

Technische vragen incl beantwoording D66:

Naam indiener: Jonna Termorshuizen van D66

1. In het Masterplan Gastvrije Waaldijk wordt gesproken over een rustig en eenvoudig concept, zodat iedere gebruiker 'kan genieten van het uitzicht'. 'Weg met de geverfde belijning op de weg en het woud aan verkeersborden' staat er. Maar nodigt zo'n lege weg juist niet uit tot hard(er) rijden, doordat er geen obstakels zijn zoals drempels? Hoe weet de automobilist dat hij te gast is, als dat nergens staat aangegeven en de weg er niet juist op ingericht is?

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.

Gastvrije Waaldijk heeft daarom een rustig, eenvoudig en overzichtelijk 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. 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.

Er worden overigens wel verkeersdrempels toegepast. 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) verkeersplateau's ~~drempels~~ aangebracht en verkeersdrempels bij gevaarpunten, 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 markeringsstrepen voor de zichtbaarheid. De verkeersplateau's op de kruisingen op de dijk worden verhoogd uitgevoerd. Op de dijkopgangen wordt een visueel plateautalud toegepast, omdat de dijk hier al omhoog gaat.

2. Als bij een dorpskern 'maatwerk' volgt, bestaat de kans op zo'n 'woud aan verkeersborden'; bij de ene kern mag de auto misschien wel verder rijden, maar zachter, bij de andere moet de auto misschien wel van de dijk af. Dit staat haaks op het uitgangspunt van een rustig en eenvoudig concept. Hoe houden we het simpel maar duidelijk voor iedereen?

Om een eenduidige en herkenbare weginrichting te houden over de 80 km lange Gastvrije Waaldijk is in het masterplan een toolbox opgenomen. In deze toolbox zijn de inrichtingselementen opgenomen voor het ontwerp van de weginrichting van de Gastvrije Waaldijk. Met behulp van deze toolbox is een eenduidige en herkenbare weginrichting voor Overbetuwe opgesteld. Daarbij is bij de dorpskernen Slijk-Ewijk en Oosterhout eenzelfde basisinrichting uitgewerkt voor de dorpsboulevards. Hiermee is voorkomen dat er een woud aan verkeersoplossingen voor de gastvrije Waaldijk ontstaat.

3. De ANWB heeft geadviseerd voor de Gastvrije Waaldijk: behoudt menging verkeer, maatinrichting van de weg, natuurlijk sturen en verlaag de maximumsnelheid. Maar de maximumsnelheid is al 60 km/u buiten de bebouwde kom, dus waar wordt die snelheid dan precies nog meer verlaagd?

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 nadelig voor de verkeersveiligheid. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 30 km/u enkel op de locaties waar dit echt nodig is (Boulevards Oosterhout en Slijk-Ewijk) 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 c.c. van deze mail kunt u de mail van de reactie van ANWB lezen over de gastvrije Waaldijk.