

Mobiliteitstoets

Dijkverbetering Gorinchem -
Waardenburg, verkenningfase

rapportage

Waterschap Rivierenland
H+N+S landschaparchitecten
mei 2015
Definitief

Mobiliteitstoets

Dijkverbetering Gorinchem - Waardenburg, verkenningsfase

rapportage

dossier : BD3815-101-100

registratienummer : AE/LvdG/SS/R_MO-EH20150051

versie : 1

classificatie : Klant vertrouwelijk

Waterschap Rivierenland
H+N+S landschaparchitecten
mei 2015
Definitief

INHOUD**BLAD**

1	DIJKVERBETERING GORINCHEM-WAARDENBURG MAAKT MOBILITEITSTOETS GEWENST	3
2	OMSCHRIJVING INFRASTRUCTUUR DIJK GORINCHEM – WAARDENBURG	5
3	RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN BELEID GEMEENTEN	8
4	VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN OP HET DIJKTRACÉ	10
4.1	Huidige functie en gebruik	11
4.2	Huidige weginrichting	11
4.3	Verkeersveiligheid	11
4.4	Beschikbare verkeerskundige voorzieningen	12
4.5	Leefbaarheid (trillingen en geluid)	18
5	VERKEERSKUNDIGE BESCHRIJVING PER DEELTRAJECT	19
6	CONCLUSIES, ADVIES EN KENNISHIATEN	27
6.1	Conclusie	27
6.2	Advies	28
6.3	Kennishiaten en meekoppelkansen	32
7	EFFECTCRITERIA	33
8	COLOFON	35

BIJLAGEN

1	Informatie wegbeheerders
2	Uitkomsten open atelier
3	Kenmerkenkaart Mobiliteit en functie, gebruik, weginrichting en voorzieningen per deeltraject
4	Ongevallengegevens (bron: Viastat)
5	Toelichting kenmerkenkaart

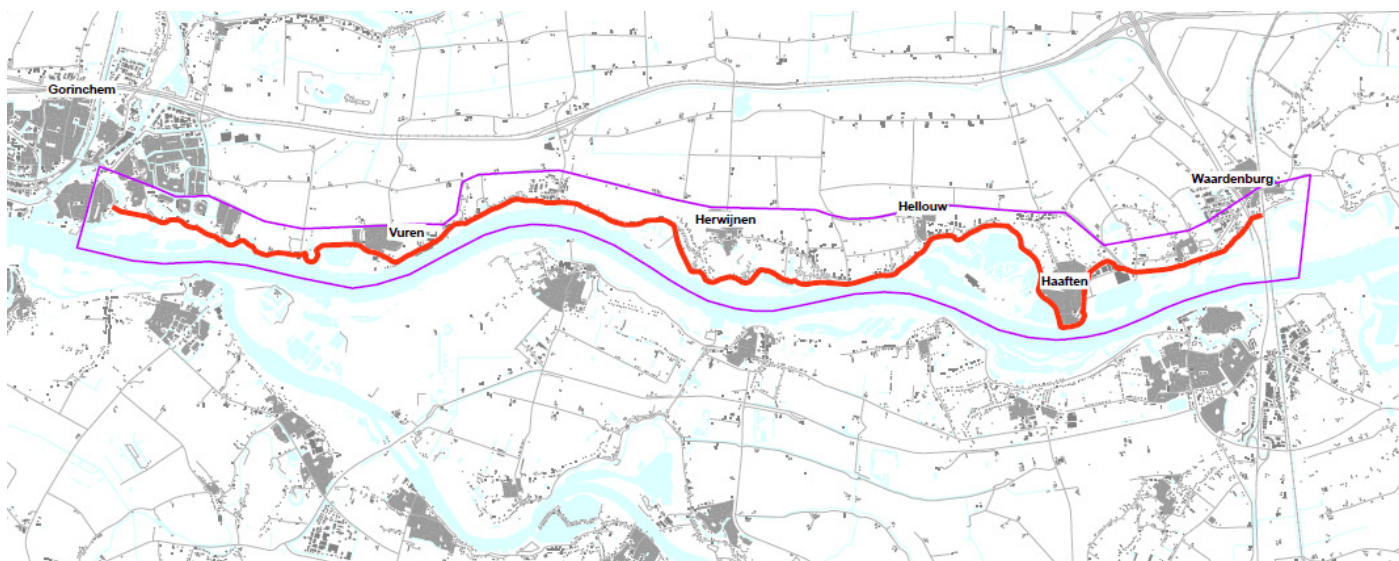
1 **DIJKVERBETERING GORINCHEM-WAARDENBURG MAAKT MOBILITEITSTOETS GEWENST**

Delen dijk Gorinchem – Waardenburg afgekeurd

Nederland toetst periodiek of de rivierdijken aan de veiligheidsnormen voldoen. De laatste toetsingsronde, uitgevoerd in 2011, toont aan dat delen van de dijk langs de Waal tussen Gorinchem en Waardenburg niet voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen. Dit betekent niet dat er acute veiligheidsproblemen zijn, maar wel dat er verbetermaatregelen nodig zijn om nu én in de toekomst aan de veiligheidsnormen te voldoen. Om die reden heeft Waterschap Rivierenland het dijkverbeteringsproces ingezet, waarbij het proces zich nu in de verkenningsfase bevindt. Dit project is onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma van Rijkswaterstaat. De waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Rijkswaterstaat) voeren in het Hoogwaterbeschermingsprogramma maatregelen uit om de primaire waterkeringen aan de veiligheidsnorm te laten voldoen, nu en in de toekomst. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma is onderdeel van het nationale Deltaprogramma.

Het project dijkverbetering Gorinchem-Waardenburg bestaat uit een ongeveer 22 kilometer lang traject dat loopt van dijkpaal TG 438 bij Gorinchem tot TG 204 bij Waardenburg bij de A2. Het onderzoeksgebied is in afbeelding 1 weergegeven.

Afbeelding 1 Onderzoeksgebied dijkverbetering Gorinchem - Waardenburg



Proces verkenningsfase, betrekken stakeholders van belang

Het uiteindelijke doel van de verkenningsfase is om te komen tot een (ruimtelijk) voorkeursalternatief. Onderdeel van de verkenningsfase is het verzamelen van informatie. Medio 2015 wordt op basis van de verzamelde informatie en veiligheidsanalyse, de opgave van de dijkverbetering bepaald. In de verkenningsfase is het reeds van belang de omgeving te betrekken, zodat men weet waar men aan toe en wat verwacht kan worden. De verkenningsfase bestaat uit twee hoofdonderzoeken: grondmechanisch onderzoek en Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit.

De mobiliteitstoets is een achtergronddocument van de Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit. Net als:

- Handreiking Ruimtelijke inpassing.
- Archeologisch bureauonderzoek.
- Natuurtoets.

Mobiliteitstoets geeft inzicht in huidige verkeersfunctie

Waterschap Rivierenland vraagt een mobiliteitstoets om na te gaan of de dijkverbeteringsmaatregel aanvaardbare gevolgen heeft voor de volgende verkeerskundige aspecten, zoals hierna genoemd:

- Verkeersafwikkeling.
- Ontsluiting.
- Parkeren.
- Verkeershinder.
- Bereikbaarheid.
- Leefbaarheid.
- Verkeersveiligheid.

Door in de verkenningsfase deze aspecten in beeld te brengen is het mogelijk om mobiliteit ook mee te wegen binnen de Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit. De mobiliteitstoets vormt dus één van de afwegingen van verschillende dijkverbeteringsvarianten zodat tot een goed afgewogen voorkeursalternatief gekozen kan worden. Bijkomstig voordeel door mobiliteit in een vroeg stadium te onderzoeken is dat, indien informatie ontbreekt dit in het vervolg proces ingevuld kan worden zonder gevolgen voor de planning.

Doel mobiliteitstoets: een beeld geven van de huidige verkeerskundige situatie en een advies formuleren waar het voorkeursalternatief verkeerskundig aan moet voldoen.

Om de verkeerskundige gevolgen voor het onderzoeksgebied in kaart te brengen, zijn de volgende stappen doorlopen:

- 1) Analyse huidige situatie.
- 2) Analyse toekomstige situatie.
- 3) Opstellen effectcriteria.

De informatie voor deze mobiliteitstoets zijn ingewonnen middels een bezoek aan het onderzoeksgebied, gesprekken met de betrokken wegbeheerders (gemeente Gorinchem, Lingewaal en Neerijnen en provincie Gelderland), relevante beleidsdocumenten en de twee bijeenkomsten met stakeholders die voor de Handreiking georganiseerd zijn (open atelier en ontwerpatelier). De verslagen van de interviews met de wegbeheerders zijn opgenomen in bijlage 1. Het verslag van het open atelier is opgenomen in bijlage 2.

Leeswijzer

Deze rapportage geeft een beeld van het huidige verkeersgebruik en verkeersfunctie van Waaldijk/Waalbandijk. Om te beginnen wordt daarom in het volgende hoofdstuk het tracé in de omliggende verkeerstructuur geplaatst. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een beschrijving gegeven van de ontwikkelingen binnen het onderzoeksgebied. Hierdoor ontstaat een toekomstig beeld waar mogelijk rekening mee moet worden gehouden. Vervolgens zijn de 7 aspecten zoals hierboven genoemd beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de huidige weginrichting en daarmee een aanvulling op het eerdere hoofdstuk. De conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 6. En tot slot zijn in het laatste hoofdstuk de effectcriteria opgenomen om de verschillende alternatieven voor de dijkverbetering op mobiliteitsvlak te kunnen afwegen.

2 OMSCHRIJVING INFRASTRUCTUUR DIJK GORINCHEM – WAARDENBURG

Het onderzoeksgebied omvat de dijk aan de noordzijde van rivier de Waal, tussen Waardenburg en Gorinchem. De route heet Waalbandijk en Waaldijk. In afbeelding 2 is het onderzoeksgebied met de omliggende infrastructuur weergegeven. Op regionaal schaalniveau ligt de te onderzoeken dijk ingeklemd tussen 5 belangrijke hoofdassen.

Voor het wegverkeer zijn dat:

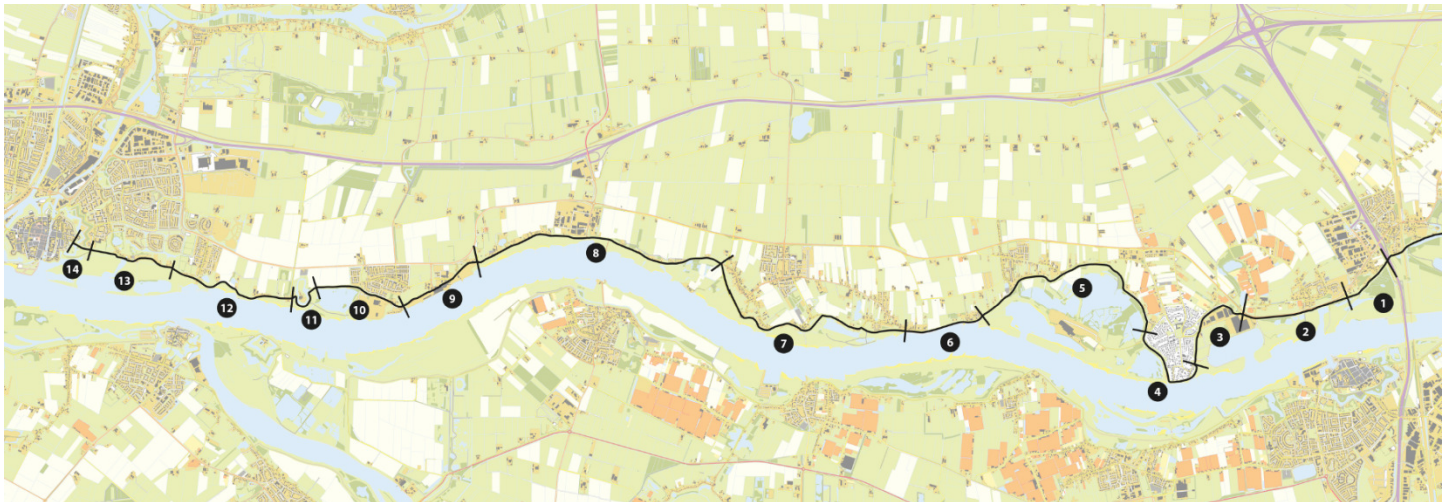
- de A15 met een belangrijke west-oost relatie.
- de A27 aan de westzijde en de A2 aan de oostzijde voor de noord-zuid relatie.

Parallel aan de A2 ligt een noord-zuid treinverbinding. De Waal vormt de vijfde hoofdas met een functie voor het maritieme verkeer.

Tussen de A15 en de Waaldijk/ Waalbandijk ligt de N830. Deze provinciale weg heeft een ontsluitende functie voor het wegverkeer in de regio. Ter hoogte van Tuil (deelgebied 2) raakt de N830 het dijklichaam. Het openbaar vervoer (bus) maakt ook gebruik van dit deel van de N830.

Naast de noord-zuid oeververbindingen A27 en A2 heeft de pont ter hoogte van Brakel een verbindende functie op de noord-zuid relatie. Auto en fietsverkeer kunnen aan de noordzijde vanaf hier richting de A15 of Leerdam via de N848/ Zeivingweg. Aan de zuidzijde ligt Brakel en sluit de Burgemeester Posweg aan op de N322.

Afbeelding 2 Waalbandijk en Waaldijk in relatie tot omliggende infrastructuur



De Waaldijk/ Waalbandijk heeft een bestemmingsfunctie. Dit betekent dat langs de route woningen en bedrijven zijn aangesloten. Doorgaand verkeer wordt geweerd met verkeersmaatregelen en snelheidsregimes. Naast een bestemmingsfunctie heeft de route een recreatieve functie. Door de ligging aan de Waal is de route geliefd bij recreatief gemotoriseerd en fietsverkeer. De aanwezigheid van historische kernen en gebouwen versterkt deze functie.

Aandachtspunt is de ontsluiting van twee buitendijks gelegen bedrijven (Wienerberger en BUKO) via het dijktraject. De ontsluitingsroute van Wienerberger kruist de dijk en loopt via de Crobschelaan en de Bernhardstraat naar de N830. De route is niet ideaal, omdat de route door een 30 km/h zone loopt waar 2 basisscholen en een peuterspeelzaal zijn gevestigd.

De ontsluitingsroute van BUKO loopt deels via het dijktraject; vanaf het terrein van BUKO, via de Petersweg naar de N830. Knelpunt is het stuk waar het vrachtverkeer over de dijk rijdt tussen de uitrit van BUKO en Xella, hier is het smal, er staan geparkeerde auto's en elkaar passeren niet mogelijk is. Beide ontsluitingen zijn punt van aandacht in verband met de ontsluitingsroute en de verkeersveiligheid.

Afbeelding 3 Ontsluitingsroutes BUKO (links) en Wienerberger (rechts)



3 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN BELEID GEMEENTEN

Het is voor het planproces van de dijkverbetering van belang om ook vooruit te kijken. Zijn er ruimtelijke ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer en waar dus in de toekomst rekening mee moet worden gehouden? De betrokken gemeenten (Gorinchem, Lingewaal en Neerijnen), provincie Gelderland zijn hierover geïnterviewd. Ook is een toets op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uitgevoerd. Hieronder zijn de bevindingen verwoord.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft kaders aan waarbinnen ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op onderliggende niveaus invulling moeten krijgen. Een toets of in de Structuurvisie ontwikkelingen zijn opgenomen voor het onderzoeksgebied is daarmee relevant. We kunnen hierover echter kort zijn want er zijn ontwikkelingen opgenomen voor het traject Waaldijk/ Waalbandijk.

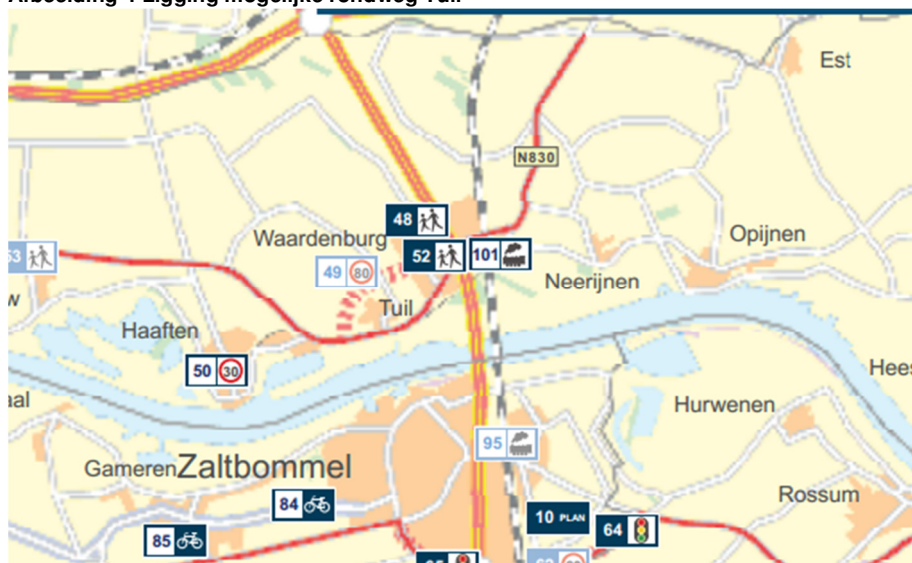
Op dit moment voert de provincie Gelderland voor de N830 een zgn trajectverkenning uit. Hierbij wordt bekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn qua onderhoud, verkeersveiligheid, doorstroming etc. om de weg de komende negen jaar weer adequaat te laten functioneren. De planning is om eventuele maatregelen in 2017 uit te voeren. Voor de N830 wordt met name ook gekeken naar de landschappelijke inpassing van de weg en welke maatregelen in dat kader genomen kunnen worden om de gemiddelde snelheid om de weg te beïnvloeden. Daar waar de dijkverbetering de weg raakt (bij Tuil) zijn wellicht mogelijkheden om elkaar te ondersteunen. Dit is een meekoppelkans.

Een wijziging in de verkeersstructuur die in ieder geval gaat plaats vinden is dat de aansluiting Kortestraat bij Tuil voor gemotoriseerd verkeer komt te vervallen. Er blijft mogelijk alleen een fietsoversteek. De toegang naar de dijk voor gemotoriseerd verkeer komt dan ook te vervallen. Dit verkeer dient via de nieuwe rotonde Tuil te rijden.

Qua onderhoud wordt ter hoogte van de bebouwde kom Tuil een nieuwe geluidsreducerende deklaag aangebracht. Op de parallelweg wordt geen onderhoud uitgevoerd.

Bij Tuil zijn plannen voor een rondweg, waarover nog geen besluit is genomen (verkenningfase). De rondweg komt aan de noordkant van de provinciale weg ter ontsluiting van het nieuwe kassengebied dat de gemeente Neerijnen ontwikkelt ten noorden van Tuil. Hierdoor moet de infrastructuur worden aangepast, in afbeelding 9 is de mogelijke ligging opgenomen. Om de kern Tuil wordt een rondweg aangelegd, die in het westen aansluit op de N830 en in het oosten op de Achterweg in Waardenburg (aansluiting A2). De gemeente wil onderzoeken of deze rondweg ook kan dienen voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen Kerkwaard en 't Overijke. Indien de rondweg wordt gerealiseerd, kan de functie van de N830 over de dijk veranderen. Dit biedt mogelijkheden voor het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit. De rondweg is daarmee een meekoppelkans.

Afbeelding 4 Ligging mogelijke rondweg Tuil



Bron: Wegenvisie Regio Rivierenland 2013

De uitbreiding het bedrijventerrein Kerkwaard met een containeroverslag voor met name Uden Logistics is een andere ontwikkeling binnen het plangebied. Het is nog niet duidelijk of de uitbreiding van Kerkwaard wordt opgenomen in de Structuurvisie WaalWeelde West, dit hangt samen met het Regionale Programma Bedrijventerreinen van regio Rivierenland.

In de regionale, lokale ruimtelijke ordening zijn geen grote veranderingen voorzien langs de Waaldijk/ Waalbandijk. De Ytong ter hoogte van Vuren komt mogelijk te vervallen. Hier is echter op dit moment niets met zekerheid omver te schrijven.

In de toekomst neemt naar verwachting de recreatieve functie toe van de Waaldijk/ Waalbandijk. De route zal dan nog intensiever gebruikt worden door (race)fietzers, motorrijders en automobilisten. Dit legt een beslag op de beschikbare ruimte en de leefbaarheid dient hierbij in het oog gehouden worden. De weg over de dijk is smal en dit heeft een snelheidsremmende werking op het aanwezige verkeer.

4 VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN OP HET DIJKTRACÉ

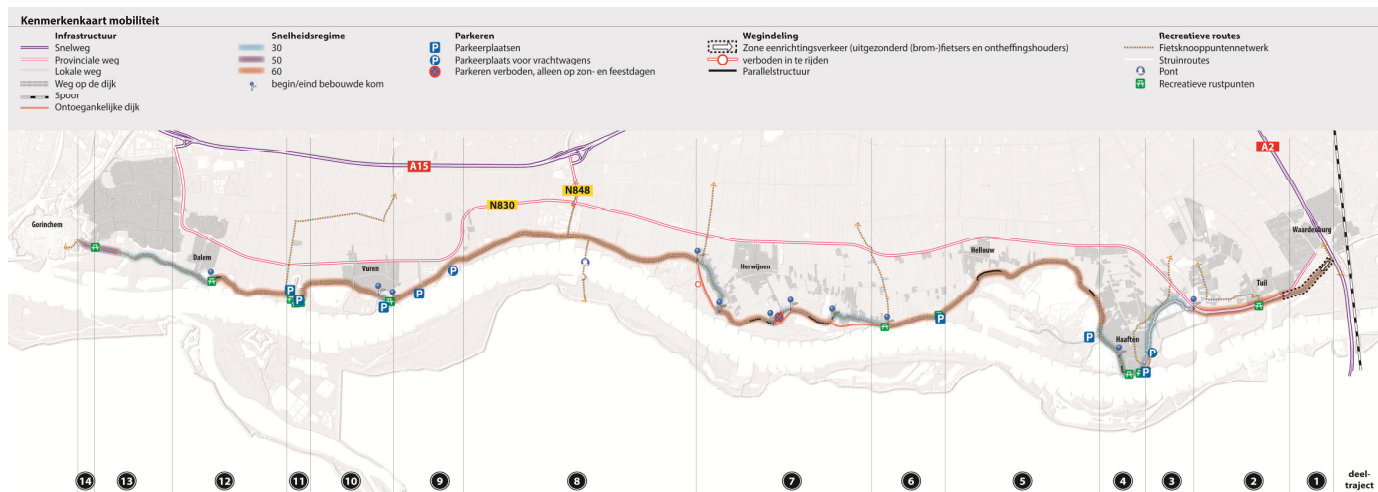
Voor de mobiliteitstoets heeft het Waterschap een 7-tal verkeerskundige aspecten (zie hoofdstuk 1) benoemd die onderzocht zijn. Deze verkeerskundige aspecten zijn doorvertaald naar thema's die af te leiden zijn uit (mogelijk) beschikbare gegevens bij de betrokken wegbeheerders. De thema's zijn elk beschreven in de paragrafen van dit hoofdstuk.

- 4.1 Huidige functie en gebruik. Per voertuigcategorie (auto, vrachtauto en fiets) brengen wij de intensiteiten in beeld. Van het gemotoriseerde verkeer gaan wij ook de gereden snelheden na.
- 4.2 Huidige weginrichting. Voor het gehele traject gaan wij de huidige weginrichting na.
- 4.3 Verkeersveiligheid: op basis van ongevalsgegevens van betrokken wegbeheerders en informatie beschikbaar in Viastat online voeren wij een analyse uit.
- 4.4 Beschikbare verkeerskundige voorzieningen, zoals parkeren en fietsvoorzieningen brengen wij in kaart binnen het plangebied. Hierbij brengen we, indien mogelijk, het gebruik in beeld zoals de bezetting van de parkeervoorzieningen.
- 4.5 Leefbaarheid (trillingen en geluid) wordt op basis van bestaande gegevens in beeld gebracht.

Indien de gezochte informatie niet beschikbaar bleek, zijn de aspecten omschreven op basis van ervaringen van de betrokken wegbeheerders en belanghebbenden zoals is afgesproken met Waterschap Rivierenland.

De bevindingen zijn (daar waar mogelijk) vertaald naar kaartbeelden, zoals afgebeeld bij afbeelding 5. De verkeerskundige gegevens zijn hierdoor gemakkelijk te combineren met de parallele studies die voor de Ruimtelijke kwaliteit dijkverbetering Gorinchem-Waardenburg zijn uitgevoerd.

Afbeelding 5 Overzicht verkeerskundige karakteristieken Gorinchem - Waardenburg



In bijlage 3 is de kenmerkenkaart mobiliteit opgenomen. Ook is per deeltraject een omschrijving opgenomen van de functie, gebruik, weginrichting en verkeerskundige voorzieningen.

4.1 Huidige functie en gebruik

Het omschrijven van een route start vaak met het omschrijven van de huidige functie en het gebruik van deze route. Door gemeten intensiteiten en gereden snelheden hier aan toe te voegen ontstaat een compleet beeld.

In hoofdstuk 2 is het dijktracé tussen Gorinchem-Waardenburg omschreven in samenhang met omliggende infrastructuur. De dijk heeft een bestemmingsfunctie en voor het recreatieve verkeer heeft de route een verblijfsfunctie. De maximumsnelheid over het tracé sluit hier ook bij aan en is buiten de kom 60km/u en binnen de kom 30 km/u.

Op het tracé worden echter geen gegevens ingewonnen over intensiteiten en snelheden door de wegbeheerders. Het is hierdoor niet mogelijk om precieze uitspraken te doen over de hoeveelheid verkeer en de gereden snelheden. De huidige bevindingen zijn afkomstig uit het gevolgde proces om tot de Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit te komen. Het gaat om het open atelier en de bijeenkomst voor stakeholders. Aanvullend zijn gesprekken gevoerd met de betrokken wegbeheerders en is het onderzoeksgebied bezocht.

Voor het vervoltraject ten behoeve van de dijkverbetering is het van belang dat de verkeerskundige gegevens worden ingewonnen. Het gaat om de intensiteiten (minimaal etmaalniveau) en snelheden van het totale verkeer, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar voertuigcategorieën (auto, vrachtauto en fiets).

4.2 Huidige weginrichting

Het gehele traject is zoals aangegeven in hoofdstuk 1 ingedeeld in deeltrajecten. Per deeltraject is een omschrijving van de weginrichting opgesteld. Deze is opgenomen in hoofdstuk 5.

4.3 Verkeersveiligheid

Om inzicht te krijgen in de huidige status van de verkeersveiligheid is een ongevalanalyse uitgevoerd over de laatste 10 jaar, zie bijlage 4. Hierbij dient vermeld te worden dat de registratie van ongevallen niet volledig betrouwbaar is. Echter, geeft het enigszins een beeld van wat voor ongevallen er hebben plaatsgevonden. Het gaat vooral om ongevallen met uitsluitend materiele schade. In de afgelopen 10 jaar hebben over de gehele lengte van het traject acht (geregistreerde) ernstige ongevallen plaatsgevonden en 11 (geregistreerde) overige ongevallen met gewonden. De ongevallen gebeuren niet op één specifieke situatie, maar verspreid over het gehele traject.

Naast de objectieve verkeersveiligheid (hierboven omschreven) kan in het verkeer sprake zijn van subjectieve verkeersonveiligheid. Op dit tracé speelt dat ook. Bewoners en belanghebbenden hebben tijdens de bijeenkomsten aangegeven dat zij zich onveilig voelen door het hardrijden van wielrenners. Bij het verlaten van woningen of bij het uitstappen van de auto, horen zij de wielrenners niet naderen. De angst voor ongevallen is hierdoor aanwezig. Daarnaast ervaren de bewoners en belanghebbenden onveiligheid door het hardrijden van bijvoorbeeld motoren, voor hen en familieleden maar ook voor de weggebruiker zelf. Het smalle en bochtige tracé maakt het voor de motorrijders aantrekkelijk om te (hard) rijden, maar de beperkte wegbreedte, menig met langzaam verkeer en de aanwezige woonfunctie zorgen voor onveilige situaties. De snelheid remmende maatregelen hebben hier beperkt tot geen invloed op.

Het tracé tussen Waardenburg en Gorinchem heeft zoals eerder omschreven een verblijfsfunctie. Vanuit het verkeerskundig principe Duurzaam Veilig zijn dit erftoegangswegen, alleen het wegdeel binnen de kom (trajectdeel 13) bij Gorinchem wijkt af met een maximum snelheid van 50km/u. De bijpassende Duurzaam Veilige weginrichting (erftoegangsweg) is, al dan niet correct, op een sobere wijze over het gehele traject ingevoerd. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan.

4.4 Beschikbare verkeerskundige voorzieningen

Parkeren

Langs de dijk bevinden zich woningen, bedrijvigheid en mogelijkheden tot recreatie. In alle gevallen is parkeren een onderdeel van deze functies. Bewoners kunnen veelal hun auto('s) parkeren bij hun woning, zoals weergegeven op onderstaande foto's. De openbare weg behoudt in alle gevallen de wegbreedte en profiel. Voor de weggebruiker blijft het wegbeeld dus constant, ook voor de toekomst is dit het uitgangspunt.





In de woonkernen is het vaak passen en meten met de beschikbare openbare ruimte en dus ook met ruimte voor parkeren. Hierdoor staan auto's deels op de weg. De geparkeerde auto's hebben een snelheidsremmende werking. Bewoners zijn zich hier van bewust en parkeren hun auto's ook wel met die intentie.



Locatie bij Haaften



Locatie bij Haaften



Locatie bij Hellouw

Bij de aanwezige bedrijven zijn parkeerplaatsen overwegend op eigen terrein aanwezig en zijn geen parkeerproblemen bekend. Op een tweetal locaties zijn vrachtwagenparkeerplaatsen beschikbaar, namelijk een overnachtingslocatie ter hoogte van het bedrijventerrein bij Haaften, en vrachtwagenparkeerplaatsen bij de Ytong in Vuren, dit is op eigen terrein. Beide locaties moeten gehandhaafd blijven en voor vrachtverkeer bereikbaar blijven.



Locatie bij Haaften



Locatie bij Ytong in Vuren

Parkeren voor recreatie is een aandachtspunt. Langs de gehele route wordt gerecreëerd, er is echter één officiële locatie beschikbaar waar geparkeerd kan worden, namelijk bij fort Vuren met 50 parkeerplaatsen. Bij Haaften (Crobse put) is een parkeerterrein aanwezig bij de ijsbaan. Dit is echter op particulier terrein en geen openbare parkeergelegenheid. Langs de dijk wordt in de zomerperiode (mei-sept) door de gemeente in verband met parkeeroverlast een tijdelijk parkeerverbod ingesteld. Onderstaand artikel uit Neerijnen Informatief geeft dit ook weer.

Instellen tijdelijk parkeerverbod Waalbandijk Haaften

Bij mooi weer worden er door bezoekers aan de uitwaarden veelvuldig auto's geparkeerd op de Waalbandijk tussen de Herenstraat en de dijktrap ter hoogte van de Molenstraat te Haaften.

De politie constateerde, dat de rijbaan hierbij vaak wordt geblokkeerd door geparkeerde auto's.

Dit geeft veel overlast voor omwonenden en belemmert de vrije doortocht van hulpdiensten, waardoor de maximale aanrijtijd in gevaar komt.

Daarom werd een tijdelijk parkeerverbod ingesteld op het genoemde tracé van de Waalbandijk.

Het parkeerverbod is geldig tot 1 september 2012.

Inlichtingen

Nadere informatie over dit besluit kan worden verkregen bij de heer Goossen van het team beheer, tel. 0418 65 65 65.

Bron Neerijnen Informatief, 2012

Fiets- en wandelroutes

De provincie Gelderland heeft voor de Regio Rivierland een fietsnetwerk kaart opgesteld. Deze netwerkkaart is opgenomen in het PVVP 2013. Over de Waaldijk/ Waalbandijk loopt een recreatieve route. Welke ter hoogte van Haaften het achterland in gaat en bij Tuil weer over de dijk gaat. Parallel aan de N830 loopt een bovenlokale fietsroute.

Afbeelding 6 Fietsnetwerk regio Rivierenland (provincie Gelderland 2013)



Vanuit Gorinchem is het mogelijk om de route 'Rondje Pontje' te fietsen. Hierbij maakt de fietsers ook gebruik van de pontjes die beschikbaar zijn over onder andere de Waal. In Afbeelding 7 zijn de Rondje Pontje routes weergegeven, zo ook over de Waaldijk/Waalandijk.

Afbeelding 7 Rondje Pontje routes



Naast fietsroutes zijn ook voor andere vormen van langzaam verkeer routes beschikbaar. Tussen Gorinchem en Vuren ligt het Streekpad, zie afbeelding. Dit is een lange afstand wandelroute langs de Nieuwe Hollandse Waterlinie loopt. De wandelroute maakt gebruik van de Waaldijk tussen Gorinchem en Vuren.

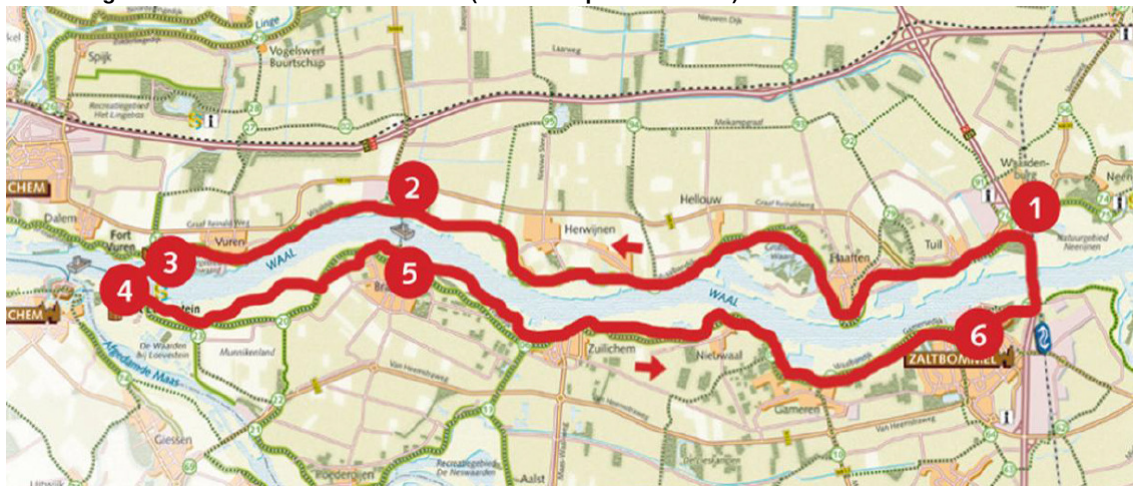
Afbeelding 8 Wandelroute tussen Gorinchem en Vuren (NS wandeltocht)



Naast het Streekpad is faciliteert ook Waterschap Rivierenland wandelroutes langs de Waal, de zogenaamde struinroutes. Van april tot en met oktober kun je struinen langs de Waal. Hiervoor zijn 5 wandelroutes gemaakt. De route die binnen dit onderzoeksgebied valt, is traject E tussen Vuren en Zaltbommel en is de langste route van de vijf en telt ongeveer 42 kilometer. Afbeelding 10 toont de route langs de dijk. Langs de Waaldijk/ Waalbandijk zijn 3 startpunten aangegeven:

- 1) Paviljoen 'De Colonie' in Waardenburg.
- 2) Parkeerplaats bij de pont Herwijnen- Brakel, aan de kant van Herwijnen.
- 3) Parkeerplaats bij Fort Vuren.

Afbeelding 9 Struinroute Vuren – Zaltbommel (Waterschap Rivierenland)



4.5 Leefbaarheid (trillingen en geluid)

De woonfunctie en de recreatiefunctie van de Waaldijk/ Waalbandijk maakt dat de leefbaarheid in het geding komt. De natuur- en cultuurhistorische waarde en het bochtige tracé van de dijk maakt de route interessant voor recreanten. Er wordt geschaatst in de winter en gezwommen in de zomer, er worden honden uitgelaten en gewandeld. Fietzers, wielrenners, automobilisten en motorrijders maken ook graag gebruik van de dijk. De vormen van overlast die bewoners aan en langs de dijk ervaren bestaat uit:

- Geluid van (grote hoeveelheden) motorrijders.
- Verkeersonveiligheid gevoel door te hardrijden van motorrijders, automobilisten en wielrenners.
- Verkeersonveiligheid gevoel door mengen langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) met gemotoriseerd verkeer.
- Parkeeroverlast met name ter hoogte van Crobse put.

Het ontbreekt aan geluid meetgegevens om hier op basis van gangbare normen iets van te vinden. Bewoners en belanghebbenden hebben tijdens de twee bijeenkomsten hun ervaringen over overlast gedeeld. Met name het geluidsoverlast van groepen motoren is meerdere malen genoemd als bron voor grote overlast. Deze overlast sluit niet aan bij de ligging van de woningen.

5 VERKEERSKUNDIGE BESCHRIJVING PER DEELTRAJECT

Zoals in paragraaf 4.2 is aangegeven wordt in dit hoofdstuk per deeltraject de huidige kenmerken, kwaliteiten en knelpunten weergegeven.

1. Waardenburg: het traject Waardenbrug kenmerkt zich door de zeer smalle breedte van de weg en het éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer (richting westen). De inrichting bestaat uit suggestiestroken, waardoor het traject optisch smaller lijkt. Dit kan weggebruikers afremmen. Een knelpunt is de onduidelijke aanrijdroute vanaf Waardenburg (de aanrijdroute vanaf Waardenburg lijkt een fietspad, maar is een parallelweg) en inhalen van fietsers zal lastig zijn.



2. Tuil: dit traject ligt bestaat uit een provinciale weg (N830) en een parallelweg. Kwaliteit van de provinciale weg is de ontsluitende functie en aanwezigheid van OV, van de parallelweg dat het onderdeel is van bovenlokaal en recreatief netwerk. De huidige inrichting sluit aan bij de visie van de provincie. Knelpunt is dat de parallelweg recht is en redelijk breed toont, waardoor gemotoriseerd hard kan rijden; suggestiestroken zouden meer naar midden kunnen.



3. Kerkewaard: dit deeltraject is geen doorlopend, eenduidig ingericht traject. Dit komt door verschillende wegbeheerders van dit traject en verschillende snelheidsregimes. Kwaliteit is de alternatieve route voor vrachtverkeer naar de vrachtwagenparkeerplaats. Hierdoor wordt de dijk hier zelf maar een klein stukje mee belast.



4. Haaften: traject binnen de bebouwde kom. In de kern is het smal en mag vrachtverkeer maar in één richting rijden. Knelpunt zijn versmallingen en geen verandering van inrichting tussen binnen en buiten de bebouwde kom. Wienerberger kruist dijk ter hoogte van traject 4-5.





5. Crobsche Waard: traject buiten de bebouwde kom, ingericht volgens Duurzaam Veilig richtlijnen (op kantmarkering na). Het traject is overzichtelijk. Er is geen verlichting aanwezig, maar wel kattenogen, wens is om dat te behouden.



6. Boveneind: traject zowel binnen als buiten de bebouwde kom en overgang van gemeente Lingewaal-Neerijnen. Overgang tussen binnen en bebouwde kom kan duidelijker; belijning is wel aangepast, maar poortconstructie ontbreekt.



7. Herwijnen: dit traject loopt op twee stukken niet op dijk, omdat de dijk daar is verlegd. Bewoners parkeren op de dijk, waardoor de weg smaller lijkt en verkeer wordt afgeremd. Er is geen overgang tussen binnen en buiten de bebouwde kom. De inrichting (onderbroken kantmarkering) sluit niet aan bij de rest van het traject.



8. Zeiving: dit traject bevat een toegangsweg naar het Brakelse Veer dat een belangrijke route is. Echter, de inrichting van het traject is niet consistent; verkeer van en naar het Brakelse Veer heeft voorrang op verkeer wat op de dijk rijdt en hier is de inrichting verschillend. De overgang is hierdoor wel duidelijk, echter de hoek waarin het kruispunt ligt is niet optimaal.



9. Vuren Oost: traject zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Bij het bedrijf Ytong zijn veel parkeerplaatsen voor zowel vrachtwagens als personenauto's aanwezig. Binnen de bebouwde kom is parkeren voor vrachtwagens en bussen niet toegestaan, wel is er parkeergelegenheid voor personenauto's. Het is er smal en er is kantmarkering en markering op het plateau aanwezig. Dit remt verkeer af.



10. Vuren: binnen de bebouwde kom van Vuren is het smal en staan bewoners geparkeerd. Dit brengt de snelheid omlaag. Vanaf BUKO richting westen vormt de route een knelpunt voor het vrachtverkeer, omdat het smal is en er geparkeerde auto's staan. Tevens is de inrichting binnen en buiten de bebouwde kom hetzelfde.



11. Fort Vuren: dit traject is in het hoogseizoen druk met recreanten en hiervoor zijn veel parkeerplaatsen aanwezig. Teven is er gedurende de zomerperiode een opstappunt voor het veer voor voetgangers en fietsers richting Woudrichem en Loevestein. Knelpunt is dat er tijdens drukke dagen te weinig parkeerplaatsen zijn en auto's langs de weg geparkeerd staan. Tevens versperren de auto's (ook op parkeerplaatsen) het uitzicht over de Waal.



12. Dalem: dit traject bevat een aantal overlaten die zichtbaar zijn in de vorm van klinkers. Het traject is verder niet ingericht, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.



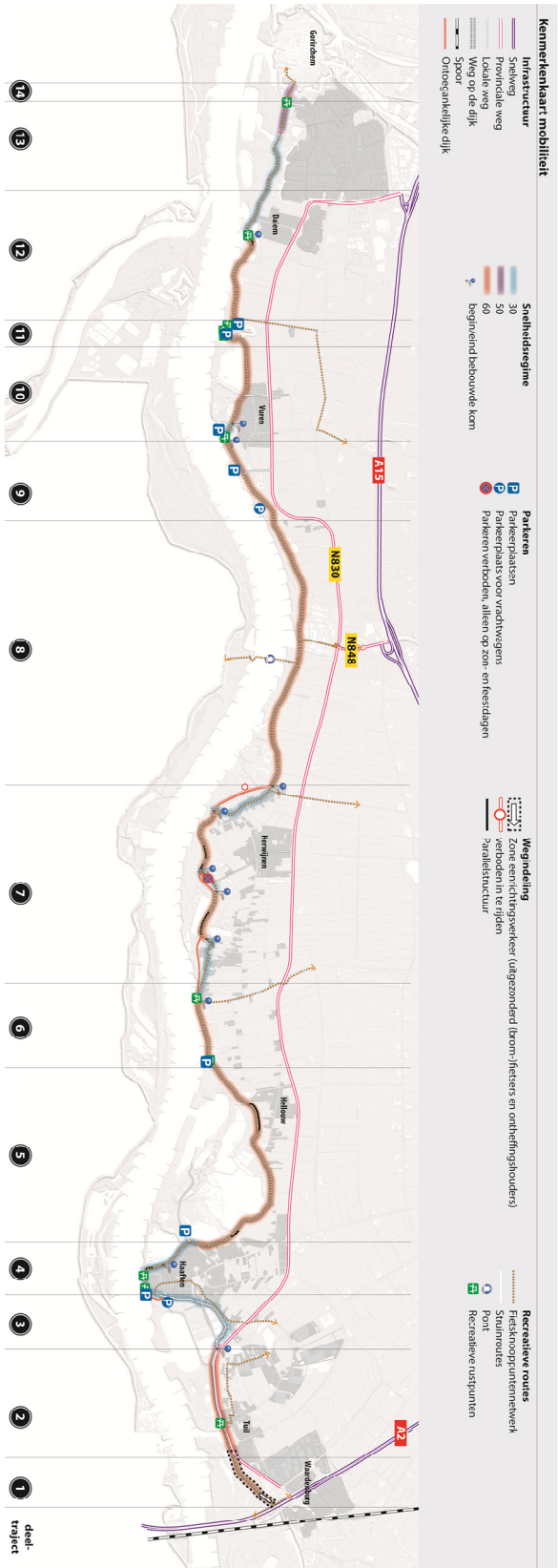
13. Gorinchem Oost: een deel van het traject is binnen de bebouwde kom en een deel buiten de bebouwde kom, echter de overgang hiervan is vrijwel niet zichtbaar. Tevens is het traject een 30 km/h-zone. De weg dient consistent ingericht te worden met de rest van het traject.



14. Gorinchem Vesting: dit traject is een gebiedsontsluitingsweg en hier wordt het dijktraject onderbroken door een voorrangssituatie van het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg. De weg is Duurzaam Veilig ingericht. Parkeren is hier niet toegestaan op de dijk.



Alle verkeersaspecten samen hebben geleid tot een kenmerkenkaart. Deze is opgenomen op de volgende pagina. In bijlage 5 is een omschrijving van de kenmerkenkaart opgenomen.



6 CONCLUSIES, ADVIES EN KENNISHIATEN

Dit hoofdstuk is opgebouwd in drie delen. Om te beginnen zijn de conclusies opgenomen. Vervolgens is een advies geformuleerd voor het vervolgproces en mogelijke weginrichtingen geschetst. Tot slot zijn in de paragraaf 6.3 de kennisleemtes, de zogenaamde hiaten aangegeven.

6.1 Conclusie

Op regionaal schaalniveau ligt de het dijktraject ingeklemd tussen 5 belangrijke hoofdassen.

Voor het wegverkeer zijn dat:

- de A15 met een belangrijke west-oost relatie;
- de A27 aan de westzijde en de A2 aan de oostzijde voor de noord-zuid relatie.

Parallel aan de A2 ligt een noord-zuid treinverbinding. De Waal vormt de vijfde hoofdas met een functie voor het maritieme verkeer.

Tussen de A15 en de Waaldijk/ Waalbandijk ligt de N830. Deze provinciale weg heeft een ontsluitende functie voor het wegverkeer in de regio. Ter hoogte van Tuil (deelgebied 2) raakt de N830 het dijklichaam. Het openbaar vervoer (bus) maakt ook gebruik van dit deel van de N830.

Naast de noord-zuid oeververbindingen A27 en A2 heeft de pont ter hoogte van Brakel een verbindende functie op de noord-zuid relatie. Auto en fietsverkeer kunnen aan de noordzijde vanaf hier richting de A15 of Leerdam via de N848/ Zeivingweg. Aan de zuidzijde ligt Brakel en sluit de Brug. Possweg aan op de N322.

Functie, gebruik zorgen bij bewoners tot (verkeers)overlast

De Waaldijk/ Waalbandijk heeft een bestemmingsfunctie. Dit betekent dat langs de route woningen en bedrijven zijn aangesloten. Doorgaand verkeer wordt geweerd met verkeersmaatregelen en snelheidsregimes. Naast een bestemmingsfunctie heeft de route een recreatieve functie. Door de ligging aan de Waal en de vele bochten is de route geliefd bij recreatief gemotoriseerd en fietsverkeer.

Op basis van de ongevallenregistratie zijn geen bijzonderheden te constateren op het tracé. Subjectieve onveiligheid speelt echter wel een rol. De recreatieve functie en bestemmingsfunctie knellen met name voor de bewoners, door overlast van:

- Geluid van (grote hoeveelheden) motorrijders.
- Verkeersonveiligheid gevoel door te hardrijden van motorrijders, automobilisten en wielrenners.
- Verkeersonveiligheid gevoel door mengen langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) met gemotoriseerd verkeer.
- Parkeeroverlast met name ter hoogte van Crobse put.

Weginrichting sober

Het dijktraject kenmerkt zich door een smalle weg met afwisseling van trajectdelen binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Deze komgrenzen zijn weergegeven door middel borden, maar qua inrichting is er over het algemeen geen verandering zichtbaar. De maximum snelheid is binnen de kom 30 km/u en buiten de kom 60 km/u, deze snelheden sluiten aan bij de Duurzaam Veilige wegcategorisering 'erftoegangsweg'. Binnen de bebouwde kom van Gorinchem geldt echter een maximum snelheid van 50 km/u. Een reden voor deze afwijkende maximum snelheid is er niet.

Een Duurzaam Veilige weginrichting is op een sobere wijze, al dan niet correct, over het gehele traject ingevoerd. Een echte duidelijke samenhang in weginrichting is er echter niet. Ditzelfde geldt voor snelheidsremmende maatregelen binnen en buiten de kom.

Voorzieningen

Het traject wordt gebruikt voor zowel lokaal als recreatief verkeer, bestaande uit gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers. Wandelaars die voor recreatie gebruik maken, wandelen veelal op de struinroutes in de uiterwaarden. Parkeren gebeurt zowel op het dijktraject als op de daarvoor aangegeven parkeerplaatsen (bij Fort Vuren).

Voor vrachtwagens zijn twee speciale parkeerplaatsen langs het traject aanwezig (bij Haaften en bij Vuren). Op bepaalde stukken van de dijk mag (aan één zijde) niet geparkeerd worden. Het gaat om stukken waar het erg smal is. Er is één stuk, bij Herwijnen, waar een inrijdverbod is, het gaat om een lokale weg voor agrariërs die buitendijks ligt. De doorgaande route zelf ligt op de dijk.

Langs het gehele traject zijn verschillende recreatieve rustpunten aanwezig waar mensen kunnen stoppen en uit kunnen kijken over de Waal.

6.2 Advies

Weginrichting

De weg op de dijk kent een lokaal en gemengd (auto, motorrijder, landbouwvoertuig, fietser, voetganger) gebruik. De functie van de weg is die van verblijven, conform de wegcategorisering van Duurzaam Veilig gaat het om een erftoegangsweg. De weginrichting is over het algemeen terughoudend wat bijdraagt aan een landschappelijke uitstraling van de dijk. Er wordt bij de dijkverbetering ingezet op het behoud van de huidige wegbreedte met veilige (Duurzaam Veilig Richtlijnen), maar ingetogen inrichting.

Ter inspiratie: Voorbeelden van verschillende soorten weginrichting op dijktrajecten tussen Krimpen a/d IJssel en Krimpen a/d Lek (linksboven), tussen Lexmond en Ameide (rechtsboven) en onder een voorbeeld van Waterschap Rivierenland met lichtgekleurde fietsstroken in het donker.





Voorbeelden van inrichting van het dijktraject ten oosten van Waardenburg



Gemengd weggebruik

Het dijktraject wordt gebruikt door diverse weggebruikers. De weggebruikers zullen de beschikbare ruimte samen moeten delen en rekening met elkaar moeten houden. Het behoud van de smalle rijbaan vormt hiervoor de basis. Het verdient niet de voorkeur om maatregelen voor bepaalde weggebruikers toe te passen (bijvoorbeeld wegversmallingen voor motorrijders), omdat dit ook andere weggebruikers zoals automobilisten, fietsers en voetgangers zal benadelen en daarmee op zo'n smal traject de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Het toepassen van éénrichtingsverkeer is onwenselijk, omdat dit de snelheden van weggebruikers zal verhogen en de bereikbaarheid voor bewoners omlaag gaat.

Aandacht is nodig voor de verkeersveiligheid van fietsers in verband met de recreatieve hoofdfietsroute en schoolroutes op delen van het traject. Aparte ruimte voor fietsers is niet beschikbaar, maar bij de inrichting kan hier aandacht aan besteed worden. Bijvoorbeeld het toepassen van fietssuggestiestroken.

Weginrichting: twee snelheden, één dijk

De weg op de dijk ligt deels binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30km/h en deels buiten de bebouwde kom, 60km/h. Er wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen deze twee delen, maar wel met aandacht voor de continuïteit van de dijk als geheel.

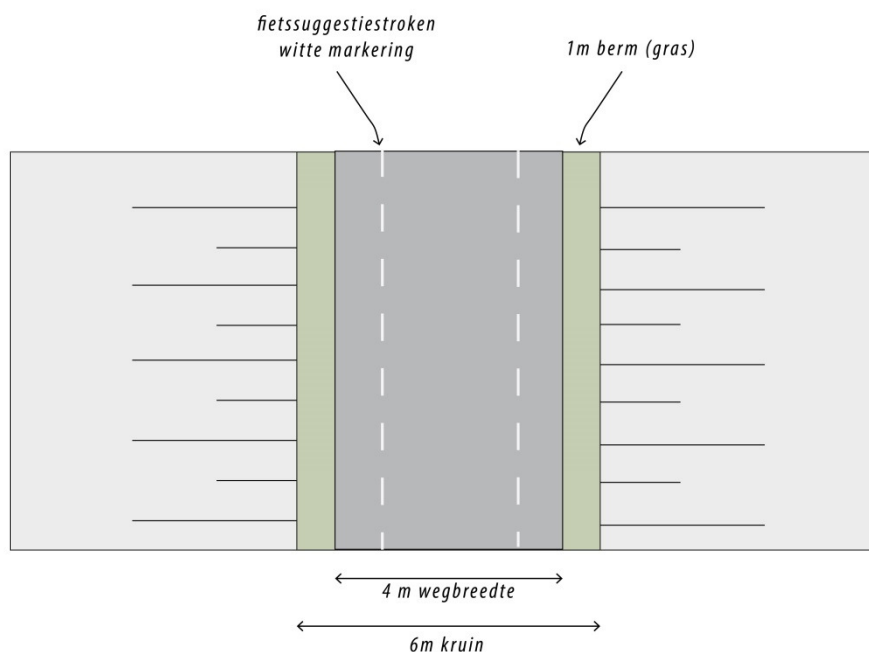
De dijk als geheel heeft dezelfde kruin- en wegbreedte (gemiddeld 6m brede kruin met daarop een weg van ca. 4m met berm en aan weerszijden van ca. 1m breed). Bij kruinverhoging dezelfde kruinbreedte en wegdek terugbrengen. Indien over korte delen geen kruinverhoging plaatsvindt, is de aanbeveling op het wegdek mee te vernieuwen zodat eenheid ontstaat in de kruin van de dijk. Het aanbrengen van grasbetonstroken kan op locaties met bedrijven wenselijk zijn.

Zoek naar logische grenzen van de bebouwde kom, maak dit met de weginrichting heldere en voor de weggebruiker beleefbare overgangen tussen de verschillende snelheidsregimes.

Weginrichting buiten de bebouwde kom:

- Gemengd gebruik staat voorop. De weg is van zwart/grijs asfalt met witte markering.
- Er worden onderbroken fietssuggestiestroken aangebracht. Dit past binnen Duurzaam Veilig richtlijnen en draagt tevens bij om de weg optisch smaller te maken, wat snelheid beperkend kan werken.
- Verlichting is niet nodig, alleen ter hoogte van gevaarpunten. Voorkeur van wegbeheerders is om dit te doen door middel van kattenogen.
- Kruispuntvlakken worden met plateaus uitgevoerd om weggebruikers te attenderen op een kruispunt en de snelheid te verlagen. Uiteraard wordt hierbij rekening gehouden met trillingen voor omliggende bebouwing.

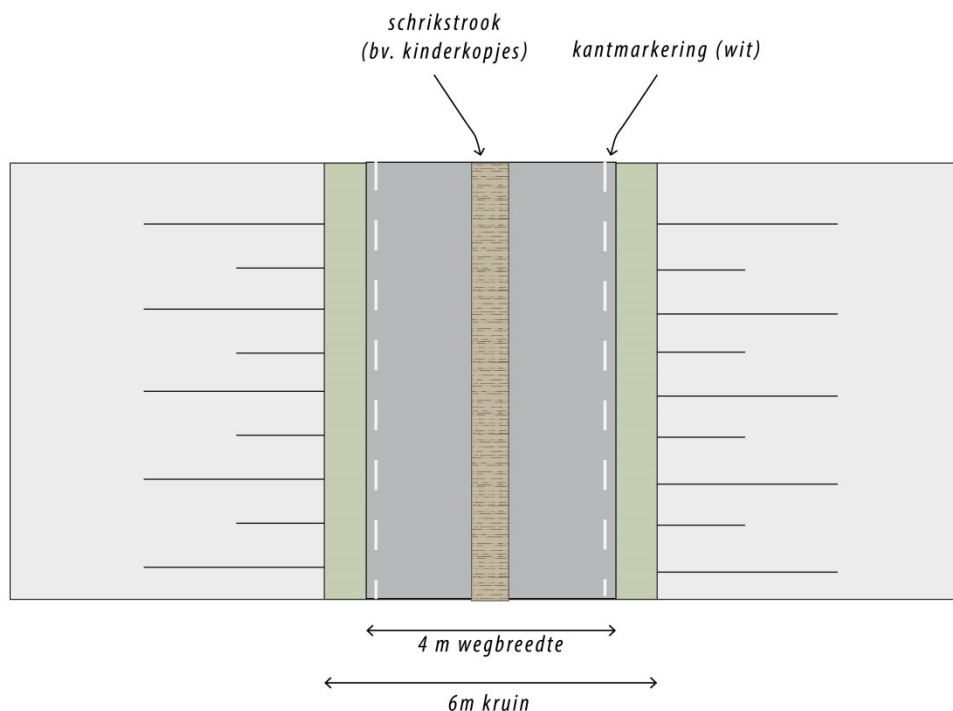
Afbeelding 10 Mogelijke inrichting buiten de bebouwde kom



Weginrichting binnen de bebouwde kom:

- De auto is te gast, langzaam verkeer staat voorop.
- Er wordt een andere weginrichting toegepast om het onderscheid met de 60km/h delen duidelijk te maken. Hiervoor wordt gezocht naar een inrichting die past bij de landschappelijke uitstraling van de dijk en die geen afbreuk doet aan de continuïteit van de dijk als geheel. Er wordt daarom niet gekozen voor rood asfalt, maar ingezet op de aanleg van een 'schrikstrook' in het midden van de weg (bv. kinderkoppen) en witte kantmarkering.
- Binnen de bebouwde kom is verlichting aanwezig.

Afbeelding 11 Mogelijke inrichting binnen de bebouwde kom

Inrichting van de voormalige dijktracés t.p.v. de omdijkingen:

De omdijkingen (3x bij Herwijnen en 1x bij Haaften) die bij vorige versterkingen zijn aangelegd zijn ontoegankelijk. De weg op de dijk volgt hier het oude dijktracé dat aan weerszijden is bebouwd. Deze tracés liggen in de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30km/h. Om verkeer op deze dichter bebouwde stukken af te remmen en deze voormalige dijktracés ruimtelijk te markeren zouden deze bestraat kunnen worden met klinkers.

Inrichting van de overlaten:

Behoud van de klinkerbestrating om daarmee de overlaten te markeren.

Recreatieve rustpunten

Behoud van de recreatieve rustpunten

Eenduidige vormgeving en inpassing van de rustpunten. Voorkom een overdaad aan hagen, muurtjes en meubilair. Een simpel zitelement met het landschap als decor is voldoende.

Parkeren aan de dijkWoningen:

Bewoners aan en langs de dijk kunnen hun auto('s) op eigen terrein of bij het huis parkeren. De wegbreedte en inrichting over de gehele dijk gaat uit van 4 meter. Ter hoogte van bebouwing kan de weg breder zijn maar dit maakt geen onderdeel uit van het wegprofiel. Deze breedte komt ten goede van parkeer ruimte voor de aanwezige bebouwing.

Bedrijven:

De aanwezige bedrijven hebben op eigen terrein parkeergelegenheid. Parkeerplaatsen buiten eigen terrein kunnen alleen parkeerplaatsen gerealiseerd worden indien hier voldoende ruimte voor beschikbaar is binnen het 4 meter profiel. Bij Haften is een vrachtauto parkeerterrein beschikbaar. Deze moet bereikbaar en gehandhaafd blijven. Ditzelfde geldt voor de vrachtparkeerplaatsen bij Ytong (Xella) in Vuren.

Recreatie gebieden:

Parkeren van autovoertuigen bij recreatie gebieden is nu alleen bij Fort Vuren goed georganiseerd. In de zomerperiode (mei-sept) is een parkeervoorziening noodzakelijk ter hoogte van Crobse put. Dit terrein kan buitendijks gerealiseerd worden, bijvoorbeeld bij de ijsbaan. Overleg met Wienerberger is noodzakelijk.

6.3 Kennishiaten en meekoppelkansen

Voor deze mobiliteitstoets waren geen verkeersgegevens beschikbaar. Voor het vervolgproces van de dijkverbetering is het van belang dat verkeersintensiteiten en snelheden naar voertuigcategorie (auto, vrachtauto en fiets) worden ingewonnen.

De N830 maakt onderdeel uit van een trajectverkenning van de Provincie Gelderland. De planning is om eventuele maatregelen in 2017 uit te voeren. Voor de N830 wordt met name ook gekeken naar de landschappelijke inpassing van de weg en welke maatregelen in dat kader genomen kunnen worden om de gereden snelheid om de weg te beïnvloeden. Daar waar de dijkverbetering de weg raakt (bij Tuil) zijn wellicht mogelijkheden om elkaar te ondersteunen. Dit is een meekoppelkans

De andere meekoppelkans ligt ook bij Tuil en heeft te maken met de rondweg. De plannen hiervoor bevinden zich echter nog in de verkennende fase. De rondweg komt aan de noordkant van de provinciale weg ter ontsluiting van het nieuwe kassengebied dat de gemeente Neerijnen ontwikkelt ten noorden van Tuil.

7 EFFECTCRITERIA

De effectcriteria Mobiliteit zijn bedoeld om de verschillende varianten voor dijkverbetering met elkaar te kunnen vergelijken voor het thema mobiliteit. De volgende uitgangspunten zijn hierbij in overweging genomen:

- De dijk heeft een verblijfsfunctie.
- Geen grote ontwikkelingen.
- Terugdringen van overlast zoals: geluid, verkeersveiligheid (subjectief).
- Toename recreatieve functie (langzaam verkeer).

Het ligt voor de hand om de 7 aspecten zoals die zijn onderzocht in deze mobiliteitstoets te koppelen aan een criterium. De aspecten zijn:

- Verkeersafwikkeling.
- Ontsluiting.
- Parkeren.
- Verkeershinder.
- Bereikbaarheid.
- Leefbaarheid.
- Verkeersveiligheid.

Doordat geen verkeerscijfers voor handen zijn is het niet mogelijk de effectcriteria meetbaar te formuleren op dit moment. De criteria zijn vertaald naar de huidige verkeerskundige situatie. Nadat de verkeerscijfers zijn ingewonnen kunnen de criteria aangescherpt worden.

Aspect	Criterium
Verkeersafwikkeling	Intensiteiten komen overeen met de functie van de weg (erftoegangsweg).
	Maximum snelheid buiten de kom is 60 km/u. Maximum snelheid binnen de kom is 30 km/u.
Ontsluiting	Bewoners en bedrijven kunnen veilig bij hun woning/ bedrijf komen. De weginrichting sluit aan bij de aanwezige functies langs de dijk.
Parkeren	Bewoners en bedrijven houden de mogelijkheid om op eigen terrein of parallelwegen te parkeren zoals in de huidige situatie is voorzien.
	Parkeergelegenheid is aanwezig bij recreatiegebieden en functies met een bezoekersfunctie, zoals Fort Vuren en Crobse put. De parkeergelegenheid hoeft niet op de dijk gerealiseerd te worden.
Verkeersveiligheid	De inrichting van de weg komt overeen met de functie van de weg. Over de gehele dijk is samenhang in het wegontwerp. Dit betekent dat voor elk type weg een consistente inrichting heeft. Onderscheidt tussen binnen en buiten de bebouwde kom en dus verschil in snelheidslimiet, moet zichtbaar zijn voor de weggebruiker. Duurzaam Veilig vormt de basis.
Leefbaarheid	De weginrichting draagt bij dat weggebruikers zich houden aan de maximum snelheid.
	Weggebruikers delen samen de beschikbare ruimte op de dijk.
	De inrichting dient terughoudend te zijn en te sluiten bij het landschap.

Tijdens de bouwperiode zal overlast ontstaan voor bewoners en bedrijven. Door hier vooraf criteria voor op te stellen wat aanvaardbaar is, kan de overlast beperkt worden. In deze periode is het recreatief verkeer van ondergeschikt belang.

Thema's waar aan gedacht kan worden zijn:

- Bereikbaarheid woningen en bedrijven.
- Trillingen en geluid: overlast door bouwverkeer.
- Parkeren bij woningen en bedrijven.

8 COLOFON

Opdrachtgever	: Waterschap Rivierenland	
Project	: Mobiliteitstoets	
Dossier	: BD3815-101-100	
Omvang rapport	: 35 pagina's	
Auteur	: Lot van der Giessen	
Bijdrage	: Debbie Ammerlaan	
Projectleider	: Lot van der Giessen	
Projectmanager	: Albert Erhardt	
Datum	: 27 mei 2015	
Naam/Paraaf	:	L. van der Giessen

HaskoningDHV Nederland B.V.

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (088) 348 20 00

F (088) 348 28 01

W www.royalhaskoningdhv.com

BIJLAGE 1 Informatie wegbeheerders

Gemeente Neerijnen (Hellouw, Crobse Waard, Haaften, Tuil, Waardenburg) (1) (3) (4) (5) (deels 6)

Contactpersoon: Gerard Dollekamp

Huidige functie en gebruik:

Klachten zijn er van bewoners over motoren die voor overlast zorgen (veel lawaai en rijden hard). Ook in toenemende mate leveren hardrijdende wielrenners problemen op. Probleem hier is juist dat mensen ze niet aan horen komen en dat ze hard voorbij komen. Er zijn geen verkeerstellingen beschikbaar, de laatste tellingen dateren van 10 jaar geleden.

In de gemeente is een plan voor de openbare verlichting vastgesteld. Hierin is opgenomen dat het donker op de weg moet blijven. In bochten en bij kruispunten glasbollen/ markering o.i.d. toepassen. Markering op de weg willen ze bij de gemeente graag behouden.

Verwachte ontwikkelingen:

Momenteel zijn er geen ontwikkelingen die van invloed zijn op de Waalbandijk.

Er zijn vanuit de gemeente Neerijnen plannen geweest om de Waalbandijk aan te passen, maar hiervoor is geen geld beschikbaar. Er zijn 3 varianten voor de Waalbandijk beschikbaar. Wellicht is het mogelijk om dit mee te nemen wanneer de dijk wordt aangepast. Weg

Omschrijving traject 1

Gemeente Lingewaal (Fort Vuren, Vuren, Brakelse Veer, Herwijnen) (deels 6) (7) (8) (9) (10) (11)

Contactpersoon: Aad Rodenburg

Huidige functie en gebruik:

De Waaldijk is een erftoegangsweg waar op het grootste deel van het traject een snelheidslimiet van 60 km/uur van toepassing is. Ter hoogte van het Brakelse Veernet is de snelheidslimiet 80 km/uur. Er is alleen verlichting aanwezig bij kruispunten of bijv. in bochten. Er zijn geen klachten van bewoners over het deel in Lingewaal.

Verwachte ontwikkelingen:

Er staan geen verkeerskundige ontwikkelingen op de planning die van invloed zijn op de Waaldijk. Wellicht op het gebied van ruimtelijke ordening, maar voor zover bekend nog geen concrete plannen.

De gemeente wil de huidige functie en toegestane snelheden graag behouden. Wens hierbij is een duurzaam veilige weginrichting. Gezien de klachten vanuit Neerijnen over motorrijders, is het geen goed idee om motorrijders te faciliteren.

Gemeente Gorinchem (Gorinchem, Dalem) (12) (13) (14)

Contactpersoon: Niels van Leeuwen

Huidige functie en gebruik:

De dijk heeft een verblijfskarakter (erftoegangsweg) en heeft een meerwaarde voor het recreatieve verkeer. Het landschap trekt veel wandelaars en (motor)fietzers aan die gebruik maken van de Merwededijk.

Knelpunten:

- De dijk wordt door sommige automobilisten gebruikt om de binnenstad van Gorinchem te bereiken vanuit bijvoorbeeld Vuren en Dalem. Zij kunnen het verblijfskarakter enigszins verstoren.
- Daarbovenop komt nog dat het door de relatief lage woningdichtheid lijkt alsof de dijk buiten de bebouwde kom is gelegen, althans in de ogen van de automobilist. Hierdoor ontstaan in potentie grote snelheidsverschillen tussen het langzaam verkeer en het autoverkeer. Ondanks dat de gemeente, onder andere naar aanleiding van klachten van bewoners, een snelheidslimiet van 30 km/ uur heeft ingesteld, blijft dit probleem bestaan. Over het algemeen wordt hier harder gereden dan toegestaan. In ieder geval harder als bij normale 30 km straten binnen de kom. Dit is daarmee een veiligheidsrisico. Hoewel er nu weinig formele klachten zijn met betrekking tot verkeer, zijn er bij de gemeente situaties bekend waarbij bewoners bewust hun voertuigen stallen op de rijbaan om de snelheid te remmen.
- Over trillingen hebben wij niets. Over verkeerslawaaï is bij de gemeente niets bekend.

Verwachte ontwikkelingen:

Nieuwe grote ontwikkeling zijn niet voorzien. Hoofdzakelijk zijn alleen ontwikkelingen wenselijk op het recreatief gebied, een enkele uitzondering daargelaten (melkveehouderij). Wens is om de huidige recreatie (zwemmen Het Wiel en wandelen in uiterwaarden) te faciliteren. De dijk is aantrekkelijk voor langzaam verkeer. Op enkele locaties zal behoefte zijn aan parkeervoorzieningen. Het verblijfskarakter moet blijven.

Om synergie te bereiken tussen het gewenste recreatieve karakter en het behoud van het verblijfskarakter (erftoegangsweg) en daarmee het voorkomen van verkeersveiligheidsrisico's, lijkt de gemeente twee opties kansrijk. Enerzijds het scheiden van langzaam verkeer en snelverkeer (dit zou kunnen meeliften op de dijkverbetering) en anderzijds de dijk qua inrichting vergaand inrichten met een verblijfskarakter (bankjes, haagjes, etc.) alsook de weg daarop aanpassen (andere verhardingsmaterialen) met behoud van ruimte voor de fiets en voetganger. Daarnaast uiteraard de mogelijkheden behouden (of in combinatie met de dijkverbetering meteen aanleggen) om enkele parkeervoorzieningen te realiseren voor de zwemmers en wandelaars. Tot slot moeten we proberen om de overlast van motoren zoveel mogelijk te beperken.

Provincie Gelderland (2)

Waalbanddijk parallel aan N830 in beheer van provincie Gelderland. Beide delen liggen op het dijklichaam. De provinciale weg is voor de provincie Gelderland een relatief rustige weg (7000-7500 mvt/etm). De provinciale weg is een ontsluitingsweg en onderdeel van de OV ruggengraad. [Verkeerscijfers e.d. van de provinciale weg zijn allemaal op de website van de provincie te vinden, nog uitzoeken] De weg recent in groot onderhoud geweest. De huidige inrichting van de weg sluit aan bij de visie van de provincie Gelderland.

Van de parallelweg zijn geen verkeerscijfers bekend. De weg wordt gebruikt door langzaam verkeer: fietsers en landbouwverkeer.

Regio Rivierenland

Regio Rivierenland beheert het verkeersmodel. Zij hebben echter geen tellingen tot hun beschikking.

BIJLAGE 2 Uitkomsten open atelier

Tijdens het open atelier van 31 oktober 2014 zijn de volgende opmerkingen gemaakt/ vragen gesteld die van belang zijn voor de mobiliteitstoets:

- Het stuk Waalbandijk dat wordt beheerd door de provincie ligt samen met de provinciale weg op het dijklichaam. Het Waterschap gaf aan dat het dijklichaam van de parallelweg los aangepast kan worden van de provinciale weg > de dijklichaam waarop de parallelweg ligt is het functionele deel van de dijk.
- Pont bij Fort Vuren, Brakelse Vuur en Gorinchem: hebben deze verband met elkaar en zijn deze van invloed op de hoofdstructuur?
- Er is een fiets- en looproute bij Fort Vuren
- Ontwikkeling van het Heuf-terrein (nabij Vuren)
- Op mooie dagen is het heel druk langs de dijk. Er zijn weinig parkeerplaatsen, dus iedereen zet de auto op de dijk neer. Hierdoor is de dijk vol. Aan de andere kant remmen de geparkeerde auto's het rijdende verkeer op de dijk af.
- Parkeren vs. sociale onveiligheid: voor bewoners moet het mogelijk zijn om te parkeren op de dijk. Voor ander verkeer geen parkeerplaatsen creëren op dijk of buitendijks. Liefst binnendijks faciliteren. Dit moeten geen onveilige/ lugubere parkeerplaatsen worden.
- Bij Fort Vuren zijn parkeerplaatsen op de dijk gemaakt. Deze staan in het zicht naar Loevestein. Parkeerplaatsen zouden bijvoorbeeld verplaatst kunnen worden naar achterkant (moet dan op andere manier bij Fort komen)
- Ytong, wordt cellenbeton gemaakt. Het is mogelijk dat het bedrijf binnen het verstrijken van de termijn van de dijkverbetering weggaat. Optie is om het bedrijf te stimuleren te vertrekken, zodat het ontwikkeld kan worden.
- Langs de dijk zit ook het bedrijf Buko. Als dat bedrijf vertrekt, dan krijgt het terrein geen andere bestemming.
- Dijkopgangen: kan daar iets mee? Ze zijn stijl en het zicht vanaf de dijkopgang naar de dijk is slecht.
- Zowel in Neerijnen, Lingewaal en Gorinchem overlast van motorrijders. Bij Vuren zit een uitspanning. Als je daar op terras zit, kun je niet rustig zitten, omdat motorrijders hard en met veel lawaai langskomen. Het trekt motorrijders aan omdat de route een bepaalde kwaliteit heeft.
- Bij Haften slingers
- Vraag aan wegbeheerders is welke doelgroep zij willen bedienen?
- In de uiterwaarden wordt veel gewandeld, fietsers en motorrijders op dijk.
- Over het traject heen zijn verschillen in belijning
- Woelse waard: wordt een overnachtingsplaats voor kegelschepen, maar zonder verbinding naar het vaste land. Ze mogen hier alleen ankeren, maar geen verbinding met het land maken.
- Kansen zijn er voor toeristische overstappunten. Bijv bij veer, mogelijkheid parkeren. Bijv. recreatiepunt stimuleren bij Brakel.
- Bij wiel bij Dalem wordt veel gezwommen door jongeren. Komen veelal met fiets.
- In Gorinchem is het uitgangspunt geen nieuwbouw op de dijk, uitzondering is herbouw. In Lingewaal mag alleen bijgebouwd worden op plekken met lintbebouwing. De open stukken moeten open blijven. (vroeger was de dijk helemaal vol met lintbebouwing). Bij Gorinchem is ten noorden van het dorp Dalem de woonwijk Hoog Dalem voorzien. Tot nu toe geen vraag. Wellicht in de toekomst.
- Het traject voor de dijkverbetering loopt bij Gorinchem door tot de vestingswerken.
- Bij kerk bij Dalem ligt nog een leeg kavel. Hier is al geheid. Potentieel bouwplan voor een woning (buitendijks).

- Bij Haaften overnachtingshaven, misschien wel een containerhaven.
- Griend bij Waardenburg is van Staatsbosbeheer en Natura 2000.

**BIJLAGE 3 Kenmerkenkaart Mobiliteit en functie, gebruik, weginrichting en
voorzieningen per deeltraject**

Kenmerkenkaart mobiliteit

Infrastructuur

- Snelweg
- Provinciale weg
- Lokale weg
- Weg op de dijk
- Spoor
- Ontoegankelijke dijk

Snelheidsregime

- 30
- 50
- 60
- begin/eind bebouwde kom

Parkeren

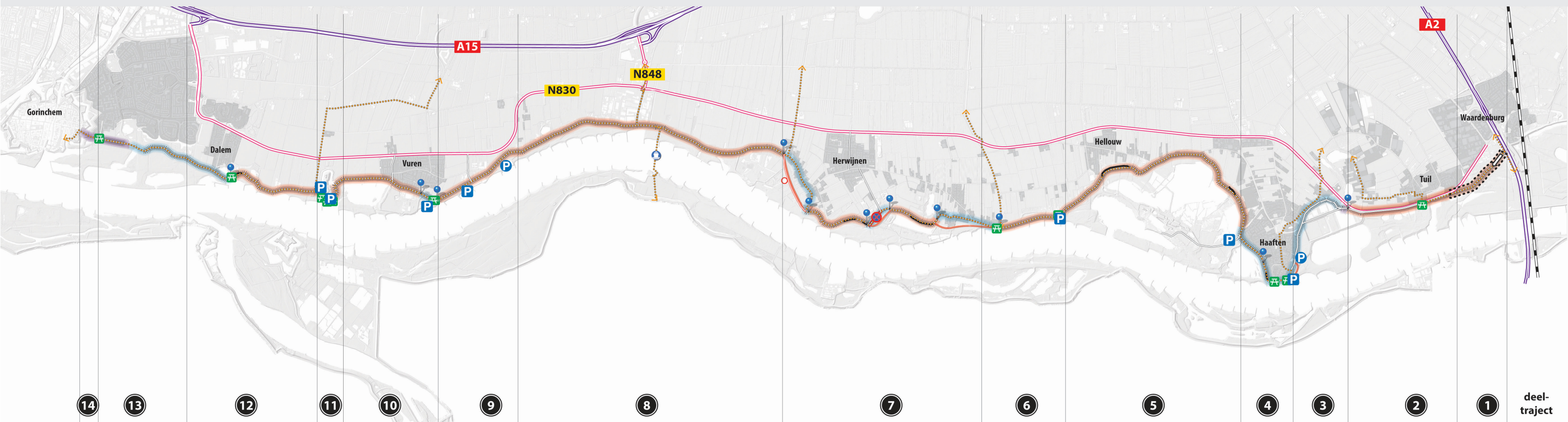
- Parkeerplaatsen
- Parkeerplaats voor vrachtwagens
- Parkeren verboden, alleen op zon- en feestdagen

Wegindeling

- Zone eenrichtingsverkeer (uitgezonderd (brom-)fietsers en ontheffingshouders)
- verboden in te rijden
- Parallelstructuur

Recreatieve routes

- Fietsknooppuntennetwerk
- Struinroutes
- Pont
- Recreatieve rustpunten



In onderstaande tabellen zijn per deeltraject de volgende gegevens weergegeven:

- Functie en gebruik van de weg
- Huidige weginrichting
- Verkeerskundige voorzieningen

Tevens zijn een aantal kenmerken weergegeven in de kenmerkenkaart. Een beschrijving bij de kenmerkenkaart is te vinden in bijlage 4. In bijlage 5 is een beschrijving per deeltraject, inclusief beeldmateriaal weergegeven en in bijlage 6 is een beschrijving van ontwerpprincipes voor de weginrichting weergegeven.

Tabel 1 Functie en gebruik van de weg

Wegbeheerder	Huidige functie en gebruik	Toekomstige functie en gebruik
Neerijnen <i>Deeltraject 1, 3, 4, 5, deels 6</i>	Weg wordt voornamelijk door bewoners, fietsers en motoren gebruikt. Onderdeel recreatief fietsnetwerk. Intensiteiten onbekend. Schoolroute Buslijn 47 kruist de Waalbandijk ter hoogte van Haaften. Het bedrijf Wienerberger kruist op de grens van deeltraject 4 en 5 de dijk (ontsluitingsroute). Het gaat om gemiddeld 20 containervrachtwagens voor aanvoer van klei en 20 vrachtwagens met oplegger voor afvoer van bakstenen. Onsluitingsroute van dit bedrijf verdient de aandacht.	Bij Haaften overnachtingshaven. In toekomst misschien containerhaven.
Provincie Gelderland <i>Deeltraject 2</i>	<u>N830</u> : Ontsluitingsweg, intensiteiten: 7000-7500 mvt/etmaal OV ruggengraad, buslijn 46, 2x p/u <u>Parallelweg</u> : bovenlokaal/ recreatief fietsnetwerk. Intensiteiten onbekend	De huidige inrichting sluit aan bij de visie, aanpassingen niet nodig. Bij de provincie loopt wel een trajectverkenning. Maatregelen voor verkeersveiligheid, onderhoud, doorstroming etc in beeld gebracht.
Lingewaal Deeltrajecten 6 (deels, 7, 8, 9, 10 en 11)	Gebruikers zijn voornamelijk bewoners, fietsers, motorrijders en landbouwverkeer. De onsluitingsroute van BUKO loopt via deeltraject 9 en 10. Het gaat om gemiddeld twee bewegingen per dag door vrachtwagens (3-3,5m breed). Knelpunt is de dijk tussen het bedrijventerrein en de Petersweg (krappe doorgang, geparkeerde auto's, passeren niet mogelijk)	Bijbouwen evt. alleen mogelijk op plaatsten waar lintbebouwing is. Mogelijke ontwikkeling Heuf-terrein Indien Ytong weggaat van deze locatie, zijn er mogelijkheden voor ontwikkeling en kunnen parkeerplaatsen voor vrachtverkeer daar weg.
Gorinchem (deeltrajecten 12, 13 en 14)	Weg wordt gebruikt door bewoners, fietsers, motorrijders en mensen die komen om te recreëren. Tevens maken mensen die richting Gorinchem centrum gaan, gebruik van de weg.	Stimuleren recreatie. Op dijk wordt niets bijgebouwd. Liggen plannen om bij Gorinchem de wijk Hoog Dalem (niet vlakbij de dijk). verder uit te breiden incl voorzieningen. Staat gepland voor de komende jaren.

Tabel 2 Huidige weginrichting

Wegbeheerder	Huidige weginrichting
<i>Neerijnen</i>	
<i>Deeltraject 1</i>	Eénrichtingsweg (ri. Westen) (m.u.v. (brom)fietzers en ontheffingshouders. Wegdek voorzien van suggestiestroken (duurzaam veilig) Beperkt strooigebied Snelheidslimiet: 60 km/u-zone
<i>Deeltraject 3</i>	Hertog Karelweg (beperkte afstand): - Snelheidslimiet 50 km/uur - Vrijliggend fietspad aanwezig Waalbandijk H. Karelweg-H. Karelweg: - Snelheidslimiet 30 km/uur-zone - Gewichtsbeperking: 4,8ton - Geen belijning aanwezig Waalbandijk ten zuiden van H. Karelweg: - Snelheidslimiet 30 km/uur-zone - Suggestiestroken aanwezig
<i>Deeltraject 4</i>	- Snelheidslimiet 30 km/uur-zone - Verbod voor vrachtverkeer (na vrachtwagenparkeerplaats) - Drempel + paaltjes aanwezig bij ingang kom - Dijk loopt hier om kom, weg door kom. - Suggestiestroken - Versmalling aan einde kern aanwezig (twee paaltjes op wegdek) - Parallelstructuur bij huizen, daarna weer wegversmalling. - Geen verandering van inrichting bibeko en bubeko. - Suggestiestroken - Snelheidslimiet 30 km/uur-zone - Meerdere versmallingen aanwezig - Gewichtsbeperking 4,8 t (uitgezonderd bestemmingsverkeer)
<i>Deeltraject 5</i>	- Gewichtsbeperking 4,8 ton - Snelheidslimiet 60 km/uur - Suggestiestroken aanwezig, incl kantmarkering (- Beperkt verlichting aanwezig
<i>Deeltraject 6</i>	Grens Lingewaal/ Neerijnen: - Bibeko 30 km/u-zone, bubeko 60 km/u-zone - Belijning ontbreekt Drempel net na komgrens
Provincie Gelderland (<i>deeltraject 2</i>)	<u>N830:</u> Snelheidslimiet: 80 km/uur Inrichting duurzaam veilig, inhalen niet toegestaan. <u>Parallelweg:</u> Snelheidslimiet 60 km/uur
<i>Lingewaal</i>	
<i>Deeltraject 7</i>	T.h.v. Herwijnen: 30 km/u-zone inclusief drempels. Dijk zelf buitenom op 2 stukken. Na Herwijnen ook nog drempels. Bubeko: - (Onderbroken) kantmarkering - Snelheidslimiet 60 km/uur Bibeko: - 30 km/u-zone
<i>Deeltraject 8</i>	Tussen Herwijnen en Brakelse Veer: - 60 km/u-zone - onderbroken kantmarkering - Gewichtsbeperking: 4,8 ton Brakelse Veer - Zijving: Snelheidslimiet: 60 km/u Inrichting volgens duurzaam veilig richtlijnen Voorrangsweg: verkeer richting Veer voorrang op doorgaand verkeer Waaldijk

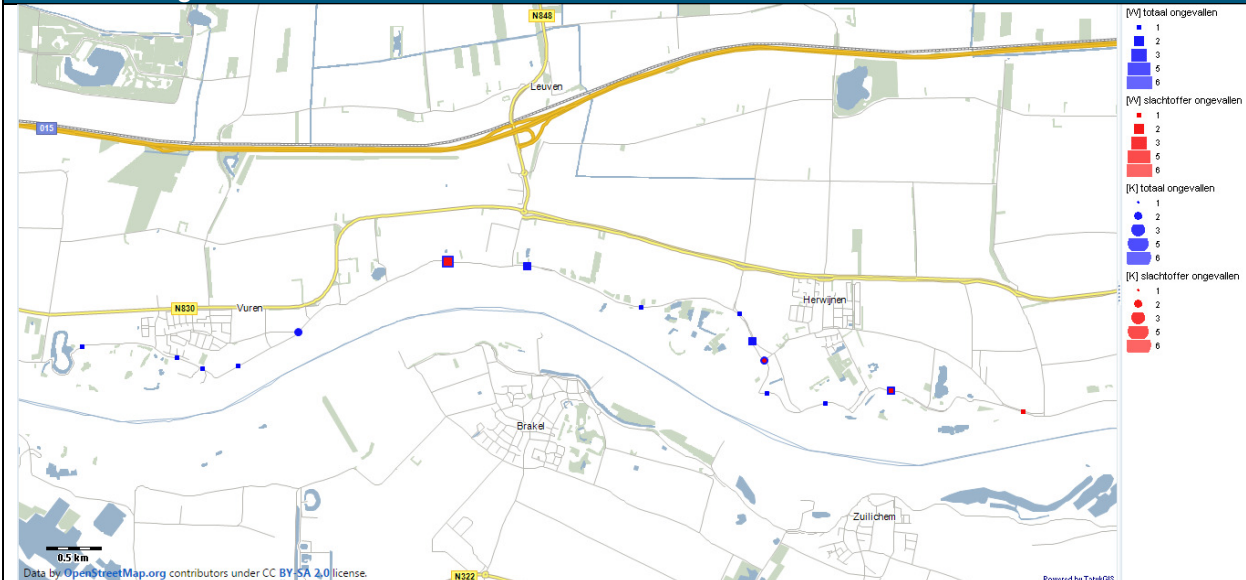
	Zijving – Steeg: - 60 km/u-zone - Gewichtsbeperking 4,8 ton - Onderbroken kantmarkering - Enkele bewoners parkeren op dijk
Deeltraject 9	Steeg – Mildijk: - Snelheidslimiet: 60 km/u-zone - Onderbroken kantmarkering T.h.v. Ytong: - Plateau t.h.v. kruispunt - Geen/ beperkte verlichting.
Deeltraject 10	Kern Vuren: - Snelheidslimiet: 30 km/u-zone - drempel + paaltjes aanwezig bij entree kom. - Onderbroken kantmarkering. - Verlichting aanwezig Steenfabriek – Fort Vuren: - geen vrachtverkeer toegestaan - onderbroken kantmarkering (geen DV inrichting) - verlichting alleen aanwezig bij bochten/ bij kruispunten. T.h.v. uitritten verkeersdrempels met paaltjes (thv soort kinderboerderij), ook thv Polderseweg (zijweg van dijk)
Deeltraject 11	Fort Vuren: - Snelheidslimiet 60 km/uur - Opstappunt Veer voor voetgangers en fietsers (Loevestijn/ Woudrichem), gedurende zomertijd - Verbod vrachtverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer Fort Vuren) - Kantmarkering aanwezig
Gorinchem	
Deeltraject 12	Fort Vuren – Dalem: - snelheidslimiet 60 km/u - geen belijning aanwezig - beperkte verlichting - klinkerverharding t.h.v. overlaat (2x), inclusief parkeergelegenheid (ruimte) - Bij overlaten nog verlichting aanwezig, daarna beperkt. Dalem: - snelheidslimiet 30 km/u-zone - geen belijning aanwezig - verlichting aanwezig - overlaat met klinkers
Deeltraject 13	- snelheidslimiet: 30 km/u-zone - Versmalling t.h.v. sluis (voorrangssituatie) - Gewichtsbeperking (4,8ton) - Belijning ontbreekt, geen duurzaam veilig inrichting - Verlichting aanwezig - Op Merwededijk v.a. Lingesdijk/ Dalemse dijk 30 km/u zone
Deeltraject 14	GOW bibeko, suggestiestroken en asmarkering aanwezig Snelheidslimiet: 50 km/u Hoofdrichting loopt niet door over dijk maar Gorinchem in.

Tabel 3 Verkeerskundige voorzieningen

Wegbeheerder	Verkeerskundige voorzieningen
Neerijnen	
<i>Deeltraject 1</i>	Geen parkeervoorzieningen aanwezig
<i>Deeltraject 3</i>	- Muurtjes langs weg aanwezig (voor zover bekend geen functie) - Vrachtwagenparkeerplaats ten oosten van kern Haaften.
<i>Deeltraject 4</i>	- In kern verbod voor vrachtverkeer - Auto's geparkeerd langs weg in kern Haaften - Parkeerverbod aan waterkant dijk vanaf parkeerplaatsen bij kerk richting westen - Bankjes ten zuiden van Haaften aanwezig - Parkeerverbod voor vrachtwagens en bussen in kern Haaften - Parkeerplaatsen bij IJsbaan.
<i>Deeltraject 5</i>	Grens Lingewaal/ Neerijnen: - Parkeerverbod bussen en vrachtverkeer
<i>Deeltraject 6</i>	Buitendijkse plaats om boten te water te laten. Staan ook weleens auto's geparkeerd.
Provincie Gelderland (deeltraject 2)	
Lingewaal	
<i>Deeltraject 6</i>	Bankjes aanwezig bij Waalbandijk/ Zeek
<i>Deeltraject 7</i>	Bewoners parkeren langs weg
<i>Deeltraject 8</i>	Zijving – Steeg: Enkele bewoners parkeren op dijk
<i>Deeltraject 9</i>	T.h.v. Ytong: - 7 parkeerplaatsen voor vrachtverkeer - parkeerverbod aan binnendijkse kant (tot bij huizen) - 20 parkeerplaatsen (haaks parkeren) - Ongeveer 30 parkeerplaatsen (langsparkeren) - Binnen bebouwde kom Vuren is parkeren voor vrachtverkeer & bussen niet toegestaan.
<i>Deeltraject 10</i>	Kern Vuren: - Aantal parkeerplaatsen aanwezig en ook bewoners die op dijk parkeren. - Parkeren vrachtverkeer & bussen niet toegestaan.
<i>Deeltraject 11</i>	Fort Vuren: - Diverse bankjes aanwezig t.h.v. Fort Vuren. - Bij Fort Vuren zelf zo'n 10-20 parkeerplaatsen aanwezig - In bocht bij Fort nog 50 parkeerplaatsen aanwezig. - Parkeerverbod aan beide zijden dijk
Gorinchem	
<i>Deeltraject 12</i>	Binnen kom van Dalem verboden te parkeren voor bussen en vrachtwagens.
<i>Deeltraject 13</i>	Parkeren is op dit stuk van de dijk wel toegestaan.
<i>Deeltraject 14</i>	Parkeren op dijk niet toegestaan op. Op de daarvoor bestemde plaatsen geldt betaald parkeren (betaald parkeren zone).

BIJLAGE 4 Ongevallengegevens (bron: Viastat)

Gemeente Lingewaal



jaar	totaal ongevallen		ernstige ongevallen	overige gew. ongevallen		UMS ongevallen
2001	5					5
2002	4			1		3
2003	4		1			3
2004						
2005	4		1	1		2
2006	3			1		2
2007	1					1
2008	2					2
Totaal	23		2	3		18
	Eenzijdig	Flank	Frontaal	Geparkeerd voertuig	Kop/ staart	Vast voorwerp
Ochtendspits						1
Ochtend						2
Middag	1	2	2	1		
Avondspits	1	1	1		1	1
Avond		2	1			2
Onbekend						1
Betrokken bestuurders	18 t/m 24 jaar		25 t/m 59 jaar		60+	
Bromfiets+	1				1	
Fiets			2			
Motor			1			
Totaal						

Opmerkingen:

Alle ongevallen hebben gedurende daglicht plaatsgevonden. In alle gevallen is er geen alcohol geconstateerd.

Gemeente Neerijnen

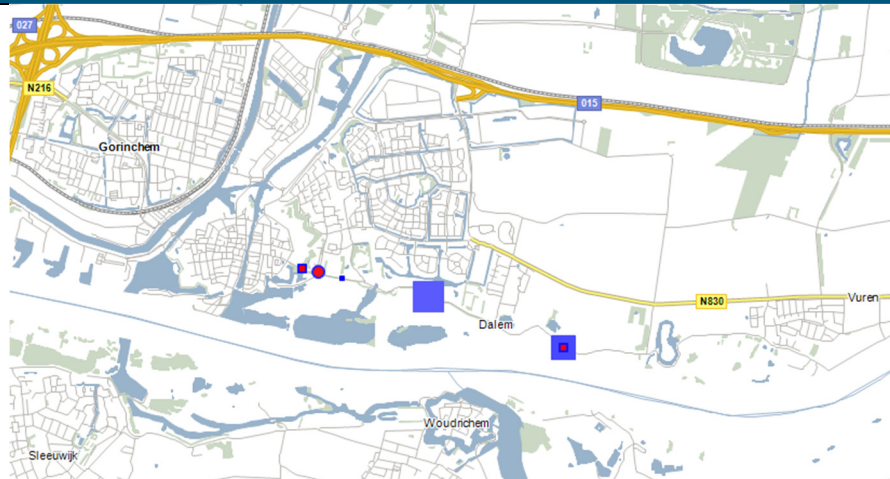


jaar	totaal ongevallen		ernstige ongevallen	overige gew. ongevallen		UMS ongevallen
2001	2		1			1
2002	4		1			3
2003	2			1		1
2004	1		1			
2005	2					2
2006	2			1		1
2007	3		1	2		
2008	1					1
2009	1			1		
Totaal	18		4	5		9
	Eenzijdig	Flank	Frontaal	Kop/ staart	Onbekend	Vast voorwerp
Ochtendspits	1					
Ochtend				1	1	
Middag	1	2		1		1
Avondspits	1	1	1			
Avond	2	3				
Nacht						2
Betrokken bestuurders	12 t/m 15 jaar	16 t/m 17 jaar	18 t/m 24 jaar	25 t/m 59 jaar	60+	Onbekend
Bestelauto			1	3		
Bromfiets+		3				
Fiets	2		2	5	1	
Motor				2		
Overige voertuigen		1	2			1
Personenauto			2	4	2	1
Totaal	2	4	7	14	3	2

Opmerkingen:

De meeste ongevallen vonden plaats bij daglicht, een enkele bij duisternis
In één geval is alcohol geconstateerd (betrokken bestuurder van bestelauto)

Gemeente Gorinchem



jaar	totaal ongevallen		ernstige ongevallen	overige gew. ongevallen		UMS ongevallen
2001	5		1	2		2
2002	2					2
2003	4					4
2004	2					2
2005						
2006	2					2
2007	1					1
2008						
2009	1					1
2010	1			1		
2011						
2012	1		1			
Totaal	19		2	3		14
	Dier	Eenzijdig	Flank	Frontaal	Kop/ staart	Vast voorwerp
Ochtendspits			1			1
Ochtend				1	1	3
Middag			2			
Avondspits			1	1		
Avond	1	1	2	3		1
Betrokken bestuurders	16 t/m 17 jaar	18 t/m 24 jaar	25 t/m 59 jaar	60+	Onbekend	
Bestelauto			2			
Bromfiets+	1	1				
Fiets			3			
Personenauto		4	13	4	3	
Totaal	1	5	18	4	3	

Opmerkingen: de meeste ongevallen vonden plaats bij daglicht, een enkele bij duisternis.
In geen enkel geval is alcohol geconstateerd.

BIJLAGE 5 Toelichting kenmerkenkaart

In de kenmerkenkaart zijn de volgende thema's weergegeven:

- Wegenstructuur
- Komgrenzen
- Parkeerplaatsen (vracht- en personenauto's)
- Parkeerverboden
- Inrijdverboden
- Recreatieve rustpunten
- Struinroutes

Op regionaal schaalniveau ligt de het dijktraject ingeklemd tussen 5 belangrijke hoofdassen.

Voor het wegverkeer zijn dat:

- de A15 met een belangrijke west-oost relatie
- de A27 aan de westzijde en de A2 aan de oostzijde voor de noord-zuid relatie.

Parallel aan de A2 ligt een noord-zuid treinverbinding. De Waal vormt de vijfde hoofdas met een functie voor het maritieme verkeer.

Tussen de A15 en de Waaldijk/ Waalbandijk ligt de N830. Deze provinciale weg heeft een ontsluitende functie voor het wegverkeer in de regio. Ter hoogte van Tuil (deelgebied 2) raakt de N830 het dijklichaam. Het openbaar vervoer (bus) maakt ook gebruik van dit deel van de N830.

Naast de noord-zuid oeververbindingen A27 en A2 heeft de pont ter hoogte van Brakel een verbindende functie op de noord-zuid relatie. Auto en fietsverkeer kunnen aan de noordzijde richting de A15 of Leerdam via de N848/ Zeivingweg rijden. Aan de zuidzijde ligt Brakel en sluit de Burg. Posweg aan op de N322.

De Waaldijk/ Waalbandijk heeft een bestemmingsfunctie. Dit betekent dat langs de route woningen en bedrijven zijn aangesloten. Doorgaand verkeer wordt geweerd met verkeersmaatregelen en snelheidsregimes. Naast een bestemmingsfunctie heeft de route een recreatieve functie. Door de ligging aan de Waal is de route geliefd bij recreatief gemotoriseerd en fietsverkeer. De aanwezigheid van historische kernen en gebouwen versterken deze functie. De recreatieve functie en bestemmingsfunctie knellen met name voor de bewoners.

Het dijktraject kenmerkt zich door een smalle weg met afwisseling van trajectdelen binnen de bebouwde kom (lichtblauw) en buiten de bebouwde kom (rood). Deze komgrenzen zijn weergegeven door middel borden, maar qua inrichting is er over het algemeen geen verandering zichtbaar.

Het traject wordt gebruikt voor zowel lokaal als recreatief verkeer, bestaande uit gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers. Wandelaars die voor recreatie gebruik maken, wandelen veelal op de struinroutes in de uiterwaarden. Parkeren gebeurt zowel op het dijktraject als op de daarvoor aangegeven parkeerplaatsen. Voor vrachtwagens zijn er een aantal speciale parkeerplaatsen langs het traject aanwezig. Op bepaalde stukken van de dijk mag (aan één zijde) niet geparkeerd worden. Het gaat om stukken waar het erg smal is. Er is één stuk waar een inrijdverbod is, het gaat om een lokale weg voor agrariërs die buitendijks ligt. De doorgaande route zelf ligt op de dijk.

Langs het gehele traject zijn recreatieve rustpunten aanwezig waar mensen kunnen stoppen en uit kunnen kijken over de Waal.