

Bijlage 1. Uitgangspunten en aanpassingen Weginrichting en Openbare Verlichting november 2022

Deze bijlage geeft inzicht in de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de beantwoording van de reacties die zijn ontvangen op de uitwerking van de Gastvrije Waaldijk, voor wat betreft weginrichting (A.) en openbare verlichting (B.).

Allereerst geeft de bijlage een toelichting op de kaders vanuit het project Gastvrije Waaldijk. Daarna volgen de verkeerstechnische richtlijnen. Vervolgens wordt ingegaan op de onderwerpen handhaving, verblijfsgebieden en monitoring. Ten slotte wordt een overzicht geboden in de aanpassingen die gedaan zijn op basis van de ingediende reacties (lokaal maatwerk).

A. Weginrichting

I. Masterplan

Inleiding

Het Masterplan Gastvrije Waaldijk 2021 vormt in feite het beeldkwaliteitplan voor de inrichting en beleving van de 80 kilometer Waaldijk ('de lange lijn'). De toolbox die in het masterplan is opgenomen biedt de mogelijkheid om locatie specifiek een passende invulling te geven aan de beoogde inrichting. Nadrukkelijk is niet bedoeld een blauwdruk toe te passen, maar per locatie een passend maatwerk te bieden, binnen de context van de gezamenlijk beoogde beeldkwaliteit. De toolbox biedt de (technische en landschappelijke) ontwerpers van dijkversterkingsprojecten en de gemeenten ook de nodige handvaten om de inpassing en inrichting van de dijk vorm te geven.

Masterplan 2021

Het masterplan omvat vier bouwstenen:

1. De rijloper van grijs asfalt zorgt voor een rustig en duidelijk wegbeeld, met aandacht voor wegmarkeringen op plaatsen waar ze nodig zijn. Opmerking: binnen de bebouwde kom wordt een lichtere grijs tint gehanteerd dan buiten de bebouwde kom.
2. De grasbetonstrook aan de landzijde functioneert als uitwijkstrook voor het wegverkeer en draagt bij aan waterveiligheid bij extreem hoogwater.
3. De Waalband aan de rivierzijde biedt een hogere beeldkwaliteit dan een grasbetonstrook, vestigt de aandacht op de rivier en de uiterwaarden en maakt de rustpunt/belevingspunten goed toegankelijk.
4. Op plaatsen waar het uitzicht vraagt om ervan te genieten, verbreedt de Waalband zich tot een rust- of belevingspunt.

Componenten toolbox

De component in de toolbox zijn opgenomen als bijlage bij het Masterplan 2022. Voorbeelden van deze componenten zijn:

- a. weginrichting over 'de lange lijn' voor binnen en buiten de bebouwde kom, op- en afgangen (haaks, gelijkwaardige kruising, voorrangssituatie), erfopgangen, boulevards en voetgangersopgangen.

- b. Voor de belevingspunten biedt de toolbox onder andere de volgende componenten: vormgeving en grootte van het belevingspunt, waalzuil, fietsenstandaard, bank (deze is inmiddels gewijzigd in een duurzame variant zoals benoemd bij diverse bijeenkomsten die gehouden zijn in 2022), tribune.
- c. Op onderdelen heeft aanvulling plaatsgevonden voor maatwerkoplossingen, zoals voor de landgoeddijk in Neerijnen-Waardenburg, een traject ten westen van de Kaap van Haften, de trajecten waar de doorgaande weg door een kern voert en de primaire kering hiernaast is gelegen (zoals ten oosten van de Kaap van Haften).

'Onduidelijkheid over de 'auto te gast'

Uit recente gesprekken met bewoners is duidelijk geworden dat het gebruik en de invulling van het begrip 'auto te gast' een eigen leven is gaan leiden. Begrippen als 'fietser of wandelaar als hoofdgebruiker' en 'auto te gast' zijn niet het uitgangspunt van besluitvorming over samenwerkingsovereenkomst of Masterplan geweest. Ze zijn gebruikt om de recreatieve beleving van de Waaldijk meer onder de aandacht te brengen. Het gebruik van deze begrippen heeft bij bewoners andere verwachtingen gewekt, waar onvoldoende aandacht voor is geweest. Het wegontwerp is bedoeld om alle weggebruikers duidelijk te maken dat ze op een bijzondere plek verblijven. Op de dijk ligt het accent op beleving, de dijk is niet primair bedoeld als een verkeersader. Vanuit die inrichting wordt ander rijgedrag gestimuleerd, waardoor de automobilist zich als gast gedraagt en extra oplet. In de communicatie is onvoldoende duidelijk gemaakt dat er verschillende weggebruikers zijn die één smalle ruimte moeten delen en in hun gedrag rekening moeten houden met elkaar.

Aanvulling extra componenten aan de toolbox besluit 30 augustus 2022

- o Extra componenten
 1. Wegversmallingen als extra snelheidsremmende maatregel
 2. Veilige oversteeksituaties bij buitendijkse toegangen (bijvoorbeeld ter hoogte van struinpaden)
 3. Belijning op de weg bij erfaansluitingen/afritten om voorrang duidelijk te maken
- o Daarnaast vindt onderzoek plaats naar manieren om verkeersdeelnemers te attenderen op gewenst gedrag op de dijk.
- o Ten slotte is de betrokken gemeenten het advies gegeven om onderzoek te gaan doen naar de mogelijkheden voor het terugdringen van gemotoriseerd verkeer op de dijk.

Dit als reactie op de duidelijke oproep van bewoners hiertoe. In het ontwerp van Gastvrij Waaldijk is rekening gehouden met recreatief weggebruik van fietsers en wandelaars, onder andere door meerdere belevingspunten en struinpaden langs de weg. Het terugdringen of weren van gemotoriseerd verkeer is geen doel van het project Gastvrije Waaldijk.

II. Verkeerstechnische richtlijnen

1. CROW

Het CROW is een onafhankelijk kennisplatform waar (semi)overheden gebruik van maken. Dit platform beschrijft de richtlijnen voor onder andere wegontwerp en (verkeers)veiligheid. Overheden mogen van deze richtlijnen afwijken, mits dit gemotiveerd is onderbouwd.

Deze richtlijnen zijn toegepast in het wegontwerp dat is opgesteld voor Gastvrije Waaldijk.

2. Duurzaam veilig

Het Nederlandse wegennet wordt zoveel mogelijk opgebouwd volgens het principe Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is er in eerste instantie op gericht om ongevallen te voorkomen. Binnen Duurzaam Veilig worden functie, vormgeving en gebruik van wegen op elkaar afgestemd, zodat weggebruikers als vanzelf het gewenste verkeersgedrag vertonen.

Natuurlijk Sturen

Natuurlijk Sturen is de inzet van 'natuurlijke' maatregelen en gebiedseigen kenmerken om de beleving en het gedrag van de weggebruiker, en daarmee ook de verkeersveiligheid, te verbeteren. Daarnaast slaat 'natuurlijk' op 'vanzelfsprekend': dat mensen weten welk gedrag er van hen verwacht wordt op de weg.

Het concept bestaat al enig tijd en diverse overheden, waaronder bijvoorbeeld Waterschap Rivierenland, zijn hiermee al een aantal jaren aan de slag. Kort gezegd komt het concept erop neer dat je de autobestuurder een wegbeeld wil laten zien waardoor hij onbewust veiliger rijgedrag vertoont. Dat betekent geen zwart asfalt met witte belijning, verkeersborden en strak gemaakte bermen. Want dan ziet een bestuurder alleen de verkeersfunctie van de weg. Daarvoor in de plaats kunnen landschapselementen worden gebruikt, zoals bloemrijke bermen, bochten en verschillende kleuren verharding, waardoor wegen visueel smaller én afwisselender worden gemaakt. Specifiek voor dijken is door het Waterschap Rivierenland echter aangegeven dat zowel bomen als hagen/struiken in principe niet toegepast worden op dijken, omdat dit invloed heeft op de kwaliteit van de waterkering.

Snelheidsremmende maatregelen

Type maatregelen

Er zijn verschillende soorten snelheidsremmende maatregelen denkbaar voor het project Gastvrije Waaldijk. Alleen maatregelen die toepasbaar zijn het project zijn beschouwd (Zie ook Verkeersrapport Megaborn 2021, hoofdstuk 3). Bij toepassing van de diverse maatregelen is een afweging gemaakt, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Er worden geen maatregelen getroffen in de vorm van een as-verspringing of het uitbuigen van de weg bij aansluitingen van zijwegen. Hiervoor zouden ingrijpende aanpassingen van het dijklichaam nodig zijn;
- In verband met dijkbeheer zijn elementen in de berm, zoals een traphekwerk, niet gewenst;
- Zowel bomen als hagen/struiken worden in principe niet toegepast op dijken, omdat dit invloed heeft op de kwaliteit van de waterkering;
- Er worden geen verhoogde trottoirbanden toegepast in het profiel;

- De gehele dijk is een (hoofd)fietsroute. Maatregelen mogen geen belemmering vormen of onveiligheid veroorzaken voor fietsverkeer;
 - Drempels hebben vanuit landschappelijke inpassing de voorkeur;
 - Binnen de bebouwde kom is een drempel of plateau de standaard, maar deze worden alleen toegepast waar het en kan en waar deze geen of weinig overlast veroorzaken;
 - Buiten de bebouwde kom is de keuze gemaakt om snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels en kruispuntplateaus toe te passen;
- drempel: bij lange rechtstanden
- kruispuntplateau: bij kruispuntsituaties, behalve als deze overlast (trilling en geluid) kunnen geven aan een woning in de directe nabijheid van dit kruispunt. Dan wordt gekozen voor een drempel op voldoende afstand van deze woning.

Frequentie maatregelen

- Binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom is het van belang dat er in 30 km/uur zones maatregelen worden getroffen op plaatsen waar de kans op ongevallen het grootst is. Locaties zoals kruispunten, nabij scholen, bij doorsteekjes, schoolroutes en winkels zijn hier voorbeelden van. De snelheid is dan namelijk het laagst op plaatsen waar de kans op een ongeval het grootst is. Bovendien zijn deze maatregelen ook voor de verkeersdeelnemer geloofwaardiger. Daar waar er een lange rechtstand overblijft zonder maatregelen wordt geadviseerd als vuistregel een maximale afstand van 100 meter tussen snelheidsremmers te hanteren om de snelheid niet te hoog te laten oplopen.

In basis worden drempels of plateau's geadviseerd, in ieder geval op kruispunten op de dijk. Deze maatregel heeft het grootste snelheidsremmende effect en heeft de minste nadelige effecten op de veiligheid voor (brom)fietsers. Waar drempels of plateaus op wegvakken niet mogelijk of wenselijk zijn, in verband met overlast door geluid of trillingen, wordt geadviseerd met markering te werken voor attentieverhoging.

- Buiten de bebouwde kom

In de richtlijnen van CROW zijn voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geen criteria opgenomen met betrekking tot de frequentie van snelheidsremmende maatregelen. Sommige wegbeheerders hebben hiervoor wel regels opgenomen in hun beleid. In die gevallen wordt vaak om de 300 á 400 meter op lange rechtstanden snelheidsremmende maatregelen toegepast. De aanleg van één of meer snelheidsremmende maatregelen zoals plateaus (wat voor Gastvrije Waaldijk het uitgangspunt is buiten de bebouwde kom) op een wegvak zal niet altijd leiden tot de gewenste snelheid. Maatregelen liggen op dergelijke wegen daarom vooral ter plaatse van gevarenpunten (kruispunten, oversteken langzaam verkeer, voor bochten, obstakels en recreatieve voorzieningen zoals belevingspunten op de dijk). De dijk kenmerkt zich door het bochtige karakter. Door de aanwezigheid van bochten wordt de snelheid op diverse locaties al op een natuurlijke manier verlaagd ('natuurlijke sturen'). Daar waar lange rechtstanden zonder maatregelen zijn, kunnen nog steeds hoge snelheden worden bereikt. Geadviseerd wordt om in ieder geval maatregelen te treffen op de hiervoor beschreven actie-/gevarenpunten. Het aanvullend toepassen van regulier verkeerstechnische maatregelen is locatie-afhankelijk.

Voor de wegen buiten de bebouwde kom is de keuze gemaakt om alleen drempels en plateaus toe te passen. In elke geval wordt een plateau aangebracht op elk kruispunt op de dijk. Andere vormen van snelheidsremmende maatregelen worden niet geadviseerd omdat deze in verband met een te lage verkeersintensiteit voor het gewenste effect gecombineerd moeten worden met een drempel of plateau. Daar waar drempels of plateaus op wegvakken niet mogelijk of wenselijk zijn, in verband met overlast door geluid of trillingen, wordt geadviseerd met markering te werken voor attentieverhoging. Daarnaast wordt geadviseerd om naast de kruispunten drempels aan te brengen bij actie- en gevarenpunten op de dijk zoals oversteken voor langzaam verkeer, voor bochten, obstakels en recreatieve voorzieningen zoals belevingspunten op de dijk.

Vormgeving drempel

Drempels worden voorzien van taludmarkering en -bij voorkeur- van verticale elementen en verlichting voor een goede herkenbaarheid en zichtbaarheid. Het project Gastvrije Waaldijk gaat uit van een rijloper van asfalt. De hellingen worden daarom uitgevoerd in een sinusvorm. Met het toepassen van drempels moet terughoudend worden omgegaan in bus- en/of bevoorradersroutes en uitrukroutes voor hulpdiensten. Echter, bij deze routes hebben sinusvormige plateaus over de volle breedte met een hoogte van 8 centimeter de voorkeur.

III. Handhaafbaarheid

Door verschillende bewoners is onvrede geuit op aspecten als geluid en snelheid van gemotoriseerd verkeer op de dijk. Echter, handhaving door politie is in de huidige situatie niet mogelijk, aangezien de weginrichting niet voldoet aan de genoemde richtlijnen.

Zoals hiervoor beschreven is voor het project Gastvrije Waaldijk dan wel de gemeente, uitgangspunt dat de inrichting van de weg op de dijk voldoet aan deze richtlijnen.

Wetgeving voor de wegbeheerder

Het Besluit administratieve bepalingen over het wegverkeer (Babw) geeft nadere instructies over de plaatsing en het verwijderen van een verkeersteken (zoals verkeersborden, komborden of wegmarkeringen). Daarnaast regelt het Babw voor welke verkeerstekens een officieel verkeersbesluit is vereist.

- Verkeerstekens worden slechts toegepast, voor zover dit bepaald nodig is en nadat vervangende infrastructurele maatregelen zijn overwogen;
- Borden worden slechts toegepast indien de inrichting van de weg in overeenstemming is met hetgeen bij de afzonderlijke borden is voorgeschreven;
- De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

IV. Verblijfsgebieden

De Babw (hoofdstuk 2, paragraaf 4) geeft de mogelijkheid om een snelheidsregime van 30 km/u aan te kondigen op wegvakken buiten de bebouwde kom, indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- Iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- Om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
- Met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
 - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
 - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- De overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- Indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitrit-constructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Concreet betekent dit, dat dergelijke verblijfsgebieden doorgaans buiten de bebouwde kom liggen. Het zijn locaties waar in de praktijk veel mensen verblijven dan wel recreëren; wandelen op de dijk als ommetje uit het dorp, verbinding tussen dorp en tot wandel-/struinpaden in de uiterwaarden. Formeel gezien zal hier op de weg op de dijk een snelheidsregime van 60 km/u van toepassing zijn. Door deze locaties te beschouwen als verblijfsgebied, kan hier een snelheidsregime van 30 km/u worden toegepast. Ook met de nieuwe inrichting van de dijk in verblijfsgebieden, zal de weginrichting niet conform Duurzaam Veilig worden ingericht. De inrichting wijkt hier af van de richtlijnen omdat het in deze gebieden niet comfortabel is om iedere 100 meter een snelheidsremmer toe te passen. Om het gebruik van de weggebruikers zo optimaal mogelijk af te stemmen op de directe omgeving is lokaal maatwerk mogelijk in de inrichting van de weg (bijvoorbeeld situering drempel).

Handhaving door de politie zal strikt genomen niet mogelijk zijn daar de inrichting van de weg niet volledig voldoet aan de richtlijn.

V. Monitoring

Zoals onder I. benoemd is de betrokken gemeenten het advies gegeven om onderzoek te gaan doen naar de mogelijkheden voor het terugdringen van gemotoriseerd verkeer op de dijk. Voorgesteld wordt dit onderzoek uit te voeren ná afronding van de werkzaamheden aan de dijk.

Monitoren van hoeveelheid verkeer kan middels verkeerstellingen met telsingangen over de weg. Ook de gereden snelheid wordt in deze tellingen meegenomen. Voetgangers worden niet meegenomen in deze tellingen.

Monitoren op eigen bevindingen en in overleg met de inwoners is een mogelijkheid.



VI. Participatie bewoners




In januari 2022 hebben (digitale) inwonersbijeenkomsten plaatsgevonden over de uitwerking van Gastvrije Waaldijk voor de dijkversterkingsprojecten Gorinchem-Waardenburg (GoWa) en Tiel-Waardenburg (TiWa), voor het grondgebied van West Betuwe. Ook is aanvullend in maart 2022 aangesloten op een drietal bewonersbijeenkomsten van project TiWa.



Bij de bijeenkomsten zijn uitwerkingen getoond van de uitgangspunten van Gastvrije Waaldijk. Middels deze tekeningen is een voorstel gepresenteerd conform richtlijnen CROW en Duurzaam Veilig. Hierop is reactie van bewoners gevraagd. Deze reacties zijn inmiddels beantwoord. Hierbij is afgewogen of aanpassing van het uitwerkingsvoorstel mogelijk dan wel noodzakelijk is. Op een aantal onderdelen heeft aanpassing plaats gevonden naar de wens van de bewoners, door heel specifiek te kijken naar de lokale situatie. Het gaat bijvoorbeeld om de volgende situaties:



- Een aantal voorgestelde locaties voor drempels wordt op kleine afstand verschoven.
- Een aantal kruispuntplateaus komt te vervallen (trillingshinder) en hiervoor komt in de directe nabijheid een drempel in de plaats.
- Verlengen van bestaande en toevoegen van nieuwe verblijfsgebieden (snelheidsregime 30 km/u). Voor locaties wordt verwezen naar onderstaande tabel met bijgevoegde afbeeldingen.

Tabel 1: Aanpassingen naar aanleiding van reacties van bewoners (rode lijn = 30 km/u en blauwe lijn = 60 km/u)

	Kern	Reacties bewoners	Bestaande situatie	Beantwoording
a.	Hellouw	Wens 30 km/u	60 km/u	Verblijfsgebied, dus uitbreiding van 30 km/u tussen Korfgraaf en Beatrixstraat
<p>Bestaande situatie:</p>  <p>Nieuwe situatie conform beantwoording:</p> 				

b.	Haften-west Haften-oost	Wens 30 km/u	30 km/u	Verblijfsgebied blijft in stand.
<p>Bestaande situatie én nieuwe situatie conform beantwoording:</p> 				
c.	Opijnen-west	Wens 30 km/u	60 km/u	Verblijfsgebied, dus uitbreiding van 30 km/u
<p>Bestaande situatie:</p>  <p>Nieuwe situatie conform beantwoording:</p> 				

	d. Heesselt	Wens 30 km/u	30 km/u	Verblijfsgebied blijft in stand.
<p>Bestaande situatie én nieuwe situatie conform beantwoording:</p> 				
	e. Varik	Wens 30 km/u	30 km/u	Verblijfsgebied blijft in stand.
<p>Bestaande situatie én nieuwe situatie conform beantwoording:</p> 				



f.	Ophemert	Wens 30 km/u	50/60 km/u	Verblijfsgebied, dus uitbreiding van 30 km/u
<p>Eerste voorstel/uitwerking op tekening (januari-maart 2022):</p>  <p>Nieuwe situatie conform beantwoording:</p> 				
g.	Ophemert-Tiel	Vrijliggend fietspad	60 km/u	Blijft 60 km/u met fietssuggestiestroken in grijs asfalt.

Wijziging in drempels/plateau's:

- Haaften: oost extra drempel D63 nav reactie inwoner
- Hellouw: verwijderen van kruispuntplateau en plaatsing drempel D57 nav reactie inwoner
- Herwijnen: extra drempel D52 nav reactie inwoners
- Herwijnen: verwijderen van kruispuntplateau en plaatsing drempel D53 nav reactie inwoner
- Vuren: verwijderen van kruispuntplateau en plaatsing drempel D50 en D51 nav reactie inwoner
- Neerijnen: verwijderen van drempel D 22 nav reactie inwoner
- Varik: verplaatsing drempel D35 nav reactie inwoner

Voor drie locaties wordt een ambtshalve aanpassing voorgesteld. Deze zijn opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: Ambtshalve aanpassingen (rode lijn = 30 km/u en blauwe lijn = 60 km/u)

	Kern	Uitgangspunt	Bestaande situatie	Beantwoording
a.	Vuren, Fort Vuren	Aanpassing snelheidsregime gelet op voortzetting van bestaande functie en gebruik.	60 km/u	Verblijfsgebied, dus 30 km/u
Nieuwe situatie conform beantwoording:				
				
b.	Vuren, Poldersekade	Aanpassing snelheidsregime gelet op toekomstige functie en gebruik (verplaatsing dijklichaam en dijklintwoningen).	60 km/u	Uitbreiding verblijfsgebied, tussen Poldersekade en huidige komgrens ter hoogte van voormalig Buko-terrein.
Nieuwe situatie conform beantwoording:				
				

c.	Neerijnen	Is geen verblijfsgebied en zal daarom naar 60 km/u worden teruggebracht. De nieuwe onderweg is een gevolg van dijkversterkingsproject TiWa.	30 km/u	Komgrens verleggen naar opgang met de Achterstraat. Drempeel 21 en 22 komen hiermee te vervallen. Bij het rustpunt is wel voorzien in een plateau.
----	-----------	---	---------	--

Bestaande situatie:



Nieuwe situatie conform beantwoording:



Verkeersbesluiten

Na afronding van de dijkversterkingsprojecten én uitvoering van project Gastvrije Waaldijk zal de nieuwe weg op de dijk gereed zijn. Op dat moment zullen ook de voorgestelde snelheidsregimes en bij behorende komgrenzen van toepassing zijn. Vóór die tijd zal de raad -waar nodig- hiervoor voorgesteld worden een raadsbesluit te nemen (wijziging komgrenzen). Dit zal naar verwachting minimaal in 2025 aan de orde zijn.

B. Openbare verlichting

Inleiding

Huidige situatie van GoWa en TiWa is verschillend ten opzichte van elkaar vanwege het gegeven dat dit uit beleid van verschillende voormalige gemeenten is ontstaan.

Dit betekent concreet dat bij GoWa nu een groot aantal lichtmasten aanwezig is. Bij TiWa relatief weinig.

Er is nieuw beleid voor Openbare Verlichting in voorbereiding. De verwachting is dat dit begin 2023 zal worden voorgelegd aan de raad.

Wat betekent dit voor de dijkversterkingsprojecten

1. Dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg (gedeelte Vuren tot en met onderdoorgang A2/spoor Waardenburg)

Huidige situatie

In de huidige situatie is relatief veel openbare verlichting aanwezig.

Voorstel nieuwe situatie

Buiten de 60 km/u- zones: Verlichting op de kruisingen worden teruggezet en de resterende verlichting wordt niet teruggezet (nu nog op kosten van de Graaf Reinald Alliantie en als we in de toekomst verlichting moeten weghalen dan zijn de kosten voor de gemeente). De verlichting op de rest van het traject draagt niet bij aan een betere verkeersveiligheid en geeft eerder schijnveiligheid. Er is geen sociale controle.

Binnen de 60km zones: De resterende verlichting komt te vervallen. Verlichting geeft geen verkeersveiliger situatie; het blikveld richt zich op het licht en de rest ervoor of erachter wordt niet gezien.

30 km/u- zones: Er komt een aantal locaties bij met 30 km/u-regime, in gebieden waar ook wordt gewandeld (verblijfsgebieden). Deze routes voldoen deze niet aan de richtlijnen van duurzaam veilig i.v.m. het ontbreken van bebouwing op of ontsluiting op de dijk. Door het ontbreken van de sociale controle geeft licht eerder schijnveiligheid dan dat het bijdraagt aan de veiligheid. Om deze redenen komt in deze 30 km/u- zones geen verlichting.

Mocht na het nieuw op te stellen beleid (verwachting vaststellen voor de zomer 2023) er toch een wens zijn om verlichting te plaatsen, dan dient er extra budget beschikbaar gesteld te worden.

2. Dijkversterkingsproject Tiel-Waardenburg (onderdoorgang A2/spoor Waardenburg tot en met Zennewijnen)

Huidige situatie

In de huidige situatie is relatief weinig openbare verlichting aanwezig

Voorstel nieuwe situatie

Voorstel is om verlichting vooralsnog niet uit te breiden.

Reden hiervoor is dat er op dit moment ook geen verlichting staat en er is hiervoor momenteel geen budget en er is geen "financieel" voordeel om de lichtmasten tegelijkertijd te plaatsen met de dijkversterkingswerkzaamheden. Tevens is in dit gebied ook sprake van Natura2000-gebied waardoor mogelijk andere soort verlichting noodzakelijk zal zijn (geen 'standaard lichtmast'). Nadat nieuw beleid is vastgesteld kan er gekeken worden of er nodig is om verlichting te plaatsen en/of gemeenteraad hiervoor benodigd budget beschikbaar wilt stellen.