

**Dijkversterking Waalbandijk
Neder-Betuwe**

Mobiliteitstoets

INZICHT
&
OVERZICHT

Dijkversterking Waalbandijk Neder-Betuwe

Mobiliteitstoets

Opdrachtgever : Bosch Slabbers namens Waterschap Rivierenland

Projectnummer : 20170079

Status rapport / versie nr. : Definitief 04

Datum : 17 januari 2018

Opgesteld door : ing. M.M. Kooijman-Bons

Gecontroleerd door : mr. ir. H. Wenting

Voor akkoord : mr. ir. H. Wenting

Paraaf :



Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
C01	19-06-2017	Mobiliteitstoets	MK	HW
D01	05-07-2017	Mobiliteitstoets	MK	HW
D02	11-09-2017	Opmerkingen Waterschap verwerkt	MK	KJ
D03	07-12-2017	Aanpassingen n.a.v. participatie	MK	HW
D04	17-01-2018	Aanpassingen n.a.v. reactie Neder-Betuwe	MSt	HW

INHOUD

blz.

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Uitgangspunten onderzoek	1
1.4	Omgevingsdialoog.....	2
1.5	Leeswijzer	3
2	INVENTARISATIE PLANGEBIED	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Vervoerswegen rondom plangebied.....	4
2.3	Inventarisatie plangebied	5
2.4	Volledig plangebied	24
2.5	Conclusie.....	24
3	WET- EN REGELGEVING EN BELEID	27
3.1	Inleiding	27
3.2	Rijksbeleid	27
3.3	Provinciaal beleid	28
3.4	Regionaal beleid	29
3.5	Gemeentelijk beleid.....	30
3.6	Conclusie / advies vanuit beleid	38
4	EFFECTCRITERIA	40
4.1	Veiligheid	40
4.2	Bereikbaarheid/ ontsluiting	40
4.3	Parkeren.....	41
4.4	Leefbaarheid / verkeershinder	42

BIJLAGE:

1. Mobiliteitskaart

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Waterschap Rivierenland (WSRL) werkt in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma op diverse plekken in het riviereengebied aan de waterveiligheid. Met dit programma voert het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met de waterschappen maatregelen uit om Nederland, nu en in de toekomst, te beschermen tegen overstromingen. Zo ook langs de Waal, waar het waterschap Rivierenland onder andere verantwoordelijk is voor het dijktraject Waalbandijk Neder-Betuwe. Dit dijktraject ligt in de gemeente Neder-Betuwe en loopt van de Prins Bernardsluis bij het Amsterdam-Rijnkanaal tot aan Wolferen. Het traject heeft een lengte van 20,3 kilometer. Hiervan voldoet 11,9 kilometer niet aan de huidige veiligheidsnorm. Gezien de strenger wordende normen voor de dijken, is de verwachting dat het gehele dijktraject dient te worden versterkt.

Het dijkversterkingsproject bevindt zich in de verkenningsfase, waarin Waterschap Rivierenland Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten opdracht heeft gegeven voor het opstellen van een Ruimtelijk Kwaliteitskader en verschillende conditionerende onderzoeken. Bosch Slabbers heeft AGEL adviseurs opdracht gegeven voor het onderzoeken van verschillende deelprojecten. Voorliggend rapport betreft de mobiliteitstoets.

1.2 Doel

Het doel van het onderzoek is het in beeld brengen van de bestaande situatie met betrekking tot de verkeersafwikkeling, ontsluiting, parkeren, verkeershinder, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied. In samenhang met de andere onderzoeken die in de verkenningsfase worden uitgevoerd, wordt inzicht verkregen in de mogelijkheden en risico's met betrekking tot de mogelijke dijkverbeteringsmaatregelen. Dit inzicht vormt de basis voor het bepalen van de uit te voeren maatregelen ten behoeve van de dijkverbetering.

1.3 Uitgangspunten onderzoek

Ten behoeve van het dijkversterkingstraject is een onderzoeksgebied vastgesteld. Het onderzoeksgebied vormt de basis voor de te doorlopen onderzoeken en analyses ten behoeve van de dijkversterking. Naast de Waalbandijk zelf, zijn ook de omgeving van dit dijktraject in het onderzoeksgebied meegenomen. Aan de rivierzijde betreft dit het gehele buitendijks gebied, tot het hart van de rivier de Waal. Binnendijks gaat het om een zone van circa 300 meter vanaf de dijk.

De verkeersroutes binnen het plangebied zijn geïnventariseerd. Mobiliteit eindigt echter niet altijd precies bij de grenzen van een plangebied en/of een gemeente. De mobiliteitstoets overschrijdt dan ook op verschillende onderdelen de plangrens. De belangrijke verkeersroutes/ontsluitingsroutes zijn geïnventariseerd. Ondergeschikte wegen binnen woonwijken en/of buurten, die slechts een erftoegangsfunctie aan de randen van het plangebied hebben, zijn niet specifiek benoemd, tenzij zij een belangrijke functie binnen de mobiliteit van het gebied vervullen.

De eerste fase van het onderzoek betreft het uitvoeren van een bureaustudie op basis van beschikbare gegevens. Op basis van de bureaustudie is de bestaande situatie per bevoegd gezag, in beeld gebracht. Uit de bestaande situatie komen mogelijke knelpunten naar voren. Deze zijn per aspect verkeersafwikkeling, ontsluiting, parkeren, verkeershinder, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid beoordeeld. Tijdens een locatiebezoek is extra aandacht besteed aan de plaatsen van deze knelpunten.



Onderzoeksgebied dijkverbetering Waalbandijk Neder-Betuwe

Op basis van de veldinventarisatie en de relevante beleidsuitspraken zijn voor de verkeersaspecten de criteria benoemd. De verschillende toekomstige modellen ten aanzien van de verbreding van de Waalbandijk kunnen met betrekking tot mobiliteit worden getoetst aan deze criteria.

1.4 Omgevingsdialog

Op het E-platform van het Waterschap Rivierenland en tijdens de schetssessies op 20 en 22 november 2017, waarbij input is geleverd voor het Ruimtelijk Kwaliteitskader, zijn reacties binnen gekomen die betrekking hebben op het mobiliteitsrapport. De bewoners hebben tal van situaties aangegeven die zij als verkeersonveilig ervaren. Deze situaties zijn opgenomen op de kaart die als bijlage bij het rapport is opgenomen. Vooral motoren worden als probleem ervaren. Daarnaast is de nadrukkelijke wens uitgesproken voor een oostelijke rondweg Ochten. Het vrachtverkeer van twee bedrijven aan de oostzijde van Ochten hoeft dan niet meer over de dijk. De dijk kan dan worden ontwikkeld als dorpsboulevard. Ook is de wens uitgesproken om ter hoogte van alle dorpen een maximum snelheid van 30 km/uur toe te staan en het in te richten met overeenkomstig wegprofiel.

Er is ook opgemerkt dat ter hoogte van IJzendoorn een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Dit is opgenomen in voorliggend rapport. Op de kaart in de bijlage stond het al correct weergegeven.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden de thema's besproken. Hoofdstuk 2 betreft de inventarisatie van het plangebied met de aanwezige verkeersroutes. Hoofdstuk 3 betreft de analyse van ruimtelijke wet- en regelgeving en beleid. De effectcriteria zijn in hoofdstuk 4 beschreven.

2 INVENTARISATIE PLANGEBIED

2.1 Inleiding

Binnen het plangebied voor de dijkverbetering van het dijktraject Waalbandijk Neder-Betuwe zijn verschillende wegen gelegen. Het plangebied is grotendeels gelegen binnen de gemeente Neder-Betuwe, maar haakt in het westen aan op de Waalbandijk van de gemeente Tiel en loopt door op de Waaldijk binnen de gemeente Overbetuwe. Deze delen van de Waalbandijk zijn ook meegenomen binnen de inventarisatie. Het beleid van deze beide gemeentes ten aanzien van mobiliteit, is derhalve voor ook meegenomen binnen de inventarisatie. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de bestaande situatie van de verkeerssituatie, verkeersveiligheid en verkeersoverlast.

Voor de inventarisatie en analyse van het plangebied zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Korte inventarisatie met behulp van Streetview en Globespotter;
2. Beschrijven inventarisatie in mobiliteitstoets;
3. Aandachtspunten onderstrepen;
4. Uitgebreide inventarisatie van plangebied door het uitvoeren van een locatiebezoek;
5. Inventarisatie bestaande situatie aanvullen en afronden.

2.2 Vervoerswegen rondom plangebied

Binnen de regio Rivierenland is de gemeente Neder-Betuwe gelegen. De zuidelijke grens van de gemeente wordt bepaald door de rivier de Waal. Ten zuiden van deze rivier ligt de gemeente Druten. De grens met de gemeente Tiel, gelegen ten westen van de gemeente, ligt ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanuit het westen richting het oosten ligt de rijksweg A15 als verbindingsweg vanuit de Maasvlakte naar Rotterdam, Gorinchem en Tiel naar Bemmelen, waar de Rijksweg aansluit op de A325. Middels een drietal knooppunten ter plaatse van Echteld, Ochten/Kesteren en Dodewaard/ Opheusden, sluiten de gebiedsontsluitingswegen van de gemeente aan op deze Rijksweg. Deze gebiedsontsluitingswegen hebben een maximale snelheid van 80 km/uur. Nabij Andelst/Herveld ligt nog een vierde knooppunt, deze is buiten het plangebied gesitueerd.



2.3 Inventarisatie plangebied

Op basis van de bestaande verkeerssituatie van de Waalbandijk is de dijk in verschillende gebieden opgesplitst. Het gaat hierbij om 10 deelgebieden, die vanuit het westen richting het oosten per deelgebied kort worden beschreven. In de volgende tabel zijn de verschillende deelgebieden binnen het onderzoeksgebied van dijkverbetering Waalbandijk Neder-Betuwe benoemd:

	Korte omschrijving deelgebied	Gemeente	Korte toelichting verdeling deelgebied
1.	Den Akker- tot aansluiting Biezenburgseweg	Tiel	Dijk in buitengebied van gemeente Tiel
2.	Waalbandijk tussen Tiel en Prins Willem-Alexander brug	Neder-Betuwe	Buiten de bebouwde kom tot aan onderdoorgang N323 (onderbreking)
3.	Prins Willem-Alexander brug tot Kern IJzendoorn	Neder-Betuwe	Buiten de bebouwde kom
4.	Kern IJzendoorn	Neder-Betuwe	Buiten de bebouwde kom
5.	Vanaf IJzendoorn naar Ochten	Neder-Betuwe	Buiten de bebouwde kom.
6.	Ochten	Neder-Betuwe	Binnen de bebouwde kom
7.	Ochten naar Dodewaard	Neder-Betuwe	Buiten de bebouwde kom.
8.	Dodewaard	Neder-Betuwe	Binnen de bebouwde kom.
9.	Dodewaard naar gemeentegrens	Neder-Betuwe	Buiten de bebouwde kom.
10.	Waalwijk	Overbetuwe	Buiten de bebouwde kom.

2.3.1 Deelgebied 1: Den Akker- tot aansluiting Biezenburgseweg

Dit gedeelte van de Waalbanddijk is niet centraal op de dijk gelegen, maar aan de voet van de dijk (binnendijks). De weg heeft geen wegmarkering en heeft een breedte van circa 3 meter. De weg is alleen vanuit het noorden bereikbaar, waarbij middels verschillende borden wordt aangegeven dat de weg na enkele honderden meters stopt voor het doorgaande verkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer).



Foto's Waalbandijk met bebording



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

2.3.2 Deelgebied 2: Waalbandijk tussen Tiel en Prins Willem-Alexander brug

De Waalbandijk is ter plaatse van dit deelgebied in de bestaande situatie ongeveer 3,5 tot 4 meter breed en ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De weg fungeert voornamelijk als ontsluitingsweg voor de woningen en boerenerven van de aangrenzende percelen. Het betreft een 60 km-weg zonder middenstreep en op sommige plekken aan beide zijden van de weg een onderbroken streep. De weg is verkeersluw en biedt voldoende ruimte voor auto's en/of langzaamverkeer om elkaar bij lage snelheden te passeren.



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

De Medensteinsestraat loopt parallel aan de Waalbandijk. De westelijke aansluiting van deze straat op de Waalbandijk bestaat uit een gelijkwaardige kruising. Het verkeer komende vanaf de Medensteinsestraat dat de dijk op rijd is pas laat zichtbaar. Ter plaatse van de Prins Willem-Alexander brug wordt de rijbaan, gelegen op de kruin van dijk, even onderbroken. De weg gaat namelijk omlaag onder de brug door. Voor vrachtverkeer met een te grote hoogte is er aan de westzijde van de brug een draaimogelijkheid, zie onderstaande foto's.



Foto kruising Medensteinsestraat



*Foto onderdoorgang
Prins Willem-Alexanderbrug*

Mobiliteitstoets
Waterschap Rivierenland
Dijkversterking Waalbandijk Neder-Betuwe

20170079
januari 2018
blad 8



Zicht vanaf Medensteinsestraat op de dijk

Op de weg is geen wegmarkering aangegeven.



Foto Waalbandijk zonder wegmarkering

2.3.3 Deelgebied 3: Prins Willem-Alexander brug tot Kern IJzendoorn

Aan de oostzijde van de brug is het mogelijk om langs de brug in noordelijke richting de kern Echteld te bereiken. Het wegprofiel ter plaatse van de Waalbandijk blijft in deelgebied 3 gelijk aan deelgebied 2. De snelheid blijft ook gelijk met 60 km per uur. Een deel van de weg is voorzien van wegmarkering in de vorm van twee onderbroken strepen langs de zijkant van de weg. Ontsluitingen van aangrenzende percelen zijn voornamelijk aan de noordzijde van de Waalbandijk gelegen. Het einde van dit deelgebied wordt bepaald door de grens van de bebouwde kom van de kern IJzendoorn.

Ter hoogte van de kruising van de Spijkerstraat lijkt het profiel enigszins breder te worden; circa 4,5 meter.



Foto's aansluiting en bebouwing Waalbandijk



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

2.3.4 Deelgebied 4: Kern IJzendoorn

Ter plaatse van de grens van de kern IJzendoorn wijzigt het profiel en het snelheidsregime van de weg. De Waalbandijk fungeert binnen de bebouwde kom meer als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De wegmarkering blijft ongewijzigd.



Foto's bebouwde kom IJzendoorn

Ten zuiden van de Waalbandijk is een bedrijfsperceel van een leverancier in bouwmaterialen gelegen met een afzonderlijke aansluiting op de weg. Aanvullend is meer buitendijks nog een bedrijfsperceel gelegen. De aansluiting van de Waalbandijk met de Dorpsstraat is voorzien van een verkeersbord waarop is aangeduid dat verkeer met een aslast boven de 4.8 t verboden is ter plaatse van de Dorpsstraat. De Dorpsstraat is uitgevoerd in klinkermateriaal. De weg heeft enkele versmallingen en is voorzien van enkele trapopgangen vanuit het dorp. Het aantal wandelaars (en verkeer) neemt ter hoogte van dit deel van de dijk dan ook toe. Dit is ook duidelijk zichtbaar aan de kaalgelopen en kaalgereden rand langs de Waalbandijk.



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

2.3.5 Deelgebied 5: Vanaf IJzendoorn naar Ochten

Vanuit IJzendoorn naar Ochten lijkt het wegprofiel van de Waalbandijk zich nog enigszins verder te verbreden tot circa 5 meter. Bij het verlaten van de bebouwde kom van IJzendoorn is de aanduiding op de rijbaan ongewijzigd met nog steeds twee onderbroken strepen aan de randen van de weg (profiel erfontsluitingsweg gelegen buiten de bebouwde kom) met een maximale snelheid van 60 km/uur. Ter hoogte van de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur.



Foto's overnachtingshaven en buitengebied

Het bedrijventerrein 'De Heuning' heeft geen directe ontsluiting op de Waalbandijk. De, ten zuiden van de Waalbandijk gelegen, overnachtingshaven 'Meersteiger' heeft een aansluiting op de Waalbandijk met een parkeerplaats voor enkele verkeersvoertuigen.



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

2.3.6 Deelgebied 6: Ochten

Ter hoogte van de Cuneraweg gaat de Waalbandijk onderdeel uitmaken van de gebiedsontsluitingsstructuur van de aangrenzend gelegen kern Ochten. De Waalbandijk lijkt ruimtelijk door te lopen, maar verkeerstechnisch vormt de dijk een zijweg van de Cuneraweg. Dit leidt tot onveilige verkeerssituaties.

In de omgeving van Ochten zijn diverse bedrijventerreinen en een camping gelegen. Ten noorden van Ochten ligt één van de aansluitingen van de gemeente met de rijksweg A15. De maximum snelheid wijzigt naar 50 km/uur en het geldende parkeerverbod voor vrachtwagen en autobussen langs de Waalbandijk wordt opgeheven. Het profiel van de dijk neemt toe naar twee rijbanen met een dubbele onderbroken streep in het midden. Aanvullend maakt een voetpad met een breedte van 1,80 meter, gelegen ten noorden van de Waalbandijk, onderdeel uit van het profiel. Verder zijn er enkele wegversmallingen aanwezig.

De Waalbandijk takt als zijweg aan op de Cuneraweg. De weg komt vanaf de A15, afrit Ochten. Ten zuiden van dit kruispunt is het eethuis 'De Veerstoep' gesitueerd. Het eethuis heeft aan de zijkant enkele parkeerplaatsen (richting Veerstoep), maar heeft tussen de bebouwing en de Waalbandijk tevens enkele haakse parkeerplaatsen die direct op de dijk ontsluiten.

Ten zuiden van de Waalbandijk is nog de rijbaan aanwezig van de voormalige veerstoep. Het veer is echter uit de vaart genomen. De veerstoep is zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde nog volledig aanwezig. De kans bestaat dat in de toekomst de veerstoep weer in gebruik zal worden genomen. Aangezien de veerstoep direct is gelegen ter plaatse van de aansluiting van de Cuneraweg met de Waalbandijk (zie voorgaande benoemde onveilige verkeerssituatie) is bij een eventuele in gebruik name van de veerstoep de verkeersontsluiting een belangrijk aandachtspunt vanuit de verkeersveiligheid.



Foto's met zicht op haakse parkeerplaatsen nabij eethuis 'De Veerstoep'



Foto's situatie kruising Cunerweg met Waalbandijk vanuit het westen(links) en vanuit het oosten (rechts)

Ter hoogte van een appartementencomplex (Arie Jacob van Ogtenstraat) en het zorgcentrum Elim (Bartus van Walstraat) is buitendijks een zitgelegenheid met enkele parkeerplaatsen gerealiseerd. Hier zijn ten zuiden van de Waalbandijk ook nog enkele woningen gelegen met een directe ontsluiting van hun inrit op de Waalbandijk.

Het centrum van de kern Ochten is via de Molendam bereikbaar vanaf de Waalbandijk. Vanaf de Waalbandijk geldt een verbod voor vrachtwagens met uitzondering van bestemmingsverkeer. De Molendam betreft een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weg is uitgevoerd in klinkerverharding.

Op de kruising met de Molendam is het café-restaurant De Waal gevestigd. Het parkeerterrein van dit restaurant ontsluit direct op de dijk en incidenteel wordt zelfs half op de dijk geparkeerd. Het voetpad langs de noordzijde van de Waalbandijk eindigt ter hoogte van dit restaurant.

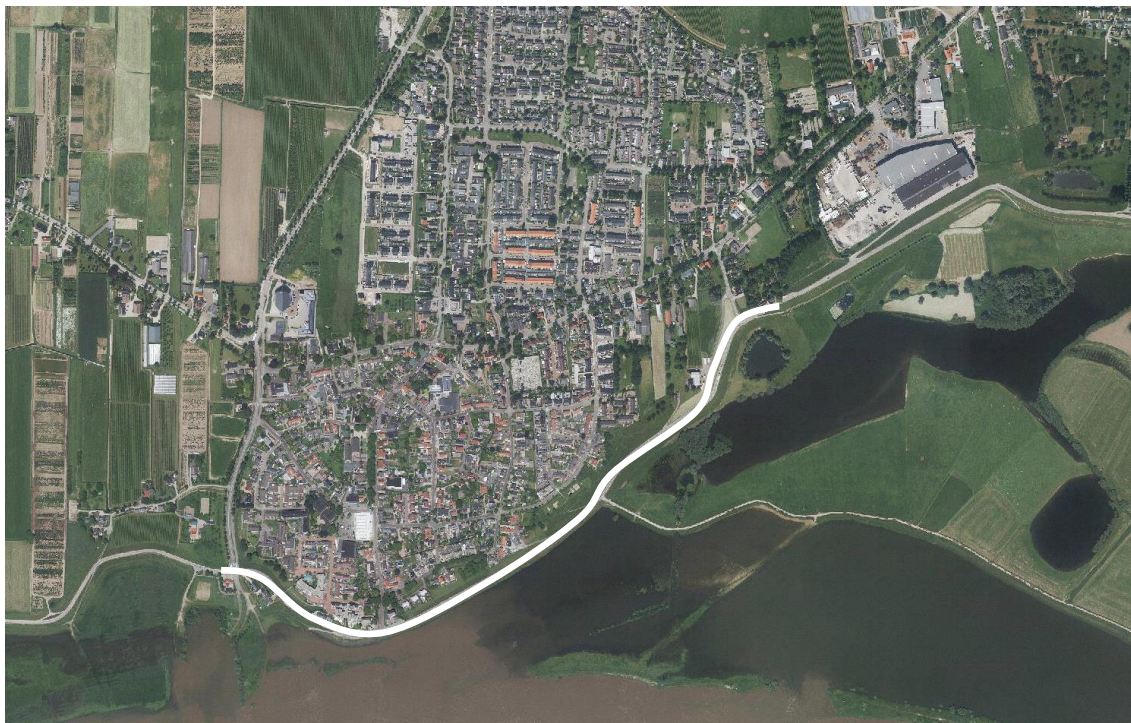


Foto zitgelegenheid langs Waalbandijk



Foto restaurant De Waal

De voorrangssituatie van de Waalbandijk loopt over in de Domeinstraat. Op een afstand van circa 150 meter van de Domeinstraat eindigt (of begint) de maximum snelheid van 50 km/uur en wijzigt de maximum snelheid terug naar 60 km/uur (buiten de bebouwde kom).



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

Het doorgaande verkeer door Ochten vanuit het oosten richting het westen en vice versa wordt zoveel mogelijk geweerd. De doorgaande weg door de kern is dan ook voorzien van drempels en de aansluiting van de Liniestraat met de Domeinstraat/Bonegraafseweg is verboden voor vrachtverkeer.



Foto drempel Liniestraat



Foto verboden vrachtverkeer Domeinstraat richting Liniestraat



Foto aansluiting Waalbandijk op Domeinstraat (links)

2.3.7 Deelgebied 7: Ochten naar Dodewaard

Buiten de bebouwde kom keert het profiel van de Waalbandijk, met een onderbroken streep aan de zijkant van de weg, weer terug. Verder is het verbod van parkeren van vrachtwagens en autobussen weer van toepassing. Op vrij korte afstand van de grens met de bebouwde kom is een Recycling/Afvalinzameling bedrijf gevestigd. Dit bedrijf heeft een in- en uitrit op de Waalbandijk, maar ontsluit voornamelijk via de Bonegraafseweg.

Langs de zijde van de weg wordt middels enkele verkeersbord gewaarschuwd voor wandelaars. Via de Vissteegseafweg ontsluit de Waalbandijk naar de bebouwingsconcentratie Eldik. De Vissteegseafweg betreft een asfaltweg. De aansluiting met de Waalbandijk betreft het begin van de bebouwde kom van Eldik met aanvullend opnieuw de aanduiding dat verkeer met een aslast boven de 4.8 t verboden is.



Luchtfoto diverse ontsluitingen van woningen



Foto waarschuwingsbord 'Wandelaars'

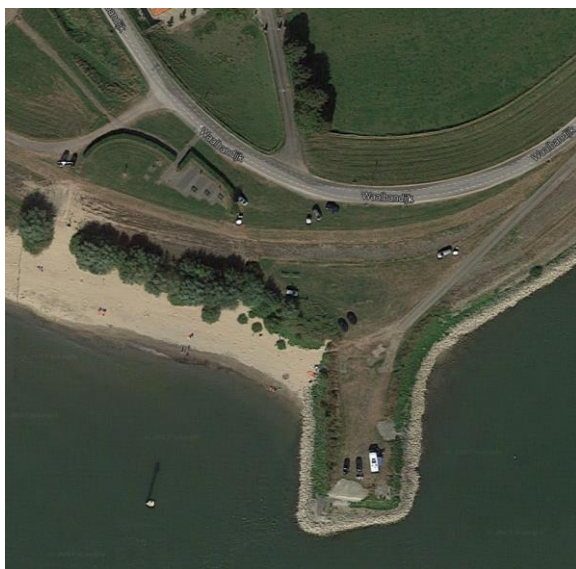
Vervolgens zijn er diverse ontsluitingen van woningen en/of bebouwingsconcentraties gelegen aan de noordzijde van de weg. De ontsluitingen betreffen vaak een ontsluiting in zowel westelijk als oostelijke richting met daaraan een korte aftakking.

Ter hoogte van de Melkdreef (aantakking in noordelijke richting met een verbod voor verkeer met een aslast boven de 4.8 t) bevindt zich de aantakking van de Kalkestraat als parallelweg van de Waalbandijk. Deze Kalkestraat kent een hoge intensiteit aan lintbebouwing tot en met de kern Dodewaard. Vanaf deze aantakking neemt ook het aantal ontsluitingen van percelen via de Waalbandijk toe. Ook lijkt incidenteel aan de zijde van de weg te worden geparkeerd ten behoeve van de woningen. De aansluiting van de Kalkestraat met de Waalbandijk is niet overzichtelijk.



Foto bebouwing ter hoogte van Kalkestraat

Ter plaatse van de Waalbandijk 16 is een woning gelegen in de voet van de dijk (binnendijks). Aan de andere zijde van de dijk (in de bocht) is een beschut uitzichtpunt aanwezig met parkeerplaats. De berm ter plaatse van het uitzichtpunt is echter zodanig breed, dat de berm ook als 'illegaal' uitzichtpunt vanuit de auto naar het water wordt gebruikt.



Luchtfoto uitzichtpunt

Buitendijks zijn naast een solitaire woning (Waalbandijk 6 en 12), ook een scheepswerf en twee bedrijfspanden gelegen. Deze bedrijfspanden ontsluiten via de Waalbandijk.



Foto Waalbandijk ter hoogte van scheepswerf



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

De Dodewaardsestraat vormt de nieuwe verbinding van de Waalbandijk met de rijksweg A15. Vanuit de kern Dodewaard e.o. sluiten verschillende wegen aan op de Dodewaardsestraat. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de Bonegraafseweg, Mantensestraat en de Kalkestraat. Binnendijks is de kerk van de Hervormde Gemeente op gelijke hoogte met de Waalbandijk gelegen. Rondom de kerk is geen parkeerruimte aanwezig.



Foto aansluiting Waalbandijk met Dodewaardsestraat



Foto bij kerk

2.3.8 Deelgebied 8: Dodewaard

Ter hoogte van de aansluiting Dalwegen met de Waalbandijk bevindt zich de grens van de bebouwde kom van de kern. De maximumsnelheid wordt van 60 km/uur teruggebracht naar 50 km/uur. Ook de belijning wijzigt wederom naar een dubbele streep in het midden van de weg. Aanvullend is het parkeerverbod voor vrachtwagens en autobussen niet meer van toepassing.

Buitendijks is een grote bedrijfslocatie gelegen van een grondstoffenleverancier voor grond-, weg- en waterbouw, de asfalt- en betonindustrie en de keramische industrie. De locatie wordt ontsloten via de Waalbandijk. Een van de voorwaarden voor de vestiging van het bedrijf was de aanleg van een verbindingsweg van het terrein naar de rijksweg A15. De verbindingsweg tussen de Waalbandijk en de A15 ten westen van de kern is inmiddels gerealiseerd. In mei 2016 is een omgevingsvergunning verleend voor een extra verbindingsweg tussen het bedrijf en de nieuwe verbindingsweg. Hierdoor hoeft het vrachtverkeer ten behoeve van het bedrijf niet via het dorp Dodewaard te rijden, maar via een nieuwe alternatieve route die onderlangs de Waalbandijk is gesitueerd.



Foto's verbindingsweg grondstoffenbedrijf in aanleg

Ter plaatse van de T-splitsing met Dalwegen, heeft het verkeer van de Waalbandijk voorrang op het verkeer van de Dalwegen. De Dalwegen is uitgevoerd in asfalt en betreft een 30 km/uur weg. Ditzelfde is ook van toepassing bij de T-splitsing met de Pluimburgsestraat en de Kerkstraat. Zeer kort na de aansluiting met de Kerkstraat is nog een aansluiting (kerk Hervormde Gemeente), die eigenlijk geen aanvullende functie lijkt te hebben ten opzichte van de Kerkstraat. Kort na de kerk ligt de grens van de bebouwde kom.



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

2.3.9 Deelgebied 9: Dodewaard naar gemeentegrens

Na het passeren van de grens met de bebouwde kom richting het buitengebied wijzigt de snelheid terug naar een maximum snelheid van 60 km/uur met het profiel voorzien van twee onderbroken lijnen aan de buitenzijde van de weg. Nabij de herberg 'De Engel' vertakt de Waalbandijk zich in de Welysestraat en de Waalbandijk. Dit kruispunt is niet overzichtelijk. Onderaan de dijk langs de Welysestraat (binnendijks) vindt het parkeren ten behoeve van de buitendijks gelegen herberg plaats.



Foto kruispunt nabij herberg 'De Engel'

De zijstraten Groenstraat en Molenhofstraat betreffen beiden een ontsluiting richting buurtschap Wely. Ter plaatse van de kruising met de Molenhofstraat bevindt zich de entree weg naar de voormalige kernenergiecentrale (buitendijks). De centrale is sinds 1997 niet meer in gebruik. De Veilige Insluiting was gereed op 14 april 2005, waarna op 1 juli 2005 de 40-jarige Wachttijd is ingegaan.

Schuin tegenover de voormalige centrale is binnendijks een groot bedrijfspersceel met meerdere bedrijfshallen aanwezig. Het complex heeft naast een ontsluiting via de Molenstraat, tevens een directe ontsluiting via de dijk. Eén van de bedrijfscomplexen is zelfs tegen de dijk aan gelegen en ontsluit op gelijke hoogte van de dijk.



Foto Waalbandijk met links zicht op centrale



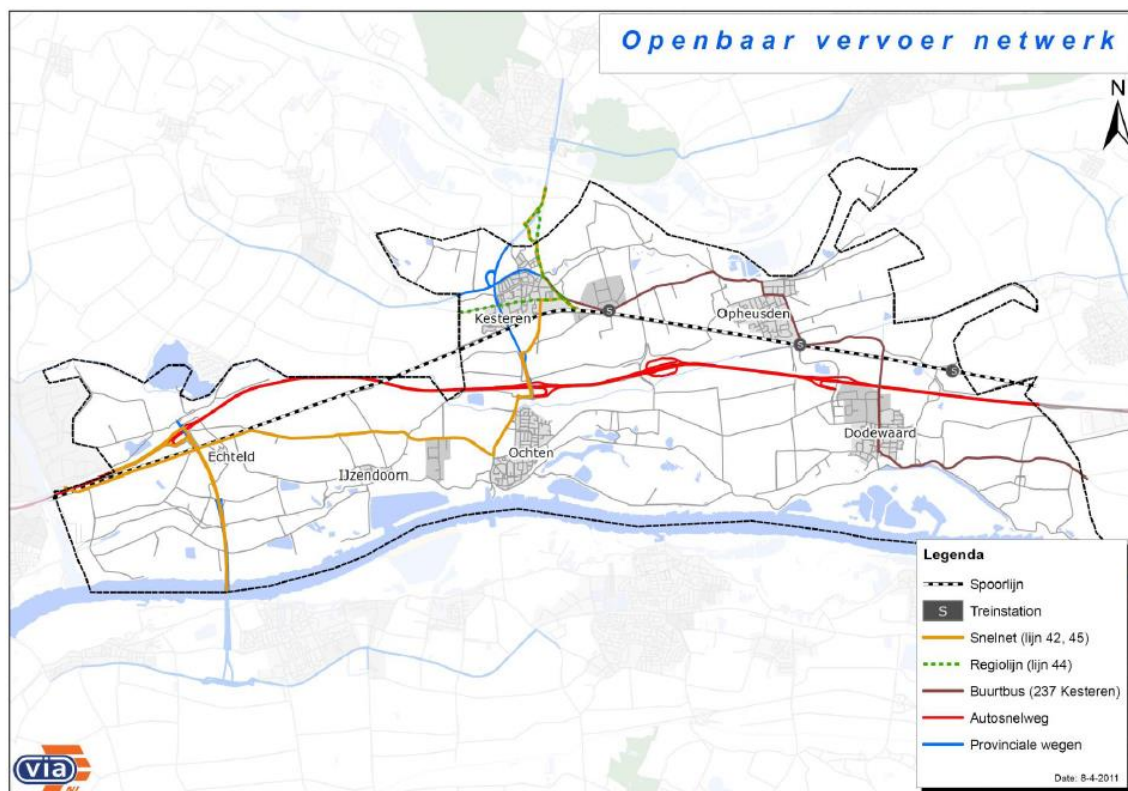
Foto bedrijfspersceel

Het vervolg van de dijk kent een stuk met vrij veel scherpe bochten tot aan de gemeentegrens. De net voor de gemeentegrens gelegen Horstweg betreft een zijstraat richting de Welysestraat, de verbindingsweg van Wely en de kern Andelst. De straat heeft asphalt als verhardingsmateriaal.

Diverse vormen van verkeer over de dijk:



Langs de Waalbandijk gelegen binnen de gemeente Neder-Betuwe bevinden zich afwisselend en/of gelijktijdig aan de zijde van de weg diverse kale bermen als gevolg van veelvuldig gebruik door wandelaars en uitwijkend verkeer. Hierdoor ontstaat mogelijk ook bemschade als gevolg van de steeds groter wordende landbouwvoertuigen.



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

2.3.10 Deelgebied 10: Waalwijk (buiten plangebied)

Dit deelgebied is gelegen buiten het plangebied, maar zoals reeds in hoofdstuk 1 is aangegeven eindigt verkeer niet bij plangrenzen en/of gemeentegrenzen. Het profiel van de Waalbandijk binnen de gemeente Overbetuwe is gelijk aan het profiel van de Waalbandijk binnen de gemeente Neder-Betuwe. Ook de aansluitingen met de zijstraten zijn gelijk in beiden gemeenten. De Klipstraat (gemeente Overbetuwe) is vergelijkbaar met de andere zijstraten en uitgevoerd in asfalt. Het betreft een gelijkwaardige kruising, waarbij (overeenkomstig veel andere aansluitingen) ook hier een bord is geplaatst dat verkeer met een aslast boven de 4.8 t verboden is.



Foto Waalbandijk binnen gemeente Overbetuwe



Foto bord langs weg ivm overlast



Uitsnede luchtfoto met aanduiding deelgebied in wit

2.4 Volledig plangebied

Struinroute

De Waalbandijk is een belangrijk onderdeel van de struinroute (wandelroute) langs de Waal. De route bedraagt ongeveer 3 kilometer en je kunt op 3 punten starten. De route is op onderstaande afbeelding aangegeven:



Struinroute

Bron: www.rivierenland.nl

2.5 Conclusie

Functie van de weg

De Waalbandijk betreft voornamelijk een erfontsluitingsfunctie. Dit met uitzondering ter plaatse van de kernen Ochten en Dodewaard, waar de dijk onderdeel uitmaakt van de ontsluitingsstructuur van de kern.

Inrichting van de weg

De Waalbandijk betreft een rijbaan voor 2 richting verkeer zonder verharde berm. De weg is ingericht op basis van de leidraad 'Duurzaam Veilig Verkeer'. Dit betekent dat buiten de bebouwde kom een maximale snelheid van 60 km/uur is toegestaan en binnen de bebouwde kom een snelheid van maximaal 50 km/uur. Enkel binnen de bebouwde kom van IJendoorn geldt een snelheid van maximaal 30 km/uur. Uitgangspunt van is dat ter plaatse van erftoegangswegen de snelheid relatief laag is en het verkeer veilig gemengd zou moeten kunnen plaatsvinden. Aparte fietspaden en/of -stroken worden dan ook niet noodzakelijk geacht. Wel zijn de erftoegangswegen voorzien van suggestiestroken. Vanaf de kruising met het Zondagsestraatje tot aan Den Akker is de weg vrij van markering. Binnen de bebouwde kom zijn de gebiedsontsluitingwegen voorzien van een middenasstreep. Dit is ter plaatse van de kern IJendoorn nog niet toegepast. De weg heeft een gemiddelde breedte van ongeveer 5 meter. Dit is vaak te smal om elkaar te passeren.

Gebruikers van de weg

De Waalbandijk fungeert voor de aangrenzende bewoners als belangrijke ontsluitingsweg. Tevens vormt de dijk voor het landbouwverkeer van de aangrenzende agrarische percelen vaak de enige ontsluitingsmogelijkheid. Binnen de kern Ochten wordt het doorgaande verkeer uit de kern geweerd door het verkeer via de dijk om de kern heen te leiden. Naast de dijkbewoners en de bewoners van de kern wordt de Waalbandijk verder gebruikt door het lokale verkeer tussen de verschillende kernen en het verkeer vanuit het buitengebied. Ten noorden van Ochten ligt immers één van de aansluitingen van de gemeente Neder-Betuwe met de A15. Het gaat hierbij niet alleen om de bewoners binnen de kern en haar omgeving, maar ook om vakantiegangers van de Camping 't Zand en de verschillende bedrijventerreinen langs de Bonegraafseweg en de Heuningstraat.

Vanuit het oogpunt van recreatie vormt de Waalbandijk naast een recreatieve functie voor de bewoners van de gemeente ook een regionale functie en zelfs een landelijk functie. De dijk maakt immers onderdeel uit van één van de zestien Lange Afstand Wandelpaden binnen Nederland. Naast het recreatieve fiets- en wandelverkeer wordt de dijk ook vaak gebruikt als onderdeel van een dagroute van motorclubs.

Uit de foto's van de Waalbandijk blijkt dat de rijbaan bijna over de gehele lengte een lange kale zijstrook bezit. Deze strook is ontstaan door het veelvuldig gebruik van deze berm voor het uitwijken van (landbouw)voertuigen voor tegenliggers.

Openbaar vervoer

De Waalbandijk maakt ten oosten van de kern Dodewaard onderdeel uit van de route van de Buurtbus 237 van Heteren via Zetten, Andelst, Wely, Hien en Dodewaard naar Kesteren. Deze bus rijdt één maal per uur.

Knelpunten

Uit de (beleids)inventarisatie blijkt dat het verschil in snelheid tussen de verschillende weggebruikers van de dijk een probleem vormt. Er wordt vaak hard gereden, ondanks de aanwezigheid van fietsers. Voor het gemotoriseerd verkeer geldt een maximale snelheid van 50 of 60 km/uur, waarbij gebruik wordt gemaakt van dezelfde weg als de voetgangers en fietsers. Naar verwachting geldt dit voor het gehele traject, omdat het hierbij met name gaat om het grootschalig gebruik van de dijk door recreatiefverkeer in combinatie met het erfontsluitingsverkeer. Het profiel van de dijk is hier onvoldoende op ingericht. Slechts binnen de bebouwde kom van de kern Ochten is een afzonderlijk voetpad aanwezig. Het realiseren van een afzonderlijk voet- en/of fietspad wordt bepaald door de intensiteit van het gebruik van de Waalbandijk door deze weggebruikers. Gegevens met betrekking tot intensiteiten en snelheden ontbreken om een juist oordeel hierover te kunnen geven. Voor erftoegangswegen voor tweerichtingsverkeer auto en fiets geldt een minimaal profiel van 4,80 vanuit Duurzaam Veilig. Op enkele delen van de dijk wordt niet aan dit minimale profiel voldaan. Het ideale profiel bedraagt zelfs 5,80 meter. Op verschillende plekken op de dijk is sprake van dit ideale profiel. De verwachting is dat tijdens het hoogseizoen het aantal recreatieve fietsers hoog is. Dit heeft negatieve effect op de veiligheid vanwege de aanwezigheid van vracht- en landbouwverkeer. De snelheid van het autoverkeer wordt wel beperkt door de aanwezigheid van fietsers, maar kan ook leiden tot het nemen van grotere risico's bij het inhalen van een groep fietsers.

Op verschillende plaatsen vormt de aansluiting van de Waalbandijk met een tweede of soms derde weg een aandachtspunt. Het zicht op de verschillende wegen is onvoldoende om een veilige oversteek te kunnen garanderen. Het zicht is hierbij in één bepaalde richting zeer optimaal, maar in de tegenovergestelde richting zeer slecht. Het gaat hierbij met name om de kruisingen:

- Waalbandijk- Medensteinsestraat
- Waalbandijk – Kalkestraat (kort nabij Melkdreef)
- Waalbandijk – Welysestraat
- Waalbandijk - Cuneraweg

Dit komt tevens enkele keren voor bij landbouwbedrijven en/of woningen gelegen aan de dijk. De intensiteit van het gebruik zal hier echter naar verwachting lager zijn.

Op verschillende punten langs de dijk zijn bedrijfsfuncties en/of horecafuncties gelegen. De ontsluiting van de parkeervoorzieningen van de horecafuncties zijn soms direct aan de weg gelegen (haaksparkeren) of zijn zodanig beperkt dat, bij een volle parkeerplaats, de ruimte langs de dijk als parkeerruimte wordt gebruikt.

De aanwezige bedrijfsfuncties zijn met name zorgwekkend vanwege het vrachtverkeer. De dijk heeft hiervoor onvoldoende ruimte. Ditzelfde geldt voor het landbouwverkeer. Het 'illegaal' parkeren van recreanten langs de dijk om van het uitzicht te genieten, draagt tevens niet bij aan de verkeersveiligheid. Langs de weg staat niet aangegeven op welke afstand men een eventuele rust- of uitkijkplaats met parkeergelegenheid kan verwachten.

Op enkele punten zijn woningen zodanig dicht bij/ op de dijk gelegen dat het geluidsniveau van het wegverkeer naar verwachting in de woning boven de voorkeursgrenswaarde is gelegen. Met name vrachtverkeer, landbouwverkeer en recreatief verkeer in de vorm van motoren, heeft hier een negatieve invloed op.

Verder zijn er tussen de Molenhofstraat en de Klipstraat diverse scherpe bochten gelegen.

3 WET- EN REGELGEVING EN BELEID

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van geldend rijksbeleid, provinciaal beleid, regionaal beleid en gemeentelijk beleid evenals relevante wet- en regelgeving, die betrekking hebben op de mobiliteitsaspecten van de Waalbandijk e.o. binnen de gemeente Neder-Betuwe en gemeente Tiel. De volgende tabel geeft een overzicht van het relevante beleid en wet- en regelgeving.

Rijksbeleid- en wetgeving	
1.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)
2.	Mobiliteitsdomein en de fysieke leefomgeving
Provinciaal beleid	
3.	Omgevingsvisie Gelderland (december 2016)
4.	Omgevingsverordening Gelderland (2016)
Regionaal beleid	
5.	Algemeen
6.	Wegenvisie Regio Rivierenland
Gemeentelijk beleid	
7.	Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan, beleidsrapportage (21 november 2011)
8.	Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan, achtergrondrapportage (21 november 2011)
9.	Structuurvisie Neder-Betuwe 2015
10.	Nota Parkeernormen, 26 februari 2013 N.B. 2017
11.	Wegenbeheerplan 2014-2017
12.	Structuurvisie Tiel 2030 (gemeente Tiel)

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.*

Binnen de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de gemeente Neder-Betuwe gelegen in het Structuurvisiegebied 'Oost- Nederland'. Voor dit gebied wordt de nationale opgaven 'Versterking van de primaire waterkeringen' als belangrijke doelstelling geformuleerd. Ten aanzien van de mobiliteit binnen het plangebied zijn binnen de visie geen specifieke uitspraken en/of doelstellingen opgenomen.

3.2.2 *Mobiliteitsdomein en de fysieke leefomgeving*

In de notitie is aangegeven of het mobiliteitssysteem invloed heeft op de thema's:

- energie
- natuurlijk kapitaal
- ruimtelijk economische structuur
- verstedelijking en bereikbaarheid
- milieukwaliteit
- landelijk gebied en water
- veiligheid en risico's en identiteit.

Uit de verkenning komt naar voren dat de sterkste relaties bestaan tussen het mobiliteitsdomein en de thema's energietransitie, het ruimtelijk economisch netwerk, verstedelijking en mobiliteit, luchtkwaliteit en veiligheid en adaptatie. Er zijn minder sterke relaties tussen het mobiliteitsdomein en de thema's natuur en landschap (doorsnijding natuur en landschap), de circulaire economie (met name bij personenvervoer) en identiteit.

Vrijtijdsactiviteiten, recreatie in de natuur en op het water roepen verplaatsingen op, die veelal met de auto worden afgelegd (vrijtijdsverkeer). Het gaat hierbij voornamelijk om incidentele verplaatsingen (lustkilometers), die moeilijk te beïnvloeden zijn. De doorsnijding van natuur en landschap door de aanleg van (nieuwe) infrastructuur is als gevolg van de externe effecten (milieu- en natuurschade, verstoring/geluidhinder, etc.) een belangrijk beleidsmatig en politiek issue en derhalve sterk verbonden met het mobiliteitsdomein.

Conclusie

Het rijksbeleid doet geen uitspraken specifiek gericht op de mobiliteit van dijkwegen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Gelderland (december 2016)

De Omgevingsvisie Gelderland, versie december 2016, is op dit moment de meest actuele Omgevingsvisie van de provincie. De provincie heeft ervoor gekozen om in de omgevingsvisie vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven voor een toekomstbestendig Gelderland. Deze hoofddoelen zijn:

- Een duurzame economische structuur.
- Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Relevante beleidsuitspraken

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Structuurvisiegebied 'Toeristische routestructuren: wandel- en fietspaden'. Hiervoor wordt aangegeven dat ze divers zijn, van lokale ommetjes tot fietsknooppunten en lange afstandsroutes. Het is onmogelijk om deze allemaal planologisch vast te leggen. De langeafstand wandelroutes (LAW's) en langeafstand fietsroutes (LF's) zijn onderdeel van het landelijk routenetwerk, dat met financiële steun van Rijk en provincie zijn aangelegd. Zij hebben een grote belevingswaarde. Deze routes worden van zo'n belang geacht voor het toerisme in Gelderland dat zij planologische bescherming nodig hebben. Een deel van de Waalbandijk maakt onderdeel uit van het 'Grote Rivierenpad, LAW 6'.

3.3.2 Omgevingsverordening Gelderland (december 2016)

De omgevingsverordening Gelderland voorziet ten opzichte van de omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De verordening betreft een juridische doorvertaling van de omgevingsvisie. De omgevingsverordening richt zich, net zo breed als de omgevingsvisie, op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Hierbij gaat het om regels op het gebied van o.a. ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem.

Relevante beleidsuitspraken

De verschillende functies van het plangebied (werken, wonen, maatschappelijk etc) dienen verkeerstechnisch goed ontsloten te zijn. Het aantal verkeersbewegingen dient hierbij zoveel mogelijk beperkt te worden uit het oogpunt van (energie)efficiëntie en milieuaspecten. Een overbelasting van het bestaande wegennet dient te worden voorkomen. Wegen zijn berekend op de verkeersbelasting als gevolg van de verkeerstechnische eisen die aan de weg gesteld worden. Een toename van het gebruik van het wegennet zou tot een toename van het gebruik van de wegen kunnen leiden met mogelijke verkeersonveilige situaties tot gevolg. Bij aanleg of wijzigingen in het wegennet dient aandacht te zijn voor eventuele risico's van de wijziging. Het gaat hierbij niet alleen om de verkeersveiligheid, maar ook om het risico dat bij een calamiteit op de weg een grote hoeveelheid schadelijke stoffen in de berm en/of het aangrenzende water terecht kan komen.

De Omgevingsverordening Gelderland is er daarom op gericht de resterende risico's van verhardingen en gebouwen verwaarloosbaar te maken, onder meer door het tegengaan van infiltratie van vervuild water en bescherming van afsluitende grondlagen.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Algemeen

Regio Rivierenland is het samenwerkingsverband van tien gemeenten in de Tielerwaard, de Culemborgerwaard, de Betuwe, de Bommelerwaard en het westen van het Land van Maas en Waal. De deelnemende gemeenten zijn Buren, Culemborg, Geldermalsen, Lingewaal, Maasdriel, Neder-Betuwe, Neerijnen, Tiel, West Maas en Waal en Zaltbommel.

Speerpunten en projecten

Rivierenland ligt op het kruispunt van belangrijke verbindingen tussen de Randstad, Duitsland, Zuid-Nederland, Oost-Nederland en de Veluwe. Een goede bereikbaarheid van alle Rivierenlandse steden en dorpen is van groot belang voor onze inwoners en economie. Er zijn echter enkele grote knelpunten. Om deze te kunnen aanpakken, is samenwerking tussen de gemeenten noodzakelijk. Via Regio Rivierenland worden de volgende relevante vraagstukken samen opgepakt:

1. Meer gebruik van de fiets: Fietsen is een belangrijke, gezonde en duurzame manier van vervoer. Door middel van voorlichting over fietsen en het verdelen van gelden om fietspaden te realiseren/verbeteren hebben we minder autoverkeer.
2. Verkeersveiligheid: Het doel is het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers te verminderen. De samenwerking richt zich op de coördinatie van diverse verkeersveiligheidsprojecten.

Artikel juni 2012: Gemeenten doen weer beroep op gebruikers dijkwegen

De gemeenten in het rivierengebied hebben een aantal richtlijnen opgesteld die de verkeershinder en de hinder voor aanwonenden moeten verminderen:

- Motorrijders en sportfietsers afraden om in grote, aaneengesloten groepen te rijden snelheid aanpassen aan de omstandigheden.
- Snelheid óók aanpassen aan de omgeving.
- Rustig en langzaam rijden in de vaak kleine dorpjes met smalle straatjes.
- De motor, auto of brommer zo weinig mogelijk toeren te laten maken door in een zo hoog mogelijke versnelling te rijden (conform 'Het Nieuwe Rijden').
- Niet rijden met illegale uitlaten die teveel lawaai maken.

3.4.2 Wegenvisie Regio Rivierenland, agenda voor veilige bereikbaarheid

Regio Rivierenland heeft als ambitie een "logistieke hotspot" van Nederland te worden, de agrobusiness te ontwikkelen en de recreatiesector te versterken. Om meer grip te krijgen op de bereikbaarheid van deze ontwikkeling is de Wegenvisie Regio Rivierenland opgesteld. Doel van de regionale wegenvisie is te komen tot een gespreksagenda voor alle wegbeheerders in het gebied (gemeenten, provincie en Rijk).

Relevante beleidsuitspraken

De visie is met name gericht op het hoofdwegennet en de gebiedsontsluitingswegen, maar in relatie tot recreatie en toerisme worden ook de kansen en bedreigingen van de dijken binnen de regio benoemd. Door intensief gebruik van de dijkwegen door motoren, auto's en groepen wielrenners verliest de dijk haar aantrekkelijkheid.

Bijzondere aandacht gaat in de visie uit naar motoren op dijkwegen. In het motorseizoen zijn de dijkwegen geliefd reisdoel voor veel motorrijders. Vooral op zondagmiddagen en feestdagen mengen zij zich met ander recreatieverkeer, zoals wandelaars, (sport)fietsers en automobilisten. Fietsers, wandelaars, automobilisten en motorrijders rijden en lopen elkaar dan letterlijk in de weg en aanwonenden zijn hier ook niet blij mee. Bewoners aan dijkwegen klagen regelmatig bij hun gemeente over overlast van motorrijders (geluid, snelheid en het rijden in grote groepen).

Een groot aantal gemeenten aan de dijken in het Gelderse riviereengebied doet aan het begin van het motorseizoen een vriendelijk doch dringend beroep op de Nederlandse motorclubs en hun leden om bij het uitzetten van toertochten en plannen van zondagmiddag clubritjes de kwetsbare dijkwegen in het Gelderse riviereengebied te ontzien. Tevens vragen ze de clubs en haar leden om bij het rijden op dijkwegen rekening te houden met andere weggebruikers en met de aanwonenden .

Ten aanzien van de verkeerveiligheid op dijkwegen is het navolgende in de gesprekagenda opgenomen:

Plaatsen themaborden, aanleg verkeersdrempels, installatie flitspalen instellen maximumsnelheid van 60 km per uur. De politie is gevraagd regelmatig op dijkwegen te controleren op snelheid en geluid en er zowel opvallend als onopvallend te surveilleren.

3.5 Gemeentelijk beleid

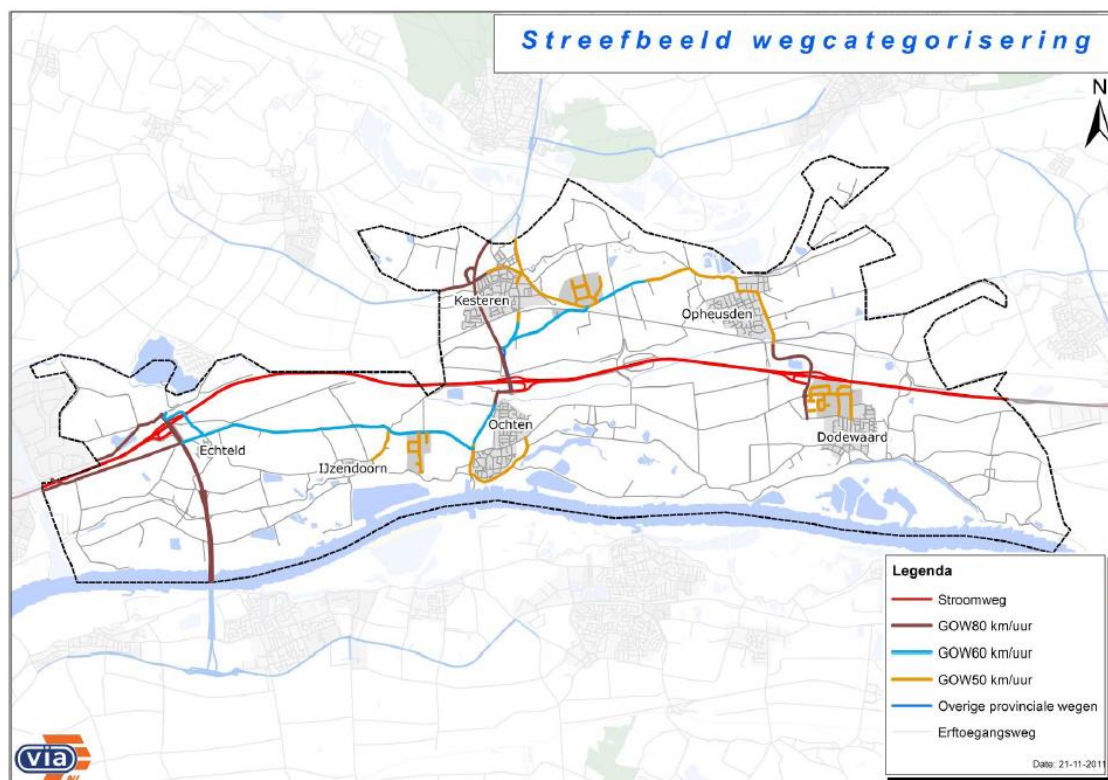
3.5.1 Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan, beleidsrapportage (21 november 2011)

Het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan (NBVVP) bevat de gemeentelijke visie waarmee sturing wordt gegeven aan het mobiliteitsbeleid en vormt daarmee het kader voor de te realiseren maatregelen en vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer. Eén van de belangrijkste uitgangspunten betreft 'Verkeer op de juiste plaats'. Dit uitgangspunt is vertaald naar de wegategorisering. De wegategorisering is voor wegbeheerders een instrument om bij de verscheidenheid van verkeers- en omgevingsinvloeden een afgewogen keuze te maken voor de gewenste opbouw en inrichting van het wegennet, zodat dit voor weggebruikers herkenbaar én veilig is (in lijn met Duurzaam Veilig). De wegategorisering vormt voor de wegbeheerder een kader voor te nemen verkeersmaatregelen. De gemeente is bezig met een herziening van het NBVVP, waarbij het aantal wegtypes in de categorisering in overeenstemming wordt gebracht met de landelijk Duurzaam Veilig-indeling (alleen GOW 50 en 80).

In het kader van de Duurzaam Veilig wegategorisering hebben wegen een duidelijk te onderscheiden functie in het wegennetwerk, namelijk een stroom-/verkeers- of een verblijfsfunctie.

Relevante beleidsuitspraken

De kernen ten zuiden van de A15 (Echteld, IJzendoorn, Ochten en Dodewaard) zijn in zijn geheel als verblijfsgebied aangeduid (30 km/uur zone). In deze verblijfsgebieden staat de leefomgeving centraal. De ontsluiting van de kernen bevindt zich veelal aan de rand van de kern en is direct gericht op wegen van hogere orde (naar de aansluitingen met de A15). Echteld wordt aan de noordzijde ontsloten en bij Ochten is de ontsluitingsroute om de kern heen gelegen. De Waalbandijk maakt onderdeel uit van deze ontsluitingsroute.



Overzicht streefbeeld wegcategorysering

Bron: Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan

De gemeente Neder-Betuwe streeft ernaar om alle wegen in te richting volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'. Dit betekent dat de weginrichting vanwege de verkeersveiligheid en herkenbaarheid moet passen bij de functie van de weg. In het navolgende overzicht worden de herkenbaarheidskenmerken nader aangegeven:

Wegtype	Bebording snelheidsaanduiding	Kantmarkering	Rijrichting- scheiding
80 km/uur – GOW ¹	Geen – algemene geldende limiet	onderbroken markering (3-3)	dubbele asmarkering of middenberm
70 km/uur – GOW	Limietbord 70 km/uur (A1)	onderbroken markering (3-3) of opsluitband	dubbele asmarkering of middenberm
60 km/uur – GOW	(zone)bord 60 (A1 of E10)	onderbroken markering (1-3) / gemarkeerde (brom)fietsvoorziening (1- 1)	geen
50 km/uur – GOW	Geen – algemene geldende limiet	onderbroken markering (3-3) of opsluitband	dubbele asmarkering of middenberm
30 km/uur – GOW	(zone) bord 30 (A1 of E10)	onderbroken markering (1-3) / gemarkeerde fietsvoorziening (1-1)	Geen

¹ Gebiedsontsluitingsweg

60 km/uur – ETW ²	(zone) bord 60 (A1 of E10)	onderbroken markering (1-3) of geen markering <i>Onderbroken markering bij een rijloper met een minimale breedte van 3,00 meter en een maximale van 4,5 meter (zonder asmarkering)</i>	Geen
30 km/uur - ETW	(zone) bord 30 (A1 of E10)	geen markering	Geen
Woonerf – ETW	Bord erf (G5)	geen markering	geen

Specifieke aandacht is tevens nodig voor de snelheidsovergangen gericht op de vormgeving zodat weggebruikers duidelijk worden geattendeerd op wijziging van snelheidsregime, en daarmee ander verkeersgedrag.

Beleidskeuze fietsgebruik, gemeente Neder-Betuwe:

Met het stimuleren van het fietsgebruik willen we dat de (elektrische) fiets als vervoersmiddel een goed alternatief is voor verplaatsingen met personenauto's in met name de korte en middellange afstanden (tot ± 7,5 kilometer en voor elektrische fietsen geldt een hogere actieradius). Fietsers zorgen voor milieuvriendelijke verplaatsingen en hebben een positieve invloed op: de verkeersveiligheid, het leefbaar houden en maken van wijken en buurten, mobiliteitsmanagement en de gezondheid van burgers.

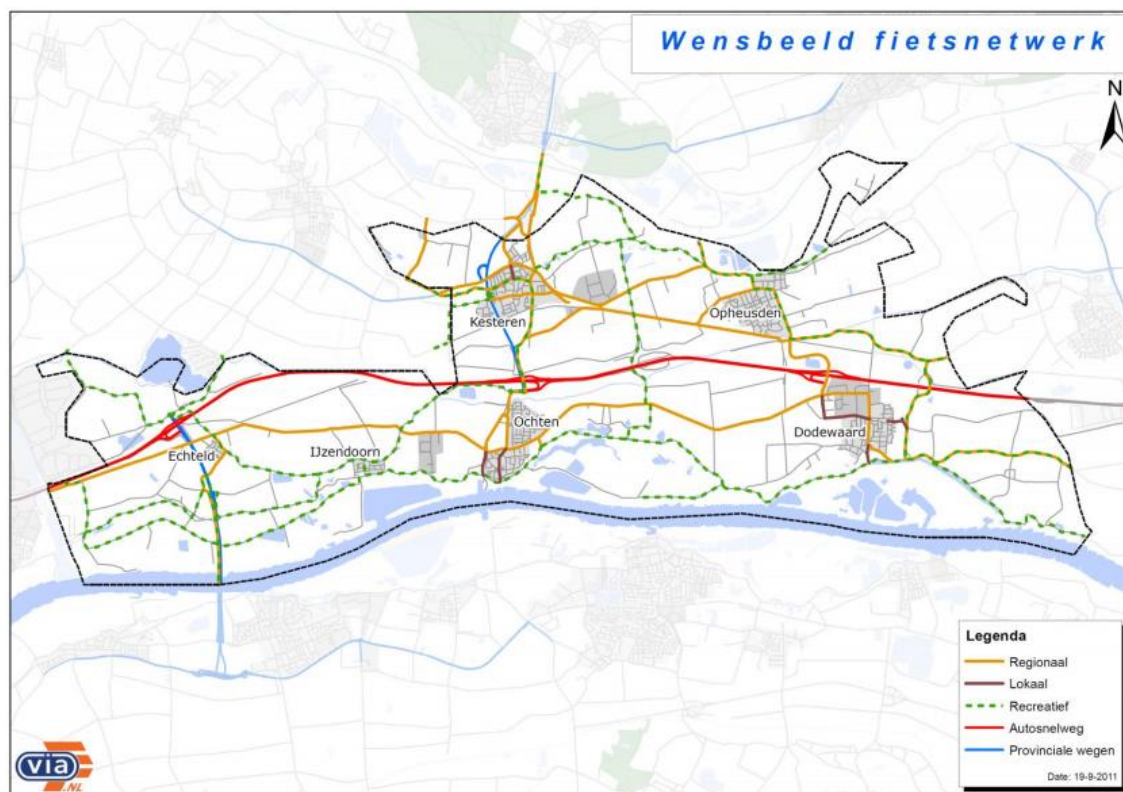
De Waalbandijk betreft voornamelijk een erftoegangsweg (ETW) gelegen buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/uur. Binnen het programma van de gemeente wordt aangegeven dat er in principe geen fietsvoorzieningen benodigd zijn. De fietsers maken gebruik van de rijbaan. Op het moment dat de fietsintensiteit meer dan 2.000 fietsers per etmaal bedraagt en/of bij verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer van meer dan 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal wordt aangeraden om fietsvoorzieningen te realiseren.

Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom wordt voor een gebiedsontsluitingsweg (GOW), met een snelheid van 50 km/uur, vrijliggende fietspaden geadviseerd. Bij erftoegangswegen met een snelheid van 30 km/uur (binnen de bebouwde kom) zijn geen afzonderlijke fietsvoorzieningen nodig. De deelgebieden 1, 2 en een deel van deelgebied 3 zijn nog niet volledig ingericht de volgens het principe 'Duurzaam Veilig'. Het doorvoeren van de benoemde maatregelen is op korte(re) termijn niet mogelijk en in afwachting van de dijkverbetering nog niet nodig. Wel wordt het wenselijk geacht om de kwaliteit te verbeteren voor twee specifieke doelgroepen. Het gaat hierbij om de (schoolgaande) jeugd en het recreatieve fietsverkeer. De (schoolgaande) jeugd om hen veilige en aantrekkelijke mobiliteit te bieden. (veilige school-thuisroutes). Het verbeteren van de recreatieve routes zorgt voor een aantrekkelijk gebied om te recreëren, wat ook stimulerend werkt voor de kernen in het gebied.

Ten aanzien van de Waalbandijk wordt in de beleidsrapportage de kanttekening gemaakt dat langs de Waalbandijk vrijliggende fietspaden niet realiseerbaar zijn, vanwege de beschikbare (openbare) ruimte. Het gaat hierbij met name om de Waalbandijk – Domeinstraat (Ochten – GOW50) tussen Veerstoep en Bonegraafseweg.

² Erftoegangsweg

Het wensbeeld van het fietsnetwerk voor de Waalbandijk is in overeenstemming met het huidige fietsnetwerk, zoals deze is opgenomen in de achtergrondrapportage.



Belangrijke basis voor de aanpak van de gemeente tegen verkeersoverlast is gelegen in de wegategorisering en de daaruit volgende weginrichting. Op deze wijze kan sturing van het verkeer plaatsvinden met een nadrukkelijk onderscheid naar verblijfsgebieden en ontsluitende wegen.

De gemeente Neder-Betuwe merkt in haar rapportage het verkeer vanuit Tiel, dat gebruik maakt van de route Spoorstraat-Stationsweg-Heuningstraat-Waalbandijk-Bonegraafseweg om Dodewaard te bereiken, als sluipverkeer aan. Dit verkeer heeft een alternatieve route via de A15. Verplaatsingen tussen Dodewerk en Ochten/Echteld zijn verplaatsingen binnen de gemeente en wordt daarom niet aangemerkt als sluipverkeer.

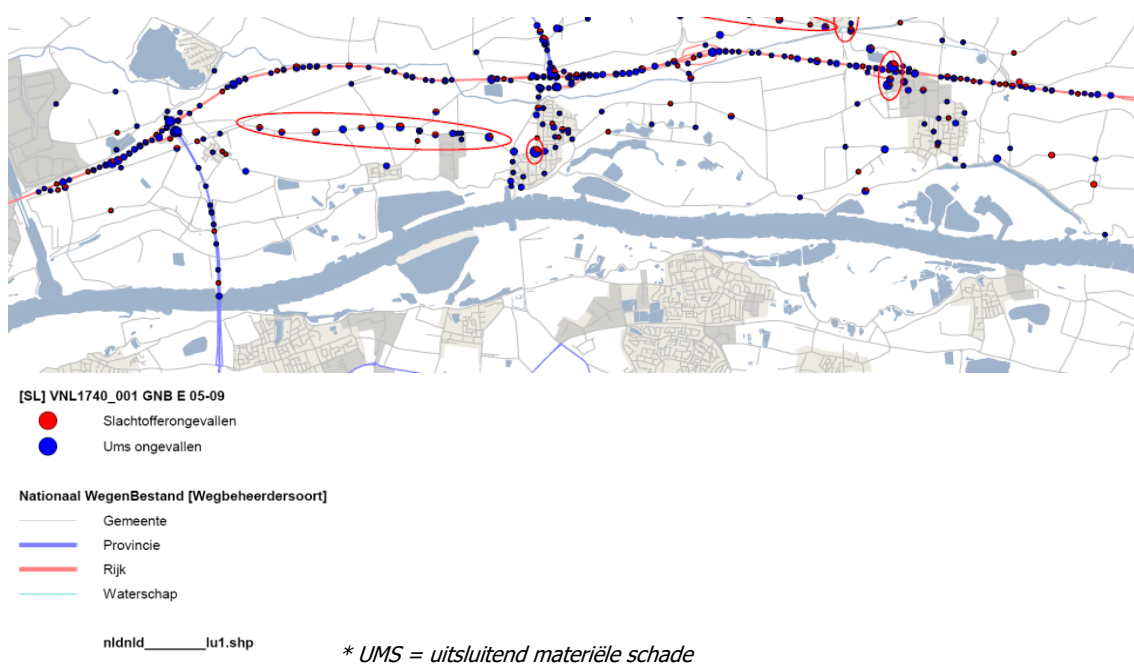
3.5.2 *Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan, achtergrondrapportage (21 november 2011)*

De achtergrondrapportage is één van de twee onderdelen van het Neder-Betuws Verkeer- en VervoerPlan (NBVVP). Deze rapportage geeft de resultaten weer van de inventarisatie en (knelpunt)analyse, welke aan de basis staan voor het formuleren van de beleidsvisie verkeer en vervoer. Deze visie, voorzien van maatregelen, geeft weer hoe de gemeente Neder-Betuwe nu en in de toekomst om gaat met vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer dan wel de mobiliteit.

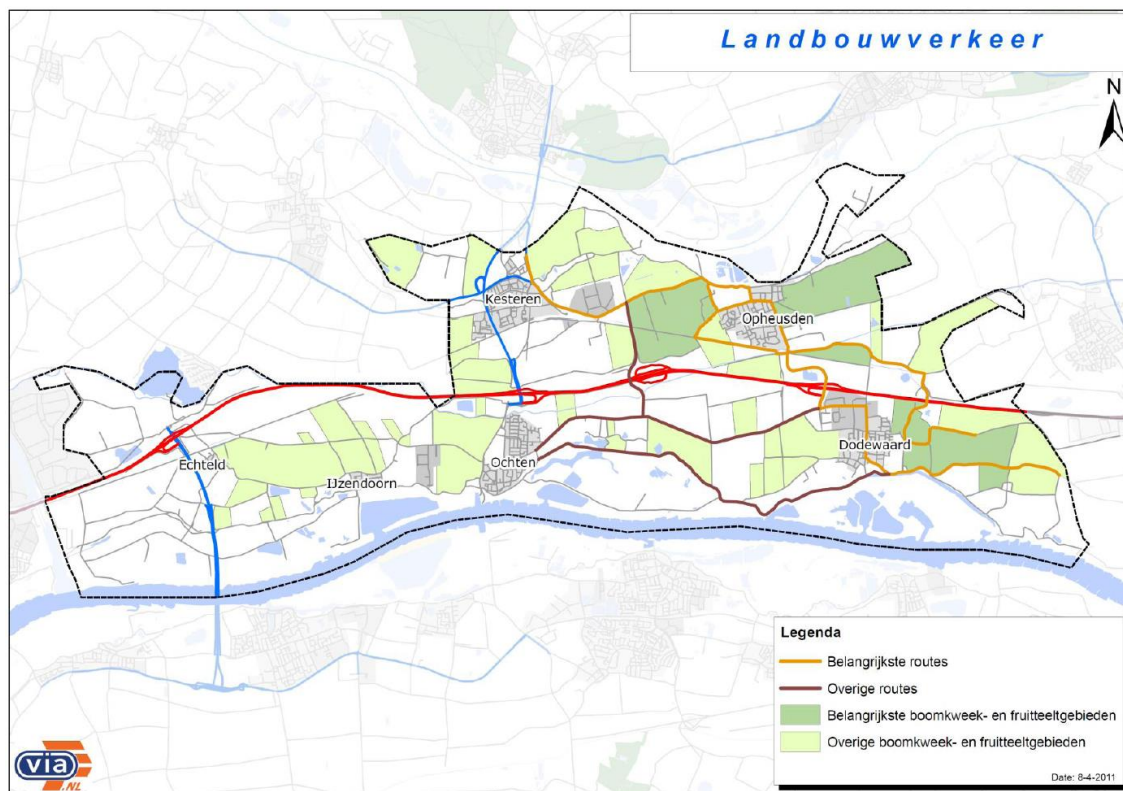
Relevante beleidsuitspraken

Waterschap Rivierenland werkt momenteel aan de planvoorbereiding voor het versterken van dijken, onder andere in de gemeente Neder-Betuwe. Op enkele dijkvakken is een versterking voorzien. In overleg met de betrokken gemeenten wordt onder andere gesproken over de mogelijkheden voor het verbeteren van verkeerssituaties. Vanuit het waterschap gaat de voorkeur uit naar verkeersluwe dijken.

In de rapportage zijn op kaart de locaties van de (slachtoffer)ongevallen weergegeven. Een uitsnede van deze kaart is onderstaand opgenomen:



De gemeente Neder-Betuwe is landelijk gelegen en heeft veel landbouwverkeer door de aanwezigheid van verschillende boom- en fruitkwekerijen in de gemeente. Daarom is extra aandacht besteed aan ongevallen met landbouwvoertuigen in de gemeente Neder-Betuwe. Voor een landelijk gebied met veel boom- en fruitkwekerijen zijn er opvallend weinig (geregistreerde) verkeersongevallen met landbouwvoertuigen geweest.



Ten behoeve van de bereikbaarheid heeft de gemeente Neder-Betuwe de beschikking over verkeersmodellen, waarbij voor een groot aantal wegen concrete verkeersstellingen ontbreken. Verspreid over het gemeentelijk grondgebied worden jaarlijks verschillende verkeersstellingen uitgevoerd om de intensiteit en de snelheid op wegen goed te kunnen monitoren. Binnen de rapportage is een verkeersintensiteitenkaart (anno 2005) opgenomen, waarin voor de Waalbandijk is aangegeven dat het aantal motorvoertuigen per etmaal de grens van 1.500 niet bereikt. De gemeente heeft anno 2018 de beschikking over één actueel verkeersmodel (Goudappel Coffeng). Artikel 10 en 11 regelen het e.e.a. voor parkeren.

In verband met enkele ruimtelijke ontwikkelingen wordt de verdere ontwikkeling van de verbindingsweg Dodewaard (Matensestraat– Kalkestraat-Waalbandijk) benoemd. Deze verbindingsweg is inmiddels gerealiseerd. Verder is er een grondstoffenleverancier (zie deelgebied: Dodewaard) ten zuiden van de Waalbandijk gevestigd.

Wegcategorisering:

De basis voor een Duurzaam Veilige weginrichting is gelegen in de weg categorisering. Binnen de methode weg categorisering worden de volgende wegtypen onderscheiden:

- stroomwegen 100 en 120 km/uur;
- gebiedsontsluitingswegen 50, 70 en 80 km/uur;
- gebiedsontsluitingswegen 30, 60 en 100 km/uur (niet optimaal);
- erftoegangswegen 30 en 60 km/uur.

Het onderscheid van de verschillende wegtypen dient in de weginrichting tot uitdrukking te komen, zodat voor wegbeheerders een herkenbare en veilige wegsituatie ontstaat.

De Waalbandijk betreft een erftoegangsweg van 60 km/uur buiten de bebouwde kom en een gebiedsontsluitingsweg van 50km/uur binnen de bebouwde kom. Voor deze wegtypen is de volgende toelichting opgenomen:

1. Erftoegangsweg 60 km/uur (buiten de bebouwde kom):
Erftoegangswegen (ETW) zijn binnen het wegennetwerk de wegen van de laagste orde gericht op de functie van 'verblijven'. Ze zorgen voor de ontsluiting van erven, (recreatie)gebieden en specifieke bestemmingen waarbij sprake is van menging van de verschillende verkeerssoorten.
2. Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (binnen de bebouwde kom):
Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn in het wegennetwerk de verbindende schakel tussen de stroomwegen en erftoegangswegen en hebben de functie van 'ontsluiten'. Het gaat om het 'ontsluiten' van verkeer tussen verblijfsgebieden in de kernen en richting de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en de stroomwegen.

Zoals aangegeven, is de gemeente bezig met een herziening van het NBVVP, waarbij het aantal wegtypes in de categorisering in overeenstemming wordt gebracht met de landelijk Duurzaam Veilig-indeling (alleen GOW 50 en 80).

Relevante problemen vanuit achtergrondrapportage van Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan

Kern Ochten, routing Liniestraat en Waalbandijk:

Klachten van omwonenden van de Liniestraat met betrekking tot geluid, trillingen en onveilige situaties. De 44 RI Straat en de Liniestraat worden in de praktijk relatief veel gebruikt door (vracht)verkeer in de richting van de Bonegraafseweg. De aangewezen route daarvoor is buiten de kern om via de Cuneraweg en Waalbandijk. In de Dorpsvisie Ochten is er juist op gewezen om de Waalbandijk zoveel mogelijk verkeerssluw te laten zijn, voor de aantrekkelijkheid van het recreatieverkeer.

Kern Ochten:

Ter plaatse van de Waalbandijk is door enkele burgers aangegeven dat er onvoldoende ruimte aanwezig is voor fietsers.

Kern IJzendoorn:

Ter plaatse van de Waalbandijk zijn verschillende klachten ingediend die betrekking hebben op de te hoge snelheid en de geluidsoverlast van het verkeer.

Buitengebied gemeente Neder-Betuwe:

Ter plaatse van de Waalbandijk tussen Ochten en Dodewaard (Dalwagen) zijn problemen gemeld ten aanzien van:

- verkeersdrukte
- onopvallendheid gevaarpunt
- hoge snelheid
- geluidsoverlast
- trillingen
- verkeersobstakels / voorrangssituaties

Ter plaatse van de Waalbandijk ten westen van de N323 zijn er problemen gemeld ten aanzien van geluidsoverlast.

3.5.3 Structuurvisie Neder-Betuwe 2015

De structuurvisie heeft een sturende functie en een zelfbindende werking voor het gemeentebestuur. De gemeente zal bij het nemen van besluiten op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen de structuurvisie als leidraad nemen en in beginsel daarnaar handelen. Daarnaast vormt de structuurvisie een bron van inspiratie voor particulieren, marktpartijen en instellingen.

De hoofdverkeerstructuur in de gemeente Neder Betuwe heeft een sterke oost-west oriëntatie. Dit heeft een direct verband met het landschap en de ontstaansgeschiedenis van de kernen. De dijken langs de Waal en de Nederrijn waren van oudsher de belangrijkste droge verbindingen in het gebied. Ze verbinden de dorpen op de hogere oeverwallen met elkaar. Kesteren en Opheusden werden met elkaar verbonden middels de Rijnbandijk en Ochten en Dodewaard middels de Waalbandijk.

Relevante beleidsuitspraken

De Pluimburgsestraat en de Waalbandijk worden gebruikt als verbinding tussen Dodewaard en het oostelijke buitengebied. Veel vrachtverkeer richting Hien en Wely gaat over deze wegen.

De kern Ochten is min of meer opgespannen tussen de aansluiting op de A15 en de zuidelijke ontsluiting op de Waalbandijk. Vanwege het feit dat de Waalbandijk onderdeel uitmaakt van de doorgaande route voor vrachtverkeer, wordt de verblijfskwaliteit (wandelen en fietsen) als knelpunt vermeld.

3.5.4 Nota Parkeernormen, 26 februari 2013 (LET OP: NIEUWE NOTA VASTGESTELD 11 mei 2017)

Binnen de gemeente Neder-Betuwe zijn er de afgelopen jaren diverse ruimtelijke plannen gerealiseerd: van kleinschalige inbreiding tot de realisatie van uitleglocaties. Door het vaststellen van uniforme parkeernormen wordt parkeerbeleid geformuleerd. Ook nieuwe ontwikkelingen rondom de ruimtelijke wetgeving maken dit noodzakelijk. Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef-, woon- en bedrijfsklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen.

Relevante beleidsuitspraken

Het parkeergedrag is één van de meest gehoorde klachten op verkeersgebied. In het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan (NBVVP) is daarom ook het advies opgenomen om een nader deelplan uit te werken gericht op het parkeerbeleid. In de Nota Parkeernormen dient – naast allerlei andere zaken – ook aandacht te zijn voor de parkeertoets van ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder bouwaanvragen. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (zoals groenvoorzieningen, kindvriendelijke straten) en de leefbaarheid van de kernen te handhaven is het belangrijk dat er zo weinig mogelijk (langs)parkeerplaatsen in de openbare ruimte op straatniveau worden gerealiseerd. In principe dient de parkeerbehoefte zoveel mogelijk op eigen terrein te worden opgelost. Onder specifieke (benoemde) voorwaarden mag hier eventueel van worden afgeweken.

3.5.5 Wegenbeheerplan 2014-2017 (gemeente Neder-Betuwe)

De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de kwaliteit (onderhoudstoestand) van de verhardingen die de gemeente in beheer heeft. In het wegenbeheerplan wordt de planning van wegebouwkundige (onderhouds)werkzaamheden in de komende jaren beschreven, inclusief de benodigde financiële dekking. Het doel van dit plan is om geplande werkzaamheden op het gebied van groot onderhoud op elkaar af te stemmen en de beschikbare budgetten in te delen.

Relevante beleidsuitspraken:

Uit de onderhoudsplanning blijkt dat, in de jaren van 2013 t/m 2016, ter plaatse van drie gedeelten van de Waalbandijk onderhoud zou plaatsvinden. Het gaat om de gedeelten bij Ochten, Echteld en IJzendoorn.

Voor zover in de komende jaren onderhoud gepland staat op gedeelten van de Waalbandijk kan deze, afhankelijk van het type maatregel wat uiteindelijk gekozen, dit in samenhang met de dijkverbetering worden opgepakt. Zo kunnen mogelijk kosten aan aanleg- en onderhoud worden bespaard.

3.5.6 Structuurvisie Tiel 2030 (gemeente Tiel)

In de structuurvisie geeft de gemeente haar visie op het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2030. De structuurvisie Tiel biedt het ruimtelijke kader voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente én vormt het toetsingskader voor toekomstige bestemmingsplannen.

Relevante beleidsuitspraken:

Een klein gedeelte van de Waalbandijk is (in het westen) gelegen binnen het grondgebied van de gemeente Tiel. Hierop is derhalve de Structuurvisie Tiel 2030 van toepassing. Ter plaatse van het dijktraject is in de structuurvisie de aanduiding 'optie grootschalige watergebonden bedrijvigheid' opgenomen. Dit betreft een reservering in geval een watergebonden overslagterrein ten zuiden van de A15, op de locatie Biezenburg, gerealiseerd zou worden. Daarbij moet gedacht worden aan een ontwikkeling met mogelijkheden voor overslag tussen spoor, weg en water.

Indien de realisatie van de watergebonden bedrijvigheid daadwerkelijk concreet blijkt ten tijde van de planperiode, kan hiermee rekening te worden gehouden in de planvorming.

3.6 Conclusie / advies vanuit beleid

Vanuit de verschillende rapportages blijkt dat met name het opvolgen van de maximale snelheid een probleem is. Middels het oprichten van diverse snelheid beperkende maatregelen en extra verkeerscontroles probeert de gemeente de snelheid ter plaatse van met name de Waalbandijk terug te dringen. Verder is het van belang om de concentratie van recreanten terug te dringen. Een betere verdeling van de verschillend recreanten over de dijk komt de doorstroming en overlast ten goed.

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat op het moment dat de fietsintensiteit meer dan 2.000 fietsers per etmaal bedraagt en/of bij verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer van meer dan 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal wordt aangeraden om fietsvoorzieningen te realiseren. Aangezien de verkeersintensiteit van de Waalbandijk niet bekend is, wordt voor verdere vervolgstappen aangeraden om de verkeersintensiteiten in beeld te brengen.

De parkeerbehoefte van bestaande en toekomstige functies dient zoveel mogelijk op eigen terrein te worden opgelost. De dijk biedt geen enkele ruimte voor parkeren. Indien parkeerplaatsen, als gevolg van dijkverbeteringen komen te vervallen, dienen deze zodanig te worden ingepast dat het verkeer van de Waalbandijk er geen hinder van ondervindt.

Het geplande onderhoud van de Waalbandijk zou samen met de dijkversterking kunnen plaatsvinden. Op deze wijze kunnen mogelijk kosten van aanleg- en onderhoud worden bespaard.

Bij de toekomstige dijkverbeteringen dient nadrukkelijk in overleg met de gemeente Neder-Betuwe aandacht te worden besteed aan de planvorming van eventuele grootschalige watergebonden bedrijvigheid bij de Biezenburg.

De Waalbandijk is voor een deel nog niet ingericht volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'. Voor de verkeersveiligheid en herkenbaarheid is het echter van belang dat de dijk volledig volgens deze principes wordt ingericht. Dit zou eventueel kunnen plaatsvinden in combinatie met de dijkverbeteringen.

4 EFFECTCRITERIA

Om de verschillende modellen voor de dijkversterking van de Waalbandijk te kunnen vergelijken zijn effectcriteria opgesteld. De criteria brengen globaal de effecten in beeld ten aanzien van, in dit geval, mobiliteit. Het doel is uiteindelijk om te bepalen of er omstandigheden zijn die kunnen leiden tot mogelijke belangrijke nadelige of positieve gevolgen.

Toekomstige ontwikkelingen die worden meegekoppeld aan de dijkversterking, zoals de ontwikkeling van Veerhaven Ochten, kunnen voor een toename in verkeer zorgen. Het is van belang dat bij het ontwerp van dijkversterkingsmaatregelen hiermee rekening wordt gehouden.

4.1 Veiligheid

De bestaande wegategorisering van de wegen in de gemeente is in basis gericht op de verkeersveiligheid, maar is tevens van invloed op de bereikbaarheid / kwaliteit van de leefomgeving. De erfontsluitingsfunctie in relatie tot de enorme recreatieve functie van de weg dient hierbij niet uit het oog te worden verloren. Vooral de veiligheid van de meer kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers), die langs de dijk in grote aantallen aanwezig zijn, is hierbij van belang.

Beoordelingskader MER: veiligheid

Aspect	Criterium
Effect op verkeerssnelheid gemotoriseerd verkeer	De verkeerssnelheid van het gemotoriseerd verkeer van de nieuwe situatie: ++ neemt naar verwachting sterk af (zeer positief) + neemt naar verwachting licht af (positief) 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht toe (negatief) -- neemt naar verwachting aanzienlijk toe (zeer negatief)
Effect op verkeersveiligheid kwetsbare deelnemers	De verkeersveiligheid van met name de kwetsbare deelnemers in de nieuwe situatie: ++ neemt naar verwachting aanzienlijk toe (zeer positief) + neemt naar verwachting licht toe (positief) 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht af (negatief) -- neemt naar verwachting sterk af (zeer negatief)
Effect op aantal motorvoertuigen op de dijk	Het aantal motorvoertuigen in de nieuwe situatie op de dijk: ++ neemt naar verwachting sterk af, meer dan 10% (zeer positief) + neemt naar verwachting licht af, 0 tot 10% (positief) 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht toe, 0 tot 10% (negatief) -- neemt naar verwachting aanzienlijk toe, meer dan 10% (zeer negatief)

4.2 Bereikbaarheid/ ontsluiting

De aangrenzende percelen en functies van de dijk zijn qua ontsluiting vaak primair afhankelijk van de Waalbandijk. Het aantal wegen rondom de Waalbandijk is slechts beperkt. Op het moment dat een ontsluitingsweg in de nabijheid van de Waalbandijk gestremd is, zal de Waalbandijk tijdelijk als ontsluitingsweg fungeren. Uit de inventarisatie zijn geen knelpunten in de omgeving van de Waalbandijk naar voren gekomen. Dat de Waalbandijk fungeert als route voor sluipverkeer is op dit moment dan ook niet aan de orde. Het is wel van belang om knelpunten in de omgeving in de toekomst te voorkomen, omdat de dijk hier niet op is ingericht. Aanpassingen aan bestaande infrastructuur en realisatie van nieuwe infrastructuur leidt immers tot andere routekeuzes en mogelijk tot een toename van de totale automobilititeit. Dit kan leiden tot gewenste maar ook tot

ongewenste effecten op het wegennet elders, waardoor nieuwe problemen ontstaan. Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen dient hier dan ook nadrukkelijk aandacht voor te zijn.

Beoordelingskader MER: bereikbaarheid/ontsluiting

Aspect	Criterium
Effect op bereikbaarheid aangrenzende functies dijk	De bereikbaarheid van de aangrenzende functies van de dijk: ++ neemt naar verwachting aanzienlijk toe (zeer positief) + neemt naar verwachting licht toe (positief) 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht af (negatief) -- neemt naar verwachting sterk af (zeer negatief)
Effect op de aan- en afvoer van goederen bij bedrijven langs de dijk	De aan- en afvoer van goederen bij bedrijven langs de dijk: ++ neemt naar verwachting sterk af (zeer positief) + neemt naar verwachting licht af (positief) 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht toe (negatief) -- neemt naar verwachting aanzienlijk toe (zeer negatief)
Effect op de ontsluitingsfunctie door toekomstige ontwikkelingen	Toekomstige ontwikkelingen hebben invloed op de functie van de dijk, waarmee de ontsluitingsfunctie: ++ naar verwachting sterk afneemt (zeer positief) + naar verwachting licht afneemt (positief) 0 naar verwachting gelijk blijft (neutraal) - naar verwachting licht toeneemt (negatief) -- naar verwachting aanzienlijk toeneemt (zeer negatief)

4.3 Parkeren

Langs de dijk zijn op enkele punten parkeerplaatsen gelegen, die behoren bij een specifieke functie in de nabijheid van deze parkeerplaats. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om een horecafunctie of recreatiefunctie in de vorm van stopplaats van recreanten. De dijk wordt slechts incidenteel gebruikt als parkeerplaats van bezoekers van aangrenzende bewoners. De bewoners en hun bezoekers hebben voldoende parkeerplaatsen op hun eigen terrein of langs de parallelweg die vaak aan de evenwijdig aan de voet van de dijk (binnendijks) is gelegen.

Beoordelingskader MER: parkeren

Aspect	Criterium
Effect op het aantal parkeerplaatsen voor aangrenzende bewoners	Het aantal parkeerplaatsen voor aangrenzende bewoners ³ : 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht af (negatief) -- neemt naar verwachting sterk af (zeer negatief)
Effect op aantal parkeerplaatsen voor aangrenzende (recreatieve) functies	Het aantal parkeerplaatsen voor aangrenzende functies en recreatieve functies: ++ neemt naar verwachting aanzienlijk toe (zeer positief) + neemt naar verwachting licht toe (positief) 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht af (negatief) -- neemt naar verwachting sterk af (zeer negatief)
Effect op het gebruik van centrale parkeerplaatsen voor recreanten	Het gebruik van centrale parkeerplaatsen voor recreanten (stop- en picknickplaatsen) door het nemen van maatregelen: ++ neemt naar verwachting aanzienlijk toe (zeer positief) + neemt naar verwachting licht toe (positief) 0 blijft naar verwachting gelijk (neutraal) - neemt naar verwachting licht af (negatief) -- neemt naar verwachting sterk af (zeer negatief)

³ Er zijn geen positieve waarderingen, omdat de bestaande aantallen parkeerplaatsen van omwonenden in principe gelijk moeten blijven. Een overschot aan parkeerplaatsen betreft geen positief criterium.

4.4 Leefbaarheid / verkeershinder

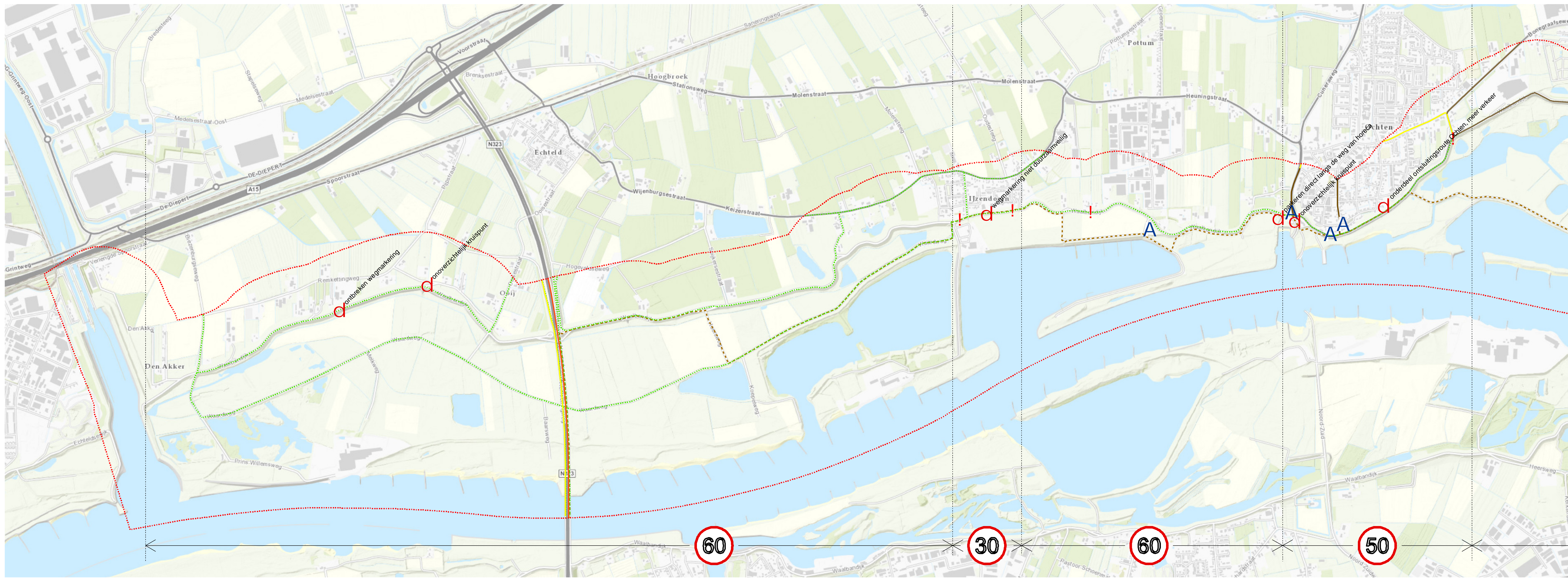
Uit de inventarisatie blijkt dat de leefbaarheid van de bewoners langs de dijk wordt beïnvloedt door de geluidsoverlast van het wegverkeer. Ook het gebruik van de weg door verschillende verkeersdeelnemers met afwijkende snelheden leidt tot overlast. Overlast van verkeer kan soms met relatief eenvoudige maatregelen worden opgelost. Bijvoorbeeld door het toepassen van andere type verharding en/of snelheidsmaatregelen. Door de regio wordt een regionale Verkeersmilieukaart ontwikkeld, om aandachtslocaties/knelpunten met betrekking tot de geluidsbelasting en luchtkwaliteit in beeld te brengen. Op basis van deze kaart kunnen gerichte maatregelen worden getroffen.

Beoordelingskader MER: leefbaarheid/verkeershinder

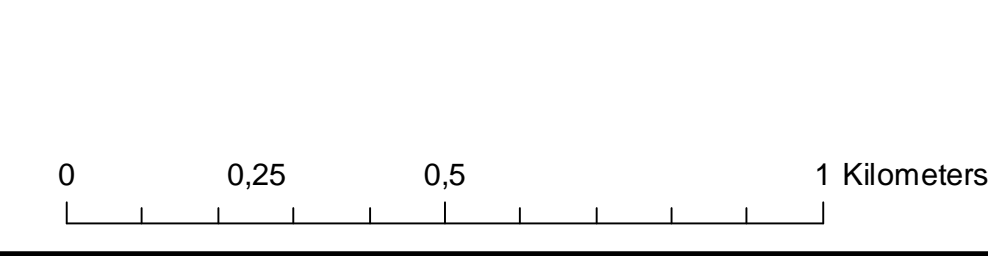
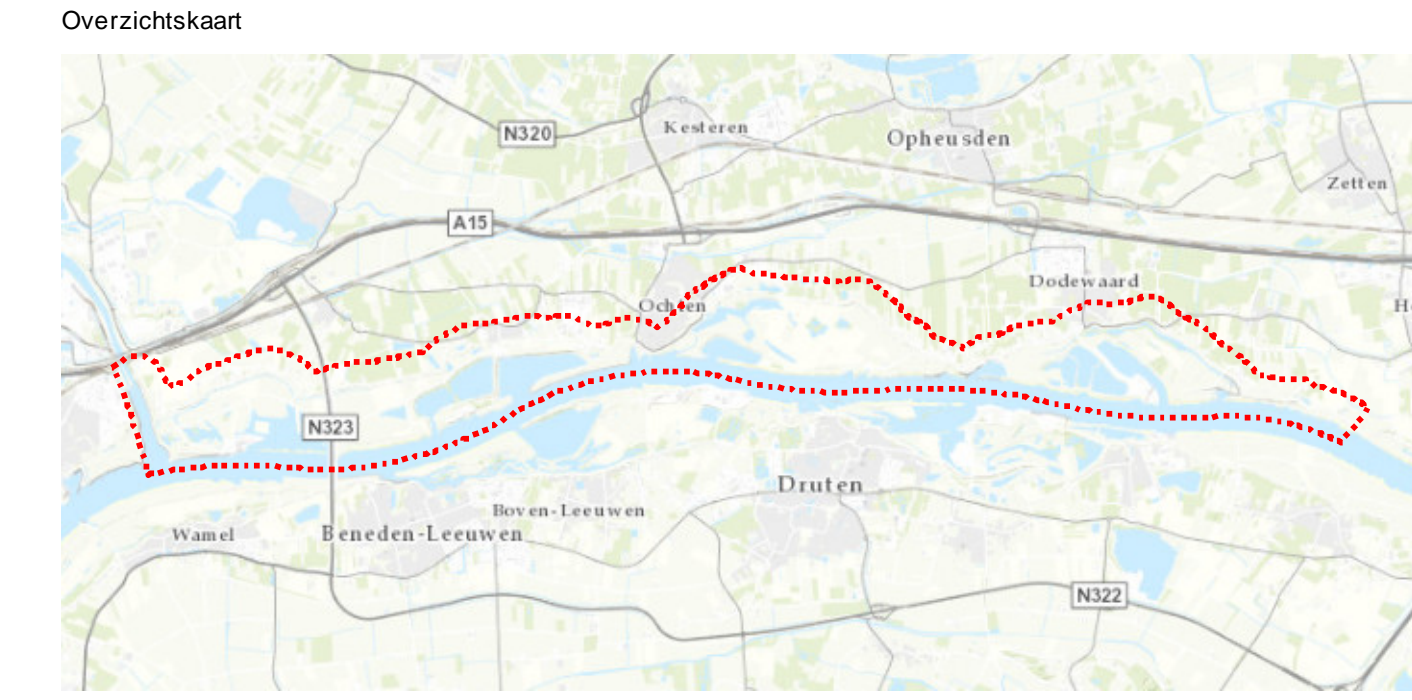
Aspect	Criterium
Effect op geluidsoverlast van de verkeersdeelnemers	De geluidsoverlast van de verkeersdeelnemers: ++ neemt naar verwachting sterk af (zeer positief) + Neemt naar verwachting licht afneemt (positief) 0 naar verwachting gelijk blijft (neutraal) - naar verwachting licht toeneemt (negatief) -- naar verwachting aanzienlijk toeneemt (zeer negatief)

BIJLAGE 1

MOBILITEITSKAART



- Legenda**
- plangebied
 - d knelpunten
 - ! Gevaarlijke plek - bewonersbeoordeling
 - A parkeerplaatsen
 - buurtbus (237 Kesteren)
 - snelnet (lijn 42-45)
 - Landbouwverkeer**
 - landbouw belangrijkste routes
 - landbouw overige routes
 - Langzaamverkeer**
 - fietsroutes lokaal
 - fietsroutes recreatief
 - fietsroutes regionaal
 - Wandelroute



 Waterschap Rivierland <small>Waterschap</small>	Project: Waalbandijk Neder-Setuwe Deelproduct: 1.4 Mobiliteitsstoets			
	Ontwerper: AGEL Schaal: 1:10.000 Projectie: 2011009 Bladnummer: N.1	Datum: 11-12-2019 Status: Definitief Bladnummer: N.1	Opdrachtgever: Waterschap Rivierland Adres: Postbus 10000, 3720 BA Dronen Tel: 0334-644444	Opdracht: Deelproduct 1.4 Mobiliteitsstoets, Mobiliteits

Alle afbeeldingen zijn auteursrechtelijk beschermd. Het is niet toegestaan deze afbeeldingen te kopiëren, verspreiden of anderszins openbaar te maken. Het is niet toegestaan deze afbeeldingen te verspreiden of anderszins openbaar te maken. Het is niet toegestaan deze afbeeldingen te verspreiden of anderszins openbaar te maken.