Analyse

Uitkomsten Breed Bestuurlijk Overleg Gastvrije Waaldijk 30.08.2022

Document 1

Begeleidende mail 31 augustus (Esterel Hijink - waterschap)

Het Masterplan blijft leidend.
Ze gaan "manieren onderzoeken om verkeersdeelnemers te attenderen op gewenst gedrag op de dijk." Dat is op zich een goede zaak, maar 'attenderen' lijkt mij te vrijblijvend. Wethouder West Betuwe wil(de) live experimenten om het gewenste gedrag af te dwingen, als ik haar goed beluisterd heb.

In dit document staat ook: "*Tijdens de bijeenkomst van 7 juli is door omwonenden een oproep gedaan om het gemotoriseerd verkeer op de dijk terug te dringen. Het terugdringen of weren van gemotoriseerd verkeer is geen doel van de Gastvrije Waaldijk*."
De aanwezigen op 7 juli hebben nadrukkelijk aangegeven dat de weginrichting, anders dan nu voorgesteld, moet worden ingericht voor het langzame verkeer. Dat houdt niet meteen in dat gemotoriseerd verkeer moet worden teruggedrongen. De weginrichting moet zodanig zijn dat het gemotoriseerde verkeer zich als gast gedraagt. In principe is al het huidige verkeer welkom. Als doorgaand verkeer kan worden afgeleid is dat alleen maar extra veiligheid voor langzaam verkeer.

De bedenkers van de GVWD spreken zich nu nadrukkelijk uit dat zij geen verantwoordelijkheid hebben voor diverse zaken: die leggen zij op het bordje van de gemeenten. Schept dat perspectieven, via de lokale politiek? Er wordt gesproken over lokale participatietrajecten?

Document 2

Bureau Stroom:
Analyse multistakeholdersessie verkeer(sveiligheid) Gastvrije Waaldijk, 29 juli 2022

Indruk is dat veel is genoteerd wat 7 juli is ingebracht. Alleen mis ik de 7 juli ingebrachte wensen van de Dorpstafel Varik-Heesselt. Er is veel geharrewar geweest over het weigeren van inbreng, anders dan via post-its.
Over het participatieproces worden duidelijke opmerkingen geplaatst, zoals "de gemeente luistert niet naar haar bewoners."[1] Verder vindt men dat er weinig aandacht is voor fietsers. Voetgangers en fietsers voelen zich onveilig op de huidige dijk en denken dat de GVWD nog onveiliger wordt.

Uitgangspunt
Langzaam verkeer hoofdgebruiker, auto te gast is vervangen door 'de weg is voor iedereen'.
Het is de vraag of je zomaar het belangrijkste uitgangspunt kunt loslaten, een uitgangspunt dat is vastgelegd in de MER (GoWa) en formele besluiten als bestemmingsplannen, projectplannen en uitspraak Raad van State. **Zie bijlagen.**

Verkeer scheiden, veilige ruimte voor kwetsbaar verkeer, meer en langere boulevards
Deze wens krijgt de meeste steun, maar er zijn mensen die denken dat het gemotoriseerd verkeer dan sneller gaat rijden.
Er is behoefte aan afgescheiden fiets- en wandelstroken met een andere kleur/textuur. De weg moet toekomstbestendig zijn voor de toename van het verkeer.
In de uiterwaarden fietspaden en wandelpaden.
"Er is ruimte voor een apart fietspad, maar daar ligt vaak natuurgebied."

[1] Overheden en burgers hebben elk een eigen universum met een eigen taal. De systeemwereld botst met de leefwereld en dat is een oorzaak van de bekende kloof. De begrippen zorgvuldigheid en vertrouwen hebben in deze 2 werelden totaal verschillende betekenissen (LdJ).

Mijn opmerkingen

Wij bedoelen een paadje van 120-150 cm breed voor allerlei kwetsbare doelgroepen, als lokaal maatwerk. Dit is meerdere keren gecommuniceerd. Gebruik is vrijwillig: wandelaars en fietsers kunnen gewoon boven op de dijk als ze dat willen. Ze hebben daartoe evenveel recht als iedereen: men wordt niet van de dijk verbannen. Borden maken dit duidelijk (borden moeten er sowieso komen). Als het paadje onder water staat gaat iedereen bovenlangs. Nog harder rijden is niet aan de orde als de reeds geplande remmende maatregelen gewoon worden uitgevoerd.

Bij Zennewijnen ligt nu nog een fiets/wandelpad op de dijkvoet. Dit is een goed voorbeeld van wat we bedoelen, al ligt het BINNENdijks. Het pad kan gebruikt worden, maar is vrijwillig: men kan ook op de dijk rijden. Ter plekke wordt niet harder gereden op de dijk omdat er een fietspad is.

Minimaal zou er een wandelstrook met gravel ofzo in de berm moeten komen, zodat wandelaars niet door de modder en hondenpoep hoeven.

Het pad moet NIET in natuurgebied komen maar ERGENS op het dijklichaam aan de rivierkant, bijvoorbeeld op de beheerstrook, dus altijd eigendom van het waterschap. Daar kan een stevige uitvoering zelfs voor extra stevigheid van de dijk zorgen (waterveiligheid!) en preventief werken tegen gravende dieren.

Het waterschap doet al jaren zijn best om dit idee te negeren, te verdraaien en verkeerd te begrijpen, in plaats van kritisch mee te denken. Reden daarvoor zou kunnen zijn dat het paadje ten koste gaat van hun **boekhoudkundige natuurcompensatie** (het waterschap wil het buitentalud en beheerstrook 'natuur' noemen in plaats van 'groen' wat het nu is en feitelijk blijft.)

Wat mijns inziens ontbreekt in de plannen is aandacht voor spoedeisende diensten als ambulances en brandweer. De weginrichting moet zo zijn dat die snel genoeg bij ongelukken en brand kunnen komen.

Lokaal maatwerk en diversiteit

Hier lijkt ruimte voor te zijn.

Veel mensen stellen voor om op bepaalde stukken het verkeer te scheiden, op andere niet.

Diversiteit wordt gewaardeerd, dus geen uniformiteit. Ook zou er moeten kunnen worden gevarieerd in wegbreedte, afhankelijk van het verkeersaanbod. Dat zou mogelijk zijn.

Markering/belijning

Hier is vanzelfsprekend ook veel steun voor, maar er zou onderzoek zijn dat aantoont dat er langzamer wordt gereden door die weg te laten. Dat onderzoek heb ik opgevraagd.

Het ontbreken van belijning is 's nachts gevaarlijk, zo wordt opgemerkt.

Een verkeerskundige zegt: hoe drukker de weg hoe meer markeringen er moeten komen.

Juiste gedrag faciliteren

De weginrichting zou daarvoor moeten zorgen (of dat afdwingen), vinden veel mensen. En dat gebeurt in de voorliggende plannen niet.

(Gras)beton

Veel/bijna alle mensen wijzen die af. De betonrand nodigt uit tot harder rijden.

Grasbeton geeft meer geluidsoverlast ("dat valt mee met de gekozen vlakke soort", wordt gezegd en er ontstaan net als nu gevaarlijke spleten (*en lekke banden, LdJ*). De nieuwe fundering zou spleten voorkomen, maar dit is zeer aanvechtbaar (vanwege de zetting van de dijk en zwaar verkeer).

De betonrand wordt licht geborsteld (ruw in document 3.); geopperd wordt een andere kleur.

Ik meen dat de Verenigde Waaldijkers berekend hebben dat er een verdubbeling komt van de geluidsoverlast.

Handhaving
Vraag: gaat de politie nu, na de lichte aanpassingen, wel handhaven?

Natura 2000
Er is mogelijk een vergunning nodig vanwege de toename van het geluid (*stikstof e.d. worden niet vermeld in het verslag, LdJ*)

Algemeen
Wat mist is de conclusie in het afsluitende plenaire deel van de bijeenkomst dat collectief/unaniem door alle deelnemers de voorgestelde weginrichting wordt afgewezen als onveilig en ongewenst, ook de betonnen Waalband.

Onderbouwing keuzes
Stroom adviseert de bestuurders "om bij alle keuzes goed te onderbouwen[2] waarom hiervoor gekozen is en op basis van welke afwegingen." (onderstrepingen van Stroom).

Document 3

Motivering van de besluitvorming over de toolbox Gastvrije Waaldijk, 08-08-2022
Auteurs maken duidelijk dat er veel niet onder de GVWD valt. Het zoveelste misverstand? Het is toch een integrale samenwerking met de gemeenten? De GVWD beperkt zich tot een aantal zaken, de rest zoals verkeersstromen en verkeersgedrag, wordt naar de gemeenten toegespeeld. Geeft dat perspectief voor echte inspraak en maatwerk of juist niet?
In dat licht is de tijdsdruk die er de laatste maanden en op dit moment is opmerkelijk, want ook de gemeenten weten pas sinds 30 augustus 2022 waar zij aan toe zijn.

Verantwoordelijkheid gemeenten, aldus de auteurs:
De verlichting en "het beïnvloeden van gedrag van gebruikers, waaronder fietsers/voetgangers, valt buiten de scope van GVWD". Ook het omleiden naar een alternatieve infrastructuur valt erbuiten.

In het document wordt gesteld dat 'auto te gast' verschillend kan worden geïnterpreteerd.
Dit is niet correct. Auto te gast is volgens CROW, ANWB en andere instanties een strak omlijnd begrip dat gekoppeld is aan het begrip fietsstraat en kent behoorlijk scherp vastgelegde uitgangspunten, wegbeelden etc.
Auto te gast heeft nog geen juridische status, maar heeft wel bepaalde erkenning en een eigen definitie, ook met een eigen verkeersbord dat op veel plaatsen in ons land aanwezig is.

[2] Hieraan ontbreekt het in de stukken, daarom heb ik verschilllende onderzoeken en onderbouwingen opgevraagd.

fietsstraat
auto te gast

fietsstraat
auto te gast

fietsstraat
auto te gast

Veiliger of onveiliger?
De GVWD heeft eerder beweerd dat de nieuwe weginrichting verkeersveiliger wordt dan nu. Dat is echter nooit onderbouwd. De bewering wordt nu niet meer herhaald, dus dat laat men waarschijnlijk los.
De GVWD biedt geen enkele maatregel waardoor het veiliger wordt voor kwetsbaar verkeer.
Zoveel is wel duidelijk. Belijning is "niet nodig en verstoort het rustige beeld." De auteurs vinden wegmarkeringen "druk" en onoverzichtelijk en zorgen voor harder rijden.
Bij bochten kunnen wel markeringen komen, en als de weg breder is dan 4,5 meter.
"De verkeersdeelnemer zal erop geattendeerd moeten worden dat rekening gehouden moet worden met andere verkeersdeelnemers. Een passende maatregel moet nader worden onderzocht."
Impliciet geeft men toe dat dit essentiële punt niet is ingevuld.

(Gras)betontegels
Deze moeten voorkomen dat de grasmat kapotgereden wordt, maar het lijkt mij dat dat probleem alleen maar verplaatst wordt: gemotoriseerd verkeer zal nog steeds af en toe de grasmat meenemen.
Er wordt in dit document geen reden gegeven waarom gekozen is voor beton ipv grasbeton aan de rivierkant.
"De betonnen Waalband aan de rivierzijde is feitelijk een grasbetontegel zonder gaten."
Dit is weer een nieuwe definitie van deze betonnen band. Eveneens is een nieuw argument dat wandelaars, die op de dijk willen lopen, gebruik kunnen maken van de Waalband. Daar is die te smal voor en nooit voor bedoeld. Op deze manier draagt de Waalband juist bij aan extra onveiligheid voor wandelaars: automobilisten gaan denken dat wandelaars daar thuis horen en niet op de weg.

Snelheidsbegrenzing
Ingebouwd in motorvoertuigen, valt buiten de GVWD.

Natura 2000
"Effecten op Natura2000 zijn onderdeel van de Projectplannen Waterwet van de diverse projecten."
Dat is juist, maar de effecten (Stikstof, geluid, CO_2) van de royalere weg met een voorziene groei van toeristisch gebruik (5% jaarlijks) zijn nog niet in vergunningen gedekt.
(Uit bestemmingsplan GoWa: De dijkversterking ... ondersteunt de ambitie die 5% omzetgroei per jaar in toerisme en recreatie voorstaat.)

Separaat fiets-/wandelpad
"De weg op de dijk is te smal voor aparte wandel-/fietsstroken, er zou geen volwaardige strook voor auto's meer over blijven." Een vreemde opmerking, aangezien er nu bijna overal fietssuggestiestroken zijn.
"Wanneer wandelaars op de dijk willen lopen, kunnen ze gebruik maken van de Waalband en de boulevards, of gebruik maken van de struinpaden (indien aanwezig) ... of de berm."
Paden in de uiterwaarden vallen ook buiten de GVWD scope.
Zie mijn opmerkingen bij document 2.

Toekomstbestendigheid
"Er is ruimte voor toename van verkeersdeelnemers", wordt beweerd. De onderbouwing van deze opmerking heb ik opgevraagd.

Document 4

Adviesvoorstel aan bestuurders GVWD 17 augustus 2022
In de inleiding wordt gesproken over een "extra participatieproces", terwijl de waarheid is dat er geheel geen participatie was georganiseerd, die was bewust of onbewust vergeten tot die werd afgedwongen door de Verenigde Waaldijkers. De opmerking "*Ondertussen hebben de betrokken*

overheden en projecten hierover gecommuniceerd" is dus onterecht. Tot eind januari 2022 in West Betuwe voor TiWa en GoWa informatieavonden zijn georganiseerd (mede na aandringen Waaldijkers) waar de participatieruimte ongeveer beperkt was tot locatie lantaarnpalen en drempels.

Op pagina 2 gaat het onder andere over de terugkoppeling naar de bewoners die begin dit jaar hebben ingesproken.
"Om misverstanden te voorkomen is ook de terugkoppeling van deze bijeenkomsten opgehouden."
Feit is dat bewoners die hadden gereageerd helemaal niets meer hebben terug gehoord, ondanks toezeggingen en afspraken ook in de gemeenteraad.
Het blijkt nu, middels Het Kontakt, dat zij in algemene zin worden verwezen naar de website van het waterschap.
In de loop der tijd zijn door bewoners talloze vragen gesteld waar tot op heden geen antwoord op is gekomen. Die beantwoording is toegezegd in een Raadsvergadering.

Vermeld moet worden dat er voor de stakeholderbijeenkomst van 7 juli een sterke selectie heeft plaatsgevonden. Van de ruim 60 deelnemers aan de participatiebijeenkomst in Gorinchem bijvoorbeeld bleken er slechts 2 mensen hieraan te hebben deelgenomen. De meeste deelnemers waren zelfs niet op de hoogte gebracht van het feit dat dit speelde.
In de werkgroepen waren de bewoners ondervertegenwoordigd: in mijn werkgroep van 10 mensen zat slechts 1 andere bewoner.

Op pagina 3 worden twee aspecten aangegeven:

1. *"bestuurders zijn ervan doordrongen dat de beschikbare ruimte voor participatie niet aansloot bij de verwachtingen van de bewoners. Op grond van hun jarenlange betrokkenheid bij de dijkversterkingsprojecten hadden zij zich een ander beeld gevormd van het te volgen proces voor de inrichting van de nieuwe dijkweg."*
2. *"het gebruik en de invulling van het begrip 'auto te gast' is een eigen leven gaan leiden. Begrippen als 'fietser of wandelaar als hoofdgebruiker' en 'auto te gast' zijn niet het uitgangspunt van besluitvorming 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."*

Deze formulering laat zien dat de bestuurders de verantwoordelijkheid in de schoenen schuiven van de bewoners: zij hadden een ander beeld en andere verwachtingen. Terwijl het normaal is om eisen te stellen aan participatie bij grote ingrepen aan de leefomgeving.
Wat de bewoners hebben gedaan is de overheden confronteren met het door de overheden vastgestelde beleid. Auto te gast is een vast omschreven begrip, vastgelegd in formele besluiten.

Terwijl altijd gecommuniceerd is dat het uitgangspunt was 'langzaam verkeer hoofdgebruiker, auto's te gast' wordt nu gezegd dat dat "niet het uitgangspunt van besluitvorming is geweest."
"Op de dijk ligt het accent op beleving, de dijk is niet primair bedoeld als verkeersader. Vanuit die inrichting wordt ander rijgedrag gestimuleerd[3], waardoor de automobilist zich als gast gedraagt en extra oplet. In de communicatie is onvoldoende duidelijk gemaakt dat er verschillende weggebruikers zijn die een smalle ruimte moeten delen en in hun gedrag rekening moeten houden met elkaar."
Een duidelijk geval van wenspraat en toverstokjes, want in de concrete weginrichting en bebording zie je dit niet terug. In document 3 is dit impliciet erkend. Geen verkeersader? Op bepaalde plekken zeker wel. <u>Uitgangspunten verlaten kan uiteraard niet zomaar, zeker niet als deze in formele besluiten van de betrokken overheden zijn vastgelegd. Zie bijlagen.</u>
De overheid behoort zorgvuldig en duidelijk te communiceren, maar daar is dus geheel geen sprake van. Ander rijgedrag stimuleren: dat behoort gefaciliteerd of afgedwongen te worden door de

[3] Ze weten alleen nog niet hoe.

weginrichting. (Op pagina 5 van dit document wordt nog wel opgemerkt dat dat meer aandacht zal krijgen.)

Uitgangspunten
Volgens dit document is verkeersveiligheid niet de verantwoordelijkheid van de GVWD, maar van de gemeenten (of Provincie). De GVWD beperkt zich tot het principe 'Duurzaam Veilig' om ongevallen te voorkomen en om te zorgen dat mensen "vanzelf het gewenste verkeersgedrag gaan vertonen". *"Het uitgangspunt is dat de weg zo wordt ingericht dat alle weggebruikers er veilig van gebruik kunnen maken. De weginrichting is bedoeld om te benadrukken dat de auto zich als gast dient te gedragen."*
De Verenigde Waaldijkers en de Dorpstafel Varik-Heesselt denken dat de GVWD niet veiliger (zoals de GVWD claimt), maar juist nog onveiliger gaat worden dan de huidige als onveilig ervaren weg.
Er wordt niet voorzien in een veilige ruimte voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit statement werd ook uitgedragen door alle aanwezigen op 7 juli.
Saillant dat toch weer vermeld wordt dat de auto zich als gast moet gedragen... De onduidelijke communicatie gaat gewoon door.

Waterveiligheid als argument voor beton
Op pagina 4 wordt beweerd dat (gras)beton bijdraagt aan waterveiligheid bij hoogwater. Ik heb het waterschap gevraagd om de praktijkonderzoeken te sturen die dit aantonen.
Levert de betonrand meer dan grasbeton extra waterveiligheid op of wil men de rand alleen voor 'het verhaal van de Waal'?
Ik heb via ons project De Ideale Rivierdijk geleerd dat het waterschap graag beweringen doet die je maar moet geloven (het zijn toch dijkenexperts, denkt iedereen), terwijl blijkt dat weinig of niets is aangetoond.
(Als het het waterschap werkelijk te doen was om optimale waterveiligheid zouden ze zeker hebben gekozen voor de techniek van De Ideale Rivierdijk.)

Bescherming grasmat als argument voor beton
Dit lijkt best een aannemelijk argument (naast grasbetontegels), maar te verwachten is dat de grasmat 40 cm ernaast nog steeds kapot zal gaan (en dan met name bij de betonband). Ook trouwens door het machinaal maaien van de taluds door hetzelfde waterschap gaat de grasmat aan gort.

"De betonrand biedt een hogere beeldkwaliteit dan grasbeton en vestigt de aandacht op de rivier en de uiterwaarden"
Weg met die onzin!

Een bekende tactiek van het waterschap: dreigen dat vertragingen leiden tot enorme kostenoverschrijdingen en dreigen met eenzijdige voldongen feiten (onderaan pagina 4).
Volledige onzin.

Het weren van niet-noodzakelijk autoverkeer om de veiligheid voor het langzaam verkeer te bevorderen
GVWD houdt zich hier niet mee bezig, dat is de verantwoordelijkheid van de gemeenten. De gemeenten zouden bewonersavonden e.d. gaan/kunnen organiseren. Gaat dat nog gebeuren?

Natura 2000
De waarschuwingen hieromtrent worden weggewimpeld.

Tot zover de verzonden stukken van eind augustus.

Het Kontakt West Betuwe 6 september (pagina 7)

Hierin wordt de GVWD verkeersveilig genoemd en het wordt allemaal heel waterveilig en mooi.
"In het ontwerp is rekening gehouden met recreatief weggebruik van fietsers en wandelaars, onder andere door meerdere belevingspunten en struinpaden langs de weg."
Helaas ontbreekt een veilige ruimte voor deze verkeersdeelnemers. Extra struinpaden komen er NIET.

penningmeester Stichting Het Waallandschap
Bewonersinitiatief De Ideale Rivierdijk
lid van belangengroep De Verenigde Waaldijkers

Varik, 12 september 2022

BIJLAGEN:

- **MER GoWa**
- **Uitspraak Raad van State**

MER GoWa over effecten recreatie en verkeersveiligheid en bereikbaarheid

Het recreatief gebruik op de dijk wordt met het nieuwe ontwerp teruggebracht en waar mogelijk verbeterd voor fietsers en wandelaars.
Bij de dijkversterking wordt een nieuw wegprofiel gerealiseerd op de weg. Dit profiel heeft als doel gastvrij te zijn voor fietsers. Met de realisatie van de Gastvrije Dijk wordt een recreatieve route tussen Nijmegen en Gorinchem versterkt.

De weg op de dijk zelf heeft een terughoudende inrichting en wordt lokaal gebruikt door de mensen die wonen en werken aan de dijk (bestemmingsverkeer). Doorgaand verkeer wordt van de dijk geweerd met verkeersmaatregelen en snelheidsregimes en maakt gebruik van goed ontwikkeld achterliggend verkeersnetwerk. Hierdoor is de dijk zelf relatief rustig. De bewoners parkeren veelal op eigen terrein, soms direct aan de dijk.
De dijk wordt daarnaast gebruikt voor recreatief verkeer dat bestaat uit gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Wandelaars gebruiken veelal de struinroutes door de uiterwaarden, maar doordat de uiterwaarden niet overal toegankelijk zijn, wordt er ook veel op de dijk zelf gewandeld. Op dit moment knelt de recreatieve functie en het bestemmingsverkeer soms met elkaar. Er zijn bewoners die overlast ervaren van het parkeren op de dijk en het recreatieve verkeer, met name motoren.

De verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de dijk heeft te maken met onder andere de weginrichting en de inpassing van op- en afritten. Uitgangspunt hierbij is 'auto te gast'.

Om de snelheid van gemotoriseerd verkeer op de dijk te verlagen is gekozen voor het principe ‘auto te gast’. Hierbij maakt gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer van hetzelfde weggedeelte gebruik waardoor fietsers meer ruimte krijgen en automobilisten rustiger zullen rijden.
Uitgangspunt is dat de weg zo wordt ingericht dat het voor weggebruikers duidelijker is welk gedrag van hen wordt verwacht.

Op de buitenwaartse locaties komt de dijk (en daarmee ook de nieuwe weg) door de verschuiving van de kruin meer in het vrije veld te liggen heeft het verkeer meer zicht.
Dit zorgt voor meer overzicht maar kan ook leiden tot hogere snelheden.

Uitspraak van de Raad van State 202101962/1/R1

Onder punt 22:

De weginrichting van de Waaldijk zal plaatsvinden volgens de uitgangspunten van het programma Gastvrije Waaldijk. Dit programma omvat het ontwerp voor een verkeersveilige en recreatieve dijk aan de noordzijde van de Waal over het gehele traject van Nijmegen tot aan Gorinchem.
Het gaat om een dijk van 80 km lang met één uitstraling en dezelfde kenmerken, te weten een Waaldijk met een gastvrij karakter waar de fiets de hoofdgebruiker is en het gemotoriseerd verkeer te gast. De verkeersveiligheid is daarbij een belangrijk onderdeel.

In de nota van antwoord en het verweerschrift is uiteengezet dat de huidige breedte van het asfalt varieert tussen 4 en 4,3 m en dat enkele wegvakken een asfaltbreedte hebben tussen 4,5 en 5,5 m. In paragraaf 4.1.2 van het projectplan is vermeld dat de asfaltbreedte in de nieuwe situatie varieert tussen 3,8 en 4,2 m met aan weerszijden een bermverharding.
Het doel van de smallere asfaltverharding van 3,8 m is volgens het college (bedoeld wordt College van gedeputeerde Staten Gelderland) en de raad (bedoeld wordt de gemeenteraad van West Betuwe) een verlaging van de rijsnelheid te bewerkstelligen.
Voorwaarde voor deze vormgeving is dat de bermverharding net zo draagkrachtig en stabiel is als de weg zelf. Of de voorziene situatie gelet op de eisen van draagkracht en stabiliteit van de berm overal haalbaar is, is nog niet zeker. Als dat niet mogelijk is, zal met het oog op de verkeersveiligheid een asfaltbreedte worden voorzien van 4,2 m met aan weerszijden een bermverharding. De precieze breedte moet volgens het projectplan nog worden bepaald en is afhankelijk van aspecten als verkeersintensiteit en gebruik (bijvoorbeeld door landbouw- en vrachtverkeer).
Hiervoor wordt maatwerk toegepast.
Ter zitting is toegelicht dat de bermverharding aan weerszijden van de weg 0,4 m zal bedragen, waarbij aan de rivierzijde zal worden voorzien in betonband en aan de landzijde in grasbetonstenen. Deze breedte is volgens het college en de raad nodig om het verkeer elkaar veilig te kunnen laten passeren, maar voorkomt dat het automobilisten uitnodigt om harder te gaan rijden.
Met het aanbrengen van verkeersplateaus in 60 km/u zones op gelijkwaardige kruispunten en een logische indeling van 30 km/u- en 60 km/u-zones die beter aansluiten bij het gewenste verkeersgedrag, is verder beoogd om de verkeersveiligheid op het dijktraject te verbeteren.