout	wegmeubilair	Geen verlichting op de dijk rijdt men niet hard 's nachts.
158	36	O3-19b	Oosterhout	wegmeubilair	In de oude situatie mochten motoren niet de Groenestraat in, blijft dit zo?
197	50	S1-12a	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Verlichting: Heroverweeg of het echt nodig is om verlichting te plaatsen bij opritten die buiten de bebouwde kom liggen. Bij opritten vanuit dorpen zoals Slijk-Ewijk is het nuttig als b.v. mensen 's avonds de dijk nog opgaan met hond b.v. Maar de opritten vanuit de polder hebben geen noodzaak tot verlichting. Wees zuinig op de duisternis! Doordenkertje: hoe beter te overzien, hoe sneller er weer gereden gaat worden.
205	53	S2-01b	Oosterhout	wegmeubilair	2. De richting op 30km-stroken, zoals bij Slijk-Ewijk: de verlichting laat naar mijns inziens echt te wensen over!!! Waarom 20 minimalistisch?
223	57	S2-09b	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Verlichting handhaven
238	60	S2-15h	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Concreet verzoek: Herhalingsborden 60km/u (of wegdekgravering) bij elke dijk oprit en afrit. Of anders bij alle belevingspunten, incl. Landgoed Loenen.
269	69	S3-05a	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Ik ben zeer betrokken bij de dijk en de uiterwaarden: ik heb een hondje en loop bijna dagelijks langs het Waalstrand, ik ben vrijwillige dijkpatrouille bij Dijkpost Arnhem geweest tot ik te oud werd, ik ben lid van de Knotgroep Valburg (die o.a. door de gemeente gesubsidieerd wordt), ik doe mee met de actie om kamsalamanders en poelkikkers over te zetten als de dijk dicht zit, en ik ben 'lid' van de zwerfvuilbrigade Herveld/Andelst. Ik wil graag uw aandacht vragen voor het volgende. Als zwerfvuilverzamelaar is mijn steevaste ervaring dat het gebied waar de dijk onder de Tacitusbrug loopt, d.w.z. niet alleen de dijk en de parkeerplaats, maar ook het hele stuk onder de brug tussen dijk en rivier, een van de meest vervuilde plekken van Herveld/Andelst is. Elke keer als ik daar ga wandelen kan ik rekenen op een hele vuilniszak zwerfvuil. Dus mijn verzoek is om met deze situatie rekening te houden en op de parkeerplaats, maar ook onder, een of meer grote afvalbakken neer te zetten. Het zal wellicht een beetje helpen.
270	69	S3-05b	Slijk-Ewijk	wegmeubilair	Een tweede punt: bij de leuke uitzichtpunten langs de dijk, die jullie gepland hebben, is wel een plek om je fiets neer te zetten, maar geen ruimte om de auto te parkeren. In mijn ervaring hebben we langs de dijk in Andelst, Loenen en Slijk Ewijk met de volgende parkeerders te maken: (1) De naaktlopers in de Loenense Buitenpolder, die massaal hun auto op de parkeerplaats en de weg neerzetten, daar komen de wandelaars in het nieuwe natuurgebied nog bij, (2) de Duitse vissers die hun auto bij de afritten neerzetten, of, als het kan, de uiterwaard inrijden, (3) mensen met honden uit het dorp die hun auto bij afritten parkeren, (4) mensen die van het uitzicht willen genieten en hun auto parkeren als het kan (bijvoorbeeld bij de bankjes net voorbij de Vale Dries. Wellicht is dit nuttige informatie. Het lijkt me dat van parkeerplaatsen langs de dijk druk gebruik zal worden gemaakt.
3	3	O1-3a	Oosterhout	afsluiting	Het zou heel fijn zijn als de waaldijk in ieder geval in de weekenden afgesloten zou worden voor het gemotoriseerd verkeer, zodat er ook van de rust en de ruimte kan worden genoten.
7	5	O1-5a	Oosterhout	afsluiting	Afsluiten van het traject Oosterhout - Slijk Ewijk voor gemotoriseerd verkeer. In ieder geval in het weekend (gelijk het stuk Oosterhout - Nijmegen dat nu ook al is afgesloten in het weekend).
19	7	O1-7f	Oosterhout	afsluiting	Weekend afsluiting dijk 1/4 tot 1/10 voor gemotoriseerd verkeer vanuit Dorpsstraat richting Nijmegen.
26	8	O1-9e	Oosterhout	afsluiting	Geluidsoverlast recreatie-motoren: Kunnen motoren in het weekend geweerd worden? Zou fijn zijn.
34	9	O1-12e	Oosterhout	afsluiting	Net als Griftdijk sluiten voor gemotoriseerd verkeer tijdens spits. Weekend sluiting voor gemotoriseerd verkeer net als dijk richting Nijmegen.
39	10	O1-14b	Oosterhout	afsluiting	Geen motoren op de dijk.
50	11	O1-16j	Oosterhout	afsluiting	Het langzaam verkeer zou meer prioriteit moeten krijgen ten opzichte van het snelverkeer. De dijk wordt zeer intensief gebruikt met name in de weekeinden door voetgangers en fietsers, bij de inrichting van de dijk is het een plicht om ongelukken te voorkomen. Zoals het nu voorligt ben ik bang dat het een racebaan. Weekend afsluiting van de dijk i.v.m. het zeer intensieve gebruik door het langzame verkeer.
57	12	O2-2f	Oosterhout	afsluiting	Ma t/m vrijdag auto's over dijk naar Nijmegen 30km. Zaterdag + zondag dijk afsluiten voor auto's en motoren.
66	14	O2-4c	Oosterhout	afsluiting	1 april - 1 oktober afsluiten voor gemotoriseerd verkeer (zie Nijmegen deel)
67	15	O2-5a	Oosterhout	afsluiting	Traject Oosterhout - Slijk-Ewijk afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Indien niet continue, dan minimaal conform huidige afsluiting dichterbij Nijmegen. (dus dan ook van/naar Dorpsstraat en Peperstraat Oosterhout).
87	18	O2-10a	Oosterhout	afsluiting	Mogelijkheid tot afsluiting door middel van knip (alleen toegankelijk voor aanwonenden)
88	18	O2-10b	Oosterhout	afsluiting	Ontmoediging voor gemotoriseerd verkeer.
99	20	O2-12c	Oosterhout	afsluiting	Mogelijkheid in de weekenden de dijk afsluiten voor motoren. Stond voorheen afrit Dijkstraat RH.!
103	22	O2-15b	Slijk-Ewijk	afsluiting	Wat te doen aan sluipverkeer van Nijmegen-Noord, nu deze wijk gigantisch uitbreidt en we de afgelopen jaren als een grote toename van verkeer zagen. Is afsluiting ter hoogte van de Groenestraat een optie?
108	23	O2-16c	Oosterhout	afsluiting	Alleen toegankelijk maken voor lokaal verkeer. Verplicht afsluiten Griftdijk Nijmegen tussen 02:00-04:00 en 16:00- 19:00, met camera controle.
117	26	O3-04c	Oosterhout	afsluiting	Anderzijds is het voor bewoners ook belangrijk dat de dijk toegankelijk blijft (voornamelijk toegankelijkheid vanuit het dorp) met de auto. Volgens mij past daar het beste bij: een fietsstraat, waarde auto te gast is. Eventueel gecombineerd met een afsluiting voor vreemd verkeer en een ontheffing voor plaatselijk verkeer.
129	29	O3-09d	Slijk-Ewijk	afsluiting	Doorgaande gemotoriseerd verkeer van de dijk af bij voorkeur.
132	30	O3-10a	Oosterhout	afsluiting	Komende vanuit Slijk-Ewijk, aangeven dijkafsluiting voor de afslag Dorpsstraat in de weekenden. Voor motoren. Die rijden nu door tot hek en moeten dan keren.
134	31	O3-11a	Oosterhout	afsluiting	Fijn als de dijk naar Nijmegen open kan blijven voor auto's, wel met weekendsluiting optie november weekends.
149	33	O3-14g	Oosterhout	afsluiting	Er is maar 1 oplossing: autoluw of autovrij. Gemotoriseerd vervoer zoveel mogelijk mijden (uitzondering bestemmingsverkeer + hulpdiensten).
150	34	O3-15a	Oosterhout	afsluiting	De dijk is i.v.m. de dijkverzwaring zo'n anderhalf jaar afgesloten geweest. Niemand is daar aan doodgegaan. Als je hem nu opent voor fietsers en wandelaars en afsluit voor gemotoriseerd verkeer (m.u.b. aanwonenden, bus en ander ov en boeren) dan is dat helemaal top! Veel toerisme in de vorm van fietsers en wandelaars, een grote mogelijkheid voor sporten in de vorm van hardlopen, e/d/ geweldig voor natuurliefhebbers en beter voor de natuur want er zullen dan meer mensen op de dijk blijven omdat het daar leuk en prettig is en niet de uiterwaarden in gaan hetgeen de natuur te goede komt/zal komen.

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
153	35	O3-17a	Oosterhout	afsluiting	Snelheidsbeperking voor motoren en auto's 't mooiste is afsluiten alleen voor aanwonende. Geen concessie doen aan afsluiting punt uit.
156	35	O3-17d	Oosterhout	afsluiting	Afsluiting kan met sluisje voor fietsers en voetgangers voorkom je dat de motoren jankend hard van bocht naar bocht vliegen.
165	37	O3-20g	Oosterhout	afsluiting	Ter hoogte van de Brasserie De Altena etc.: hier zeker alleen bestemmingsverkeer en géén doorgaande mvt's op dit deel van de dijk. Overzichtskaart in bijlage 3: Goede mogelijkheden om mvt's om te leiden: (1) Onderdoorgang viaduct over Waaldijk van de brug over de Waal van de A50. Westelijk kan het gemotoriseerde verkeer zich via Walstraat en Klipstraat afwikkelen richting Tielsestraat (N836) en Oostelijk van de A50 is er de Dijkstraat richting Tielsestraat. (2) Om - zeker ook de Oude Groenestraat in Oosterhout te ontlasten kan ter hoogte van het Waterrad de doorgang worden beperkt tot fietsers en voetgangers.
169	39	O4-02b	Oosterhout	afsluiting	In het weekend is de dijk erg druk met voetgangers en fietsers. Auto en motor verkeer levert met regelmaat veel ergernis bij mens en dier en gevaarlijke situaties op. Ondanks dat ik zelf vervend auto en motorrijder ben, vind ik het voor de bewoners logisch en wenselijk dat de dijk in het weekend afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer, zoals dat ook een paar kilometer verderop de dijk is geregeld richting Nijmegen en tussen Bemmel/Lent richting Gendt: (1) Het levert in het weekend geen problemen op voor woon-werk verkeer en geeft wel meer veiligheid, mede ook omdat hier tegenover Hoge Wei de toegang tot het natuurgebied is. (2) Aanvullend op bovenstaande is het ook mogelijk om delen van de dijk af te sluiten. Bijvoorbeeld tussen opgang Nijmegen-Noord naar opgang Peperstraat Oosterhout.
182	46	S1-08	Slijk-Ewijk	afsluiting	Maak overal fietspad van. Fietsers en wandelaars eerst. M.u.v. het stukje waar de bus moet rijden. Autoverkeer overal verbieden, tenzij bestemmingsverkeer (camping).
184	47	S1-09b	Oosterhout	afsluiting	Doorgaand (weekend) verkeer ontmoedigen middels 'knip' ter hoogte van Loenen.
196	49	S1-11e	Slijk-Ewijk	afsluiting	Maak dijk autoluw. Alleen bestemmingsverkeer.
201	52	S1-15b	Slijk-Ewijk	afsluiting	Voorstander van een gastvrije dijk voor fietsers & wandelaars zoals aan de zuidkant v/d waal (Beuningen). Dus alléén bestemmingsverkeer. Nu lopen alle fietsknooppunten over de dijk. Het is levensgevaarlijk voor fietser momenteel! -> bijlage 2. Landelijk willen we iets doen aan stikstof vermindering en nu stimuleer je motoren & oldtimers om over de dijk te toeren -> elk weekend is 't raak! Wij zijn voor afsluiten van de dijk voor al het gemotoriseerde verkeer. Maak er een groene toeristische trekpleister van voor wandelaars & fietsers. Natuurgebied Loenense buitenpolder, landgoed Loenen als rust & natuur. Zuidkant Waal van Weurt t/m beneden Boven Leeuwen is gehéél auto-vrij! Prachtig natuurgebied.
208	53	S2-01e	Oosterhout	afsluiting	5. Huidige situatie is dat in zomermaanden op za/zo de dijk van 10:00-18:00 dicht gaat. Blijft dat of komt dat te vervallen? Kent u de reden van deze afsluiting? -> hoge snelheden motoren en auto versus recreatief verkeer!!...
210	53	S2-01g	Oosterhout	afsluiting	7. Ja afsluiting (op momenten zoals bij 5 een optie om snelheid te dimmen, motoren/auto's deels / tijdelijk te kunnen weren???
226	58	S2-10a	Oosterhout	afsluiting	Goed om te zien en om te horen. Ik had heel erg gehoopt dat de dijk autoloos gemaakt zou worden. Zo ervaar ik dat nu niet. Er wordt hard, vaak te hard gereden. Er is me uitgelegd waarom het niet anders is / mag door wettelijke afspraken. Maar ja die worden soms aangepast. Mijn vraag is wat is de reden dat al het verkeer over de dijk mag? Het wordt gebruikt als sluiproute! Ik hoor graag van jullie. Bedankt voor het uitleggen en laten zien. Oh nog een vraag: gaat de dijk tussen Nijmegen en Oosterhout, De Lente, En zomermaanden weer dicht in de weekenden voor gemotoriseerd verkeer?
227	59	S2-11a	Slijk-Ewijk	afsluiting	Bewoners van de Waaldijk gaan meer overlast ervaren met dit plan. Het is gastvrij voor alle gebruikers. Dat is geen goede keuze gezien het klimaat stikstofprobleem. Stop met het uitnodigen van auto's en motoren over de dijk. Dit is niet meer van deze tijd. Durf te kiezen Gemeente Overbetuwe. Kies voor fietsers en wandelaars. Stop de overlast voor dijkbewoners. Maak van de dijk een plek om te genieten.
240	60	S2-15j	Slijk-Ewijk	afsluiting	Concreet verzoek: Als het kan, autoluwe/motorluw op gehele wijk.
241	61	S2-18a	Slijk-Ewijk	afsluiting	Gastvrije dijk is voor ons de vraag voor wie is hij gastvrij. Wens zou zijn om de fietsers en wandelaars welke van de mooie natuur kunnen / willen genieten de ruimte te geven. Doorgaand verkeer over de Oosterhoutseweg. Veilige weg om als fietsers naar Nijmegen te kunnen is er nu niet. Zowel voor dagjes mensen als kinderen die naar school fietsen. Dus geheel afsluiten voor gemotoriseerd verkeer of dat ze "te gast" zijn!!
250	62	S2-19h	Slijk-Ewijk	afsluiting	Bestemmingsverkeer toelaten.
254	64	S2-21a	Slijk-Ewijk	afsluiting	(1) Voorstel afsluiten voor motoren. Argumenten: In het weekend is onze dijk een favoriete plaats voor motoren + Er wordt veel te hard gereden >120km/u. Er vindt geen controle plaats. + Levensgevaarlijk om met je kleinkinderen in het weekend op de dijk te komen.
264	67	S3-03a	Slijk-Ewijk	afsluiting	Het is een prachtig plan. (1) Mijn wens is dat de dijk zo aangekleed wordt, dat het niet meer aantrekkelijk is voor doorgaand auto- en motorfietsverkeer om de dijk te nemen. (2) Dit bovenstaande kunnen we bereiken door een knip in de dijk te maken tussen Oosterhout en Slijk-Ewijk.
4	4	O1-4a	Oosterhout	proces	Waarnemingen gemotoriseerd verkeer (2016/2017) verouderd, zeker als je kijkt wat er allemaal is bijgebouwd.
21	7	O1-7h	Oosterhout	proces	Ik hoop dat er meer en beter overleg plaatsvindt samen met Oosterhout en Nijmegen.
74	15	O2-5h	Oosterhout	proces	Communiceren proces participatie. Nu extreem laat inspraak in deels uitgewerkt plan!
167	38	O4-01b	Oosterhout	proces	Ik hoor daarom graag van u wat u aan informatie uit de bovengenoemde inloopavonden heeft opgehaald en wat de gemeente hiermee gaat doen. Na vele inloopavonden en andere bijeenkomsten over de dijkversterking met altijd als boodschap dat wij als burgers en bewoners invloed hebben op de plannenmakerij van zowel gemeente als waterschap is hier in praktijk mijns inziens niet veel van terecht gekomen. Ik hoor daarom ook graag van u in hoeverre er deze keer wel geluisterd wordt naar ons burgers en de verschillende organisaties die zich tegen de nu voorgestelde weginrichting verzetten.
179	45	S1-05a	Slijk-Ewijk	proces	Ik begrijp uit de uitleg het volgende: (1) Het gepresenteerde plan is reeds uitgevoerd in Nijmegen. (2) Het principe "eenheid in uitstraling hele dijk" blijft overeind. (3) Concluderend: resultaat van dit participatie project zijn hooguit kleine aanpassingen aan het gepresenteerde ontwerp.
190	48	S1-10a	Slijk-Ewijk	proces	Heeft de gemeenteraad al ingestemd met dit plan, zo nee wanneer gaat dit gebeuren?
191	48	S1-10b	Slijk-Ewijk	proces	Staan wel erg veel fouten in de getoonde presentatie: 60 30 verkeerd om. Verkeercijfers uit 2017 -> inmiddels veel huizen bijgebouwd en dus meer verkeer.
209	53	S2-01f	Oosterhout	proces	6. Wat zijn de conclusies van ANWB-KNWV etc. op korte termijn overleg met deze organisatie?
215	54	S2-04e	Slijk-Ewijk	proces	Zou het hele proces niet sneller kunnen? We wachten al 1,5 jaar om, er komt weer 2,5 bij?!
219	55	S2-05d	Slijk-Ewijk	proces	Een evaluatie van deze gastvrije waaldijk zou na ongeveer 1 jaar een heel goed plan zijn. Wij hopen dat de Gemeente Overbetuwe zich dan daar voor openstelt en ook dan bereid is om de kritiek die er dan zal zijn te accepteren en passende maatregelen zal nemen.
248	62	S2-19f	Slijk-Ewijk	proces	Indelingsplan per e-mail ingetekend, Loenen tot aan brug Ewijk.
260	66	S3-02b	Slijk-Ewijk	proces	Qua proces had ik meer inspraak mogelijkheden verwacht, welke variabelen kunnen nog worden gewijzigd en hoe ziet het proces eruit en wat is een tijdlijn.
20	7	O1-7g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Meer handhaving op naleving regels (hardrijdende motoren). Geluid en gevaarlijke situaties.
22	8	O1-9a	Oosterhout	handhaving/monitoring	Flitspalen 30 km/u indien mogelijk
35	9	O1-12g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Handhaving op snelheid!
49	11	O1-16i	Oosterhout	handhaving/monitoring	Bij in gebruik name van de nieuwe dijk streng handhaven.
55	12	O2-2d	Oosterhout	handhaving/monitoring	Streng handhaven van de snelheid!! d.m.v. incasso's door CJIB.
73	15	O2-5g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Handhaven 30km/zone (flitspalen, extra drempels of versmalling op overgang 30-60km/u).
89	18	O2-10c	Oosterhout	handhaving/monitoring	Na inrichting ook handhaving (snelheid e.d.)
105	22	O2-15d	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Wie onderneemt iets als deze hinder te groot wordt? Alles "monitoren" is leuk maar er iets aan doen is een tweede. We gaan 't beleven.... (om in de gebruikte terminologie te blijven)
107	23	O2-16b	Oosterhout	handhaving/monitoring	Handhaven 30/60km (flitspalen?)
140	32	O3-13c	Oosterhout	handhaving/monitoring	Snelheid handhaven d.m.v. geregelde controles.
151	34	O3-15b	Oosterhout	handhaving/monitoring	En anders kan je de snelheid ook terugbrengen m.b.v. trajectcontrole, eigenlijk de enige snelheidsremmer die werkt.
173	41	S1-01b	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	(3) Wat doen jullie onder de brug (parkeerplaatsen etc.?) P.S. situatie zoals nu getekend zeer gevaarlijk!!
176	43	S1-03	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Kruising Dijkstraat, grote allee, en Waaldijk is niet veilig omdat er door fietsers, auto's snel naar beneden wordt gereden, en de heg op de hoek het zicht belemmerd.
181	45	S1-05c	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Het intensieve fiets- en wandelverkeer, recreatie op de dijk, is sinds de "Waalsprong" en na "corona" alleen maar meer geworden. Dit verkeer is van harte welkom en dat is ook waar deze dijk voor bedoeld zou moeten zijn: recreatie in een steeds meer verstedelijkende omgeving. Recreatie verkeer samen met veel gemotoriseerd verkeer op een 60 (80) km weg gaat leiden tot onveilige situaties en verkeersslachtoffers. Dit kan alleen beperkt worden door te investeren in handhaving van de verkeerssnelheid. Niet door politie patrouille (niet voldoende mankracht en niet effectief). Dit zal moeten gebeuren door technische oplossingen (flitspalen, snelheidsmeters, asfalt, verlichting).

Nr.	Form.	Code	Woonplaats (of nabij)	Thema	Reactie
188	47	S1-09f	Oosterhout	handhaving/monitoring	Snelheidscontroles uitvoeren!
189	47	S1-09g	Oosterhout	handhaving/monitoring	Geluidsoverlast controle!
204	53	S2-01a	Oosterhout	handhaving/monitoring	1. Hoe de inrichting er ook uit gaan zien, de snelheid (met in bijzonder motoren en snelle autorolluiken(?)") blijft naar mijn mening een zeer heikel punt. Handhaving valt niet te verwachten, op een enkele na, maar zeker niet structureel!
207	53	S2-01d	Oosterhout	handhaving/monitoring	4. Brede taluds. Walhalla voor crossers en quads in de wintermaanden!!!
218	55	S2-05c	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	30 km zone, iets wat al voor mijn gevoel nooit gaat lukken als ik alleen nu al kijk naar de afrit bij het witte kerkje... daar wordt gewoon minimaal 50 gereden. Handhaven zou een optie zijn... Maar daar zit ik al jaren vraagtekens bij.
221	56	S2-08b	Oosterhout	handhaving/monitoring	En hoop op een intensieve handhaving.
225	57	S2-09d	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Meer handhaving
244	62	S2-19b	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Handhaving op snelheid.
255	64	S2-21b	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	Voorstel: verlichting onder de A50 brug, broeiplaats voor drugshandelaren.
266	67	S3-03c	Slijk-Ewijk	handhaving/monitoring	(4) Het parkeerterrein bij de Loenense buitenpolder moet verdwijnen. Het strand nabij de parkeerplaats wordt gebruikt als homo ontmoetingsplaats. Er vinden seksuele handelingen tussen mannen plaats. Dit hoort niet op een wandelroute waar ook kinderen lopen.

BIJLAGE 3: BASISONTWERP BOULEVARD SLIJK-EWIJK





Legenda

- BGT-ondergrond
- kadastrale grens
- kant verharding
- berm / start talud
- rijbaan 60 km/h (donker asfalt) / inrit in asfalt
- rijbaan 30 km/h (licht asfalt) / inrit in asfalt
- inrit in elementenverharding
- waalband en loopstrook
- grasbetonstrook

0 5 10 15 20m

Maten in meters, tenzij anders vermeld. Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld.
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld. Diameters in mm, tenzij anders vermeld.

Versie	Datum	Omschrijving	Getekend	Gecontroleerd	Vrijgegeven
c1.0	09-08-2022	Eerste uitgave	JWg	JGr	JGr

Opdrachtnemer:
Megaborn
Postbus 56
4180 BB Waardenburg
tel. 0418-654900
info@megaborn.com
www.megaborn.com

Opdrachtgever:
gemeente Overbetuwe
Postbus 11
6660 AA Elst
tel. 14 0481
info@overbetuwe.nl
www.overbetuwe.nl

Project: Advisering weginrichting Gastvrije Waaldijk

Onderdeel: Waaldijk bij Slijk-Ewijk

Fase: Verkenning en advies

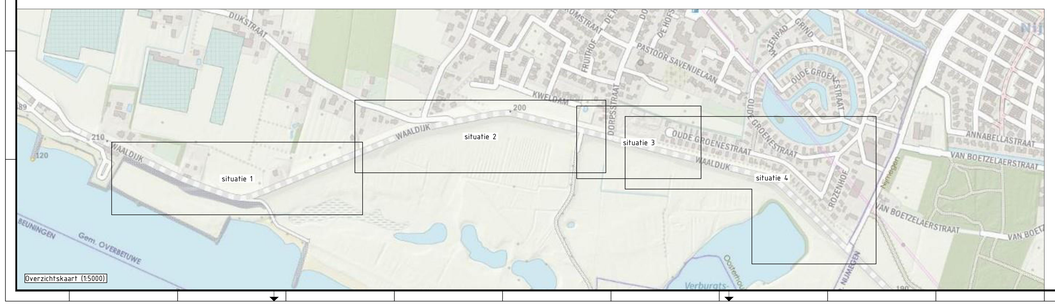
Tekeningnummer: GOb2201-107 c1.0

Documenttype: tekening
Blad: 1 van 1
Formaat: A2
Schaal: 1:500
Projectnummer: GOb2201
Besteknummer: –
Status: Concept

BIJLAGE 4: BASISONTWERP BOULEVARD OOSTERHOUT







Legenda

- BGT-ondergrond
- kadastrale grens
- kant verharding
- berm / start talud
- rijbaan 60 km/h (donker asfalt) / inrit in asfalt
- rijbaan 30 km/h (licht asfalt) / inrit in asfalt
- inrit in elementenverharding
- waalband en loopstrook
- grasbetonstrook
- graspad (onderhoudspad)

0 5 10 15 20m

Maten in meters, tenzij anders vermeld. Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld.
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld. Diameters in mm, tenzij anders vermeld.

Versie	Datum	Omschrijving	Getekend	Gecontroleerd	Vrijgegeven
c1.0	09-08-2022	Eerste uitgave	JWg	JGr	JGr
c2.0	25-08-2022	Diverse aanpassingen	JWg	JGr	JGr

Opdrachtnemer:
Megaborn
techniek met beleid
Postbus 56
4180 BB Waardenburg
tel. 0418-654900
info@megaborn.com
www.megaborn.com

Opdrachtgever:
gemeente Overbetuwe
Postbus 11
6660 AA Elst
tel. 14 0481
info@overbetuwe.nl
www.overbetuwe.nl

Project: Advisering weginrichting Gastvrije Waaldijk
Onderdeel: Waaldijk bij Oosterhout
Fase: Verkenning en advies

Documenttype:	tekening
Blad:	1 van 2
Formaat:	A0
Schaal:	1500
Projectnummer:	G0b2201
Bestelnummer:	-
Tekeningnummer:	G0b2201-105a c2.0
Status:	Concept



Situatie 4 (1:500)

Situatie 3 (1:500)

Overzichtskaart (1:5000)

Legenda

- BGT-ondergrond
- kadastrale grens
- kant verharding
- berm / start talud
- rijbaan 60 km/h (donker asfalt) / inrit in asfalt
- rijbaan 30 km/h (licht asfalt) / inrit in asfalt
- inrit in elementenverharding
- waalband en loopstrook
- grasbetonstrook
- graspad (onderhoudspad)

0 5 10 15 20m

Maten in meters, tenzij anders vermeld. Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld.
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld. Diameters in mm, tenzij anders vermeld.

Versie	Datum	Omschrijving	Getekend	Gecontroleerd	Vrijgegeven
c1.0	09-08-2022	Eerste uitgave	JWg	JGr	JGr
c2.0	25-08-2022	Diverse aanpassingen	JWg	JGr	JGr

Opdrachtnemer:
Megaborn techniek met beleid
Postbus 56
4180 BB Waardenburg
tel. 0418-654900
info@megaborn.com
www.megaborn.com

Opdrachtgever:
gemeente Overbetuwe
Postbus 11
6660 AA Elst
tel. 14 0481
info@overbetuwe.nl
www.overbetuwe.nl

Project: Advisering weginrichting Gastvrije Waaldijk

Onderdeel: Waaldijk bij Oosterhout variant 2

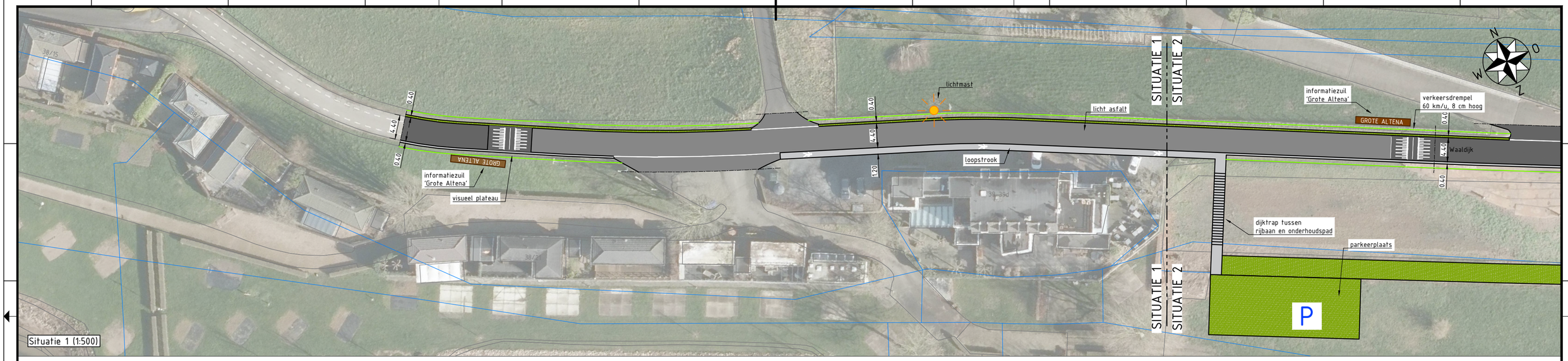
Fase: Verkenning en advies

Documenttype: tekening	
Blad: 2 van 2	
Formaat: A0	Schaal: 1:500
Projectnummer:	G0b2201
Besteknummer:	-
Status:	Concept

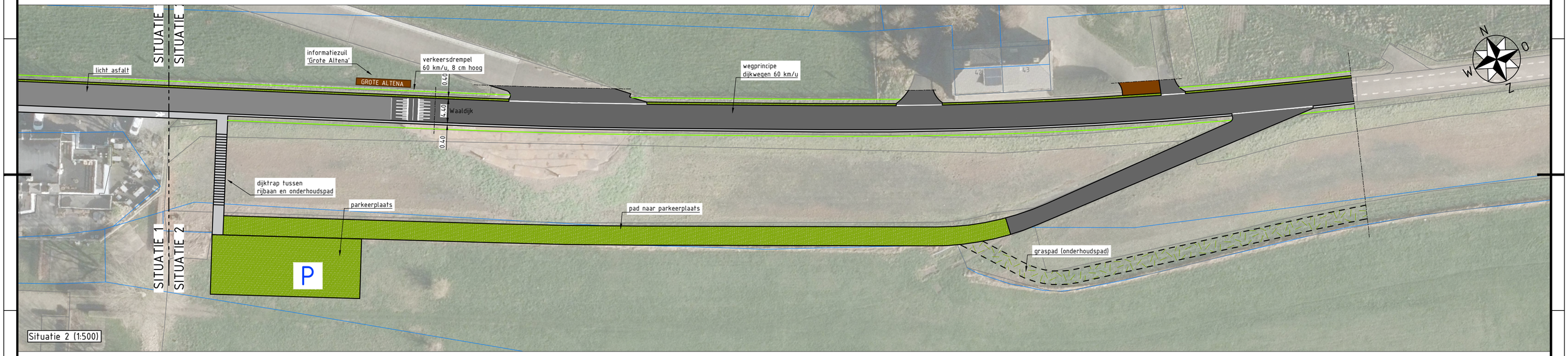
Tekeningnummer: G0b2201-105b c2.0

G0b2201-105 c2.0 Inrichting Waaldijk bij Oosterhout.dwg

BIJLAGE 5: BASISONTWERP ALTENA



Situatie 1 (1:500)



Situatie 2 (1:500)

Legenda

- BGT-ondergrond
- kadastrale grens
- kant verharding
- berm / start talud
- rijbaan in donker asfalt
- rijbaan in licht asfalt
- waalband en loopstrook
- inrit in elementenverharding
- grasbetonstrook / parkeerplaats
- graspad (onderhoudspad)

0 5 10 15 20m

Maten in meters, tenzij anders vermeld. Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld.
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld. Diameters in mm, tenzij anders vermeld.

Versie	Datum	Omschrijving	Getekend	Gecontroleerd	Vrijgegeven
c1.0	09-08-2022	Eerste uitgave	JWg	JGr	JGr
c2.0	22-08-2022	Aanpassing snelheidsremmer	JWg	JGr	JGr
c3.0	23-08-2022	Toevoegen parkeerplaats en aanpassen tekstzuil	JWg	JGr	JGr
c4.0	31-08-2022	Aanpassen parkeerplaats	JWg	JGr	JGr

Opdrachtnemer:
Megaborn
techniek met beleid
Postbus 56
4180 BB Waardenburg
tel. 0418-654900
info@megaborn.com
www.megaborn.com

Opdrachtgever:
gemeente Overbetuwe
Postbus 11
6660 AA Elst
tel. 14 0481
info@overbetuwe.nl
www.overbetuwe.nl

Project: Advisering weginrichting Gastvrije Waaldijk

Onderdeel: Inrichting Waaldijk bij Altena in Oosterhout

Fase: Verkenning en advies

Tekeningnummer: GOb2201-104 c4.0

Documenttype: tekening
Blad: 1 van 1
Formaat: A2
Schaal: 1:500
Projectnummer: GOb2201
Besteknummer: –
Status: Concept