

Overzicht reacties en beantwoording

	reactie	beantwoording
1	§1 Het 'files voorkomen/indammen'-perspectief om voor het fietsnetwerk te gaan is wel erg eenzijdig. Het fietsaspect bestaat ook uit het plezier om te gaan fietsen, de genoegdoening die het geeft (milieuvriendelijk, fossiele energie besparen etc.) en de betere gezondheid die uit fietsen voortkomt.	De aspecten plezierige activiteit, milieu en gezondheid worden eerder in de paragraaf aangehaald. Het voorkomen van files en waarborgen van de bereikbaarheid wordt vanuit mobiliteitsperspectief aangegeven.
2	§ 2.3. De Google Maps fietsrouteplanner heeft zo zijn omissies. Zie bijvoorbeeld de beschrijving Zuid - Noord langs Griftdijk - Rijksweg Zuid thv knooppunt 38. Hier zelfs de opmerking: 'loop met je fiets aan de hand'.	De Google Maps fietsrouteplanner was een van de hulpmiddelen om de routes te bepalen. We hebben natuurlijk ook gebruik gemaakt van onze lokale kennis.
3	§ 3.3 Het RijnWaalpad heeft als snelfietsroute nog een nadrukkelijk knelpunt thv Ressen. Een goede oplossing is de route langs het schouwpad (voorstel Dorpsraad Ressen). n.b. dit valt onder Gem. Lingewaard, maar enige stimulans vanuit Overbetuwe zou welkom zijn.	Wij zullen het punt voorleggen aan de gemeente Lingewaard.
4	§ 3.5 De Weteringsewal hoort in het Hoofdfietsnetwerk	Het hoofdfietsnetwerk wordt gevormd door routes die verbindingen vormen van de grotere kernen met elkaar en met de belangrijkste bestemmingsplaatsen buiten de gemeente. De Weteringsewal is deels opgenomen in het hoofdfietsnetwerk (verbinding Heteren – Elst). Wij vinden het logischer om de parallelle route Verbindingsweg-Zeegstraat-Tielsestraat als (oost-west) hoofdfietsroute op te nemen. Deze verbindt de kernen Zetten/Andelst met Valburg/Elst.
5	§ 3.7 Een aparte categorie is de brede fiets (bakfiets, mandfiets....) Breedte max. 1,75 m. Op de recreatieve fietsroutes zijn er wel degelijk knelpunten: bijv. de concurrentie met het autoverkeer.	Er wordt gesproken over verschillende vormen van fietsen. De meest voor de hand liggend zijn in de tekst aangegeven. We sluiten de brede fietsen niet uit. De constatering dat er geen knelpunten zijn is te voorbarig. Zeker ook omdat in de fietsagenda een aantal recreatieve routes zijn opgenomen. We passen de tekst aan.
6	§ 4.2 ad 1 de Oost-Westverbinding langs de Betuwelijn (diesellijntje) heeft nou niet direct de hoogste prioriteit. Die ligt toch echt bij de Oost-Westverbinding langs de Linge.	Wij hebben de oost-west verbinding langs de Betuwelijn een hogere prioriteit gegeven in het fietsnetwerk. De bestaande route (Verbindingsweg-Zeegstraat) wordt al veel meer gebruikt door fietsers. Wij zien daarom wel veel potentie in deze route.
7	§ 4.2 ad 2 let bij de fietsontsluiting van Park 15 op de mogelijkheid van een voorrangsgerechtigde fietsstroomroute Oost-West.	Hiervan hebben we kennis genomen.
8	§ 4.2 ad 3 uitstekende mogelijkheid om hier een fietsstraat te realiseren.	We nemen de optie mee in de verkenning
9	§ 4.2 ad 4 aandachtspunt: breedte van de fietspaden (eenrichting: 3 m en tweerichting: > 4 m).	We zullen de provincie wijzen op de ontwerprichtlijnen.
10	§ 4.2 ad 5 voorrangsgerechtigd maken	We nemen de optie mee in de verkenning.

11	§ 4.2 ad 6 let op: meer knelpunten - voorrangssituatie en 'routing' bij zijwegen (bijv. bij knooppunt 38) - breedte van de fietspaden (bijv. versmalling thv de dieselspoorkruising) - gevolgen van de ontwikkeling van de railterminal (tweerichtingen fietspad aan de oostzijde ? let op: > 4m) - spoorkruising Elst Noord: zie visie fietsersbond ingebracht bij klankbordgroep)	U hebt gelijk dat er nog meerdere aandachtspunten zijn op de route Rijksweg Noord en Zuid. In uw reactie benoemt u er een aantal. We zullen de tekst aanpassen. We zullen aangeven dat het om de gehele route gaat.
12	§ 4.2 ad 7 De Drielse Rijndijk tussen Heteren en Driel is verantwoord autovrij te maken gezien de alternatieven op parallelle wegen (Boltweg en Cora BaltussenAllee). Tussen Driel en Arnhem zouden automobilisten via de N837 (Metamorfosenallee) Arnhem kunnen bereiken. Daarmee liggen de primaire fietsrechten op de Drielse Rijndijk open.	Het college van B&W heeft het standpunt om de wegen niet autovrij te maken. We nemen in de verkenning deze optie dan ook niet mee.
13	§ 4.2 ad 8 fietsstraat?	We nemen de optie mee in de verkenning.
14	§ 4.2 ad 9 De Muskushouwestraat kan prima als voorrangsgerechtigde fietsroute worden ingevuld.	We nemen de optie mee in de verkenning.
15	§ 4.2 ad 10 fietsstraat?	We nemen de optie mee in de verkenning.
16	§ 4.2 ad 11 Ook hier is een fietsstraat te overwegen. De kortgeleden nieuw aangelegde fietspaden in de Merm zijn beschadigd door vrachtverkeer en de zijwegenaansluitingen zijn voorzien van trottoirribbels.	We nemen de optie mee in de verkenning.
17	§ 4.2 ad 13 Een goede mogelijkheid voor aansluiting aan een fietsroute zuidelijk van de plas richting Valburgseweg -> Akkerstraat -> Nieuwendijk -> Van Balverenlaan -> Park 15	Deze optie wordt meegenomen in de verkenning Westelijke en zuidelijke fietsontsluiting Park15 (nr. 2 in de fietsagenda).
18	§ 4.2 ad 14 hier is de fietsdoorstroming belemmerd	Hiervan hebben we kennis genomen.
19	§ 4.2 ad 15 auto remmende maatregelen nodig bijv. bij het Pakhuis	We nemen de optie mee in de verkenning.
20	§ 4.2 ad 16 hier zou de vrijliggende fietsroute langs de 1e Weteringswal in beeld moeten komen.	Een vrijliggende fietsroute langs de 1 ^e Weteringswal wordt niet meegenomen in de verkenning. Deze verkenning richt zich op de kruispunten Grote Molenstraat – 1 ^e en 2 ^e Weteringswal.
21	§ 4.2 ad 18 fietsstraat	We nemen de optie mee in de verkenning.
22	§ 4.2 ad 19 moeten we ons hier laten verrassen?	We nemen als gemeente deel aan het proces rond de dijkversterking. We passen de tekst aan om dit te verduidelijken.
23	§4.2 ad 20 zie hiervoor: autovrij maken	Zie beantwoording nr. 12
24	§ 4.2 ad 21 heel goed	Hiervan hebben we kennis genomen
25	§ 4.2 ad 22 fijn	Hiervan hebben we kennis genomen
26	§ 4.2 ad 23 hier zou ook voorlichting aan automobilisten m.b.t. kwetsbare medeweggebruikers passen (een gemiddelde personenauto weegt 1100 kg, wanneer die zelfs maar met 50 km/uur een medeweggebruiker raakt is dat funeste confrontatie)	We nemen de optie mee in de verkenning.
27	§ 4.2 ad 24 doen we graag. Bij voorkeur zelfs twee keer per jaar.	We passen de tekst aan en zullen de Fietsersbond 2x per jaar uitnodigen voor een overleg.
28	De aandachtspunten voor Heteren zijn opgenomen in het visie document “veilige fietsroutes voor scholieren” en de DOP. Wij zien niet alle punten	Een groot aantal punten zijn opgenomen in de fietsagenda. De Boltweg, Achterstraat, Knoppersweg, kruispunt

	terug in de opgestelde notitie. Wij willen graag dat het visiedocument en de DOP wordt opgenomen in de fietsagenda. De aandachtspunten zijn: - Boltweg - Achterstraat - Polderstraat (N837), route naar sportvelden - Knoppersweg (N836) - kruispunt Nijburgstraat (N836)-Knoppersweg (N837) - kruispunt 1^{ste} Weteringsewal-Wageningsestraat - kruispunt Verbindingsweg - Wageningsestraat (N836) - Ronde Achterstraat - Flessestraat - Muskushouwestraat	1ste Weteringsewal-Wageningsestraat ontbreken hierin. Wij nemen de Boltweg en Achterstraat alsnog op in de fietsagenda. Wij zijn van mening dat voor de overige wegen/kruispunten de inrichting wel voldoet.. De maximumsnelheid op de Knoppersweg wordt verlaagd ten noorden van het kruispunt met Nijburgsestraat (maatregel van de provincie). Op het kruispunt 1^{ste} Weteringsewal-Wageningsestraat zijn middengeleiders aangebracht zodat de fietser in 2 etappes kan oversteken.
29	We willen graag betrokken worden in het vervolgproces.	Hiervan hebben we kennis genomen
	Wij vragen aandacht voor de volgende punten: - Reethsestraat - Zeegstraat - Homoetsestraat	De Zeegstraat is opgenomen in de fietsagenda. De Reethsestraat en Homoetsestraat maken onderdeel uit van het basisnetwerk. Op basis van deze indeling zijn de huidige voorzieningen op de Homoetsestraat voldoende. Voor de route Valburg – Nijmegen zetten we in op een route langs de Betuwelijn.
30	pag 5: processchema niet te lezen helaas	Dit schema passen we aan.
31	pag 7: plaatje: concentratie arbeidsplaatsen is Park 15/ (ga me niet vertellen dat het RTG daar bedoeld is, daar komen geen arbeidsplaatsen, de stip lijkt niet op de goede plek te staan)? er lijkt vanuit Elst wel een route rechtstreeks daar naar toe te gaan (of is dat slechts verbeelding van aantallen fietsbewegingen tussen Elst en park 15?). Waarom dan niet vanuit Oosterhout (met als 'achterland' deel van Nijmegen Noord) en Nijmegen Noord zelf een verbinding naar Park 15? Op pagina 19 is het als aandachtspunt genoemd.	Het gaat om Park 15. De route Oosterhout ontbreekt in het plaatje en dit is niet juist. We passen het plaatje aan.
32	Pag 9: rotonde Griftdijk/Stationsstraat is wat mij betreft ook knelpunt i.v.m. onduidelijke voorrangssituatie en hoeveelheid verkeer. Daarnaast ook fietsroute van Stationsstraat naar Griftdijk. Prima, maar fietspad moet gedeeld worden met voetgangers en die zijn er steeds meer, dat levert gevaarlijke situaties op.	De rotonde Griftdijk-Stationsstraat is grondgebied Nijmegen. We zullen bij de gemeente aandacht vragen voor deze verkeerssituatie. Het delen van een fietspad met voetgangers komt op meerdere locaties voor. We zijn van mening dat de situatie acceptabel is.
33	pag 16: verkeersveiligheid op de dijken: aanpak hiervan combineren met versterking van de Waaldijk. Zie ook punt 19 op pagina 22	We grijpen inderdaad de kans aan om met het project dijkversterking van de Waaldijk de verkeersveiligheid te verbeteren.
34	pag 18: de route langs de zuidkant van de plassen bij Slijk Ewijk is drukker met schoolgaande fietsers dan de noordzijde. Snelle recreanten (wielrenners) willen op die plek nog wel eens voor gevaarlijke situaties zorgen omdat het pad met voetgangers wordt gedeeld en soms door het meanderen onoverzichtelijk is.	De route is hoofdzakelijk een recreatieve route met inderdaad een bochtig verloop. Dit is niet te veranderen. Het gebruik is beperkt zo blijkt uit de gehouden meting. Wij vinden dat de verschillende verkeerdeelnemers rekening met elkaar moeten houden op dit fietspad.
35	Pag 19: Park 15/Danenberg. Weet dat er een wens is om vanuit Slijk Ewijk rechtstreeks naar Oosterhout	Wij zijn van mening dat de Oosterhoutsestraat de hoofdfietsroute is

	(dijstraat) te fietsen (alleen voor fietsers). Is veiliger in donker dan Oosterhoutseweg of Waaldijk. Zo komt er een mooie, veilige verbinding ook voor schoolgaande jeugd en recreanten van Herveld/Andelst richting de bus/fietsbaan in Nijmegen Noord.	tussen Slijk-Ewijk en Oosterhout. De fietser heeft een duidelijke plek op de rijbaan.
36	pag 20: nr. 5, is al bekend wat er gaat gebeuren met deze verbinding? Klachten zijn: gevaarlijke scherpe bocht, prikkeldraad/sloot waardoor uitwijken risico's met zich meebrengt en gezamenlijk gebruik voetgangers en fietsers. Soms klachten over gladheid na sneeuwval (wordt soms niet geruimd of gestrooid)	Het opwaarderen van het Kerkepad wordt nu al onderzocht. We nemen de opmerkingen mee in de verkenning.
37	Is ook gekeken naar voldoende parkeergelegenheid voor de fietsen? Vooral bij bushaltes en (informele) car/fietspoolplaatsen voldoende veilige parkeergelegenheid? (Bushaltes griftdijk)	Dit is niet meegenomen in deze studie. Als er behoefte is aan uitbreiding van fietsenstallingen dan gaan we onderzoeken of aanvullende voorzieningen mogelijk zijn.
38	Aandacht voor een goede fietsenstalling bij buslijn 331 aan de Jonagoldstraat in Nijmegen (bij de Albert Heijn). Verder benadrukken dat wanneer lijn 3 is opgeheven er veel meer mensen zullen gaan fietsen naar de Jonagoldstraat en ongetwijfeld ook naar de halte(s) aan de Griftdijk.	We zijn in overleg met Nijmegen over uitbreiding van de fietsenstallingen.
39	Verder onderken ik een gevaarlijke situatie voor inwoners van Oosterhout die met de fiets naar de huisartsenpraktijk gaan. Wanneer je veilig het Kerkepad hebt weten te nemen volgt de volgende uitdaging in de richting van de praktijk. Geen fietspad op de heenweg, een erg onduidelijk fietspad (of is het een voetpad) op de terugweg en auto's die veel harder rijden dan de toegestane 30 km/uur.	Het Kerkepad is opgenomen in de fietsagenda. De Oude Groenestraat is in beheer van Nijmegen. We zullen de opmerking voorleggen aan de gemeente Nijmegen.
40	Hoe staat het met de fietsverbinding tussen Oosterhout en Park 15, die zou er nl. al moeten liggen. Wat is reden van vertraging en is er zicht op wanneer deze er gaat komen?	De verbinding is opgenomen in de fietsagenda. Nagegaan zal worden wat de afspraken zijn met de ontwikkelaar van Park15 over deze verbinding.
41	Vergeet de verbinding via pontje bij Slijk Ewijk niet: is veel gebruikt in de zomer, maar bewegwijzering kan beter?	We nemen dit punt mee in de verkenning van de Waaldijk (nr. 19 fietsagenda).
42	Kruising Stationsstraat / Dorpsstraat (vredeplein): Een duidelijke oversteekplaats: het is een onoverzichtelijke en daardoor gevaarlijke kruising. Met de intensivering van fiets- en autoverkeer is de kans groot dat het een onhoudbare situatie wordt.	Eerder zijn er maatregelen genomen om het zicht te verbeteren. Wij vinden de huidige situatie acceptabel.
43	Aandacht voor het feit dat de voorrangsregels op de Waaldijk (al het verkeer, ook fietsverkeer, van rechts heeft voorrang) slecht worden nageleefd, met name door snelverkeer.	We nemen deze opmerking mee in de verkenning Waaldijk (nr. 19 fietsagenda).
44	Het fietskruispunt ter hoogte van de st. Walburg / Stationsstraat is een gevaarlijk kruispunt. Dit mede omdat fietsers hier over geleid worden via een fietskruispunt vanuit Gelderland. Hier geldt op dit moment geen verbod voor fietsers en deze zijn daardoor geneigd om over de Stationsstraat te fietsen richting de Wageningsestraat. Een kleine honderd meter verder is een straatje tussen de huizen door welke ook op de Wageningsestraat uit komt, dit is ongeveer ter hoogte van de	Het kruispunt St. Walburg – Stationsstraat wordt meegenomen in de studie van de stationsomgeving Zetten-Andelst. Hierin wordt ook de route tussen het station tot aan het kruispunt St Walburg-Stationsstraat meegenomen. Wij zijn geen voorstander van een verbod op de Stationsstraat, mede ook omdat de woningen bereikbaar moeten zijn met de fiets. De route tussen de

	Woerdsestraat. Ons advies is dan ook de Stationstraat ter hoogte van de St. Walburg een fietsverbod te geven en het fietsverkeer om te leiden via het boven genoemde pad.	Wageningsestraat en St. Walburg is nu ook al beschikbaar. Fietsers hebben dus al een keuzemogelijkheid.
45	Fietsverkeer vanuit het HPC wordt op dit moment langs de Wageningsestraat geleid. Er heeft ooit een fietspad vanuit het HPC naar de Fliertstraat gelopen. Als dit fietspad er (weer) komt dan zal het verkeer richting Andelst / Herveld hier over gaan en zal de situatie langs de Wageningsestraat een stuk minder druk en/of gevaarlijk worden. Tevens bereiken we hier mee dat er geen gevaarlijke oversteek situaties meer ontstaan rond het spoor	Wij zijn van mening dat de Wageningsestraat een veilige optie is tussen het HPC en Herveld/Andelst. Alleen de oversteek ter hoogte van de Verbindingsweg vraagt extra aandacht. Deze is ook opgenomen in de fietsagenda (nr.14 fietsagenda). We nemen de optie via de Fliertstraat niet op in de fietsagenda.
46	De Drielse Rijndijk staat wel op de agenda, maar er wordt in het begin ook gesteld dat de verkeersintensiteit daar niet zo hoog is. Kip en ei, je mijdt de route als het even kan, of je gaat voor de veiligheid maar met de auto. Een vrijliggend fietspad of het autovrij maken blijft een grote wens. Ook toeristisch is dit een zeer belangrijke route, dat blijkt ook uit de tellingstabel, dat zou nog veel beter kunnen.	Zoals u zelf aangeeft is de Drielse Rijndijk opgenomen in de fietsagenda (nr.7 fietsagenda). We willen een brede verkenning uitvoeren waarin we ook alternatieve routes meenemen.
47	Hoewel niet op de agenda is ook de Boltweg nog steeds niet op orde. Deze weg is weliswaar recent gerenoveerd, maar zonder vrijliggend fietspad, waardoor het ook bij weinig autoverkeer gevaarlijk is omdat er structureel te hard wordt gereden.	Wij voegen de Boltweg toe aan de fietsagenda.
48	Ook de weg tussen Driel en de N837, Honingveldsestraat / Grote Molenstraat, is recent gerenoveerd, deze weg wordt veel gebruikt door jeugd, met hun karakteristieke weggebruik. Doordat ook hier gescheiden fietsstroken ontbreken, is 60 km per uur vaak te hard. De Dorpsstraat is 30km en de Grote Molenstraat na de N837 heeft volledig gescheiden fietspaden, het bedoelde stuk is een verbinding die opeens veel gevaarlijker is dan de rest.	Wij zijn van mening dat de fietser een duidelijke plek heeft op de rijbaan. Wij voegen de Honingveldestraat/Grote Molenstraat niet toe aan de fietsagenda.
49	belangrijk is de aanpak voor de oost-west verbindingen.	Hiervan hebben we kennis genomen
50	Wijkplatform vraagt ook aandacht voor de doorstroming in de kernen; dit geldt speciaal ook voor de situatie rondom station Elst.	De verkeerssituatie bij het station heeft onze aandacht. Er wordt gewerkt aan verbetervoorstellen.
51	Van een aantal kernen vertrekken (veel) scholieren. Zij wachten daarbij veelal op elkaar om in groepen/groepjes te fietsen. Wanneer ze op elkaar wachten op of langs het fietspad belemmert dit de doorstroming. Het maken van een "wachtplaats" voorkomt dit. Graag aandacht hiervoor.	De verkenning van wachtplaatsen is niet meegenomen in deze studie. Als de geschetste situatie zich voordoet dan pakken we dit in een apart traject op.
52	Optimalisatie Fietsnetwerk tussen de kernen. Hoort Oosterhout niet ook bij die kernen? Ik zie de benoeming van de fietsersaantallen op de Rijksweg Zuid niet, tussen Elst en Oosterhout. De drukste schoolroute m.i.	Oosterhout is ook opgenomen in het netwerk. We hebben gebruik gemaakt van oudere cijfers, deze zijn niet opgenomen in de tabel. We weten op basis van deze cijfers wel dat het een drukke route is.
53	Allereerst het fietspad langs Park de Wuurde. Park De Wuurde heeft overlast van fietsende voetpadgebruikers. Alle aanleiding dus - zou je denken - om een zo comfortabel mogelijk fietspad	Deze route is niet opgenomen in het fietsnetwerk. We willen graag met u in gesprek over de geschetste verkeerssituatie.

	(Galgepad) ter beschikking te hebben waardoor de stimulans ontstaat, om dat pad - als fietsers - te benutten. Momenteel is het tegendeel nog het geval: toe- en uitrit zijn met trottoirranden afgezet, het asfalt heeft nare ribbels en er zitten gaten van putdeksels in. (De ribbels bij de uitgang naar de Wuurde zijn ondertussen (februari 2017) weggewerkt en van tijdelijke (?) tegels voorzien. De putdeksel-gaten zijn er helaas nog.) Bovendien is er op het fietspad veel concurrentie met (hondenbegeleidende) voetgangers. Vandaar het pleidooi voor een naastliggend voetpad. Aansluitend aan het Galgepad vallen de vreemde fietspadinvullingen langs de weg De Wuurde richting Willemsstraat op. Het lijken wel omgebouwde stoepen. Zeker nu de Wuurde een 30 km invulling heeft, zou er niets op tegen zijn om beide fietspaden op te heffen. Bijkomend voordeel zou zijn, dat de gevaarlijke oversteek in de bocht naar het Galgepad verdwijnt. Vervolgens is er een hobbelige oversteek van de Greveslag (met trottoirbanden). Bij de kruising met de Lange Dreef naar de Willemstraat: hier heeft de rechtdoorgaande fietser toch voorrang op het afslaande verkeer? Aan de westkant van de Willemsstraat staan consequent auto's op de stoep, waardoor de voetganger (zeker die met wandelwagen of loophulp) de weg op moet om verder de komen.	
54	Enkele routes zijn blijkbaar niet in het onderzoek betrokken te weten: 1. Elst (De Wuurde) - Sportpark de Pas - Bommel 2. Elst (De Wuurde) - Citadelcollege (Nijmegen Noord). Beide routes zijn van groot belang voor fietsende scholieren en sporters. ad 1. Op het sportpark De Pas bevat de route een onmogelijke haakse bocht in het doorgaande fietspad. De Bommelseweg richting/over de A325 zou als fietsstraat uitgevoerd kunnen worden. De kortgeleden nieuw aangelegde fietspaden in de Merm zijn beschadigd door vrachtverkeer en de zijwegenaansluitingen zijn voorzien van (te hoge) trottoirribbels. ad 2. De route De Wuurde - Citadelcollege maakt grotendeels onderdeel uit van de Hoodfietsroute+. Hier zit een vreemde versmalling (plus kapot asfalt) in bij de dieselspoorlijn (bij De Vork). T.h.v. knooppunt 38 maakt het fietspad een rare slinger bij de Reethsestraat, de fietsroute is opeens niet voorrangsgerechtigd meer en de fietser krijgt op de Hoge Brugsstraat te maken met concurrerend autosluipverkeer. Aan de oostzijde moet zelfs voorrang worden verleend aan verkeer op de doodlopende Wolfhoeksestraat.	Er is voor gekozen om de hoofdstructuren mee te nemen in het onderzoek. In de omgeving van de Wuurde zijn dit de wegen Kerkeakkers/Volger, Lange Dreef, Olympiasingel en Rijksweg Zuid. - de haakse bocht t.h.v. het sportpark is helaas niet anders vorm te geven. - het voorstel fietsstraat Bommelseweg t.h.v. viaduct nemen we mee als optie in de verkenning Bommelseweg tussen Einsteinweg en A325 in Elst. - De beschadigingen van de fietspaden geven we door aan team Buitenruimte en Vastgoed. U heeft gelijk dat er meerdere aandachtspunten zijn op de Rijksweg Zuid. We zullen de tekst aanpassen. We zullen aangeven dat het om de gehele route gaat (nr. 6 fietsagenda).
55	Wat betreft de voorlichting (aanbeveling 23 in 4.2 De Agenda): hier zou ook voorlichting aan automobilisten mbt kwetsbare medeweggebruikers passen (een gemiddelde personenauto weegt 1100 kg, wanneer die zelfs maar met 50 km/uur een	We nemen de optie mee in de verkenning.

	fietsende of wandelende medeweggebruiker raakt, is dat een funeste confrontatie).	
56	De opmerking onder punt a. is zeker relevant al kunnen wij ons niet voorstellen dat de fietsersaantallen op Rijksweg Zuid en Oosterhout niet bij het onderzoek in aanmerking worden genomen. Ondanks deze verwachting brengen wij de gemaakte opmerking onder uw aandacht.	Hiervan hebben we kennis genomen.
57	Het gestelde onder ad 1 (onder b.) achten wij relevant voor het optimaliseren van het fietsverkeer tussen Sportpark de Pas en Bommel.	Zie beantwoording 54
58	Wij gaan ervan uit dat de fietsroute Rijksweg Zuid - Oosterhout in het geheel wordt herzien als gevolg van de (eventuele?) aanleg van Railterminal Gelderland. Mocht deze terminal er niet komen - hetgeen onwaarschijnlijk lijkt - of laat de aanleg langere tijd op zich wachten dan vragen wij te bezien of tussentijdse aanpassingen tot verbetering van deze veel gebruikte fietsroute een mogelijkheid is.	Deze route is opgenomen in de fietsagenda nr. 6.
59	Onder b. wordt aandacht gevraagd voor de fietsroute De Wuurde en Galgepad. De vraag is of het hier gaat om een fietsverbinding tussen kernen of een fietsverbindingen binnen de grenzen van de wijk Elst-Zuid. Het antwoord op deze vraag hangt in belangrijke mate af van het nieuwbouwproject OBC op 'Vinkenhof'. Zolang de vergunningen voor de bouw niet zijn verleend menen wij dat het hier gaat om een fietsroute binnen de wijk. Zodra de bouwplannen echter in uitvoering kunnen worden genomen moet niet worden uitgesloten dat dit ook invloed zal hebben op de verkeersader centrum - Willenstraat - De Wuurde - Galgepad. Dit mede door het grote aantal leerlingen uit Arnhem-Zuid. In dat geval is de opmerking onder b. zeker relevant te noemen en vragen wij u deze bij het onderzoek te betrekken.	Zie beantwoording 54