Reactie op voorstel weginrichting Gastvrije Waaldijk Overbetuwe Verenigde Waaldijkers

Op 18 november heeft de gemeente Overbetuwe van de Verenigde Waaldijkers een voorstel ontvangen voor de weginrichting van de Gastvrije Waaldijk in Overbetuwe. Daarin worden de volgende suggesties gedaan:

- Grasbeton in plaats van Waalband;
- Rijbaan niet breder van 4,2 meter. Totale verhardingsbreedte maximaal 5 meter.
- Brede fietssuggestiestroken van licht asfalt;
- Voldoende en voldoende hoge (12 cm) drempels en plateau's;
- Het verlengen van de boulevard van Slijk-Ewijk aan de westzijde en het verlengen van de boulevard Oosterhout tot en met de Altena;
- Verhoogde ligging (loopstrook) boulevards.

Suggestie grasbeton in plaats van band

Voor de inrichting van de Gastvrije Waaldijk is gekozen om aan één zijde van de weg een waalband toe te passen en aan de andere zijde een grasbetonstrook. Beide stroken hebben functioneel dezelfde werking, namelijk grote voertuigen de mogelijkheid bieden om te passeren zonder de bermen kapot te rijden. We begrijpen dat er zorgen leven over de mogelijkheid om de Waalband als deel van de rijbaan te gebruiken. Om dit te voorkomen wordt de Waalband opgeruwd om ervoor te zorgen dat de Waalband net als de grasbetonstrook een snelheidsremmende werking heeft.

Wegprofiel: rijbaanbreedte

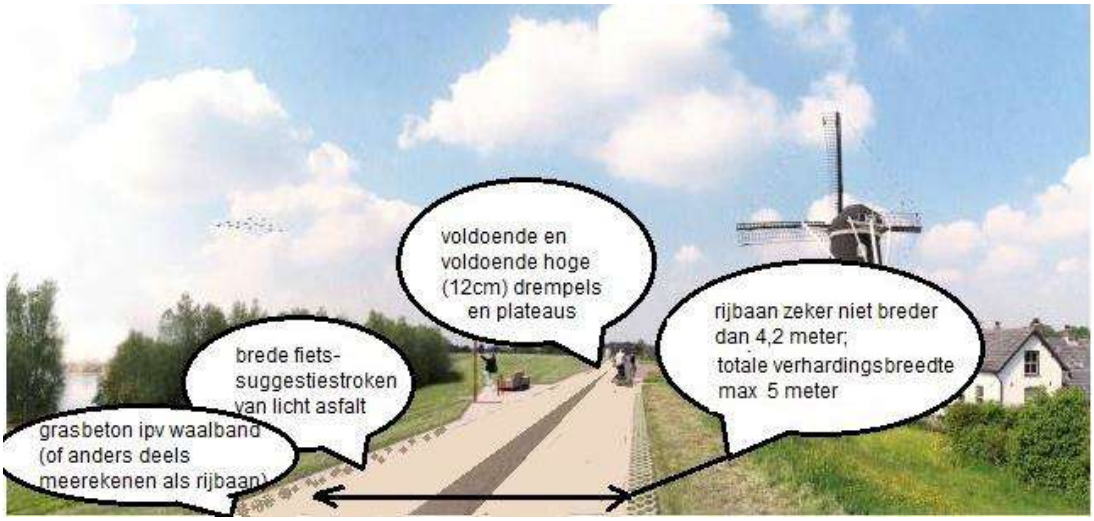
In het plan is invulling gegeven aan de wens voor een smallere rijbaan (van 4,60 meter naar 4,40 meter). Door de Verenigde Waaldijker wordt voorgesteld wordt een nog smallere rijloper toe te passen van maximaal 4,20 met breed. Dit is vanuit verkeerskundige overwegingen onwenselijk.

Er is in het plan gekozen voor 4,40 meter, omdat deze breedte zorgt voor een snelheidsremmende werking voor auto's (bij het passeren van 2 auto's moet men gebruik maken van de grasbetonstrook/waalband), maar tegelijkertijd wel voldoende breedte biedt voor het veilig passeren van 2 fietsers en een auto. Bij een smaller profiel moeten fietsers achter elkaar gaan rijden, wat het comfort en de 'gastvrijheid' voor de fietsers verminderd.

Wegprofiel: brede fietssuggestiestroken of fietsstraat

De gastvrije Waaldijk heeft in de gemeente Overbetuwe een breedte van 4,40 meter. Bij dit profiel is het niet wenselijk om suggestiestroken toe te passen, omdat de weg hiervoor niet voldoende breed is. Dat zou leiden tot smalle suggestiestroken, waardoor de fietsers in de knel kan komen.

De meegestuurde visualisatie van het profiel lijkt op de inrichting van een fietsstraat, maar dan zonder rood asfalt. 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.



Voldoende en voldoende hoge (12 cm) drempels en plateau's

De Verenigde Waaldijkers vragen om voldoende en voldoende hoge drempels en plateau's. In het plan is invulling gegeven aan de wens om elke 100 meter een drempel toe te passen in de 30 km/uur zones. Op deze manier kan de maximum snelheid daar ook daadwerkelijk worden afgedwongen. 30 km/uur drempels of plateau's van 8 centimeter hoog kunnen in de praktijk met een snelheid van 20 tot 30 km/uur worden genomen. Daarmee hebben de drempels 8 centimeter voldoende snelheidsremmende werking.

Het CROW schrijft per toegestane maximumsnelheid voor hoe langgerekt een drempel mag zijn. Voor 30 km/u zijn de drempeltaluds steiler en korter dan bij 60 km/u. Drempels van 8 of 12 centimeter hebben dezelfde snelheidsremmende werking, omdat de hellingen even steil zijn. Er is vastgelegd dat drempels in de regel 8 centimeter hoog moeten zijn. Een hoogte van 12 centimeter geldt voor drempels of plateaus bij een oversteekplaats, omdat daar extra attentieverhoging nodig is.

Buiten de bebouwde kom is door de Verenigde Waaldijkers voorgesteld om elke 200 meter een drempel toe te passen. Gebruikelijk is het om in 60 km/uur zones drempels toe te passen bij attentiepunten en kruispunten.

Verlengen boulevards

De uitbreiding van de 30 km/uur zone is vastgelegd nadat er een participatieproces is geweest. Naar aanleiding van de inloopbijeenkomsten en de overleggen met de dorpsraden is ervoor gekozen om de boulevard van de Slijk-Ewijk te verlengen aan de oostkant en de boulevard van Oosterhout te verlengen aan de westkant en de oostkant. Hier speelt een spanningsveld met enerzijds de wensen van de omgeving en geloofwaardig, handhaafbaarheid en (verkeerskundige en juridische) richtlijnen en eisen voor de weginrichting van 30 km/uur zones. De huidige lengte van de boulevards is daarom het maximaal haalbare.

Verhoging (loopstrook) dorpsboulevard

Tot slot is de suggestie gedaan om de dorpsboulevard verhoogd aan te leggen. Een verhoogd loopstrook/trottoir is passend bij een 30 km/uur weg. Echter is een verhoogd trottoir niet inpasbaar in het smalle dijkprofiel. Bij een verhoogde loopstrook zou er onvoldoende ruimte overblijven voor het (incidenteel) passeren van grote voertuigen. Fietsers kunnen bij een verhoogde ligging in de knel komen wanneer een groot voertuig moet passeren. Daarom is de loopstrook in incidentele gevallen nodig om uit te kunnen wijken voor grote voertuigen. Dit kan niet bij de voorgestelde verhoogde ligging.