

2 dec 2022: REACTIE VWD (en op punt 'fietsstraat' en 'drempels' ook VVN) op gemeentelijke

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 [grotendeels in lijn met op 7 juli door VWD ingediende voorstel]. Daarin worden de volgende suggesties gedaan:

- Grasbeton in plaats van Waalband;
- Rijbaan niet breder van 4,2 meter. Totale verhardingsbreedte maximaal 5 meter.
- Brede fietsuggestiestroken 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 berm kapot te rijden.

[VWD: Ze hebben dezelfde functie, terwijl grasbeton wel voor meer visuele versmalling en dus snelheidsremming zorgt. Veiligheid belangrijker dan 'concept' Waalband. Bovendien komt er dan meer onderscheid tussen deze berm als 'uitwijkmogelijkheid' en als 'belevingspunt'/'boulevard' in de dorpen, wat de veiligheid in dorpen ten goede komt]

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.

[VWD: Opgeruwd beton heeft minder remmende werking dan grasbeton. In verkeersplan Neder-Betuwe wordt de 40 cm beton tot de wegbreedte gerekend. Tevens wordt daar rekening gehouden met mogelijkheid dat grasberm naast de betonband toch kapot wordt gereden. Daar wordt de optie opgehouden om een extra grasbetonstrook naast de betonband aan te brengen.]

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 vermindert.

[VWD: In West-Betuwe wordt 4,20 juist als voldoende gezien voor passeren van twee auto's. Max 4,20 betekent ook dat je qua verharding niet breder komt dan 5 meter en dat is op sommige plekken al meer dan huidige verhardingsbreedte.

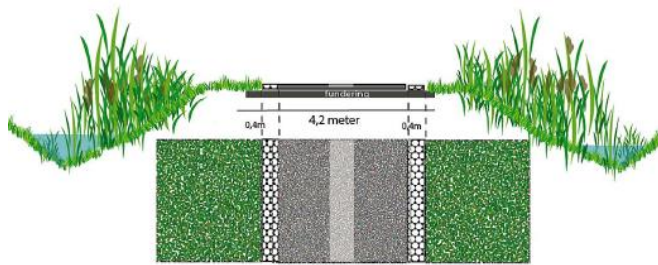
Volgens CROW inspiratiebladen dijkwegen en plattelandswegen is 4,20 meter ruim voldoende. Citaat: "Bij smalle dijkwegen met verblijfsfunctie (60 km/h) past een wegprofiel met een verhardingsbreedte van 3,3 tot 4,2 m".

Wegdrukken van fietsers gebeurt nu al in Nijmegen bij breedte 4,60 meter. Enige manier om dat te voorkomen is duidelijk wegregime en -inrichting 'auto te gast'.

Wegprofiel: brede fietssuggestiestroken of fietsstraat

De gastrijke 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.

[VVD: idee is brede fietssuggestiestroken en smalle middenberm of karrenspoor. Zie bijv onderstaand voorbeeld:



uit CROW inspiratieblad 'wegprofiel door het platteland']

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 [deze metingen dateren uit 2016/2017!; bovendien zijn toen niet alle dijkvakken gemeten en verkeersintensiteiten verschillende vakken verschillen nogal. Na 2016/2017: toename recreatief fietsverkeer, toename fietsongelukken; plus verdere uitbouw Nijmegen noord] 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.

[Veilig Verkeer NL (VVN): Fietsstraat kan buiten de kom, maar dan moet de max-snelheid wel 30 km/h worden (CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer, tabel V13). 30km bubeko mag de wegbeheerder wettelijk invoeren (BABW).

VVD: wegindeling maakt 'regime' auto te gast duidelijker]



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 drempelaluds 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.

[VVN: 30km-Drempels van 8cm (3,5m) hebben vergelijkbare snelheidsremming als die van 12cm (4,8m), maar het remt de 'rouwdouwers' minder af, omdat de schokdempers 8cm vaak nog net aan kunnen, maar 12cm niet. Als je echt wil, kun je bij 8cm hard blijven rijden (met discomfort). 60km-drempels zijn relatief een stuk langer (bij 8cm>>8m, bij 12cm>>12m), waardoor het remmend effect kleiner is. Bovendien kan bij 8cm de schokdemper het discomfort van de drempel gemakkelijker opvangen.

Het probleem is bovendien dat meestal geen drempels worden aangelegd, maar plateaus. In 60km-gebied zijn dit soort plateaus alleen nog maar attentieverhogend, en niet snelheidsremmend.

VWD: in Nederbetuwe en in West-Betuwe worden de drempels en plateaus 12 cm hoog. Dat zijn ze in voorstel Megaborn voor Overbetuwe niet.

Letterlijk uit [Aangepaste weginrichting Nederbetuwe, gemaakt door Royal HaskoningDHV \(p.8\)](#): "In afwijking van Gastvrije Waaldijk worden plateaus toegepast met een hoogte van 12 cm, in plaats van 8 cm. De reden is dat deze hogere plateaus een beter snelheidsremmend effect hebben en daardoor de verkeersveiligheid beter borgen"]

Verlengen boulevards

De uitbreiding van de 30 km/uur zone is vastgelegd nadat er een participatieproces is geweest. Naar aanleiding van de inloophbijeenkomsten 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.

[VVN: er bestaan geen juridische richtlijnen voor weginrichting van 30km zones.

VWD: We hebben het niet over uitbreiden boulevard maar over uitbreiden van 30 km zones. In Nijmegen ligt er ook een 30 km zone zonder boulevard maar met om de 100 meter een drempel. Iets dergelijks is wenselijk op plekken waar de verblijfsfunctie van de weg groot is, zoals rond de Altena zeker.]

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.

[VWD: smalle profiel probleem helder. Maar op deze manier best gevaarlijk. Betonband is steeds uitwijkstrook voor de weg, maar hier opeens niet meer (zelfde probleem als bij belevingspunten). Hoe helder is dat zonder harde grens? Witte streep trekken langs hele lengte boulevard? Toch grasbeton op plekken waar Waalband geen verblijfsfunctie heeft om onderscheid te maken?]