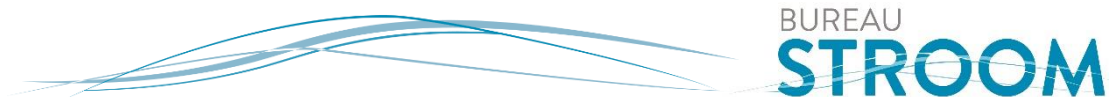


29 JULI 2022

**ANALYSE  
MULTISTAKEHOLDERSESSIE  
VERKEER(SVEILIGHEID)**  
GASTVRIJE WAALDIJK



## INHOUDSOPGAVE

1	Aanleiding.....	2
2	Methode.....	2
2.1	Kwalitatieve benadering .....	2
2.2	Deelnemers .....	2
2.3	Data verwerken .....	2
2.4	Data analyse.....	2
3	Resultaten.....	3
3.1	(Participatie)proces .....	3
3.1.1	Participatieproces.....	3
3.1.2	Plenaire presentatie.....	3
3.2	Manier van verplaatsen op dijk.....	3
3.3	Gepercipieerde verkeersveiligheid .....	4
3.3.1	Perceptie veilige dijkweg .....	4
3.3.2	De rol van gedrag .....	4
3.4	Nodig voor een veilige dijkweg.....	5
3.4.1	Voor auto- en motorverkeer.....	5
3.4.2	Voor beroepsverkeer .....	5
3.4.3	Voor fietsers en wandelaars.....	5
3.5	Perspectief op het huidige plan.....	6
3.5.1	Componenten die in het huidige plan missen .....	6
3.5.2	Aandachtspunten voor het plan .....	7
3.5.3	Uitgangspunt 'auto te gast'.....	7
3.5.4	Handhaafbaarheid, wet- en regelgeving .....	7
3.5.5	Weginrichting .....	8
3.5.6	(Gras)betontegels .....	8
3.5.7	Maatwerk.....	8
3.5.8	Eenheid.....	8
3.5.9	Natuur/duurzaamheid .....	8
3.6	Maatregelen voor de lange termijn .....	9
3.6.1	Geen onderscheid lange en korte termijn .....	9
3.6.2	Maatwerk & metingen.....	9
3.7	Wensbeelden verkeersstromen.....	9
4	Aanbevelingen vanuit participatief perspectief .....	10

## 1 AANLEIDING

Op 7 juli 2022 vond een multistakeholdersessie verkeersveiligheid gastvrije Waaldijk (GVWD) plaats. Verkeersexperts en direct betrokkenen gingen in gesprek over de essentie en uitwerkruimte van de Gastvrije Waaldijk. De maatregelen in het huidige plan vormden het startpunt voor de gesprekken. De gesprekken werden gevoerd aan de hand van een semigestructureerde vragenlijst, waarbij tijdens het gesprek ruimte was om door te vragen op bepaalde onderwerpen of onderwerpen in te brengen. De gesprekken werden geleid door een gespreksleider en zijn ter plekke genoteerd. Bovendien hebben deelnemers bij enkele vragen hun antwoord op een post-it genoteerd. De notulen en post-its vormen de ruwe data van deze avond. De opdrachtgever heeft Bureau Stroom gevraagd de opbrengsten van deze avond te analyseren. Alvorens de opbrengsten te presenteren, wordt eerst kort de gebruikte methode toegelicht.

## 2 METHODE

### 2.1 Kwalitatieve benadering

Voor de analyse van de ruwe data is gekozen voor een kwalitatieve benadering. Het doel hiervan is niet om uitspraken te doen op grond van representatieve aantallen voor een totale groep, maar om systemisch onderbouwde verklaringen te bieden voor hoe de deelnemers van de multistakeholdersessie op 7 juli verkeersveiligheid van het huidige plan ervaren (in relatie tot de plannen GVWD). Bij sommige resultaten is wel aangegeven hoeveel mensen iets benoemd hebben. Dit is enkel om een beeld te geven van wat de aanwezigen het belangrijkste vonden. Omdat het aantal aanwezigen niet representatief is voor alle (toekomstige) gebruikers van de Waaldijk, is het belangrijk om alle inbreng zorgvuldig te overwegen.

### 2.2 Deelnemers

In totaal hebben er zes multistakeholderdialogen plaatsgevonden. Elk dialoog bestond uit ongeveer tien deelnemers, waarvan vijf tot zes deelnemers actief hebben geparticipeerd. De deelnemers zijn onder te verdelen in verschillende clusters met elk hun eigen rol (zie tabel 1).

Tabel 1: type deelnemers en hun rol

Type rol	Cluster	Deelnemer(s)
Actief <i>Deelnemen in het gesprek</i>	Specialisten	Verkeerskundigen
		Organisaties (adviseur politie, Fietsersbond, LTO, Motorfreaks, Motorrijdersactiegroep, Vereniging Behoud Lingelandschap, Veilig Verkeer Nederland)
	Bewoners en belangengroepen	Voorzitters dorpsraden en klankbordgroepen, Verenigde Waaldijkers (dijkbewoners)
Ondernemers aan de dijk		
Passief <i>Toehoren en waar nodig relevante aanvullingen geven</i>	Ambtelijk	Lid kernteam
		Vertegenwoordiger dijkversterkingsproject

Voor het onderzoek is gekozen om onderscheid te maken tussen uitspraken van verkeerskundigen (cluster specialisten, verkeerskundigen) en direct betrokkenen (overige aanwezigen).

### 2.3 Data verwerken

Alle opbrengsten van de sessie, de notulen en post-its, zijn verzameld en geregistreerd in één Excelbestand. De antwoorden uit de notulen en post-its van de deelnemers zijn naast elkaar gelegd en gecombineerd. Dubbele antwoorden die zowel opgeschreven als genoteerd zijn, zijn op deze manier verwijderd. Per deelnemer ontstaat per vraag een compleet beeld van de antwoorden. Deze bestanden vormen de basis voor de data-analyse.

### 2.4 Data analyse

Er is in overleg met de opdrachtgever gekozen voor een zorgvuldige en uitgebreide data-analyse: de descriptieve codering. Descriptieve codering is een proces waarbij segmenten van data worden samengevat door er een code aan te koppelen. Deze codes worden vervolgens gebruikt als basis voor de tweede fase van codering, waarbij gezocht wordt naar patronen tussen de codes. Er is gebruik gemaakt van de kwalitatieve data-analyse tool Atlas.ti.

### 3 RESULTATEN

Zoals eerder genoemd werden de gesprekken gevoerd aan de hand van een semigestructureerde vragenlijst. Er was tijdens het gesprek ook ruimte om andere onderwerpen aan te dragen. Om die reden heeft niet elke groep alle vragen even gedetailleerd beantwoord. Maar omdat in totaal zes multistakeholderdialogen plaatsvonden, vormt alle input bij elkaar toch een beeld van het algemene perspectief van de aanwezigen. Wanneer er een onderbouwing ontbreekt, dan is die niet gegeven.

#### 3.1 (Participatie)proces

Voordat er ingegaan wordt op de antwoorden op de vragen over (verkeers)veiligheid, wordt in dit hoofdstuk eerst besproken wat aanwezigen benoemden over het participatieproces in het algemeen en de plenaire presentatie.

##### 3.1.1 Participatieproces

Aanwezigen benoemden:

- Het is fijn dat er een avond georganiseerd wordt.
- Er is geloof in de georganiseerde avond, maar weinig vertrouwen door eerdere gang van zaken.
- Aanwonenden en belangengroepen weten beter wat past. Zij moeten op korte termijn nauw betrokken worden.
- Het plan had eerder voorgelegd moeten worden.
- Het wegontwerp ligt grotendeels vast en daar kun je niets meer uit kiezen. Dat is onwenselijk. De inspraak van bewoners is beperkt.
- De gemeente luistert niet naar haar bewoners.
- Het gevoel bestaat dat er draagvlak wordt gecreëerd voor het huidige ontwerp. Als overheid moet je dingen ophalen, niet je standpunten verdedigen.

##### 3.1.2 Plenaire presentatie

Voorafgaand aan de gesprekken, vond er een plenaire presentatie plaats. Tijdens de gesprekken haalden verschillende aanwezigen deze presentatie aan.

Aanwezigen benoemden:

- Er is geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen regulier en toeristisch gebruik.
- Er werd weinig rekening gehouden met fietsers.
- Tijdens de verkeerskundige presentatie werden onwaarheden gepresenteerd.

Meerdere aanwezigen hadden kritiek door informatie die ontbrak, namelijk:

- CROW-notitie.
- Uitgangspunt auto te gast.

#### 3.2 Manier van verplaatsen op dijk

De aanwezigen gebruiken de dijk op de volgende manier(en):

- |                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| - Fietsen               | - Motorrijden    |
| - Hardlopen             | - Tractor rijden |
| - Buitengebied bezoeken | - Skeelers       |
| - Wandelen              | - Buurtbus       |
| - Autorijden            | - Brommer rijden |

Enkele dijkgebruikers zijn ingegaan op hun ervaring van het gebruik van de dijk:

- Een aanwezige (voetganger en fietser op de dijk) vindt de dijk onveilig. Tijdens spitsuur is het doodeng met vrachtwagens en motoren.
- Een aanwezige voelt zich onveilig op de huidige dijkweg, maar vindt deze veiliger dan het nieuwe ontwerp.

Meerdere aanwezigen benadrukken het volgende:

- Het is belangrijk onderscheid te maken tussen regulier (sluipverkeer) en toeristisch gebruik van de dijk. Recreatief verkeer is sympathiek, sluipverkeer niet. Een aanwezige noemt bovendien dat regulier gebruik van de dijk af moet nemen.

### 3.3 Gepercipieerde verkeersveiligheid

#### 3.3.1 Perceptie veilige dijkweg

De volgende componenten maken een dijkweg voor de aanwezigen veilig (schuin gestreept werd (ook) genoemd door verkeerskundigen):

- Gescheiden verkeersstromen (9)
  - o Dit conflicteert met meerdere aanwezigen, die zeggen dat dit juist uitlokt tot sneller rijden
- *Snelheid remmende maatregelen* (8)
- Helderere weginrichting (6)
- Markering/belijning (5)
  - o *Een verkeerskundige scheidt een ander beeld: onderzoek toont aan dat door het weglaten van strepen, mensen juist langzamer gaan rijden*
- Goede verlichting (4)
- Ontmoediging of weren gemotoriseerd verkeer (op drukke momenten) (4)
- *Zichtbaar zijn* (3)
- Smal (met veel bochten) (4)
- Ruimte voor auto's (3)
  - o Zodat zij de ruimte hebben om andere weggebruikers in te halen
- Uitwijkmogelijkheden (2)
- Geen drempels (2)
- *Je plaats innemen als fietser/voetganger* (2)
- Geen zwaar verkeer (2)
- Ruimte voor wandelaars
- Ruimte voor fietsers
  - o Om naast elkaar te kunnen fietsen
- Ruimte voor alle gebruikers
- Ruimte voor trekkers
- Veilige bochten
- Brede middenstrook
- Stevige bermen
- Geen wegverbreding (betonrand)
- Wegversmallingen
- Gemengd gebruik
- Handhaafbaarheid
- Voorrang voor fietsers

#### 3.3.2 De rol van gedrag

Een belangrijk component bij verkeersveiligheid is gedrag van verkeersdeelnemers.

Aanwezigen benoemen:

- Het is belangrijk dat mensen op de dijk voelen dat de auto anticipeert op hen en vice versa.
- Een automobilist moet zich bescheiden en gepast opstellen naar de omgeving.
- Respect hebben voor elkaar, en elkaar de ruimte gunnen.
- Mensen die haasten rijden te snel. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren.
- Het gebruik van verschillende materialen (asfalt, beton, grasbeton) creëert een onrustig beeld voor verkeersdeelnemers. Dit veroorzaakt ook onrustig gedrag.

Meerdere aanwezigen benoemen:

- Belangrijk is dat de weg het juiste gedrag faciliteert.
  - o Een optisch smalle weg nodigt minder uit om hard te rijden
  - o Het scheiden van wegen nodigt uit tot harder rijden
    - Dit conflicteert met de wens van enkele aanwezigen om banen te scheiden, zie hoofdstuk 3.2.4
- Dat alle verkeersdeelnemers rekening moeten houden met elkaar.
  - o Een aanwezige benoemt dat er geen rekening met elkaar wordt gehouden op een brede weg.
- Mensen die bij de dijk wonen vertonen natuurlijk gedrag dat zich aanpast aan de verkeersveiligheid. Een andere aanwezige ziet hetzelfde patroon bij agrariërs.

Een verkeerskundige zei hierover: voor iedere gebruiker moet duidelijk zijn welk gedrag van hem/haar verwacht wordt en welk gedrag hij/zij van andere gebruikers mag verwachten. Denk aan situaties met spelende kinderen, honden uitlaten, landbouwvoertuigen etc. Meerdere aanwezigen onderschrijven dit.

### 3.4 Nodig voor een veilige dijkweg

#### 3.4.1 Voor auto- en motorverkeer

Volgens de aanwezigen is voor een veilige dijk voor auto- en motorverkeer het volgende nodig (schuin gestreept werd (ook) genoemd door verkeerskundigen):

- Markering/belijning (5)
- *Duidelijke weginrichting* (3)
  - o Die de snelheid afdwingt (3)
- Overzichtelijkheid (3)
- Snelheidsaanduiding (regelmatig herhalen) (2)
- Geen (hoge) drempels (2)
- Kattenogen/reflectoren (2)
- *Snelheid remmende maatregelen* (2)
  - o 30 kilometer zones
  - o Weg met klinkers leggen
- Verlichting (2)
- *Voldoende breed om elkaar te passeren* (2)
- Goed asfalt (2)
- (Gedifferentieerd) maaibeleid (2): kort bij kruising, lang bij rechte stukken
- (Optisch smalle) rijbaan
- Onderscheid tussen zijstraat en erftoegang
- Niet te korte snelheid zones
- Veilige bochten
- Stevige bermen

#### 3.4.2 Voor beroepsverkeer

Volgens de aanwezigen is voor een veilige dijk voor beroepsverkeer het volgende nodig (schuin gestreept werd (ook) genoemd door verkeerskundigen):

- *Stevige bermen* (5)
- *Duidelijke weginrichting* (4)
- *Ruimte om andere verkeersdeelnemers te (laten) passeren* (3)
- Verlichting (3)
- Geen drempels (2)
- Uitwijkmogelijkheden (2)
- Overzichtelijkheid (2)
- Markering/belijning (2)
- Passeervakken
- Alternatieve routes
- Dwingen gebruik te maken van de hoofdweg
- Ruimte in bochten
- Heldere voorrangregels
- Bebording
- Reflectoren
- Goed asfalt
- Snelheid remmende maatregelen
- *Geen onduidelijkheid over waar de berm begint*

#### 3.4.3 Voor fietsers en wandelaars

Volgens de aanwezigen is voor een veilige dijk voor fietsers en wandelaars het volgende nodig (schuin gestreept werd (ook) genoemd door verkeerskundigen):

- *Voldoende ruimte/juiste wegbreedte* (7)
- Fietsstrook (6), wandelstrook (3)

- Zodat er een duidelijke afscheiding is van het gemotoriseerde verkeer
- Boulevard/wandelpad bij de bebouwde kom (5)
- Duidelijke plek op de weg (5)
- Markering/belijning (5)
- Onderscheid tussen de berm en de weg (4)
- *Duidelijke weginrichting* (4)
- Optisch smallere weg (4)
- *Snelheid remmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer* (3)
- Weren van toeristisch gemotoriseerd verkeer en sluijperverkeer (3)
- Lagere maximum snelheid (3)
- *Knip in de weg* (3)
  - Een aanwezige benoemt dit alleen te doen voor doorgaand verkeer. Bestemmingsverkeer mag dit wel passeren.
- *Gemotoriseerd verkeer ontmoedigen* (2)
- Het gevoel hebben gezien te worden (2)
- Oversteekmogelijkheden (2)
- Separaat fiets/wandelpad (2)
  - Dit conflicteert met andere aanwezigen, die aangeven dat dit voor gemotoriseerd verkeer juist uitnodigt om harder te rijden
- Verlichting (2)
- Voldoende drempels (2)
  - Dit conflicteert met andere aanwezigen, die aangeven dat drempels ongewenst zijn. Zij zijn van mening dat drempels schijnveiligheid creëren. Bovendien zorgen deze voor trillingen en geluidsoverlast.
- Duidelijke regels voor fietsers
- Veilige kantstrook
  - Er bestaat twijfel over de veiligheid van grasbeton.
- Geen obstakels in de berm
- *Herkenbaar wegprofiel voor 30 en 60 km zones*
- *Passende bermverharding*
- *Uitwijkmogelijkheden*

### 3.5 Perspectief op het huidige plan

#### 3.5.1 Componenten die in het huidige plan missen

Aanwezigen geven aan het volgende in de huidige plannen te missen (schuin gestreept werd (ook) genoemd door verkeerskundigen):

- Geen (gras)beton (8)
  - Zie hoofdstuk 3.5.6
- Meer en langere boulevards bij dorpen (6)
  - Dit conflicteert met een andere aanwezige, die aangeeft dat de boulevards niet bij het karakter van de dijk passen. Hij/zij vindt een bankje voldoende.
- Goede wegmarkering (5)
- *Duidelijk en consequent voorrang* (5)
- Verkeersveilige weginrichting (4)
  - Zie hoofdstuk 3.5.5
- (Visuele) wegversmalling (4)
- Uitwijkmogelijkheden/passeerhavens (3)
- Knip in de weg (3)
- Controleren op snelheid (3)
- Variatie in wegbreedte (2)
- Fietsstrook (buiten de bebouwde kom) (2)
- Veilige wandelstroken (2)
- 60 km/30 km zones helder maken (2)
- Verlichting (binnen de bebouwde kom) (2)
- *Passende, stevige bermverharding* (3)

- Overall 30 km/lagere snelheid (2)
- Apart fiets- en wandelpad (2)
- Bochten (2)
- Alleen 30 km/h binnen de bebouwde kom
- *Veilige oversteekplekken*
- Voldoende maatregelen, zodat het handhaafbaar wordt
  - o Zie hoofdstuk 3.5.4
- Overall veilig kunnen wandelen
- Duurzame, stevige berm aan de rivierzijde
- 30/60 zones conform wettelijke voorschriften inrichten (drempels, versmalling) en een duidelijke overgang
- Weginrichting conform omgeving (binnen bebouwde kom of buiten bebouwde kom)
- Voelde ruimte voor kwetsbare weggebruikers
- *Rustpunten*
- Asverspringing
- Snelheid remmende maatregelen
- Geen drempels
- Meer drempels
- *Herkenbare erfaansluitingen*
- Bermverharding zonder gaten
- Duidelijk wegeregime
- *Obstakels langs de weg*
  - o Een aanwezige legt uit: auto's langs de weg laten parkeren maakt het veiliger.

### 3.5.2 Aandachtspunten voor het plan

Concreet zijn de volgende aandachtspunten door de aanwezigen geuit:

- Meerdere aanwezigen geven aan dat er onduidelijkheid bestaat over of de betonrand bij de weg hoort of bij de berm. De betonrand lijkt een onderdeel van de weg. Een optisch bredere weg nodigt uit tot harder rijden.
- Het voorstel creëert geen veilige weg. De sobere inrichting nodigt uit tot harder rijden.
- De Waaldijk wordt met deze uitgangspunten alleen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Dit is drukker en onveiliger.
- Wandelaars weten in het huidige ontwerp niet waar zij veilig moeten lopen.
- Er is geen belijning en verlichting. Dit is in de nacht gevaarlijk.
- De ontwerpen sluiten niet aan bij de ontwerpen die mensen herkennen (rode vlakken, belijning). Dit is verwarrend.
- In het begin werd er aangegeven dat er fietsstroken op de dijk zouden komen of aangegeven door verschil in textuur of d.m.v. kleurverschil. Daar is in de huidige plannen geen sprake meer van. Het is voor de (gevoels)veiligheid van fietsers van belang om fietsstroken hetzij in kleur, hetzij in verschillend textuur aan te brengen.
- De dijk moet toekomstbestendig zijn:
  - o Verandering in het verkeer vraagt om andere maatregelen dan nu gebeurt.
  - o Het aantal weggebruikers groeit per jaar met 5%. Daar moet de Waaldijk op aangepast worden.

### 3.5.3 Uitgangspunt 'auto te gast'

Meerdere aanwezigen haalden het uitgangspunt 'auto te gast' aan tijdens de gesprekken.

Aanwezigen benoemden:

- Er zijn ineens andere uitgangspunten gekozen, zonder dit eerlijk te communiceren.
- Het ontwerp is gemaakt vanuit gemengd verkeer. Dit is niet volgens afspraak.

Meerdere aanwezigen benoemden:

- Het uitgangspunt lijkt losgelaten te zijn.
- Fietsers en wandelaars zijn de eerste prioriteit. Daar moet de weg op ingericht worden.

### 3.5.4 Handhaafbaarheid, wet- en regelgeving

Aanwezigen benoemden:

- De politie heeft in januari 2022 aangegeven dat zij het huidige ontwerp niet gaan handhaven.



- De weginrichting moet gedaan worden volgens norm, wet en richtlijnen. Met voldoende maatregelen (drempels, versmalling). Op die manier kan worden gehandhaafd.
  - o *Over drempels bestaan conflicterende wensen. Sommige aanwezigen willen meer drempels, anderen minder. Deze laatste groep geeft aan dat drempels schijnveiligheid creëren en zorgen voor trillingen.*
- Het ontwerp is niet ingericht volgens de richtlijnen.

Meerdere aanwezigen benoemden:

- De snelheid moet worden afgedwongen door de inrichting, maar dit is niet het geval.

### 3.5.5 Weginrichting

Meerdere aanwezigen benoemen dat de inrichting niet voorkomt dat gemotoriseerd verkeer te hard gaat rijden. Met andere woorden: het gewenste gedrag (langzamer rijden) wordt niet gefaciliteerd. Het uitgangspunt 'auto te gast' wordt hierdoor niet nageleefd. Een verkeerskundige zegt dat er geen enkele maatregel te verzinnen is die het verkeer remt als drempels en plateaus. Door een slimme weginrichting, zoals een beperkte breedte, slingers en scherpe bochten, is de snelheid echter wel te beheersen. Een andere verkeerskundige geeft aan dat voor de korte termijn de weginrichting toereikend is, maar dat voor de lange termijn er wellicht andere maatregelen noodzakelijk zijn.

### 3.5.6 (Gras)betontegels

Er is door aanwezigen gesproken over de (gras)betontegels. De grasbetontegels aan de landzijde worden als gevaarlijk en geluid verhogend gezien. De tegels aan de rivierzijde worden gezien als onderdeel van de weg. Een verkeerskundige gaf aan dat dit kan leiden tot hogere snelheden. Een kernteamlid gaf aan dat de tegels aan de landzijde vlak zijn, waardoor het geluidsniveau meevalt. Bovendien komt er een goede fundering onder, zodat er geen spleten ontstaan en verzakking wordt voorkomen. Verder gaf hij aan dat de tegels aan de rivierzijde licht geborsteld zijn. Hierdoor voelt de auto dat hij niet op de weg zit. Een aanwezige opperde het idee om de tegel aan de rivierzijde een andere kleur te geven, zodat het duidelijk geen onderdeel vormt van de wegbreedte. Een verkeerskundige gaf aan dat wanneer de betonsteen een andere kleur heeft, verkeer inderdaad verder van de rand blijft.

### 3.5.7 Maatwerk

Meerdere aanwezigen onderstrepen het belang van maatwerk:

- Bepaalde delen van de dijk zouden er goed aan doen om verkeer te scheiden; andere delen juist niet, omdat het verkeer uitlokt om snel te rijden.
- Maatwerk als het gaat om beroepsverkeer: niet overal is evenveel behoefte aan voorzieningen voor beroepsverkeer.
- Maatregelen aanpassen op waar veel gewandeld wordt en op die plekken een wandelboulevard maken.
- De wegbreedte moet worden aangepast op de verkeersintensiteit per dijkdeel.

Een verkeerskundige gaf aan dat de weginrichting gekoppeld moet worden aan de drukte. En hoe drukker een weg, hoe meer markeringen.

### 3.5.8 Eenheid

Meerdere aanwezigen benoemen dat zij geen uniform dijkontwerp willen: diversiteit is gewenst. Diversiteit wordt namelijk door iedereen gewaardeerd, ook door toeristen. Bovendien kunnen lokale verschillen een snelheid remmend effect hebben. Een aanwezige benoemde concreet als voorbeeld: niet overal hetzelfde bankje, dan gaat de ziel eruit. Een andere aanwezige gaf aan dat verschillen gewaardeerd worden, ook door toeristen. Een landschapsarchitect bij provincie Gelderland benoemde dat er voldoende variatie mogelijk is: variatie in maatregelen per situatie (binnen/buiten bebouwde kom).

### 3.5.9 Natuur/duurzaamheid

Aanwezigen benoemden:

- Het huidige wegontwerp lijkt vergunningsverplichtig op grond van de Wet Natuurbescherming (nabij Natura 2000-gebied) door geluidsverdubbeling.
- Ruimte lijkt een beperkende factor. Er is echter wel ruimte voor een apart fietspad, maar daar ligt vaak natuurgebied.
- Kattenogen als oplossing voor een veiligere dijk wordt afgeschreven, dit mag niet volgens Natura 2000.

Enkele aanwezigen:

- Benoemden dat drempels zorgen voor meer CO2 uitstoot (door het afremmen en optrekken).
- Pleiten voor een duurzame, stevige berm.

### 3.6 Maatregelen voor de lange termijn

Volgens de aanwezigen missen voor de lange termijn missen de volgende maatregelen (schuin gestreept werd (ook) genoemd door verkeerskundigen):

- Snelheidbegrenzing (automatic speed assistent) (4)
- Verkeersstromen beperken
  - o Weggebruikers weren (4)
    - Verkeerskundige gaf aan: de verkeersintensiteiten zijn niet van dien aard dat er afsluiting nodig is. Alleen bij geluidsoverlast door motoren kan de weg afgesloten worden voor deze categorie.
  - o Knippen (2)
    - Dit conflicteert met een aanwezige die aangaf dat knippen alleen maar het probleem verplaatst.
  - o *Enkel bestemmingsverkeer* (3)
  - o *Eenrichtingsverkeer*
  - o Op bepaalde tijden afsluiten
  - o Verbieden verbrandingsmotoren
  - o Forenzen verkeer voorkomen
- Verkeersstromen scheiden (2)
- Snelheidshandhaving (2)
- Iedereen moet welkom blijven (2)
- Fietsgebruik stimuleren (2)
- Verkeersstromen sturen bij drukte
- Meer ruimte voor de natuur
- Veilige ruimte voor langzaam verkeer
- Aparte passeerstroken
- Een inrichting die duidelijk maakt wat er van de gebruiker verwacht wordt en dwingt om langzaam te rijden
- 30 km zone bij belevingspunten
- Dynamische snelheid

Bovendien noemt een verkeerskundige dat de wensen meegenomen moeten worden in de omgevingsvisie van de gemeenten.

#### 3.6.1 Geen onderscheid lange en korte termijn

Er zijn meerdere aanwezigen die aangeven dat er geen onderscheid gemaakt moet worden tussen lange en korte termijn: doe het in een keer goed. Hiermee voorkom je dat lastige zaken naar de lange termijn geschoven worden en wellicht achter de horizon verdwijnen.

#### 3.6.2 Maatwerk & metingen

Ook voor de lange termijn werd het belang van maatwerk genoemd: een verkeerskundige is van mening dat de bouwstenen in principe toereikend zijn, maar dat het vraagt om een nadere invulling per gemeente en situatie. Dit kan door, aan de hand van verkeersintensiteiten, overlast of ongelukken, de situatie aan te passen met verkeersbesluiten. Ook een andere aanwezige gaf aan dat er variatie per dijkzone nodig is.

Meerdere aanwezigen geven aan dat recente metingen van het verkeer op de dijk ontbreken: de laatste meting is jaren geleden uitgevoerd. Op basis van oude data worden dus aannames gedaan. Dit werd ook genoemd door een verkeerskundige. Enkele aanwezigen benoemden dat op basis van metingen en rapportages er maatwerk geleverd dient te worden, doordat er op die manier beter inzicht ontstaat in het gebruik van de dijk. Welk verkeer rijdt er? Waar komt het vandaan en waar gaat het heen?

### 3.7 Wensbeelden verkeersstromen

Aanwezigen zien de volgende wensbeelden qua verkeersstromen:

- Fietser en wandelaar als hoofdgebruiker (5)
- Regulier gebruik van de dijk moet afnemen (2)
- Enkel bestemmingsverkeer (2)
- Beroepsverkeer op de weg onder aan de dijk. Alleen met hoogwater op de dijk
- Afsluiting doorgaand gemobiliseerd verkeer op gezette tijden (spits en weekend)
- Dijk niet afsluiten, iedereen moet ervan kunnen genieten
- Rekening rijden
- Alternatieve infrastructuur parallel aan de dijk
- In de uiterwaarden fietspaden en wandelpaden
- Knippen bij dorpen (om doorgaand verkeer te mijden)

## 4 AANBEVELINGEN VANUIT PARTICIPATIEF PERSPECTIEF

### Onderbouwde afwegingen

Over veel onderwerpen bestaan tegenstrijdige wensen, bijvoorbeeld over het gebruik van drempels en het wel of niet scheiden van verkeersstromen. Het is belangrijk om bij alle keuzes goed te onderbouwen waarom hiervoor gekozen is en op basis van welke afwegingen. Op die manier is de kans groter dat men deze keuze begrijpt.

### Duidelijke informatie

Wees duidelijk en geef voldoende informatie over de bouwstenen. Bijvoorbeeld: er is van tevoren veel gezegd over de (gras)betontegels. Er zouden scheuren in kunnen ontstaan, ze zouden geluidsoverlast geven en gezien worden als een onderdeel van de weg. Maar volgens een kernteamlid wordt door een goede fundering scheuren voorkomen en de geluidsoverlast valt mee. Bovendien gaf hij aan dat de tegels aan de rivierzijde licht geborsteld zijn, waardoor het voor de automobilist niet voelt als onderdeel van de weg. Door hier duidelijk over te zijn kunnen eventuele zorgen worden weggenomen.

### Aangeven waar ruimte is

Maak SMART waar ruimte is voor variatie. Meerdere aanwezigen geven aan geen uniform dijkontwerp te willen. Lokale variatie is mogelijk. Communiceer duidelijk wat hiervoor de kaders zijn en wanneer hierover meegepraat kan worden.