

RAPPORT

Dijkversterking Neder-Betuwe

Verkeersplan

Klant: Waterschap Rivierenland

Referentie: BF6777-MI-RP-220916-1255

Status: Definitief/F.01

Datum: 16 september 2022



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Dijkversterking Neder-Betuwe

Sub titel: Verkeersplan
Referentie: BF6777-MI-RP-220916-1255
Status: F.01/Definitief
Datum: 16 september 2022
Projectnaam: Dijkversterking Neder-Betuwe
Projectnummer: BF6777
Auteur(s): ing. W. (Wim) van der Wijk

Opgesteld door: Wim van der Wijk

Gecontroleerd door: Berry ten Kate

Datum: 16 september 2022

Goedgekeurd door: Wim van der Wijk

Datum: 16 september 2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeleenvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

De volgende tekst uit paragraaf 4.6, Ochten:

In de Cuneraweg wordt een combinatie van plateau met versmalling aangebracht ter accentuering van de overgang van 50 km/u naar 30 km/u. Ten zuiden van deze overgang worden de fietspaden beëindigd. Dit vergroot de zichtbaarheid van de gelijkwaardigheid van het kruispunt met de Cuneraweg. Een kruispuntplateau is hier niet mogelijk, vanwege de nabijheid van de bebouwing. De bestaande aansluiting van de veerstoep is een uitrit en wordt als zodanig vormgegeven. De exacte vormgeving van het kruispunt met de Cuneraweg en de voorzieningen in de directe invloedssfeer wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt.

wordt vervangen door:

In de Cuneraweg wordt een combinatie van plateau met versmalling aangebracht ter accentuering van de overgang van 50 km/u naar 30 km/u. Ten zuiden van de versmalling wordt de rijbaanbreedte beperkt tot 6,20 m. Dat is conform het vrachtwagenprofiel op de dijk. Dit vergroot de zichtbaarheid van de gelijkwaardigheid van het kruispunt met de Cuneraweg. Het oostelijke fietspad wordt dichterbij de hoofdrijbaan gelegd, zodat fietsers goed zichtbaar zijn in het blikveld van naderende automobilisten op de Cuneraweg. Een kruispuntplateau is hier niet mogelijk, vanwege de nabijheid van de bebouwing. De bestaande aansluiting van de veerstoep is een uitrit en wordt als zodanig vormgegeven.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en achtergrond	1
1.2	Doel, randvoorwaarden en uitgangspunten	1
1.3	Kaders	1
1.4	Leeswijzer	1
2	Duurzaam veilige weginrichting	2
2.1	Principe Duurzaam Veilig	2
2.2	Kenmerken van een dijkweg	3
2.3	Wegfunctie en snelheidslimiet	3
2.4	Bebouwde kom	3
3	Ontwerpkeuzes Waalbandijk	5
3.1	Principe wegprofiel	5
3.2	Maatregelen voor snelheid-beheersing	6
3.3	De bebouwde kommen van Ochten en Dodewaard	8
3.4	Overige trajectdelen	9
4	Maatregelen per trajectdeel	10
4.1	Overzicht	10
4.2	Amsterdam-Rijnkanaal – Spijkersestraat	10
4.3	Spijkersestraat – IJzendoorn	11
4.4	IJzendoorn	12
4.5	IJzendoorn – Ochten	13
4.6	Ochten	14
4.7	Ochten – Dodewaard	17
4.8	Dodewaard (tot De Engel)	19
4.9	Dodewaard (De Engel) – gemeentegrens	21

Bijlagen

Principe vormgeving verkeersmaatregelen	22
---	----

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

De Waalbandijk in de Gemeente Neder-Betuwe wordt versterkt. Het is een onderdeel van het dijkversterkingsproject van de gehele noordelijke Waaldijk tussen Nijmegen en Gorinchem. Als gevolg van de dijkversterking wordt de weg op de dijk volledig vernieuwd. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de vormgeving en inrichting van de weg beter te laten aansluiten bij de verkeersfunctie en het beoogde gebruik van de Waaldijk. Een onmisbare voorwaarde is dat de verkeersveiligheid geborgd wordt. In dit verkeersplan wordt toegelicht hoe dat in Gemeente Neder-Betuwe gedaan kan worden.

1.2 Doel, randvoorwaarden en uitgangspunten

Het doel van dit verkeersplan is een functionele en verkeersveilige inrichting en vormgeving van de weg op de Waalbandijk op het grondgebied van Gemeente Neder-Betuwe te adviseren. De primaire waterkerende functie van de dijk is daarbij randvoorwaardelijk. Er kunnen geen maatregelen worden voorgesteld die de waterveiligheid in gevaar zou kunnen brengen. Daarnaast wordt de landschappelijke visie van de Gastvrije Waaldijk als uitgangspunt gehanteerd en waar mogelijk toegepast. Ook het zo veel als mogelijk beperken van hinder voor omwonenden door het verkeer is een uitgangspunt. Beide uitgangspunten mogen niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

1.3 Kaders

De primaire functie van de dijk is de bescherming van het achterliggende grondgebied tegen het water van de Waal. Die waterkerende functie stelt eisen aan constructie en afmetingen van de dijk. Maatregelen op en aan de dijk ten behoeve van de verkeersfunctie van de weg die op de dijk ligt mogen nooit ten koste gaan van die functie. Dat geldt evenzeer voor maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Daarnaast is er de nadrukkelijke behoefte om van de dijk een uitnodigende plek te maken, waar mensen komen om de rivier en het landschap te beleven en te genieten van het uitzicht. Dit is vertaald in het landschappelijke inpassingsplan de Gastvrije Waaldijk. Dit plan beoogt onder andere de rust en eenheid van de dijk te bewaken. Voor de verkeersmaatregelen betekent dit als uitgangspunt een smal wegprofiel met een doorlopende betonband aan de rivierzijde van de rijbaan en een grasbetonstrook aan de landzijde, terughoudendheid in het aantal maatregelen en in de variatie, alsmede weloverwogen locaties van de maatregelen.

Voor de borging van de verkeersveiligheid wordt het landelijk toegepaste ontwerpprincipe Duurzaam Veilig gehanteerd. Door eenduidige, herkenbare vormgeving van de weg, die aansluit bij de functie en het beoogde gebruik van de weg, is het verkeersgedrag van de weggebruikers eenvoudiger daarmee in overeenstemming te brengen. Dit vertaalt zich in het wegprofiel, vormgeving van de kruispunten, aanvullende verkeersmaatregelen op specifieke locaties en de voorrangregeling.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het principe van een Duurzaam Veilige weginrichting toegelicht, inclusief de consequenties daarvan voor de Waalbandijk, op hoofdlijnen. Hoofdstuk 3 biedt een overzicht van de ontwerpkeuzes die gemaakt worden voor de Waalbandijk, inclusief de motivatie van die keuzes. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 ingezoomd op de voorgestelde verkeersmaatregelen per trajectdeel.

2 Duurzaam veilige weginrichting

2.1 Principe Duurzaam Veilig

Wegen dienen om verplaatsingen van mensen en goederen mogelijk te maken. Dat is de verkeersfunctie van de wegen. Daarnaast worden wegen in meer of mindere mate gebruikt voor andere activiteiten, veelal in de persoonlijke woon- en leefomgeving. Dat is de verblijfsfunctie van de wegen. De bijbehorende activiteiten van beide functies moeten op een veilige wijze uitgevoerd kunnen worden: de verkeersveiligheid. Een weg is duurzaam veilig ingericht als de juiste balans tussen de verkeersfunctie en verblijfsfunctie is gevonden en als die balans voor de weggebruiker in één oogopslag duidelijk is. Dan zullen weggebruikers zich in het verkeer gedragen op een wijze die past bij de functie. In termen van Duurzaam Veilig heet dat: functie, vorm en gebruik van de weg zijn met elkaar in evenwicht.

Een duurzaam veilig wegennet is op basis van de functionele balans ingedeeld in 3 categorieën:

- Stroomwegen, die (vrijwel) uitsluitend een verkeersfunctie hebben; de autowegen en autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingswegen, die steden, dorpen en gebieden ontsluiten en verbinden met de auto(snel)wegen; de 80 km/u wegen buiten de bebouwde kom en 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom. Hier is de verkeersfunctie dominant en vinden verblijfsfuncties vooral aan de randen plaats.
- Erftoegangswegen, die toegang verlenen tot gebouwen, percelen en achterliggende gebieden; de 60 km/u wegen buiten de bebouwde kom en 30 km/u wegen binnen de bebouwde kom. Op deze wegen is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie.

	Binnen bebouwde kom		Buiten bebouwde kom	
Snelheidslimiet				
Functie	toegang (ETW)	ontsluiten (GOW)	toegang (ETW)	ontsluiten (GOW)
Referentie				
Verkeerssoorten	gemengd	gescheiden	gemengd	gescheiden

Naast het verschil in de snelheidslimiet is een belangrijk onderscheidend kenmerk dat een gebiedsontsluitingsweg gescheiden banen heeft voor snel verkeer (auto's, vrachtwagens) en langzaam verkeer (fietsers, voetgangers, landbouwverkeer), terwijl op erftoegangswegen de diverse verkeerssoorten juist gemengd zijn. Mengen van verkeerssoorten gaat niet samen met grote snelheidsverschillen; het risico in het verkeer -de impact van een onverhoopt ongeval- wordt bepaald door verschillen in snelheid, massa en richting. Met andere woorden, als grote en zware voertuigen worden gemengd met kwetsbare verkeersdeelnemers, omdat de verblijfsfunctie van de weg dat vereist, dan moet de snelheid van het zware verkeer worden aangepast aan dat van de kwetsbare verkeersdeelnemers.

De inrichting van de weg draagt in belangrijke mate bij aan het verkeersgedrag van weggebruikers en dus ook aan het snelheidsgedrag van gemotoriseerd verkeer. Vooral bij erftoegangswegen is het van groot belang dat de inrichting van de weg een duidelijke taal spreekt, zodat het voor weggebruikers geloofwaardig is om met de gewenste (lage) snelheid te rijden. Kenmerken van de omgeving kunnen in hoge mate bijdragen aan die geloofwaardigheid, of juist niet.

2.2 Kenmerken van een dijkweg

Een weg op een dijk heeft door zijn ligging specifieke kenmerken. Door de hoge ligging ten opzichte van de omgeving, met veelal bebouwing en begroeiing op ruime afstand en lager in het landschap, is er veel, ruim zicht. Hoewel de dijk zich duidelijk zichtbaar door het landschap slingert, draagt dat voor de weggebruiker niet bij aan de herkenbaarheid van het verloop van de weg in de bochten; het is lastig inschatten hoe scherp de bocht is. Tegelijkertijd leidt het ruime zicht tot een gevoel van overzicht en daardoor gemakkelijk tot hoge(re) rijsnelheden. Vanwege de verkeersveiligheid is het van groot belang de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op dijkwegen te beheersen. Bovendien ontbreken op de Waalbandijk gescheiden voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Daarvoor ontbreekt de ruimte op de dijk. De verkeersfunctie van de weg sluit daarop aan (zie §2.3).

2.3 Wegfunctie en snelheidslimiet

De Waalbandijk heeft primair een functie voor de toegankelijkheid van aanliggende gebouwen en percelen en achterliggende gebieden. De functie voor ontsluiten van dorpen en gebieden en de verbinding met het nationale hoofdwegenet is beperkt. Daarnaast heeft de dijk ook een recreatieve functie, versterkt door de ambitie van Gastvrije Waaldijk om vanaf de dijk de rivier en omgeving te kunnen beleven.

In termen van Duurzaam Veilig betekent dit, dat de Waalbandijk de functie van erftoegangsweg heeft. Op dit type weg worden verkeerssoorten niet of onvolledig gescheiden; de openbare ruimte dient, naast het zich kunnen verplaatsen, andere doelen, die plaatsgebonden zijn, of zich dwars op de lengterichting van de weg manifesteren: Verblijfsactiviteiten, die zich slecht verhouden met hoge rijsnelheden. De verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie.

De bijbehorende snelheidslimiet is 60 km/u buiten de bebouwde kom en 30 km/u binnen de bebouwde kom. Dit betekent voor de Waalbandijk dat de snelheidslimiet binnen de bebouwde kommen van Ochten en Dodewaard aangepast moet worden, van 50 km/u nu naar 30 km/u (zie §3.3).

2.4 Bebouwde kom

Per wegvak is een weloverwogen keuze nodig of deze binnen of buiten de bebouwde kom valt. Om fietsers en voetgangers zo goed mogelijk te beschermen is de wens om de bebouwde kommen zo groot mogelijk te maken, vanwege de lagere snelheidslimiet voor motorvoertuigen. Echter de omgevingskenmerken van een dijkweg bieden niet of nauwelijks de associatie met een bebouwde omgeving. Voor het instellen van een (verkeerskundige) bebouwde kom gelden wettelijke vereisten aan de omgevingskenmerken, die inspelen op die associatie. La die associatie onvoldoende is wordt een snelheidslimiet van 30 km/u door weggebruikers niet begrepen. Als gevolg daarvan is de naleving van de snelheidslimiet vaak slecht. Snelheid remmende maatregelen zijn nodig om de snelheid kunstmatig te beheersen. Op de Waalbandijk zijn de mogelijkheden voor het toepassen van dergelijke maatregelen om twee redenen beperkt.

Ten eerste zijn de dijk en omgeving gevoelig voor trillingen. Om schade aan huizen en gebouwen te voorkomen kunnen drempels en plateaus slechts toegepast worden als de bebouwing op minimaal 35 meter afstand staat, bij voorkeur meer dan 40 meter¹. Andere maatregelen, zoals versmallingen, verhogen wel het attentieniveau van de weggebruiker, maar remmen de snelheid alleen als er tegenliggers zijn.

¹ De richtlijn van CROW is minimaal 30 meter, welke maat door Waterschap Rivierenland als wegbeheerder wordt gehanteerd. De onderhavige wegbeheerder, Gemeente Neder-Betuwe, hanteert in het kader van dit dijkversterkingsproject en op basis van ervaringen uit het verleden, een extra veiligheidsmarge van 5 meter.

Ten tweede zal de noodzaak van de maatregelen door weggebruikers vaak niet begrepen worden, vanwege het ruime zicht (zie § 2.2). De maatregelen kunnen irritatie opwekken en er toe leiden dat weggebruikers voor en na de maatregelen fel remmen en versnellen. Zeker als de maatregelen met een hoge frequentie worden toegepast, wat bij een snelheidslimiet van 30 km/u nodig is. Per saldo is de kans groot dat de snelheidsverschillen en -variatie tussen diverse gebruikers van een dijkweg bij een snelheidslimiet van 30 km/u over (te) grote lengte relatief groot zijn en niet in overeenstemming met de verwachtingen van andere weggebruikers. Dit vergroot het risico op onjuiste inschatting van snelheid en verkeersgedrag van andere weggebruikers, waardoor het ongevalsrisico toeneemt.

Het is van zeer groot belang dat de weggebruiker aan de vormgeving en inrichting van de weg kan afleiden of hij zich binnen of buiten de bebouwde kom bevindt, en welk verkeersgedrag (waaronder rijnsnelheid) er derhalve van hem verwacht wordt én hij van andere weggebruikers mag verwachten. Hiervoor worden in Duurzaam Veilig zogenaamde “essentiële herkenbaarheidskenmerken” onderscheiden. Vooral doorgaande elementen in het wegprofiel dragen daar aan bij. Trottoirs zijn zo'n kenmerk. In het geval van de Waalbandijk is het voorstel om binnen de bebouwde kommen eenzijdig een trottoir toe te passen, in de vorm van een verbrede en verhoogde betonband aan de rivierzijde: de verhoogde boulevard. Vanwege waterveiligheid is het vervangen van de grasbetonstrook aan de landzijde door een meer gesloten overgang tussen de wegverharding en de grasberm geen optie en kan ook uitsluitend een trottoirband (zonder achterliggend trottoir) niet worden toegepast.

Andere middelen waarmee het onderscheid tussen de weggedeeltes binnen en buiten de bebouwde kom aan de weggebruiker van de Waalbandijk gepresenteerd wordt zijn:

1. Binnen de bebouwde kom wordt een asfaltverharding met een lichtere grijs tint toegepast dan buiten de bebouwde kom.
2. Buiten de bebouwde kom worden verkeersmaatregelen die de snelheid remmen of het attentieniveau verhogen alleen toegepast op attentiepunten (kruispunten, oversteekplaatsen, rustpunten) en bij uitzondering op lange, rechte weggedeeltes. Binnen de bebouwde kom liggen de verkeersmaatregelen binnen zichtafstand van elkaar, gebruikelijk tussen 100 en 200 meter.

Opgemerkt wordt dat de weggebruiker aan de grijs tint op zichzelf niet af kan leiden of hij zich binnen of buiten de bebouwde kom bevindt. De bijdrage aan het onderscheid is derhalve uiterst beperkt. De te kiezen grijs tint zal bovendien af moeten wijken van die van kruispunten en attentiepunten (zie § 3.2). Van de toe te passen kleur op deze locaties zal een verhoogde attentiewaarde moeten uitgaan.

Een tweetal verkeerskundig gewenste, onderscheidende maatregelen tussen binnen en buiten de bebouwde kom worden niet toegepast. Deze voorzieningen passen om landschappelijke redenen niet binnen het kader van Gastvrije Waaldijk:

1. Er wordt, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, geen kantmarkering toegepast. Op de trajectdelen buiten de bebouwde kom is kantmarkering gewenst, vanwege de beperkte obstakelvrije zone en het grote letselrisico als een voertuig onverhoopt van de weg raakt. De geleiding van het verkeer is zonder kantstreep onvoldoende, evenals de zichtbaarheid van de kant verharding bij slechte zichtomstandigheden (duisternis, mist, sneeuw). Zie ook § 3.1.
2. Uitgangspunt voor openbare verlichting is dat er zo weinig mogelijk verandert. Voor het onderscheid tussen trajectdelen binnen en buiten de bebouwde kom bij duisternis is het wenselijk om binnen de bebouwde kom doorgaande verlichting aan te brengen (waarbij de masten aan de landzijde geplaatst worden), terwijl buiten de bebouwde kom alleen attentiepunten met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico van openbare verlichting worden voorzien en ten behoeve van oriëntatie.

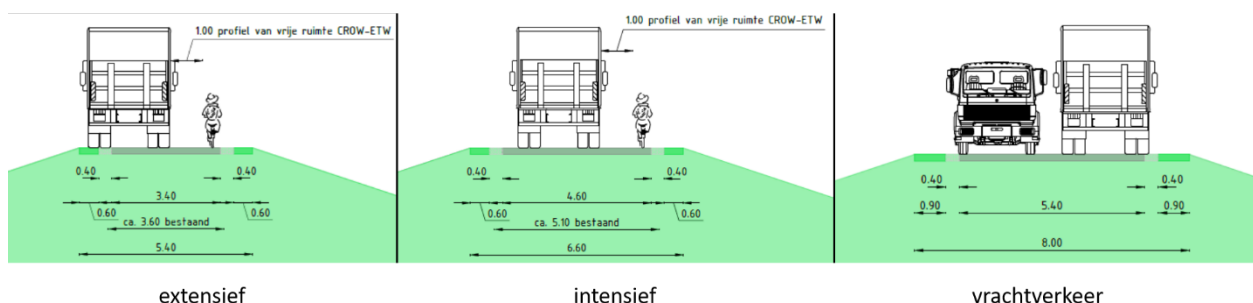
In §3.1 worden de toegepaste wegprofielen van de Waalbandijk nader toegelicht. De afweging voor de bebouwde kom situatie per trajectdeel wordt eveneens in hoofdstuk 3 toegelicht.

3 Ontwerpkeuzes Waalbandijk

3.1 Principe wegprofiel

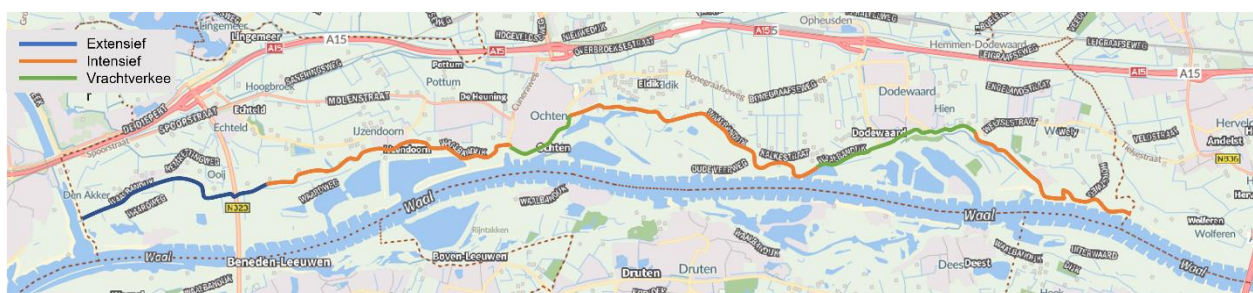
Het profiel van de weg op de Waalbandijk is smal. Een smal wegprofiel draagt bij aan beheersing van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en het sluit aan bij de functie van de weg. De verharding dient echter wel breed genoeg te zijn om onderlinge passages van grote voertuigen mogelijk te maken. Hoe eenvoudig die passages kunnen worden uitgevoerd hangt af van het gebruik van de weg. Het gebruik beïnvloedt dus de verhardingsbreedte.

Onderscheid wordt gemaakt tussen extensief gebruikte trajecten, intensief gebruikte trajecten en trajecten die relatief veel gebruikt worden door vrachtverkeer. De bijbehorende wegprofielen zijn in onderstaande figuur schematisch weergegeven:



De verhardingsbreedte bestaat uit een asfaltloper, vermeerderd met de betonband aan de rivierzijde en de grasbetonstrook aan de landzijde². Onder normale omstandigheden zal het verkeer op de asfaltloper rijden en bij onderlinge passages zo nodig uitwijken naar de randen³. Betonband en grasbetonstrook zijn beide 0,40 meter breed. Aan weerszijden van deze stroken wordt een draagkrachtige grasberm aangebracht, die tezamen de breedte van de dijkkrui bepaal. Per saldo zijn breedtes van asfaltloper, verharding en dijkkrui:

- Extensief: asfalt: 3,40 m; verharding: 4,20 m; dijkkrui: 5,40 m
- Intensief: asfalt: 4,60 m; verharding: 5,40 m; dijkkrui: 6,60 m
- Vrachtverkeer: asfalt: 5,40 m; verharding: 6,20 m; dijkkrui 8,00 m



De trajectdelen met veel vrachtverkeer betreffen de weggedeeltes Cuneraweg – Domeinweg in Ochten⁴ en vanaf de scheepswerf tot de Welysestraat in Dodewaard. Het traject van Amsterdam-Rijnkanaal tot de Spijkersestraat is een extensief gebruikt deel. De overige trajectdelen zijn intensief gebruikt.

² Voor de grasbetonstrook is het type 'Meander' geselecteerd, vanwege de veronderstelde geringe geluidproductie bij overschrijding door verkeer, waardoor geluidhinder voorkomen wordt. Hiervoor wordt separaat een geluidsonderzoek uitgevoerd.

³ Om redenen van waterveiligheid (erosiebestandheid) kan het nodig zijn grasbetonstenen aan te brengen achter de betonband aan de rivierzijde. Om te voorkomen dat die ruimte beschouwd wordt als extra rijbaanbreedte worden de grasbetonstenen iets verdiept gelegd ten opzicht van de betonband, overdekt met aarde en ingezaaid.

⁴ Ten oosten van de Domeinweg wordt het bredere profiel doorgetrokken tot de dijkopgang van het bedrijf Augustinus.

In tegenstelling tot het uitgangspunt van de Gastvrije Waaldijk worden geen betonbanden van 0,80 meter toegepast. Deze bredere banden, die ruimte bieden aan voetgangers op locaties waar relatief veel voetgangers gebruik maken van de dijk, bieden schijnveiligheid. Ze zijn te smal om met twee personen naast elkaar op te lopen of met een rolstoel op te rijden, maar worden door overige weggebruikers mogelijk wel aangezien voor een voetpad. Bij attentiepunten, zoals rustpunten, worden grotere verbredingen toegepast over korte afstand, bijvoorbeeld om een bankje of informatiepaneel te kunnen plaatsen buiten de obstakelvrije zone.

Daarentegen wordt binnen de bebouwde kom voorzien in een trottoir / boulevard aan de rivierzijde, in de vorm van een verhoogde betonband met een breedte van 1,20 m. De bredere betonband wordt toegevoegd buiten de verhardingsbreedte, waardoor de breedte van de dijkkruijn toeneemt en daardoor het gehele dijklichaam.

Om toename van de breedte van de dijkkruijn te voorkomen of te beperken is versmalling nodig van het trottoir, van de verharding of van de berm aan landzijde. De mogelijkheden, die een aanvaardbaar kwaliteitsniveau van met name de verkeersveiligheid behouden zijn beperkt. Versmalling van het trottoir over grotere lengte is onacceptabel; de strook zal dan niet of onvolledig door voetgangers gebruikt worden.

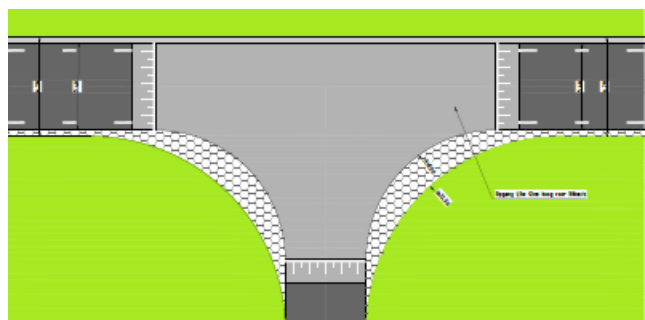
Buiten de bebouwde kom wordt geen kantstreep aangebracht. Kantmarkering is van belang voor de geleiding van het verkeer. Rekening houdend met de beperkte obstakelvrije ruimte is de zichtbaarheid van de kant verharding onvoldoende bij slechte zichtomstandigheden (duisternis, mist, sneeuw). Als een voertuig onverhoopt van de weg raakt zal deze al gauw van de dijk af rijden en rollen; het letselrisico is dan groot. Als alternatief om dit risico te beperken zijn lokale maatregelen mogelijk op locaties met een verhoogd risico, met name bochten (zie § 3.2).

Binnen de bebouwde kom is dit risico iets kleiner door de lagere rijnsnelheid en het trottoir, dat aan de rivierzijde de geleidende functie van de kantmarkering overneemt.

3.2 Maatregelen voor snelheid-beheersing

In aanvulling op het principe wegprofiel zijn maatregelen nodig om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beheersen. Op attentiepunten, locaties waar de kans relatief groot is op ontmoetingen of conflicten tussen verschillende weggebruikers -bijvoorbeeld kruispunten of oversteekplaatsen-, is het gewenst naast beheersing van de snelheid het attentieniveau te verhogen. Hiervoor bestaat een breed palet aan mogelijke maatregelen. Niet alle maatregelen zijn even effectief. En niet alle maatregelen zijn overal mogelijk. Op de Waalbandijk is bijvoorbeeld de beperkte breedte van de dijkkruijn een beperkende factor. Ook de relatieve nabijheid van bebouwing, in combinatie met de plaatselijke bodemgesteldheid, beperkt de toepassingsmogelijkheden van drempels en plateaus, vanwege het risico op schade of hinder door trillingen of geluid. Verder is het voor de rust en eenheid op de dijk wenselijk het aantal verschillende maatregelen te beperken. Het meest effectief zijn de maatregelen als de omgeving een zichtbare aanleiding biedt, waardoor de weggebruiker begrijpt waarom er een maatregel getroffen is.

De eerste aanleiding voor maatregelen vormen de kruispunten. Binnen 30 en 60 km/u gebieden wordt de voorrang gebruikelijk niet geregeld. Met andere woorden, alle takken van het kruispunt zijn gelijkwaardig, verkeer van rechts heeft voorrang. De kruispunten worden voorzien van een afwijkende kleur verharding en indien mogelijk van een kruispuntplateau. Als er bebouwing op minder dan 35 meter van het kruispunt staat vervalt het kruispuntplateau.

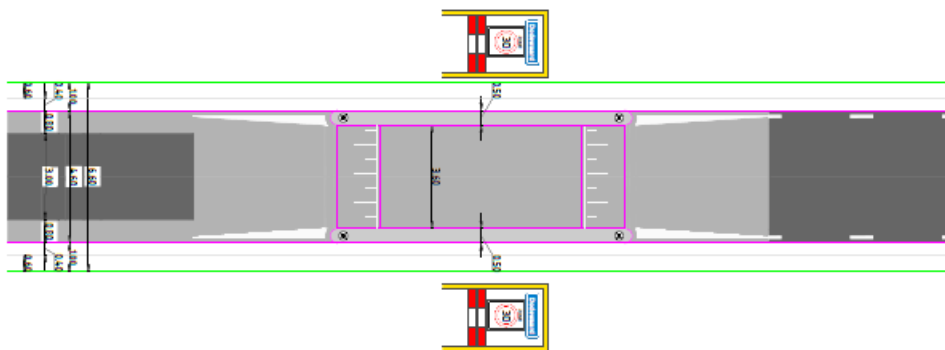


De zijwegen worden aangesloten met afrondingsbogen met een straal van 8 meter. Op routes met relatief veel vrachtverkeer (in Ochten en Dodewaard) wordt in de relevante afrondingsbogen voorzien in een overrijdbare (rammel)strook van grasbetonstenen met een straal van 12 meter. Afwijkingen ten behoeve van maatwerk zijn mogelijk.

Kruispunten onderscheiden zich van uitritten doordat de kleur van de verharding ongewijzigd doorloopt. De grasbetonstrook aan de landzijde en de betonband aan de rivierzijde lopen in principe eveneens door over de uitritten⁵. Bij uitritten worden geen afrondingsbogen toegepast, maar rechte aansluitingen, afhankelijk van de benodigde manoeuvreerruimte haaks of onder een schuine hoek⁶.

Een andere natuurlijke aanleiding voor snelheidsbeheersing wordt gevormd door de bochten in de dijk, met name de krappe bochten. Deze remmen de snelheid effectief. Een krappe bocht is een bocht met een straal die buiten het verwachtingspatroon van een weggebruiker valt, uitgaande van de ter plaatse geldende snelheidslimiet. Voorwaarde is dat de weggebruiker de bocht op tijd ziet en het verloop van de bocht goed kan inschatten. Als dat niet het geval is zijn bochtschilden of schrikhekken nodig. Vanwege de landschappelijke impact van bochtschilden of schrikhekken kan in twijfelgevallen worden volstaan met waarschuwborden. Het aantal krappe bochten met onvoldoende zicht op het verloop is beperkt. In hoofdstuk 4 worden de bochten benoemd, waar bochtschilden of schrikhekken geadviseerd worden. In de bochten worden geen (zichtbare) bochtverbreedingen toegepast. Als grote voertuigen elkaar in de bochten tegenkomen kunnen zij zo nodig elkaar voor laten gaan. Gezien de beperkte intensiteiten van grote voertuigen en het eveneens beperkte aantal voor onderlinge passage in scherpe bochten is de kans op dergelijke ontmoetingen op deze locaties gering.

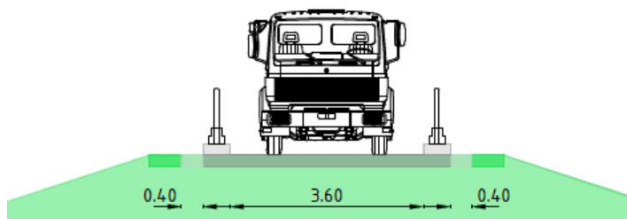
De komgrenzen worden zo veel mogelijk voorzien op locaties waar een verdichting van de bebouwing de logica voor de weggebruiker inzichtelijk maakt. Vanwege de overgang in snelheidsregime van 60 naar 30 km/u wordt op deze locaties waar mogelijk voorzien in een combinatie van plateau met versmalling, door middel van een verhoogde band.



⁵ Het is mogelijk dat om constructieve redenen de grasbetonstrook of betonband niet doorgetrokken worden. Het vervallen daarvan komt de duidelijkheid van de voorrangssituatie niet ten goede. Als de verharding van de uitrit uit asfalt bestaat is daarom in dat geval een 0,40 meter brede doorgetrokken coating of markeringslijn nodig, zodat de grasbetonstrook of betonband visueel doorlopen. Ook bij uitritten met een afwijkende verharding is dit wenselijk, ten behoeve van de eenduidigheid van het wegbeeld.

⁶ Dit komt overeen met de geadviseerde vormgeving in het verkeerskundig onderzoek Gastvrije Waaldijk (Megaborn, 6 januari 2022). In het Masterplan Gastvrije Waaldijk wordt geen uitspraak gedaan. In het Detailboek GoWa GVWD zijn uitsluitend uitritten met afrondingsstralen opgenomen, tenzij uitgevoerd in grasbetonstenen.

Op tussenliggende weggedeeltes zijn in sommige gevallen aanvullende verkeersmaatregelen nodig. Dat kan zijn bij overige attentiepunten, bijvoorbeeld bij rustpunten, op lange rechte weggedeeltes zonder zichtbare aanleiding in de omgeving buiten de bebouwde kom, of als binnen de bebouwde kom de afstand tussen verkeersmaatregelen de onderlinge zichtafstand overschrijdt. Op dergelijke locaties worden plateaus toegepast, tenzij dat niet mogelijk is, vanwege de nabijheid van de bebouwing. In dat geval wordt een versmalling toegepast. De versmalling wordt uitgevoerd met een verhoogde band en voorzien van reflecterende paaltjes en inleidende markering (puntstuk). Vanwege onvoldoende ruimte op de dijkkrui is het niet mogelijk om een passage voor fietsers buiten de versmalling om te maken. Mede omdat fietsers gebruik moeten maken van de versmalde rijbaan wordt de versmalling voorzien van een afwijkende kleur verharding. De afwijkende kleur kan ook toegepast worden op plateaus, om de zichtbaarheid ervan te verbeteren de eenheid met de overige verkeersmaatregelen te optimaliseren. Chicanes⁷ worden niet toegepast, vanwege het risico voor fietsers om in de verdrukking te komen door gemotoriseerd verkeer, dat door de chicane slingert met relatief hoge snelheid.



In afwijking van Gastvrije Waaldijk worden plateaus toegepast met een hoogte van 12 cm, in plaats van 8 cm. De reden is dat deze hogere plateaus een beter snelheidsremmend effect hebben en daardoor de verkeersveiligheid beter borgen. De lengte van de (sinusvormige) hellingen van de plateaus zijn afhankelijk van de snelheidslimiet: 1,50 m bij 30 km/u (inclusief de komgrenzen), 4,50 meter bij 60 km/u. De plateaus hebben een lengte van 7,00 meter (tussen de hellingen). De vormgeving van versmallingen is binnen en buiten de bebouwde kom identiek: De breedte is 3,60 meter, de lengte 5,00 meter.

In de bijlage zijn de principes van de verkeersmaatregelen in de verschillende wegprofielen weergegeven.

3.3 De bebouwde kommen van Ochten en Dodewaard

In de huidige situatie geldt in de bebouwde kommen van Ochten en Dodewaard op de Waalbandijk een snelheidslimiet van 50 km/u. Gezien de functie van de weg en de beperkte ruimte op de dijkkrui wordt de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom aangepast naar 30 km/u (zie §2.3). De huidige situatie en lengte van de bebouwde kommen heeft niet of nauwelijks een zichtbare relatie met (de bebouwing van) de omgeving. Grote delen van de trajecten binnen de huidige bebouwde kommen van Ochten en Dodewaard liggen in een omgeving met een overwegend landelijke uitstraling en weinig zichtbare aanleidingen om de snelheid geloofwaardig over grotere afstand te reduceren tot 30 km/u. Tegelijkertijd ligt de Dodewaardse kerk nu buiten de bebouwde kom, terwijl de ligging van de kerk in het dijkprofiel en de relatieve drukte op zondagen een ligging binnen de bebouwde kom geloofwaardig maken.

Geadviseerd wordt om de bebouwde kom van Ochten te beperken tot het centrale deel rondom de “Kop van Ochten”, van juist ten westen van de Cuneraweg (ongeveer huidige locatie) tot en met het hoogwatermonument. Op dit trajectdeel ligt de woonbebouwing relatief dicht bij de weg en is de bebouwingsdichtheid het grootst. Bovendien wordt dit gedeelte het meest intensief gebruikt door voetgangers. Voor Dodewaard wordt geadviseerd de bebouwde kom te verleggen van het huidige traject van westelijk van de Dalwagen tot oostelijk van Hien naar westelijk van de Dodewaartse kerk tot oostelijk van de Pluimburgsestraat. Ook hier is de nabijheid van de bebouwing en de bebouwingsdichtheid het

⁷ Achtereenvolgende versmallingen rechts en links van de weg, waardoor een slinger voor gemotoriseerd verkeer ontstaat; zoals in de huidige situatie toegepast tussen Ochten en Dodewaard.

hoogst. Voor beide bebouwde kommen zijn ook andere alternatieven onderzocht. In de paragrafen 4.6 (Ochten) en 4.8 (Dodewaard) worden de alternatieven toegelicht en afgewogen.

Overigens zou in beide bebouwde kommen een alternatieve route voor het vrachtverkeer met een bestemming (net) buiten de directe invloedssfeer van de Waalbandijk sterk bijdrage aan de rust en veiligheid op de dijk voor de overige weggebruikers.

3.4 Overige trajectdelen

Op de overige trajectdelen blijft de huidige situatie gehandhaafd wat betreft wegprofiel, bebouwde kom en snelheidslimiet:

- Amsterdam-Rijnkanaal – Spijkersstraat: extensief, buiten de bebouwde kom, 60 km/u
- Spijkersstraat – IJzendoorn: intensief, buiten de bebouwde kom, 60 km/u
- IJzendoorn: intensief, binnen de bebouwde kom, 30 km/u
- IJzendoorn – Ochten: intensief, buiten de bebouwde kom, 60 km/u
- Ochten – Dodewaard: intensief, buiten de bebouwde kom, 60 km/u
- Dodewaard – gemeentegrens: intensief, buiten de bebouwde kom, 60 km/u

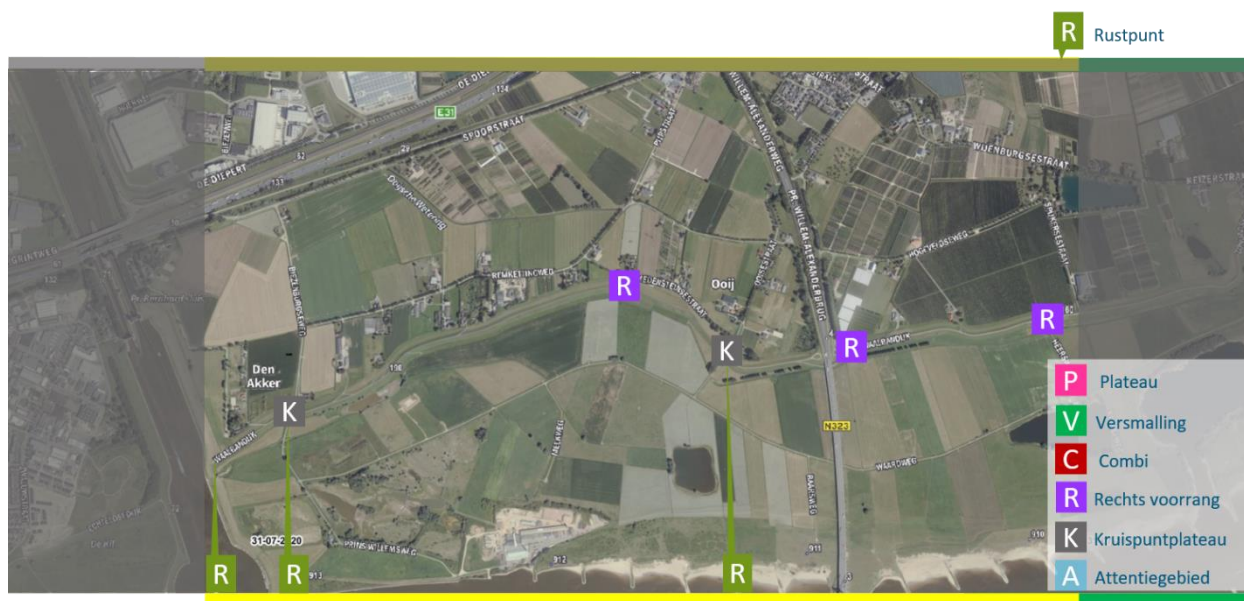
De verkeersmaatregelen beperken zich tot kruispunten, attentiepunten, onoverzichtelijke krappe bochten en enkele lange rechte weggedeeltes. In hoofdstuk 4 worden de maatregelen per trajectdeel toegelicht.

4 Maatregelen per trajectdeel

4.1 Overzicht

In dit hoofdstuk worden de maatregelen toegelicht per trajectdeel. Na een overzichtskaart van de maatregelen volgt een beschrijving van het wegprofiel en snelheidsregime en een motivatie van de locaties en het type maatregel, met eventuele bijzonderheden. Voor de trajectdelen Ochten en Dodewaard worden voor de grenzen van de bebouwde kommen, na de geadviseerde locatie, één (Dodewaard) of twee (Ochten) alternatieven beschreven, met voor- en nadelen.

4.2 Amsterdam-Rijnkanaal – Spijkersestraat



Het trajectdeel vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal tot aan de Spijkersestraat betreft een extensief gebruikt weggedeelte buiten de bebouwde kom. Het profiel is smal (3,40 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is 60 km/u. Langs het traject bevinden zich 3 rustpunten.

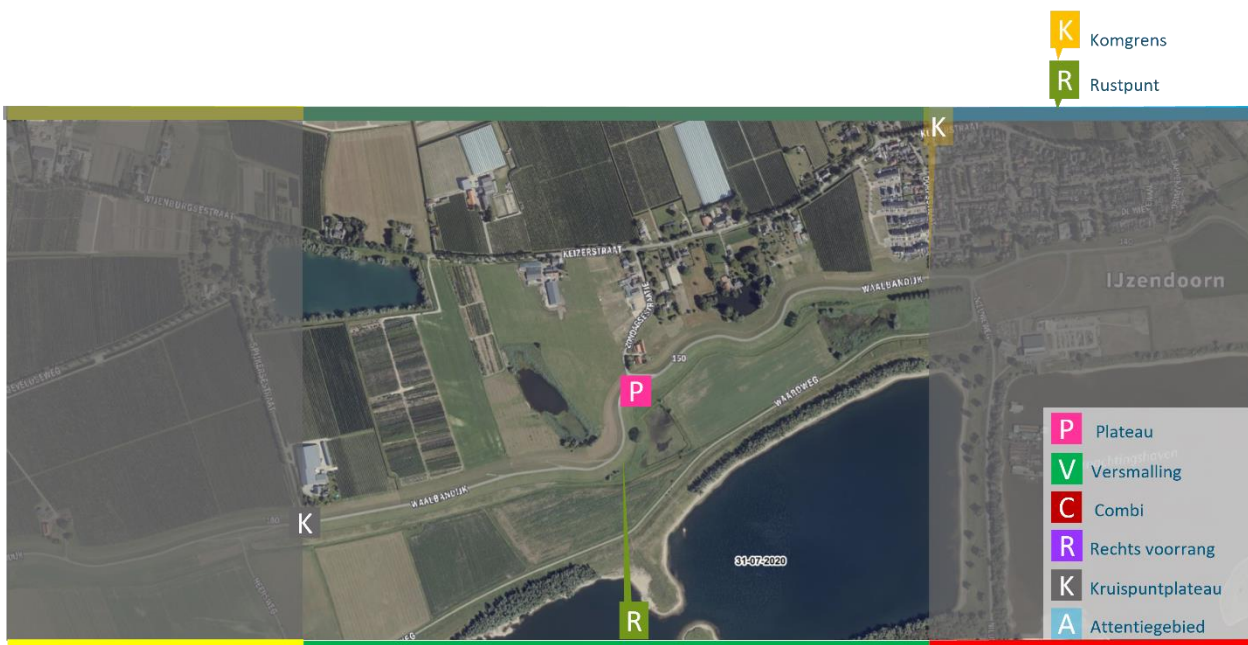
Op de kruispunten met de Biezenburgseweg en de Ooijsestraat wordt voorzien in een kruispuntplateau⁸. De beide takken van de Biezenburgseweg worden bovendien haaks(er) aangesloten op de Waalbandijk, waardoor een bajonetkruising ontstaat, met verbeterde zichtomstandigheden en optimale snelheidsbeheersing op de Biezenburgseweg. De aansluitingen van de Medensteinssestraat, de Heersweg en de Hogeveldeweg, aan de oostzijde van de onderdoorgang van de N323 (Prins Willem Alexanderbrug), krijgen een afwijkende kleur verharding maar er worden geen kruispuntplateaus toegepast. Zodoende wordt de lange lijn van de dijk zo weinig mogelijk onderbroken. Vanwege de goede zichtomstandigheden en het zeer beperkte gebruik van de betreffende dijkopgangen is dat uit oogpunt van verkeersveiligheid acceptabel. Bij de Hogeveldeweg dragen de helling naar de onderdoorgang en de korte rechtstand tot de haakse bocht en de keerlus al bij aan snelheidsbeheersing. Dit kruisingsvlak wordt aan de noordzijde verkleind. Door die verkleining van het verhard oppervlak, in combinatie met de doorlopende betonband aan de rivierzijde, is het verloop van de weg naar de onderdoorgang beter zichtbaar.

⁸ Hoewel de Waalbandijk ten westen van de Biezenburgseweg uitsluitend een lokale functie heeft voor de ontsluiting van de woningen aan Den Akker wordt dit gedeelte wel geasfalteerd, met het standaardprofiel voor extensief gebruik. Reden is de bereikbaarheid van het gemaal aan het einde van de dijk bij het Amsterdam-Rijnkanaal voor onderhoudsvoertuigen.

De keerlus aan de westzijde van de onderdoorgang van de N323 (Prins Willem Alexanderbrug) wordt een uitrit, uitgevoerd in klinkers of grasbetonstenen. Het meest westelijke deel van de Waalbandijk naar het Amsterdam-Rijnkanaal heeft uitsluitend een functie voor beheer en onderhoud, in de toekomst mogelijk tevens als fietsroute, als er een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal komt. Dit deel sluit als uitrit aan op de dijkopgang naar Den Akker.

Op de tussenliggende wegvakken worden geen verkeersmaatregelen getroffen, ten behoeve van de rust en eenheid van de dijk. Het gebruik van de weg door zowel fietsers en voetgangers als motorvoertuigen is beperkt, waardoor de ontmoetingskans binnen de invloedssfeer van een verkeersmaatregel beperkt is. In de wegomgeving zijn geen natuurlijke aanleidingen om verkeersmaatregelen te treffen.

4.3 Spijkersestraat – IJzendoorn



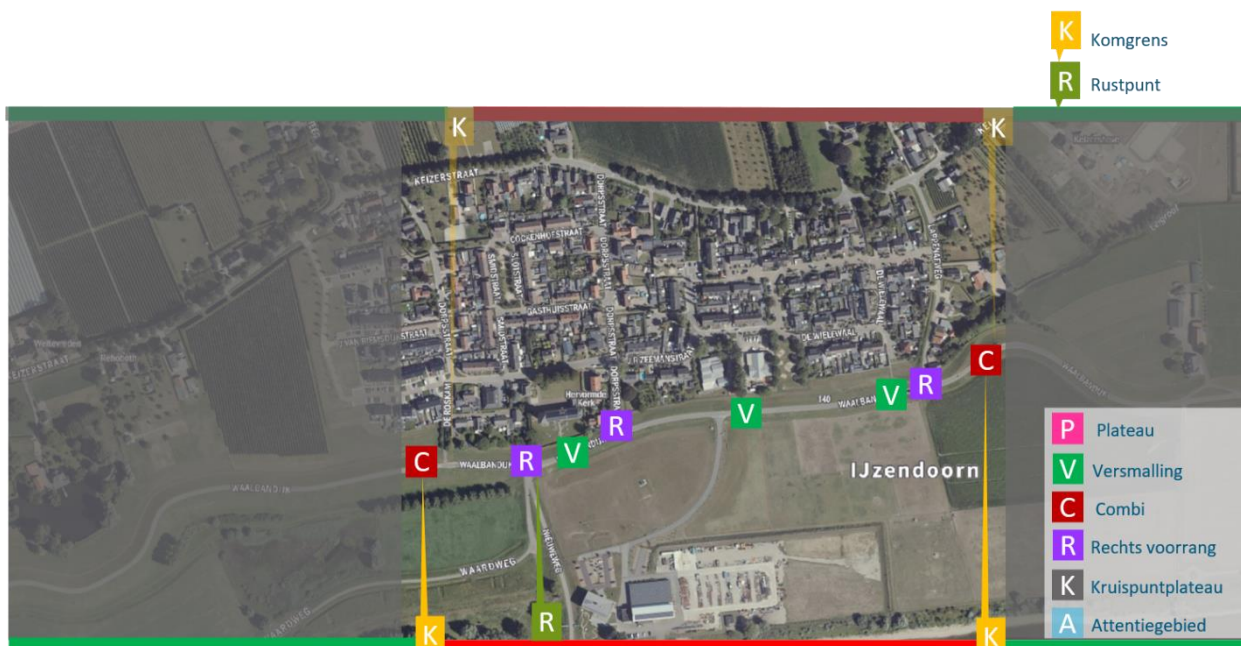
Het trajectdeel vanaf de Spijkersestraat tot aan de bebouwde kom van IJzendoorn betreft een intensief gebruikt weggedeelte buiten de bebouwde kom. Het profiel laat onderlinge passage van een personenauto en een vrachtwagen op de verharding toe (4,60 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is 60 km/u. Langs het traject bevindt zich 1 rustpunt.

Op het kruispunt met de Spijkersestraat wordt voorzien in een kruispuntplateau. Hier bevindt zich de overgang van het profiel van het extensief naar het intensief gebruikte weggedeelte.

Ter hoogte van het rustpunt wordt voorzien in een plateau. Het plateau attendeert de weggebruiker op het rustpunt en de ter plaatse overstekende voetgangers en afstappende of opstappende fietsers. De exacte locatie van het rustpunt staat nog niet vast. Verkeerskundig gaat de voorkeur uit naar een rustpunt bij het Zondagestraatje, zodat beide dijkopgangen van het Zondagestraatje dan binnen de invloedssfeer van het plateau liggen en de afwijkende kleur verharding van het plateau doorgetrokken kan worden over de dijkopgangen. Als het rustpunt elders komt, dient afgewogen te worden of het plateau gehandhaafd blijft bij het Zondagestraatje, of dat het plateau dan mee schuift met het rustpunt. Bij het Zondagestraatje wordt in dat geval uitsluitend voorzien in een afwijkende kleur verharding over het weggedeelte tussen en inclusief beide dijkopgangen, om zodoende aan de weggebruiker duidelijk te maken dat verkeer van rechts voorrang heeft.

Nabij het Zondagestraatje volgt een aantal krappe bochten elkaar op binnen circa 750 meter. Bochtschilden of schrikhekken zijn wenselijk. Ten behoeve van de landschappelijke kwaliteit is plaatsing van een waarschuwbord (RVV J04 of J05) acceptabel. Op de tussenliggende wegvakken worden geen verkeersmaatregelen getroffen, ten behoeve van de rust en eenheid van de dijk.

4.4 IJzendoorn



Het trajectdeel in IJzendoorn betreft een intensief gebruikt weggedeelte binnen de bebouwde kom. Het profiel laat onderlinge passage van een personenauto en een vrachtwagen op de verharding toe (4,60 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is 60 km/u. Langs het traject bevindt zich 1 rustpunt.

De komgrenzen worden uitgevoerd als combinatie van plateau met versmalling, voor maximale attentie ter plaatse van de overgang van 60 naar 30 km/u. De komgrenzen blijven gehandhaafd op de huidige locaties, met dien verstande dat de maatregel op de westelijk komgrens net vóór de trap⁹ gesitueerd wordt (voor verkeer dat vanuit westelijke richting de kom binnen rijdt) en de maatregel op de oostelijke komgrens op 40 meter van de dichtstbijzijnde bebouwing. Het weggedeelte binnen de bebouwde kom krijgt een trottoir / boulevard aan de rivierzijde: De doorlopende betonband wordt hier verbreed en verhoogd.

De kruispunten krijgen een afwijkende kleur verharding. De ontsluitingsweg van het buitendijkse bedrijf is een uitrit en wordt als zodanig vormgegeven. Bij de Lappenafweg wordt de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer op grotere afstand van het kruispunt geplaatst, om de gelijkwaardigheid van de drie takken van het kruispunt te benadrukken. Voor de veiligheid van de fietsers wordt de afsluiting aangepast conform de vigerende CROW richtlijnen: uitneembare paal of palen met inleidende markering, in plaats van bloembakken¹⁰.

⁹ Het verdient aanbeveling de trap te voorzien van een goed zichtbare leuning, waardoor deze beter opvalt voor weggebruikers. Dit geldt voor alle trapopgangen van de dijk.

¹⁰ Naast de rijbaan komt een extra betonblok, waarin de paal of palen geplaatst kunnen worden bij tijdelijke verwijdering.

Op de tussenliggende wegvakken worden verkeersmaatregelen getroffen in de vorm van versmallingen, vanwege de nabijheid van de bebouwing (mogelijke trilling- en geluidhinder). De maatregelen worden gesitueerd op onderlinge zichtafstand, aansluitend bij zichtbare aanleidingen in de wegomgeving. De versmalling ter hoogte van de trap naar het gemeenschapshuis, juist ten oosten van de buitendijkse bedrijfsontsluiting, is belangrijk, omdat op deze locatie regelmatig voetgangers oversteken, zeker in het geval hier in de toekomst mogelijk een parkeerterrein buitendijks gerealiseerd wordt.

De overige versmallingen worden aangebracht op de volgende locaties:

- Tussen de Nieuweweg en de Dorpsstraat, ter hoogte van de kerk
- Ten westen van de Lappenafweg

4.5 IJzendoorn – Ochten



Het trajectdeel vanaf de bebouwde kom van IJzendoorn tot de bebouwde kom van Ochten betreft een intensief gebruikt weggedeelte buiten de bebouwde kom. Het profiel laat onderlinge passage van een personenauto en een vrachtwagen op de verharding toe (4,60 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is 60 km/u. Langs het traject bevinden zich geen rustpunten.

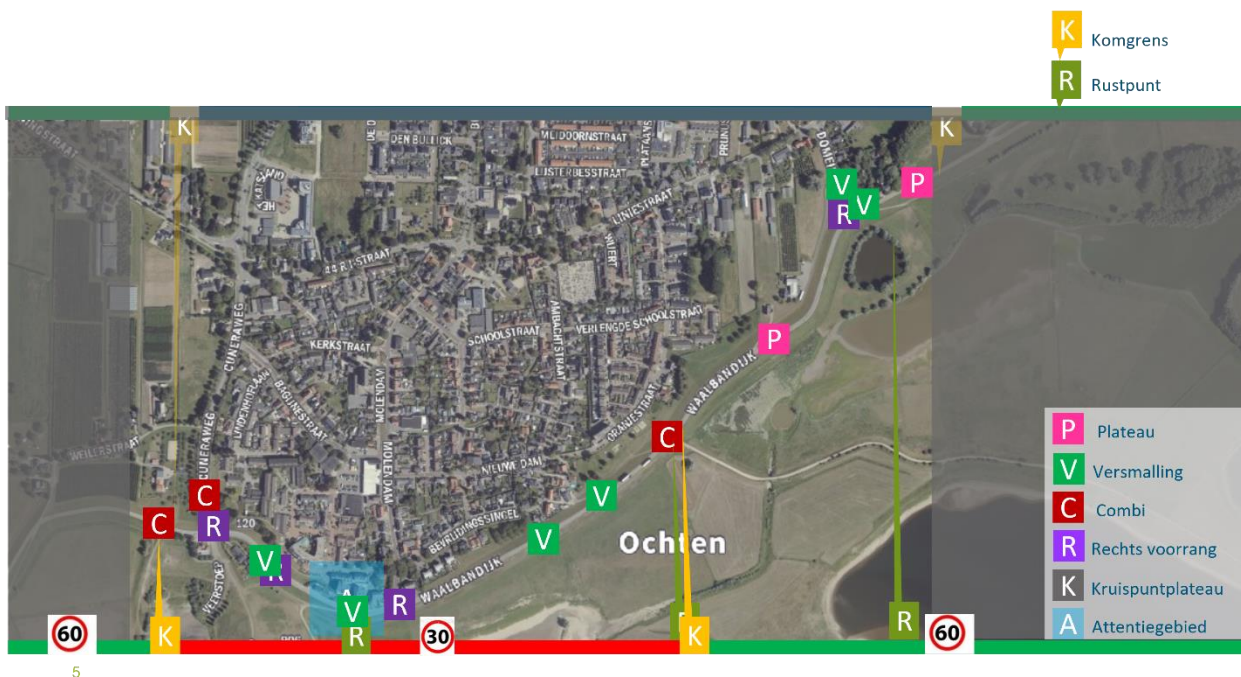
Op het kruispunt met de toegangsweg van de overnachtingshaven en bijbehorende parkeerterrein wordt voorzien in een kruispuntplateau. Dit kruispunt bevindt zich op een relatief lang en recht weggedeelte ter hoogte van bedrijventerrein De Heuning en vormt nagenoeg de enige natuurlijke en zichtbare aanleiding op dit trajectdeel.

Een andere aanleidingen bevindt zich bij de Weilerstraat, waar een bromfietspad de dijk op komt. Hier wordt net voor de aansluiting (voor verkeer vanuit westelijke richting) een plateau aangebracht. Voor de veiligheid van de fietsers wordt de afsluiting (paaltje) aangepast conform de vigerende CROW richtlijnen. De Weilerstraat sluit als uitrit aan op de dijkweg. Een gelijkwaardige aansluiting, waarbij (fiets)verkeer van rechts voorrang heeft, is hier niet herkenbaar en geloofwaardig te realiseren door het allureverschil tussen de dijkweg en de fietsopgang.

De aan te leggen dijkopgang van het toekomstige parkeerterrein, zoals voorzien in het ontwikkelplan voor de Ochtense veerstoep, wordt uitgevoerd als uitrit.

Nabij de oostelijke komgrens van IJzendoorn bevindt zich een krappe bocht. De snelheid van het verkeer in westelijke richting wordt net vóór de bocht afdoende geremd door de combinatie van plateau met versmalling op de komgrens. Voor verkeer in oostelijke richting zijn bochtschilden of schrikhekken wenselijk. Ten behoeve van de landschappelijke kwaliteit is plaatsing van een waarschuwbord (RVV J03) acceptabel. Op de tussenliggende wegvakken worden geen verkeersmaatregelen getroffen, ten behoeve van de rust en eenheid van de dijk.

4.6 Ochten



Het trajectdeel in Ochten betreft een intensief gebruikt weggedeelte met relatief veel vrachtverkeer. Voor het trajectdeel, dat loopt vanaf de Cuneraweg tot en met de Domeinweg zijn 3 varianten ontwikkeld. Het weggedeelte valt, afhankelijk van de gekozen variant, geheel of gedeeltelijk binnen de bebouwde kom. Het profiel laat onderlinge passage van twee vrachtwagens op de verharding toe (5,40 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is 30 km/u, of deels 30, deels 60 km/u. Langs het traject bevinden zich 3 rustpunten.

In de voorkeursvariant wordt de bebouwde kom beperkt tot het weggedeelte vanaf de Cuneraweg tot en met het hoogwatermonument.

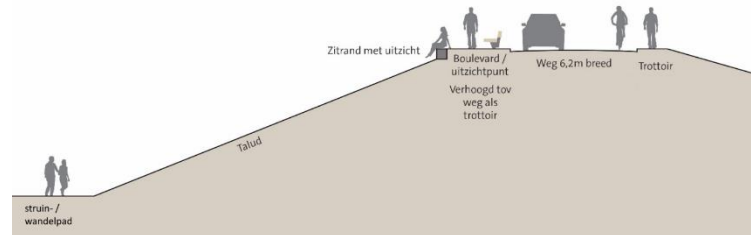
Beide komgrenzen worden uitgevoerd als combinatie van plateau met versmalling, voor maximale attentie ter plaatse van de overgang van 60 naar 30 km/u. De westelijke komgrens kan daarvoor nagenoeg op de huidige locatie gehandhaafd worden. De oostelijke komgrens wordt gesitueerd net ten oosten van de dijkopgang naar het hoogwatermonument. De oversteekplaats bij het hoogwatermonument wordt beveiligd door het plateau van de komgrens uit te breiden over deze aansluiting, waarbij de huidige binnendijkse trap zo'n 25 meter oostwaarts verplaatst wordt, zodat deze tegenover de buitendijkse dijkopgang komt.

In de Cuneraweg wordt een combinatie van plateau met versmalling aangebracht ter accentuering van de overgang van 50 km/u naar 30 km/u. Ten zuiden van deze overgang worden de fietspaden beëindigd. Dit vergroot de zichtbaarheid van de gelijkwaardigheid van het kruispunt met de Cuneraweg. Een kruispuntplateau is hier niet mogelijk, vanwege de nabijheid van de bebouwing. De bestaande aansluiting van de veerstoep is een uitrit en wordt als zodanig vormgegeven. De exacte vormgeving van het kruispunt

met de Cuneraweg en de voorzieningen in de directe invloedssfeer wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt.

Ook bij de overige aansluitende wegen in dit trajectdeel, de dijkopgang naar de loswal, de Molendam en de Domeinweg kan geen plateau worden toegepast. De kruispunten krijgen een afwijkende kleur verharding.

Het weggedeelte binnen de bebouwde kom, vanaf de omgeklapte dijkopgang naar de loswal, krijgt een trottoir / boulevard aan de rivierzijde: De doorlopende betonband wordt hier verbreed en verhoogd. Tussen de Cuneraweg en de Molendam, bij de “Kop van Ochten”, wordt ook aan de landzijde een trottoir aangelegd.



Het noordelijke trottoir functioneert als een drempel, die voorkomt dat overslaand rivierwater -bij extreme omstandigheden- binnendijks het dorp in loopt. Om die reden moet de Molendam op de hoogte van het trottoir gebracht worden. Om te voorkomen dat de helling in de Molendam nog steiler wordt, wordt het hoogteverschil tussen de rijbaan en het trottoir overbrugd door het kruisingsvlak aan de noordzijde op het niveau van het trottoir te brengen.

Op het weggedeelte binnen de bebouwde kom wordt, naast de komgrenzen, op vier locaties een versmalling aangebracht om de snelheid te beheersen en de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren. Van west naar oost zijn dit de volgende locaties:

- Ten oosten van de (omgeklapte) dijkopgang naar de loswal;
- Tussen de appartementenblokken (Arie Jacob van Ogtenstraat, huisnummers 9-21 en 23-35), waar een voetpad op de dijk komt;
- Bij de binnendijkse trap ter hoogte van de Bevrijdingssingel, huisnummer 10;
- Ten westen van de uitrit van Ambachtstraat, huisnummer 31a.

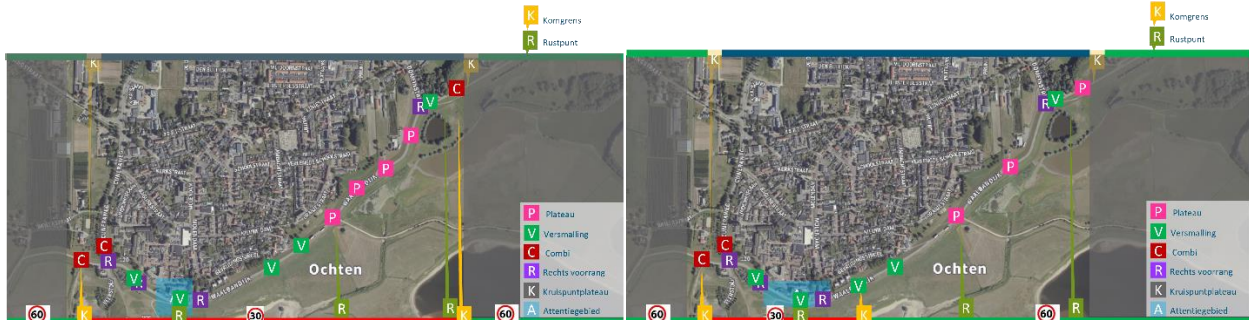
Naast het westelijke beginpunt van de boulevard vormen de dijkopgangen, waar voetgangers de dijk op komen, de aanleidingen voor de verkeersmaatregelen. De trap ter hoogte van Bevrijdingssingel 10 wordt enkele meters westelijk verplaatst om de afstand tot de nabijgelegen woning te vergroten. Voor de versmalling bij huisnummer 31a is geen directe, zichtbare aanleiding. Deze is nodig omdat hier de afstand tussen de verkeersmaatregelen anders te groot wordt.

Het trajectdeel vanaf de nieuwe komgrens tot en met de Domeinweg komt buiten de bebouwde kom. Op dit weggedeelte hebben de dijkweg en omgeving (te) weinig kenmerken voor een geloofwaardige en herkenbare bebouwde kom. Bij het kruispunt met de Domeinweg, waar als gezegd geen kruispuntplateau mogelijk is, wordt aan de oostzijde voorzien in een versmalling, waarmee het vrachtverkeer erop geattendeerd wordt dat het hier de dijk moet verlaten. Juist ten oosten van de dijkwoningen wordt een plateau aangebracht, iets dichterbij dan de huidige komgrens. Zodoende wordt de snelheid van het verkeer ter hoogte van de dijkwoningen optimaal beheerst. Doordat de dijk en de dijkweg enkele meters verder van de woningen af komen te liggen verbetert het uitzicht bij het verlaten van de uitritten. In de Domeinweg wordt een nieuwe komgrens aangebracht in de vorm van een versmalling. Deze wordt ver genoeg van de dijkweg af gesitueerd, zodat een vrachtwagen zich zo nodig op kan stellen tussen de versmalling en het kruispunt op de dijk, zonder de doorgang voor het overige verkeer te blokkeren. Geadviseerd wordt op het huidige gedeelte van de Domeinstraat en Bonegraafsestraat binnen de bebouwde kom de snelheidslimiet te verlagen van 50 naar 30 km/u en de inrichting van de weg daarop aan te passen.

Bij huisnummer 55 is een plateau voorzien. Voor het plateau is geen duidelijke aanleiding in de omgeving, echter de lengte en de gestrektheid van het wegvak vereist een herinnering voor de weggebruiker om de snelheid te beperken.

Voor dit trajectdeel zijn nog twee varianten onderzocht:

- Lange variant: bebouwde kom van Cuneraweg tot en met Domeinweg
- Korte variant: bebouwde kom van Cuneraweg tot ruim 100 meter oostelijk van de Molendam.

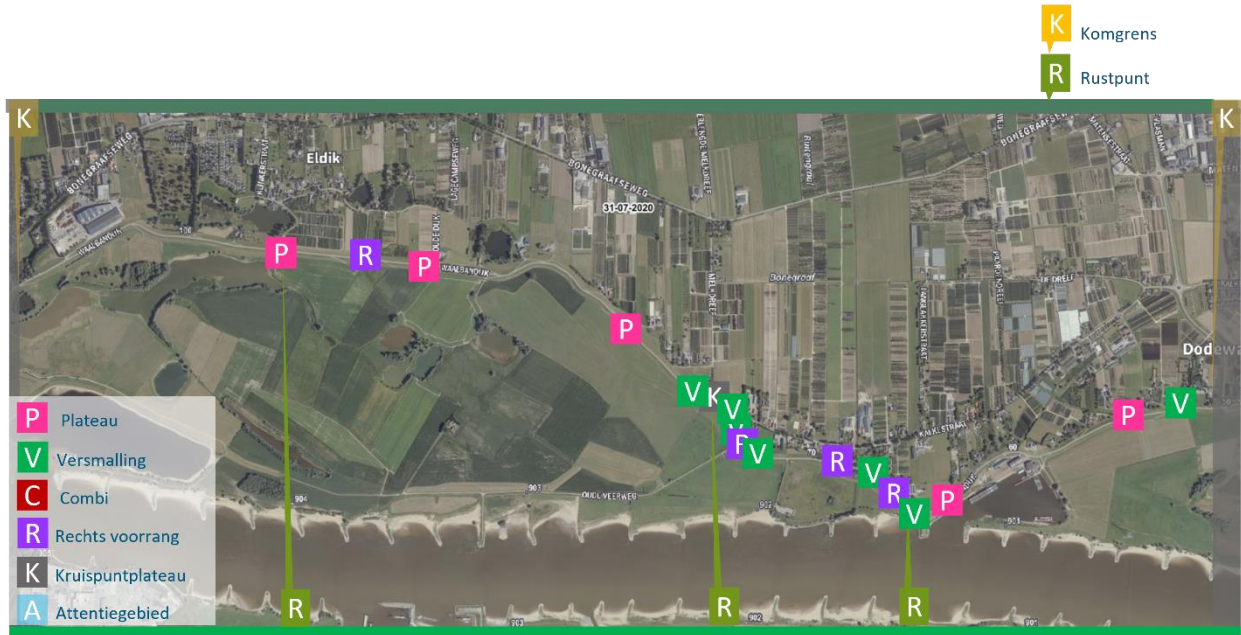


In de lange variant zijn op het wegvak dat binnen de bebouwde kom valt extra verkeersmaatregelen nodig op onderlinge zichtafstand. Er zijn geen zichtbare aanleidingen in de wegomgeving, waar bij aangesloten kan worden. Het betreft een drietal plateaus. Bij de komgrens ten oosten van de dijkhuizen bij de Domeinweg wordt in plaats van een plateau een combinatie van plateau met versmalling aangebracht. Het trottoir / boulevard aan de rivierzijde wordt over de volledige lengte tot voorbij de Domeinweg doorgetrokken. In de Domeinweg is geen komgrens nodig.

Nadeel van de lange variant is dat de situering binnen de bebouwde kom en de bijbehorende snelheidslimiet van 30 km/u niet geloofwaardig aan de weggebruiker overgebracht kunnen worden. De omgevingskenmerken ondersteunen geen bebouwde kom en natuurlijke, zichtbare aanleidingen voor deze snelheidslimiet over het gehele traject ontbreken. De verwachting is dat automobilisten zich onvoldoende aan de snelheidslimiet zullen houden, waardoor het snelheidsgedrag onvoorspelbaar is en (te) veel afwijkt van de verwachtingen van andere weggebruikers, met name voetgangers en fietsers. Hierdoor neemt het ongevalsrisico toe.

In de korte variant, waarin de komgrens ten oosten van de Molendam wordt geplaatst, worden voetgangers op het weggedeelte tot en met de dijkopgang naar het hoogwatermonument geconfronteerd met relatief hoge snelheden van het gemotoriseerde verkeer, terwijl er voor hen geen eigen voorziening is. Op dit weggedeelte wordt relatief veel gewandeld.

4.7 Ochten – Dodewaard



Het trajectdeel vanaf de bebouwde kom van Ochten tot de Dodewaardsestraat betreft een intensief gebruikt weggedeelte buiten de bebouwde kom. Het profiel laat onderlinge passage van een personenauto en een vrachtwagen op de verharding toe (4,60 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is 60 km/u. Langs het traject bevinden zich 3 rustpunten.

Bij de Vissteegsestraat wordt voorzien in een plateau vanwege het rustpunt. Het plateau attendeert de weggebruiker op het rustpunt en de ter plaatse overstekende voetgangers en afstappende of opstappende fietsers. Beide dijkopgangen van de Vissteegsestraat liggen binnen de invloedssfeer van het plateau en de afwijkende kleur verharding van het plateau kan worden doorgetrokken over de dijkopgangen.

Bij de aansluiting van de Oude Dijk wordt uitsluitend voorzien in een afwijkende kleur verharding over het weggedeelte tussen en inclusief beide dijkopgangen.

Er komen twee plateau's ter hoogte van de huisnummers 81 en 93. Voor deze twee plateaus is geen duidelijke aanleiding in de omgeving, echter de lengte en de gestrektheid van de wegvakken vereist een herinnering voor de weggebruiker om de snelheid te beperken.

De aansluitingen van de Melkdreef, de Kalkestraat en de Oude Veerweg vormen een cluster van aanleidingen om verkeersmaatregelen te treffen. Zowel de Melkdreef als de Oude Veerweg zijn relatief intensief gebruikte (recreatieve) fietsroutes, waardoor hier veel fietsers oversteken of stoppen om het vervolg van de route te bepalen. De Kalkestraat nodigt door de vorm van de aansluiting uit om met relatief hoge snelheid de dijk op te rijden.

Op de aansluiting van de Melkdreef en Kalkestraat wordt voorzien in één uitgebreid kruispunt plateau, op de dijk aan beide zijden voorafgegaan door een versmalling. In de Kalkestraat wordt aanvullend een plateau aangebracht, op 40 meter van de bebouwing. Bij de Oude Veerweg is een plateau niet mogelijk vanwege de nabijheid van de bebouwing. Naar analogie van de aansluiting Melkdreef-Kalkestraat wordt aan beide zijden van de Oude Veerweg voorzien in een versmalling, waarbij het tussenliggende weggedeelte een afwijkende kleur verharding krijgt.

Tussen de Oude Veerweg en De Snor wijkt de weg gedeeltelijk af van de te versterken dijk. Hier wordt zo mogelijk het profiel van een intensief gebruikt weggedeelte voortgezet, maar wordt tenminste aangesloten op de bestaande rijbaan. Dit is onderwerp van nadere detaillering in de vervolgfase. De bestaande verkeersmaatregel ter hoogte van huisnummer 10 in het weggedeelte buiten het dijkvak blijft behouden. Geadviseerd wordt wel om de vormgeving hiervan aan te passen van chicane naar versmalling, voor de eenheid in het wegbeeld. Ook wordt geadviseerd de aansluiting van de Kalkestraat te voorzien van een afwijkende kleur verharding.

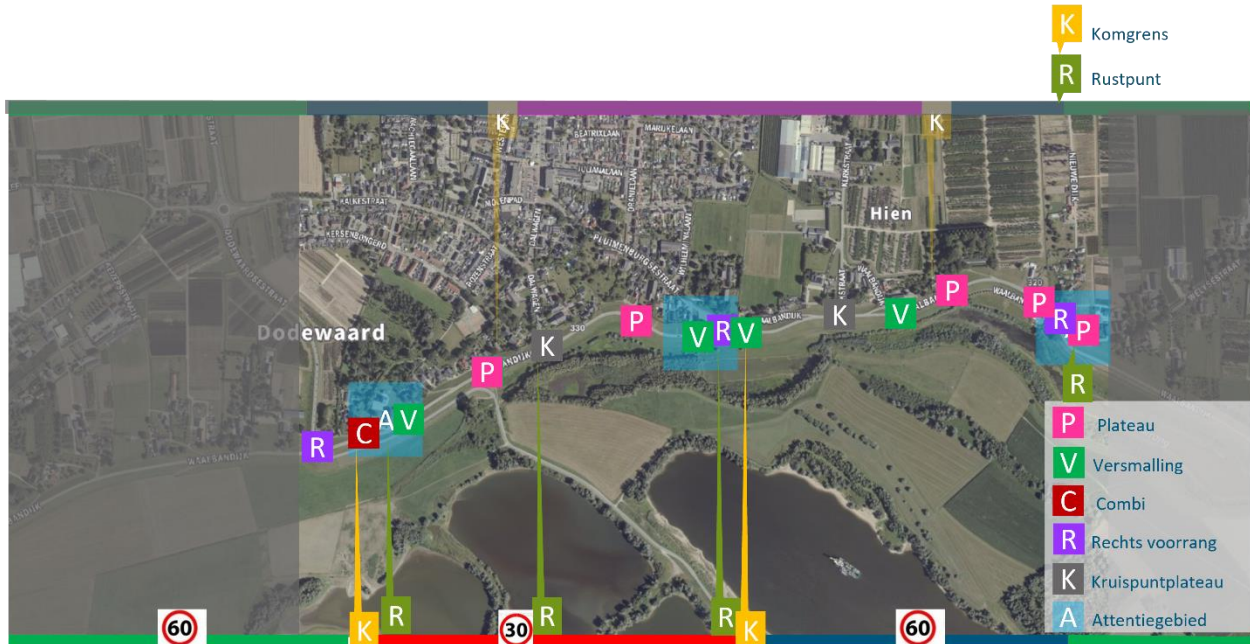
Het volgende cluster aanleidingen voor verkeersmaatregelen betreft het rustpunt bij De Snor, inclusief parkeerplaats en dijkopgang naar de pier. De aansluiting van het parkeerterrein ten westen van het rustpunt wordt vormgegeven als uitrit, waarbij de betonband doorloopt over de aansluiting. Ter hoogte van het rustpunt is een plateau niet mogelijk vanwege de nabijheid van de bebouwing. Hier wordt voorzien in een versmalling. Net ten oosten van de dijkopgang naar de pier wordt voorzien in een plateau, waarbij de huidige overbreedte van de rijbaan verwijderd wordt. De opgang zelf wordt als uitrit vormgegeven, waarbij de betonband doorloopt over de aansluiting.

Ter hoogte van huisnummer 34 is een plateau voorzien en juist ten westen van huisnummer 44/45 (dijkhuis) een versmalling. Voor het plateau is geen duidelijke aanleiding in de omgeving, echter de lengte en de gestrektheid van het wegvak vereist een herinnering voor de weggebruiker om de snelheid te beperken. Het dijkhuis vormt een aanleiding voor een verkeersmaatregel, echter een plateau is hier niet mogelijk vanwege de nabijheid van de bebouwing.

Het is mogelijk om beide verkeersmaatregelen oostelijker te situeren. Het plateau bij huisnummer 34 kan verschuiven naar huisnummer 29, waarbij dit mogelijk een versmalling moet worden vanwege de nabijheid van de bebouwing. De versmalling bij huisnummer 44/45 kan verschuiven naar huisnummer 37, waarbij dit mogelijk een plateau kan worden vanwege de grote afstand tot de bebouwing. Het verdient aanbeveling de locaties en vorm van de verkeersmaatregelen in nauw overleg met aanwonenden te bepalen. Het nadeel is dat voor de maatregelen op beide locaties geen duidelijke aanleiding in de omgeving is. Voor voldoende snelheidsbeheersing op dit trajectdeel is het aantal van twee locaties met verkeersmaatregelen te beschouwen als minimum.

Op circa 550 meter oostelijk van de Domeinstraat bevindt zich een krappe bocht; de laatste bocht vanuit oostelijke richting vóór Ochten. Mede gelet op de relatief lange rechte wegvakken zonder verkeersmaatregelen aan weerszijden voor de bocht zijn hier bochtschilden of schrikhekken nodig. Op de tussenliggende wegvakken worden geen verkeersmaatregelen getroffen, ten behoeve van de rust en eenheid van de dijk.

4.8 Dodewaard (tot De Engel)



Het trajectdeel in Dodewaard betreft een intensief gebruikt weggedeelte met relatief veel vrachtverkeer. Voor het trajectdeel, dat loopt vanaf de Dodewaardsestraat tot en met de Welysestraat zijn 2 varianten ontwikkeld. De lengte waarover het weggedeelte binnen de bebouwde kom valt is afhankelijk van de gekozen variant. Het profiel laat onderlinge passage van twee vrachtwagens op de verharding toe (5,40 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is deels 30, deels 60 km/u. Langs het traject bevinden zich 3 rustpunten en een vierde rustpunt bij De Engel.

In de voorkeursvariant wordt de bebouwde kom beperkt tot het weggedeelte vanaf de Dodewaardsestraat tot en met de Pluimburgsestraat.

De westelijke kongrens wordt uitgevoerd als combinatie van plateau met versmalling, voor maximale attentie ter plaatse van de overgang van 60 naar 30 km/u. De kongrens wordt gesitueerd ten oosten van de Dodewaardsestraat, op voldoende afstand van de bebouwing om hinder van trillingen en geluid te voorkomen. De oostelijke kongrens wordt beperkt tot een versmalling; een plateau is daar niet mogelijk vanwege de nabijheid van de bebouwing. Het weggedeelte binnen de bebouwde kom krijgt een trottoir / boulevard aan de rivierzijde: De doorlopende betonband wordt hier verbreed en verhoogd.

Op de kruispunten met de Dodewaardsestraat en de Pluimburgsestraat is een kruispuntplateau niet mogelijk, vanwege de nabijheid van de bebouwing. De ontsluitingsweg van het buitendijkse bedrijf De Beijer is een uitrit en wordt als zodanig vormgegeven. Op het kruispunt met de Dalwagen is de afstand tot de bebouwing voldoende om een kruispuntplateau te kunnen toepassen.

Bij de vloedschuur is een rustpunt voorzien, met bankjes aan beide zijden van de dijkweg. Om die reden wordt hier een verlengde versmalling aangebracht met een lengte van circa 20 meter.

In het weggedeelte tussen de Dodewaardse kerk en de Vloedschuur wordt -behalve het kruispuntplateau bij de Dalwagen- voorzien in een versmalling ter hoogte van huisnummer 60 en een plateau ter hoogte van huisnummers 67 en 77. Voor deze twee verkeersmaatregelen is geen duidelijke aanleiding in de

omgeving, echter de onderlinge zichtafstand van de verkeersmaatregelen vereist deze aanvullende maatregelen. Bij huisnummer 60 is een plateau niet mogelijk, vanwege de nabijheid van de bebouwing.

Het trajectdeel vanaf de nieuwe komgrens tot en met de Welysestraat komt buiten de bebouwde kom. Op dit weggedeelte hebben de dijkweg en omgeving (te) weinig kenmerken voor een geloofwaardige en herkenbare bebouwde kom. Op het kruispunt met de Kerkstraat wordt voorzien in een kruispuntplateau. Juist ten oosten van de dijkwoningen in Hien wordt een plateau aangebracht, zo'n 80 meter oostelijker dan de huidige komgrens. Bij de kerk van Hien, tussen beide dijkopgangen, wordt aanvullend een versmalling aangebracht om de snelheid op dit weggedeelte optimaal te beheersen.

In afwijking van de overige kruispunten wordt bij de dijkopgangen van de "oude" Kerkstraat langs de kerk van Hien de voorrang geregeld, waarbij verkeer uit de Kerkstraat voorrang moet verlenen aan verkeer op de Waalbandijk. Het gaat hier om een relatief weinig gebruikte weg op korte afstand van de "hoofdtak" van de Kerkstraat. De elders toegepaste vormgeving, met afwijkende kleur verharding, zou op dit korte wegvak tot te veel wisselingen leiden, of een lang wegvak met afwijkende kleur. Omdat de Kerkstraat een openbare weg is zou vormgeving als uitrit technische complicaties met zich meebrengen, vanwege de aan de verschijningsvorm gestelde juridische eisen.

Bij restaurant De Engel wordt de vorm van het kruispunt aangepast. De huidige Y-vorm van het kruispunt leidt tot (te) hoge passeersnelheden en daardoor tot risicovolle situaties, ondanks de voorrangsregeling met stopplicht voor verkeer vanaf de zuidoostelijke tak van de Waalbandijk. Ook is het uitzicht hier slecht. De zuidoostelijke tak wordt afgebogen, zodat deze haaks aansluit op de doorgaande weg van de westelijk tak naar de Welysestraat vice versa. Deze vormgeving sluit aan bij het drukker gebruik van de route naar de Welysestraat, vooral door vrachtverkeer. Daarnaast voorkomt het inschijnen van koplampen bij restaurant De Engel, wat bij een haakse aansluiting van de Welysestraat op de Waalbandijk het geval zou zijn. In overeenstemming met de overige kruispunten op de Waalbandijk en landelijk te doen gebruikelijk in 60 km/u gebieden wordt de voorrangsregeling opgeheven. Dat wil zeggen dat hier voorrang van rechts geldt.

Het bestaande plateau in de Welysestraat wordt vervangen door een kruispuntplateau bij de Nieuwe Dijk. Door deze verschuiving van het plateau wordt de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers van en naar de Nieuwe Dijk verbeterd. In de Nieuwe Dijk wordt de helling van het plateau aangepast, om de hoogteverschillen met de omgeving op te kunnen vangen.

Het parkeerterrein wordt aangepast. Er komt een scheiding tussen de rijbaan van de Welysestraat en het parkeerterrein met inritten aan beide uiteinden, zodat het parkeerterrein ongeschikt wordt voor vrachtwagens. Haakse parkeervakken bieden plaats aan 20 personenauto's. De trap tussen het parkeerterrein en De Engel wordt enkele meters in oostelijke richting verschoven, aansluitend op de parkeervakken.

Het parkeerterrein wordt niet verplaatst naar de andere kant van de Welysestraat, omdat bezoekers van De Engel, de meest frequente gebruikers van het parkeerterrein, dan de Welysestraat moeten oversteken. Daarnaast zou de uitbuiging van de Welysestraat om het parkeerterrein heen het zicht op en het overzicht van het kruispunt verslechteren.

Het weggedeelte rondom het aangepaste kruispunt bij De Engel wordt uitgevoerd in een afwijkende kleur verharding, aan de westkant begrenst door een plateau ter hoogte van de buitendijkse dijkopgangen en in de Welysestraat door het kruispuntplateau bij de Nieuwe Dijk. In de zuidoostelijke tak van de Waalbandijk wordt de afwijkende kleur verharding doorgezet tot en met het rustpunt.

Voor dit trajectdeel is nog een variant onderzocht, waarbij de huidige komgrens bij Hien gehandhaafd blijft. In deze lange variant van de bebouwde kom verschuift de versmalling ten oosten van de Pluimburgsestraat circa 100 meter naar het oosten, ter hoogte van huisnummer 87, ten behoeve van de onderlinge zichtafstand tussen de verkeersmaatregelen. Op die locatie is geen zichtbare aanleidingen in de wegomgeving, waar bij aangesloten kan worden. De versmalling functioneert niet langer als oostelijke



begrenzing van het weggedeelte bij de Pluimburgsestraat en vloedschuur, met afwijkende kleur verharding. Het attentieniveau verhogende effect bij dit rustpunt is daardoor minder. Bij de komgrens ten oosten van de dijkhuizen in Hien wordt in plaats van een plateau een combinatie van plateau met versmalling aangebracht. Het trottoir / boulevard aan de rivierzijde wordt over de volledige lengte tot voorbij Hien doorgetrokken.

Nadeel van de lange variant is dat de situering binnen de bebouwde kom en de bijbehorende snelheidslimiet van 30 km/u over de relatief grote lengte niet geloofwaardig aan de weggebruiker overgebracht kunnen worden. De omgevingskenmerken ondersteunen geen bebouwde kom en natuurlijke, zichtbare aanleidingen voor deze snelheidslimiet over het gehele traject ontbreken. De verwachting is dat automobilisten zich onvoldoende aan de snelheidslimiet zullen houden, waardoor het snelheidsgedrag onvoorspelbaar is en (te) veel afwijkt van de verwachtingen van andere weggebruikers, met name voetgangers en fietsers. Hierdoor neemt het ongevalsrisico toe.

4.9 Dodewaard (De Engel) – gemeentegrens



Het trajectdeel vanaf restaurant De Engel tot de gemeentegrens van Overbetuwe betreft een intensief gebruikt weggedeelte buiten de bebouwde kom. Het profiel laat onderlinge passage van een personenauto en een vrachtwagen op de verharding toe (4,60 m asfalt, plus tweemaal 0,40 m betonstrook / grasbeton), de snelheidslimiet is 60 km/u. Langs het traject bevinden zich 2 rustpunten.

Op de kruispunten met de Groenestraat, de Molenhofstraat¹¹ en de Horstweg wordt voorzien in een kruispuntplateau. De kruispunten met de Groenestraat en de Molenhofstraat bevinden zich op een relatief lang en recht weggedeelte. Bij de Groenestraat is tevens een rustpunt. Het kruispunt met de Horstweg ligt op een recht weggedeelte op geringe afstand van het andere rustpunt in dit trajectdeel. Bij het rustpunt wordt de snelheid beheerst door de scherpe bocht ter plaatse.

Aanvullend is een drietal plateau's voorzien, waarvoor geen duidelijke aanleiding in de omgeving is, echter de lengte en de gestrektheid van de wegvakken vereisten een herinnering voor de weggebruiker om de snelheid te beperken. Het plateau op het wegvak tussen restaurant De Engel en de Groenestraat wordt relatief dicht bij De Engel gesitueerd (circa 150 m ten oosten van het rustpunt), zodat er nog enig effect van uitgaat bij het naderen van De Engel en omgeving (rustpunt) vanuit oostelijke richting. Voor het plateau op het rechte wegvak tussen huisnummers 117 en 119 is het samenvallen met een wandelpad een extra argument. Het meest oostelijke plateau ligt nabij de gemeentegrens. Mogelijk is er een geschiktere locatie voor een verkeersmaatregel aan de andere kant van de gemeentegrens. De meest geschikte locatie moet in afstemming met Gemeente Overbetuwe worden bepaald.

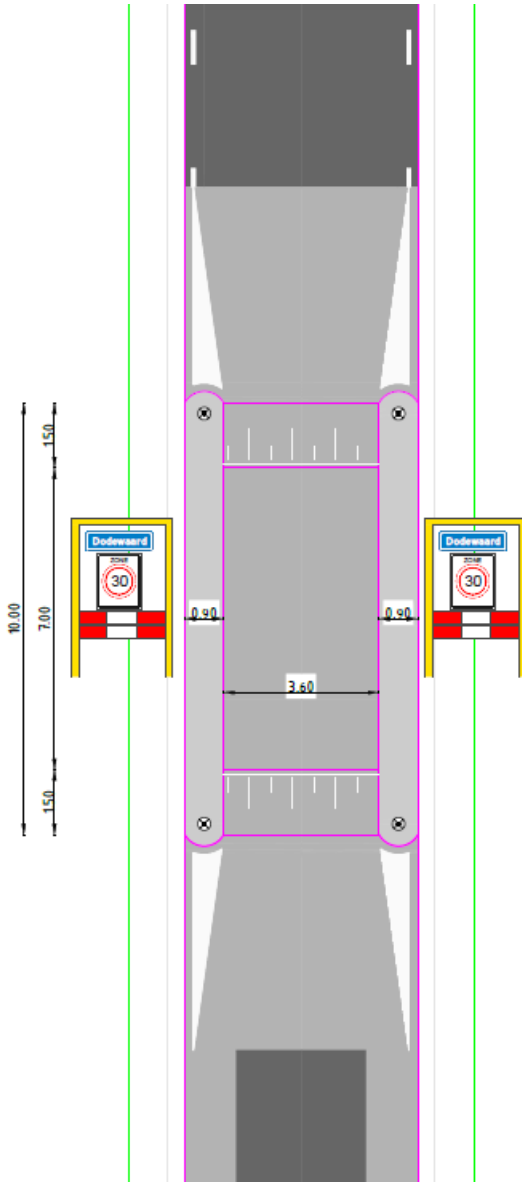
Tussen de Molenhofstraat en de Horstweg wijkt de weg gedeeltelijk af van de te versterken dijk. Hier wordt zo mogelijk het profiel van een intensief gebruikt weggedeelte voortgezet, maar wordt tenminste aangesloten op de bestaande rijbaan. Dit is onderwerp van nadere detaillering in de vervolgfase.

Hier bevindt zich tevens een drietal krappe bochten. In deze zeer krappe bochten zijn bochtschilden of schrikhekken nodig. Ter hoogte van de gemeentegrens is eveneens een krappe bocht. De benodigde plaatsing van bochtschilden of schrikhekken dient hier te worden afgestemd met Gemeente Overbetuwe. Op de tussenliggende wegvakken worden geen verkeersmaatregelen getroffen, ten behoeve van de rust en eenheid van de dijk.

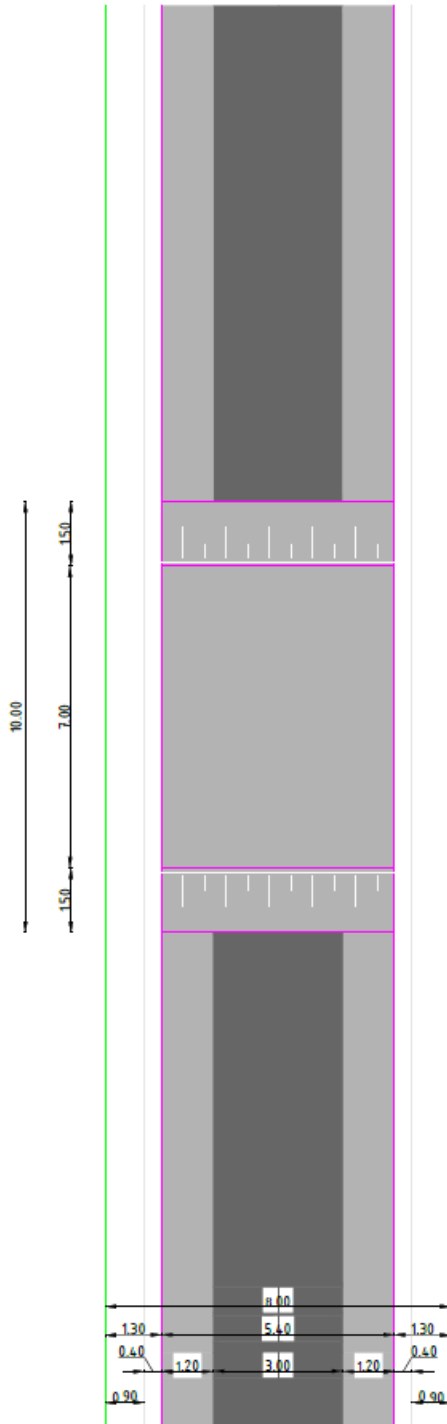
¹¹ *Bijzondere transporten van en naar de kerncentrale kunnen beperkingen stellen aan de uitvoering van het kruispuntplateau, Bijvoorbeeld door de hellingen in de Molenhofstraat minder steil uitvoeren dan gebruikelijk. Mocht een kruispuntplateau onverhoopt toch geen optie zijn, dan wordt deze vervangen door een plateau ten westen van de Molenhofstraat.*

BIJLAGE: Principe vormgeving verkeersmaatregelen

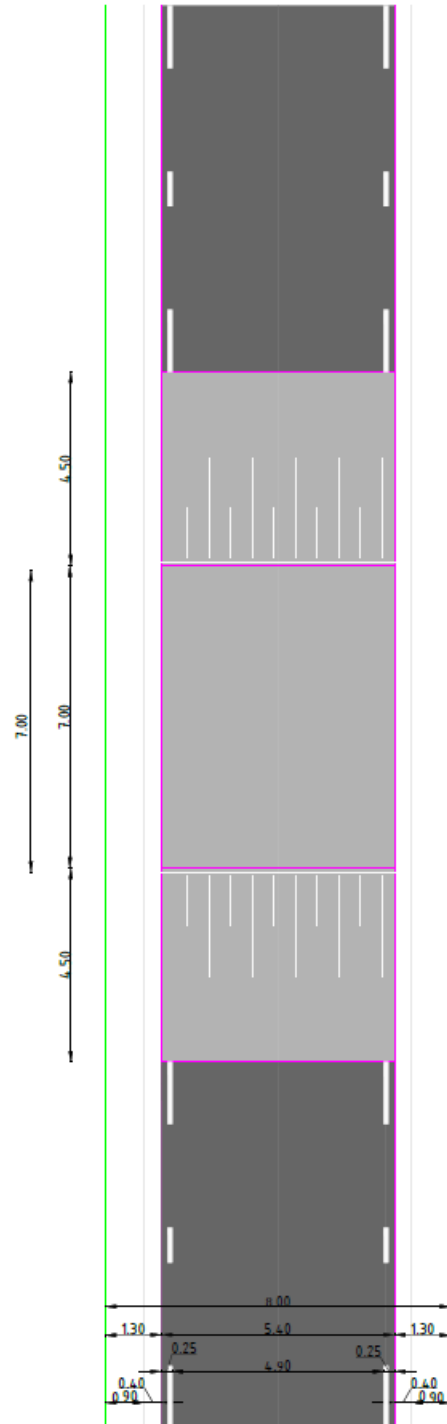
Komgrens: combinatie van plateau met versmalling



Plateau op wegvakken met extra vrachtverkeer; binnen en buiten de bebouwde kom

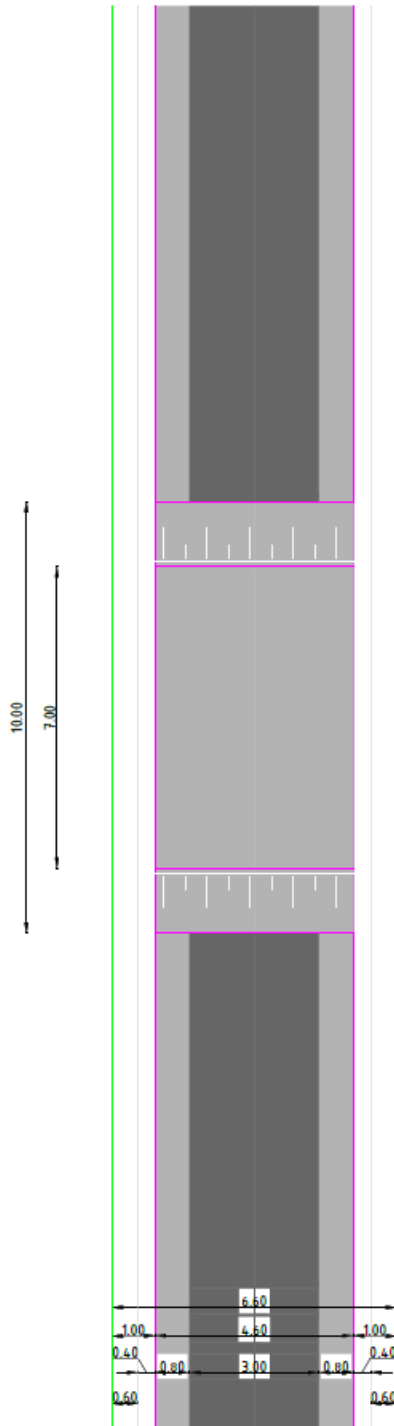


Principe profiel verkeersplateau
BIBEKO plateau 30 km/uur, 12 cm hoog

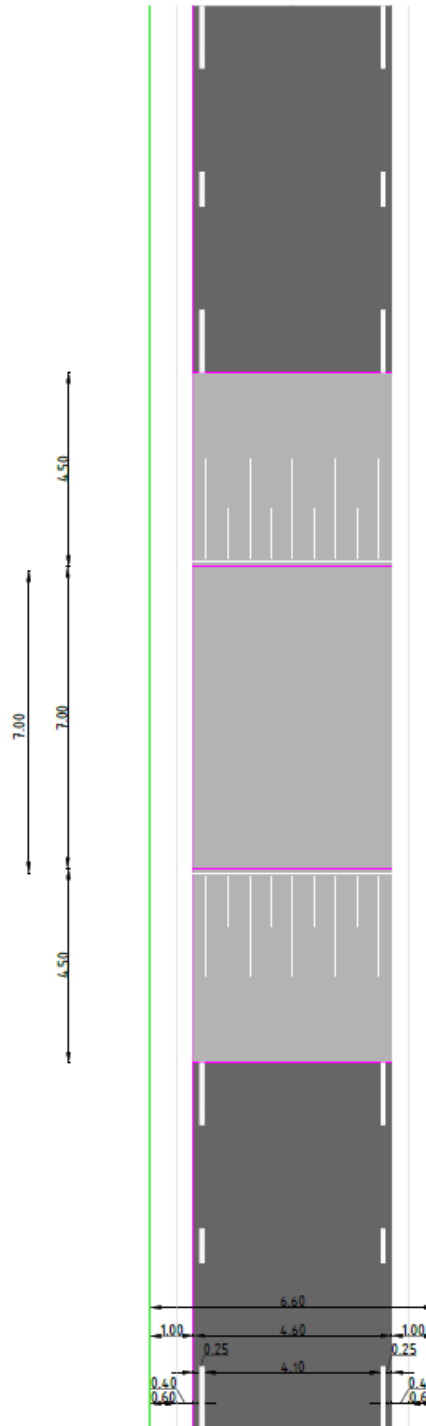


Principe profiel verkeersplateau
BUBEKO plateau 60 km/uur, 12 cm hoog

Plateau op intensief gebruikte wegvakken; binnen en buiten de bebouwde kom

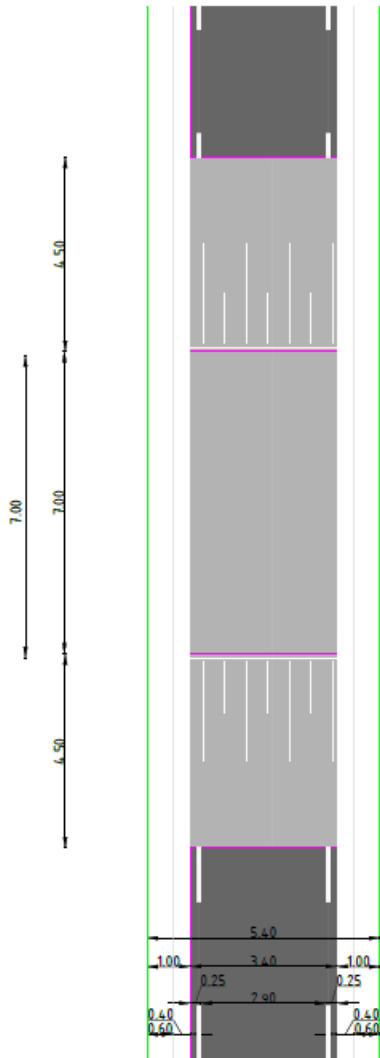


Principe profiel verkeersplateau
BIBEKO plateau 30 km/uur, 12 cm hoog
Schaal 1:100



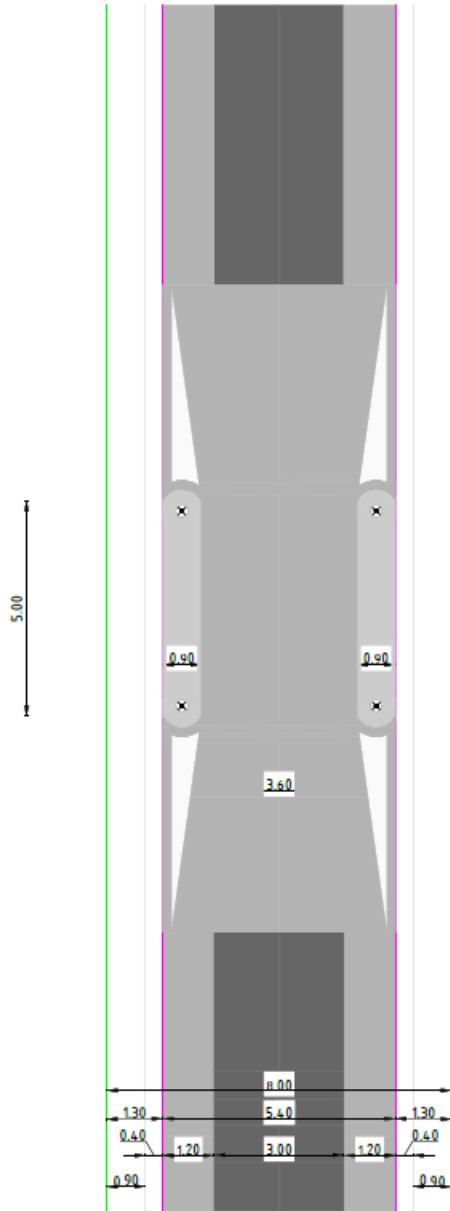
Principe profiel verkeersplateau
BUBEKO plateau 60 km/uur, 12 cm hoog
Schaal 1:100

Plateau op extensief gebruikte wegvakken; buiten de bebouwde kom

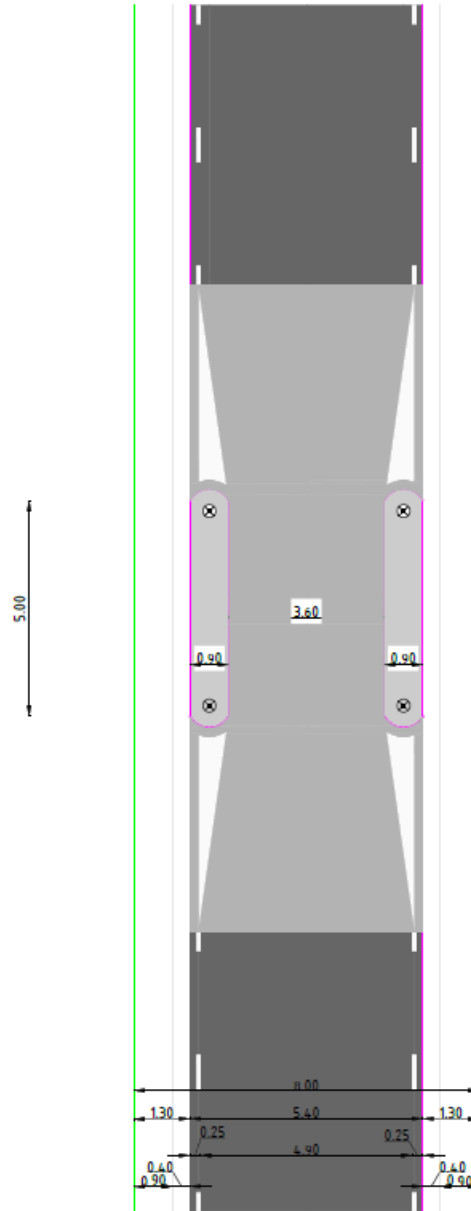


Principe profiel verkeersplateau
BUBEKO plateau 60 km/uur, 12 cm hoog
Schaal 1:100

Versmalling op wegvakken met extra vrachtverkeer; binnen en buiten de bebouwde kom

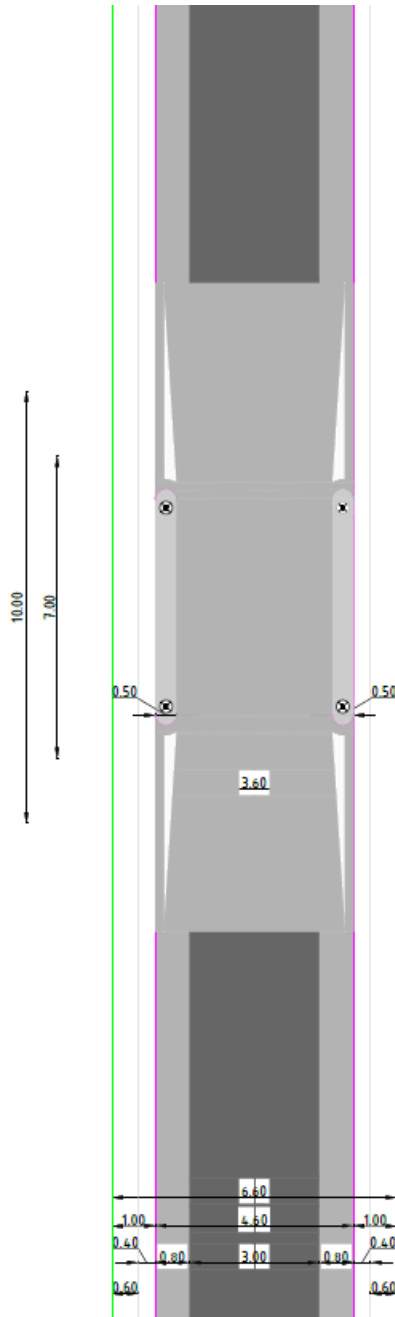


Principe profiel versmalling
BIBEKO 30 km/uur
Schaal 1:100

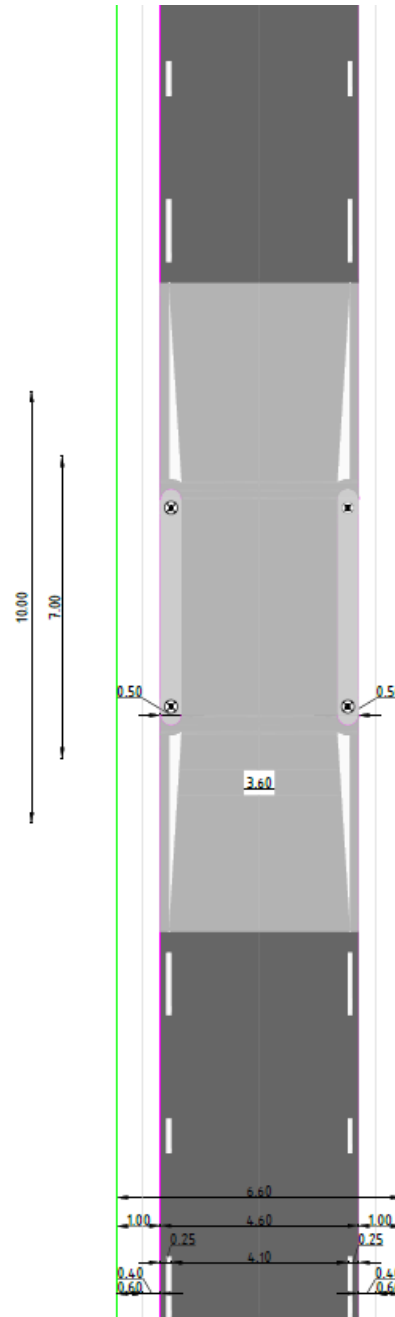


Principe profiel versmalling
BUBEKO plateau 60 km/uur, 12 cm hoog
Schaal 1:100

Versmalling op intensief gebruikte wegvakken; binnen en buiten de bebouwde kom

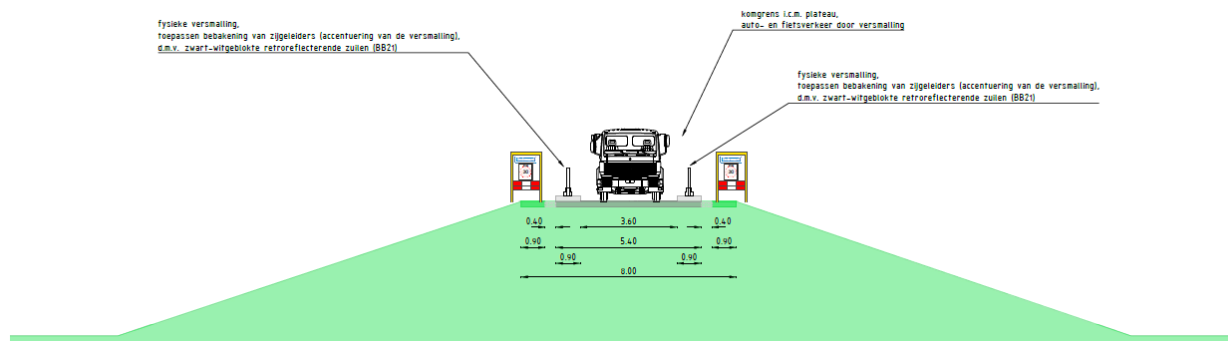


Principe profiel versmalling
BIBEKO plateau 30 km/uur, 12 cm hoog
Schaal 1:100



Principe profiel versmalling
BUBEKO plateau 60 km/uur, 12 cm hoog
Schaal 1:100

Dwarsprofiel versmalling; op wegvakken met extra vrachtverkeer en intensief gebruikte wegvakken

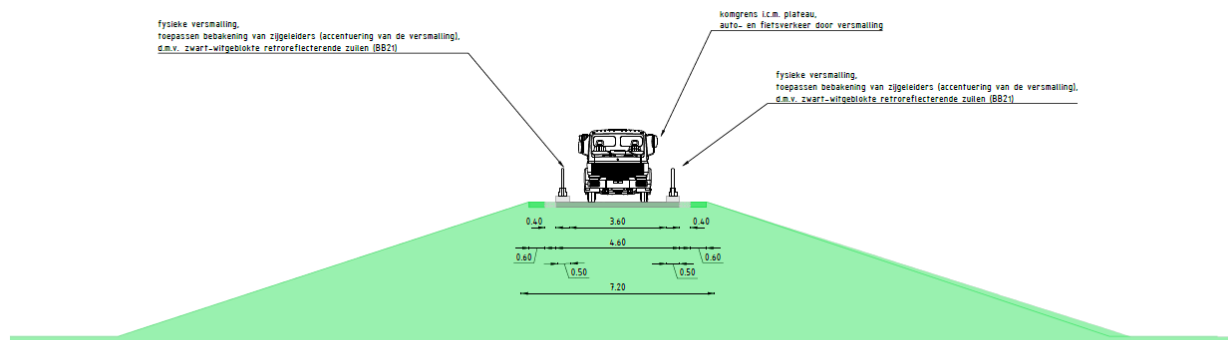


Standaard dwarsprofiel versmalling (met verkeersplateau en e.v.t. met komgrens)

plateau 30 km/uur en 60 km/uur, 12 cm hoog

Schaal 1:100

Bron: Tabel 1 Te hanteren wegn profielen DO 2021



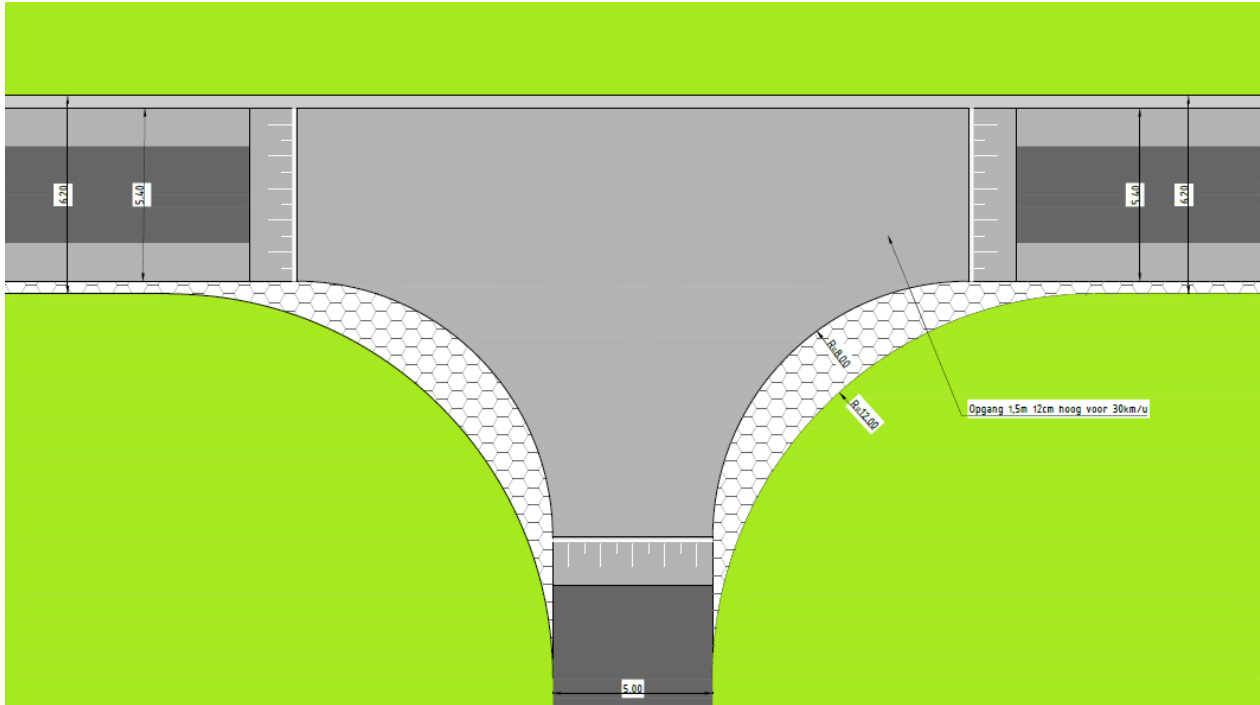
Standaard dwarsprofiel versmalling (met verkeersplateau en e.v.t. met komgrens)

plateau 30 km/uur en 60 km/uur, 12 cm hoog

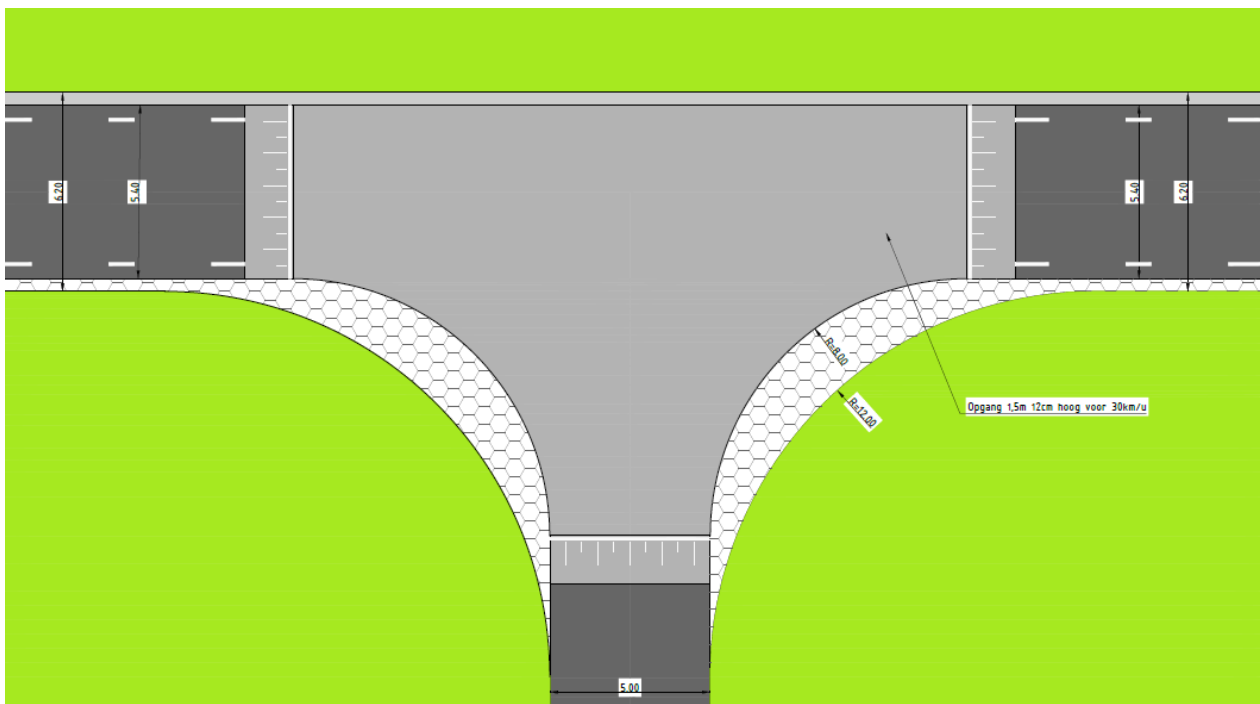
Schaal 1:100

Bron: Tabel 1 Te hanteren wegn profielen DO 2021

Kruispuntplateau; binnen en buiten de bebouwde kom¹²

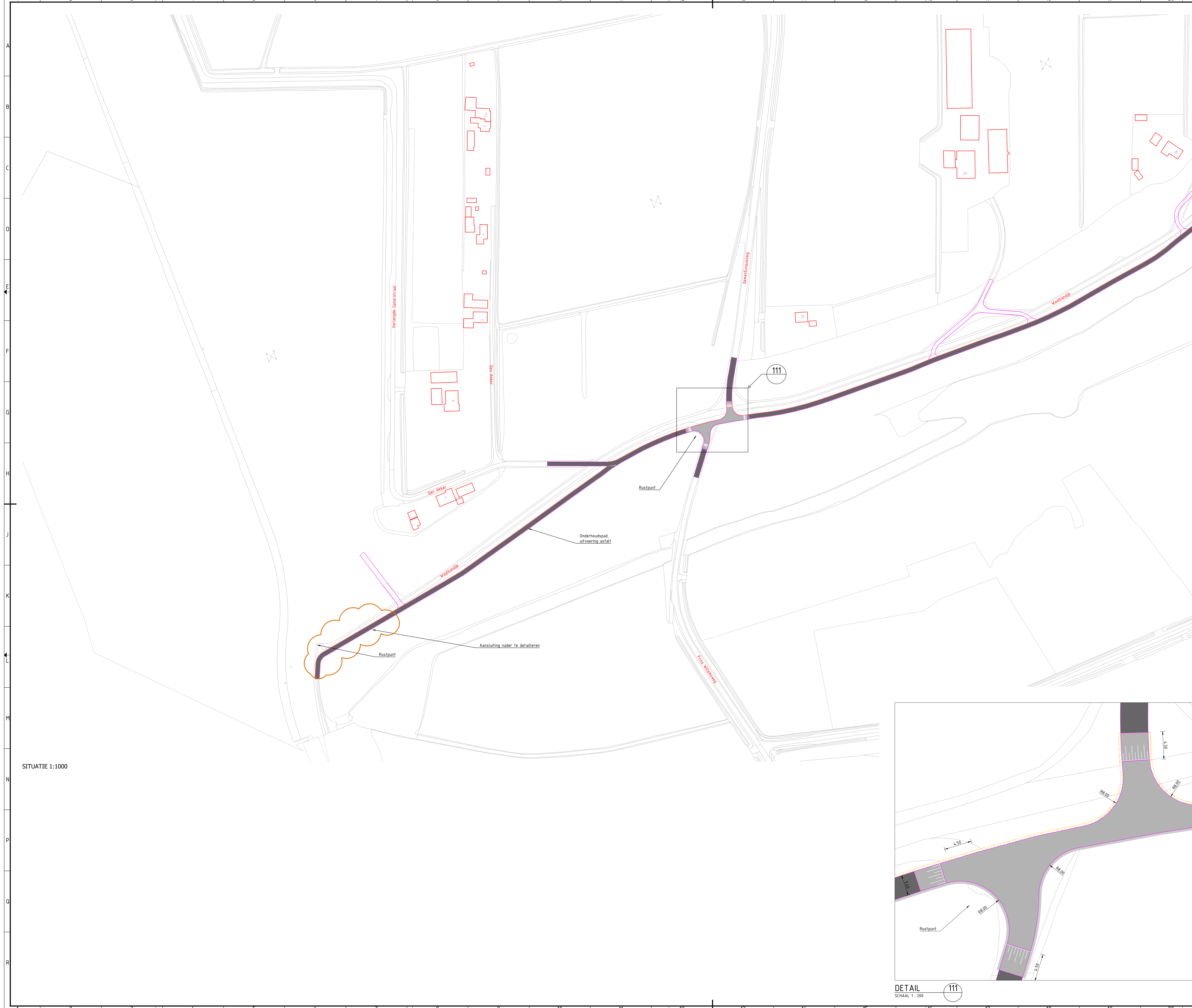


Principe profiel gelijkwaardige kruispunt met plateau
BIBEKO 30 km/uur, 12 cm hoog



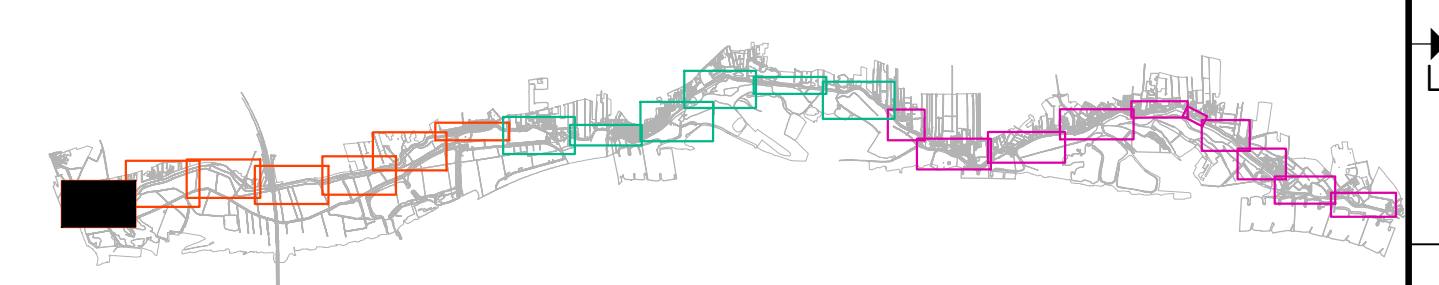
Principe profiel gelijkwaardige kruispunt met plateau
BUBEKO 60 km/uur, 12 cm hoog

¹² Overrijdbare stroken in afrondingsbogen ($R = 12\text{ m}$) alleen in routes met extra vrachtverkeer

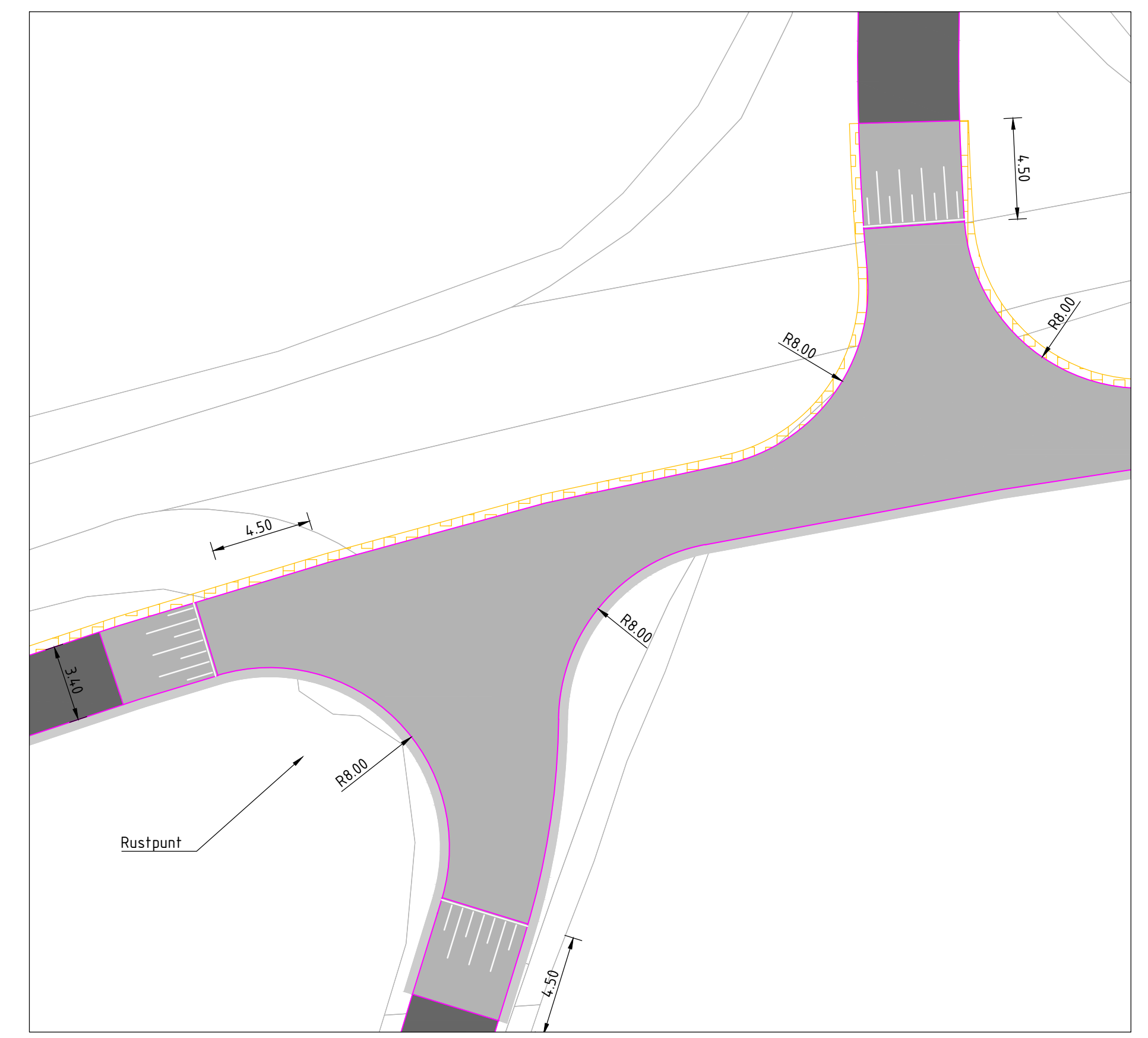


SITUATIE 1:1000

- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.



DETAIL
SCHAAAL 1:200

0.3	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16-06-2022
0.2	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	07-06-2022
0.1	Eerste ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
0.0	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	06-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Den Akker - Biezenburgseweg

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schaatsworp

blad
1

van
7

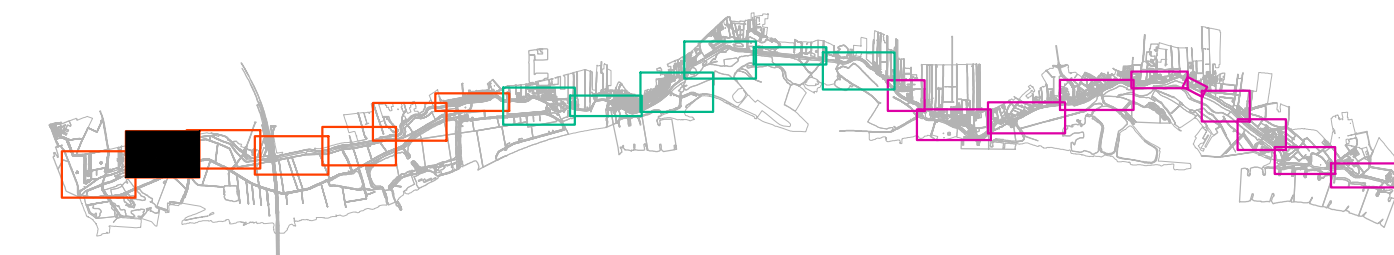
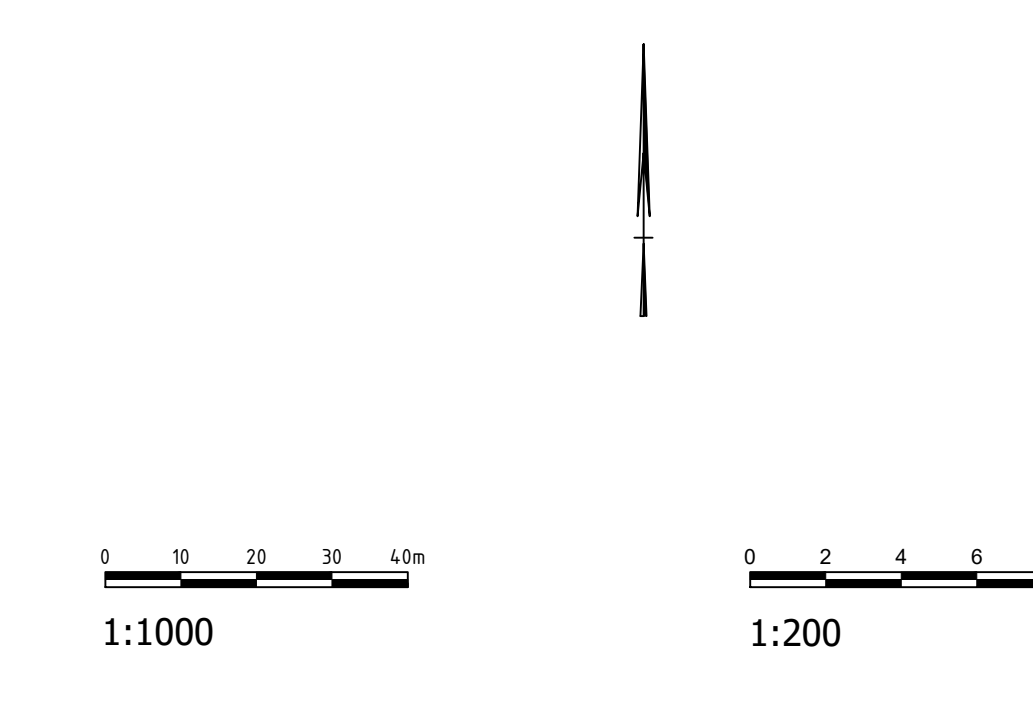
documentnr
BF6777-TE-SO-6001





legenda

- kant asfalt
- betonstrook 0.40m. (1:200)
- grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
- asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
- type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
- klinkerverharding (1:000 / 1:200)
- voetpad (1:000 / 1:200)
- paal van geleider versmalling
- ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

SITUATIE 1:1000

0.3	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	16-06-2022
0.2	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	07-06-2022
0.1	Evenw. ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	31-05-2022
0.0	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	31-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoord
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Ooij - Remkettingweg

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

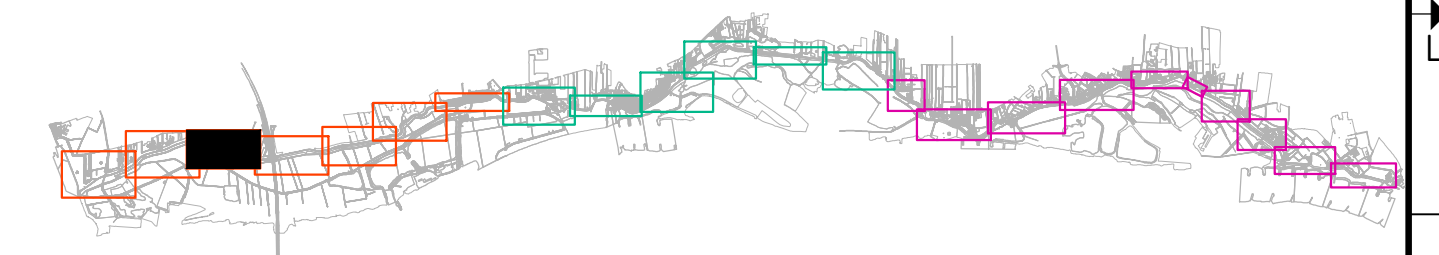
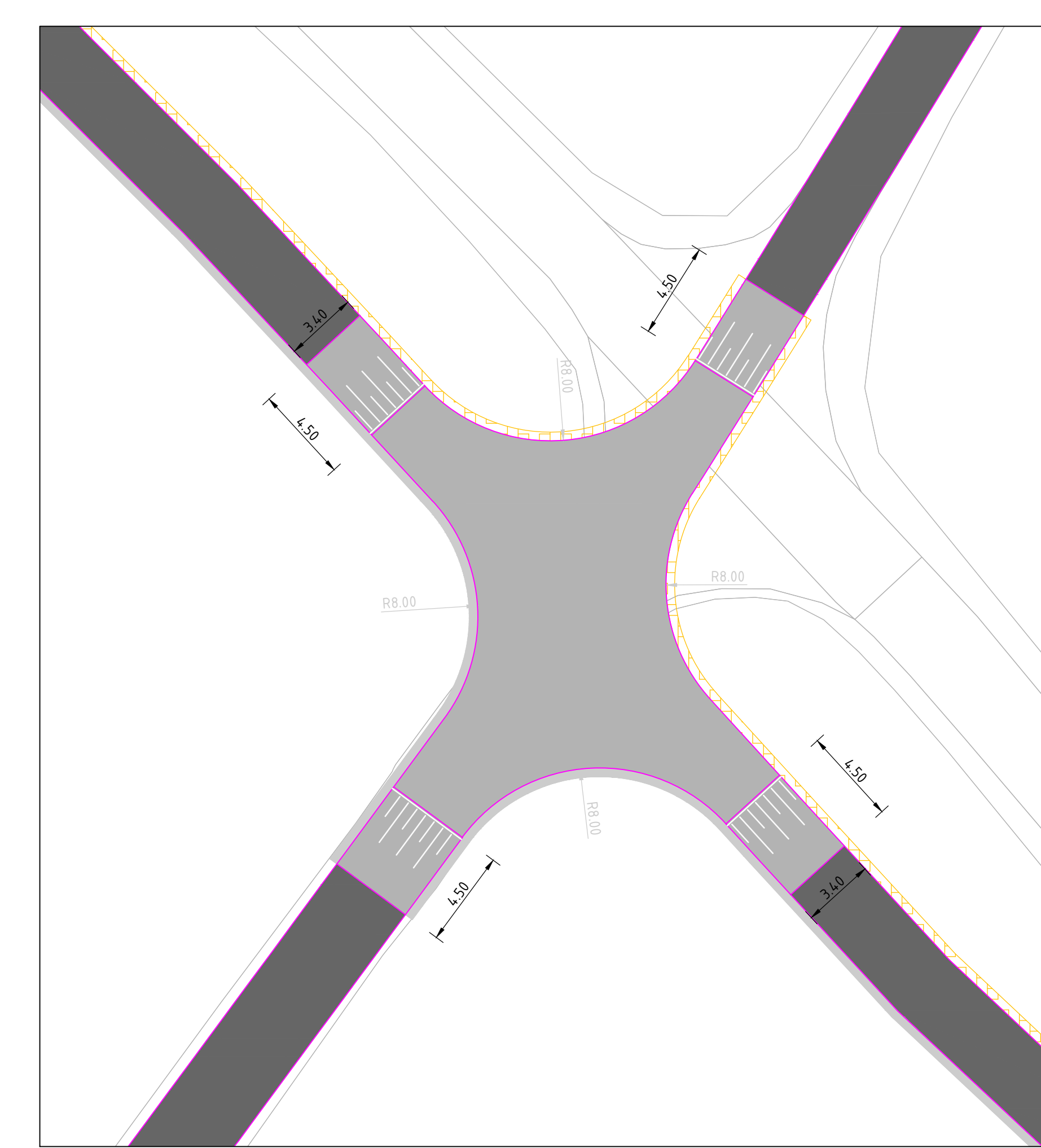
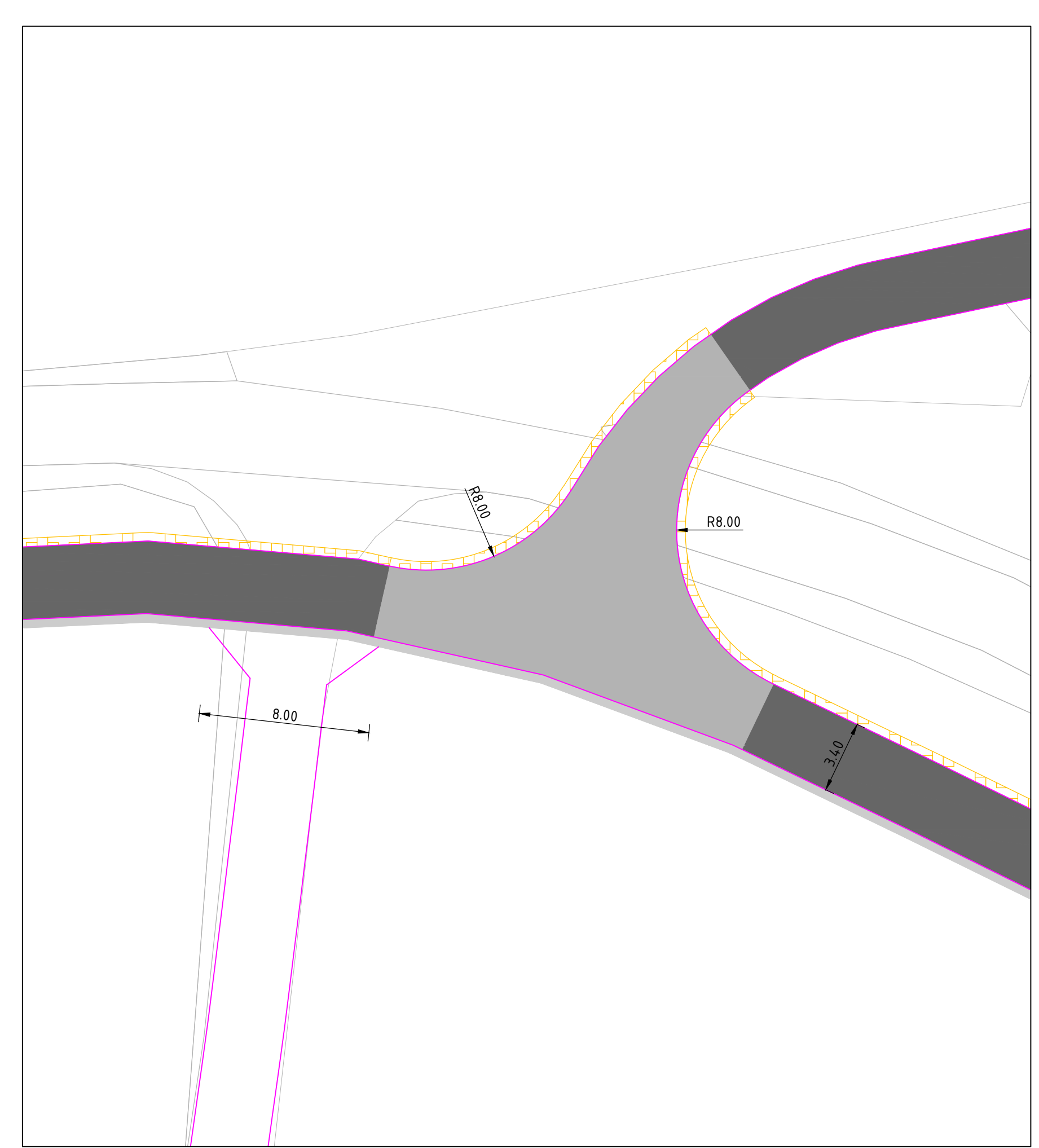
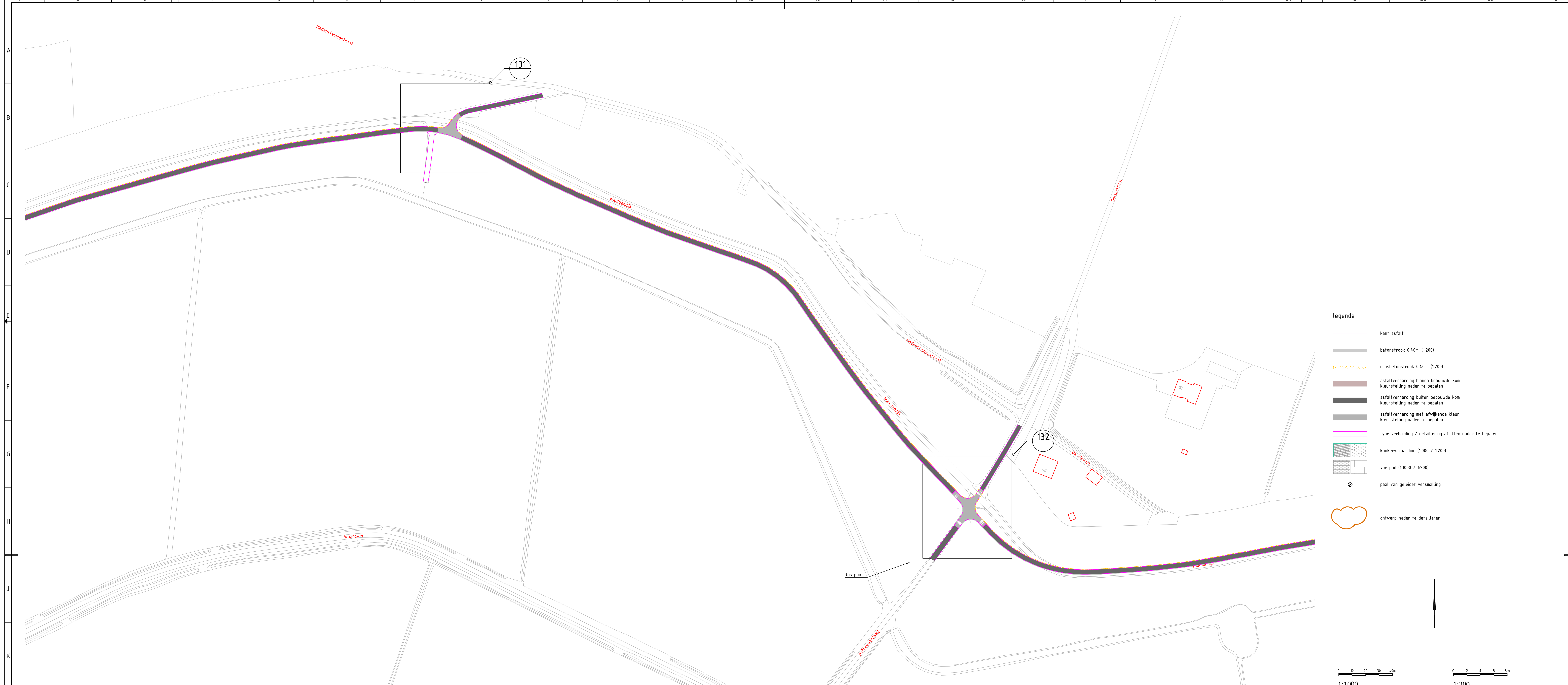
schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schetsontwerp

blad
2

van
7

documentnummer
BF6777-TE-SO-6001



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	07-06-2022
01	Erven afgeven	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
00	opgesteld	opgesteld	gecontroleerd	afgekeurd

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Ooij - Ooistraat

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schaatsontwerp

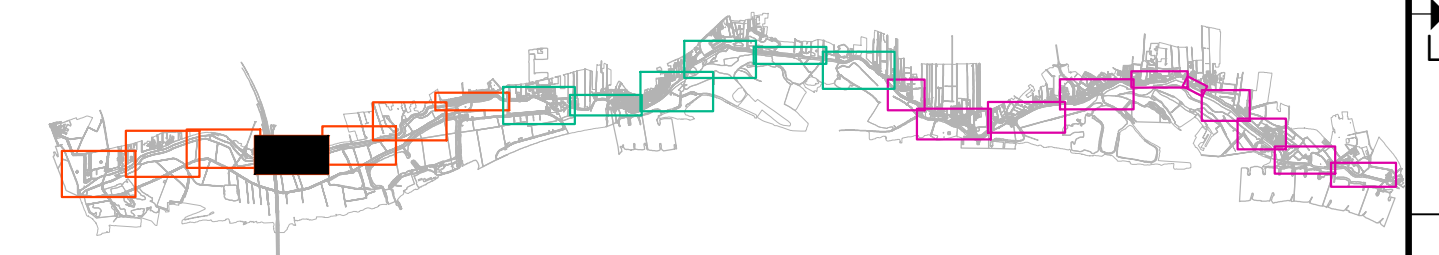
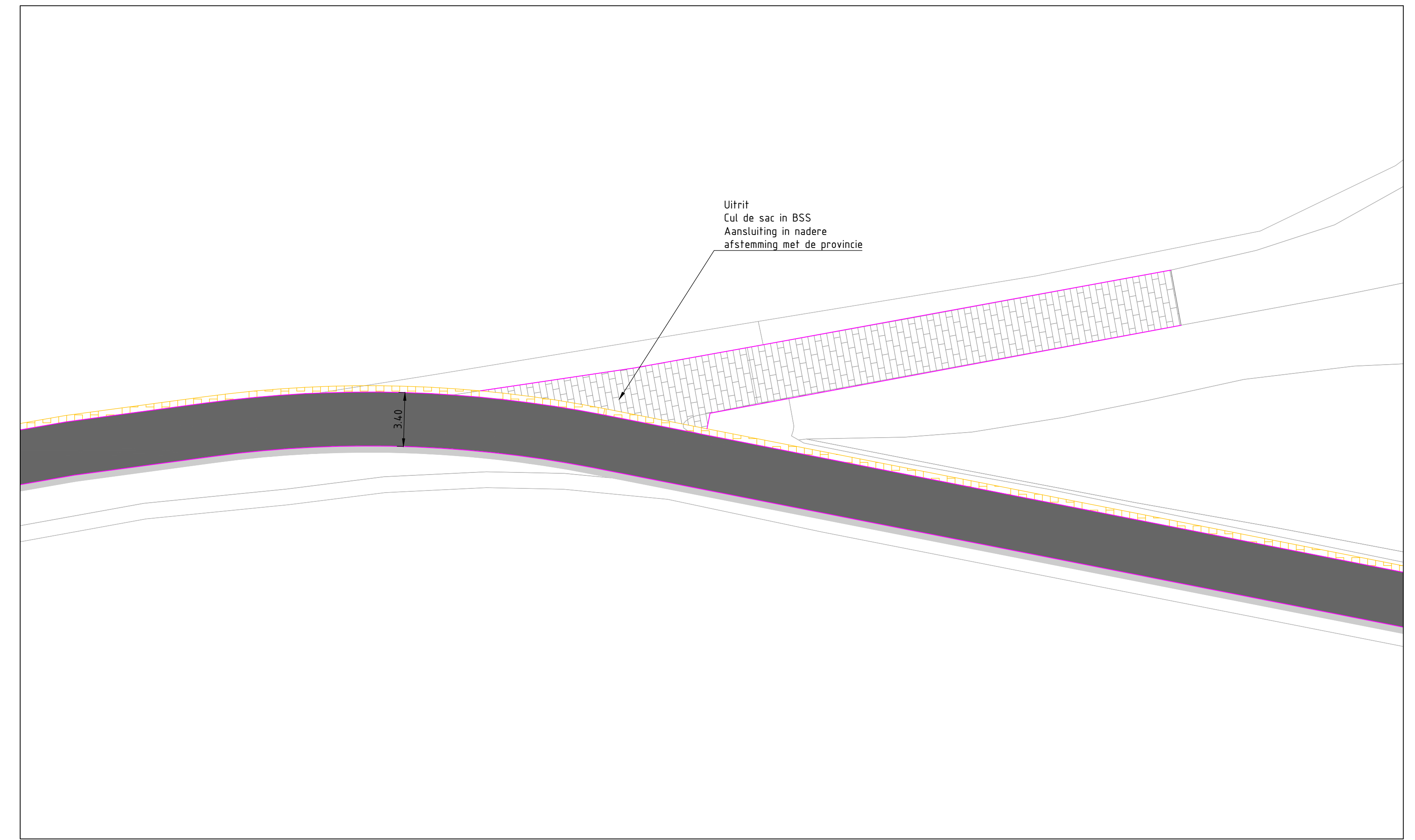
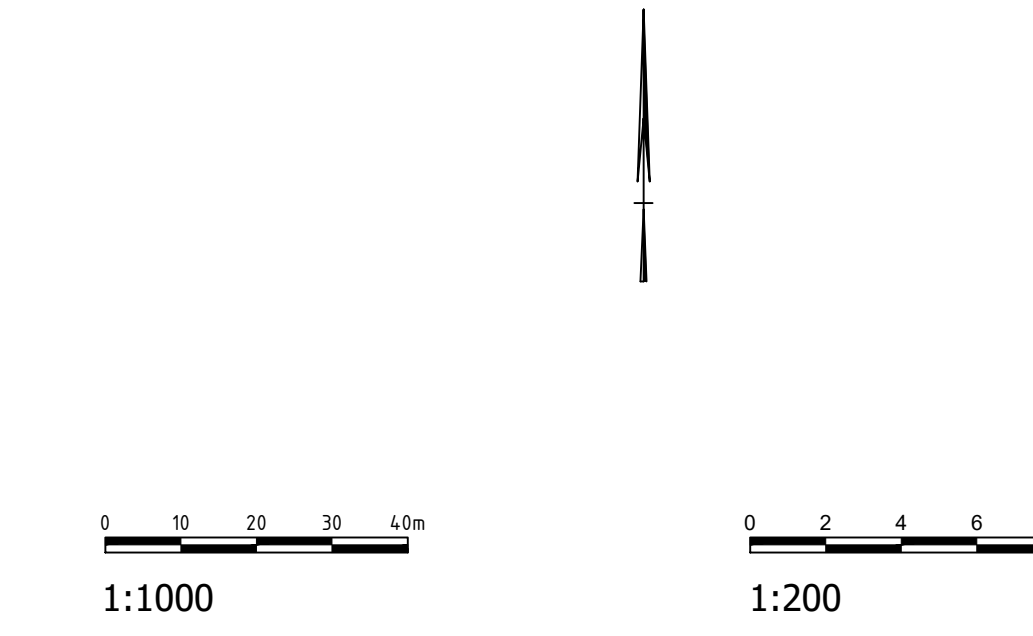
bladzijde
3

van
7

documentnummer
BF6777-TE-SO-6001



- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detailleren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	07-06-2022
01	Eerste ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	08-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoord
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Echteld - Prins Willem-Alexander brug

documentatie
Concept
0.3

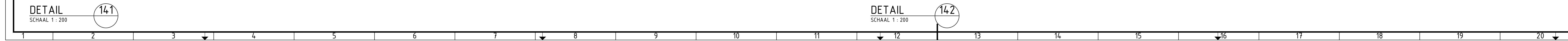
formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

blad
4

van
7

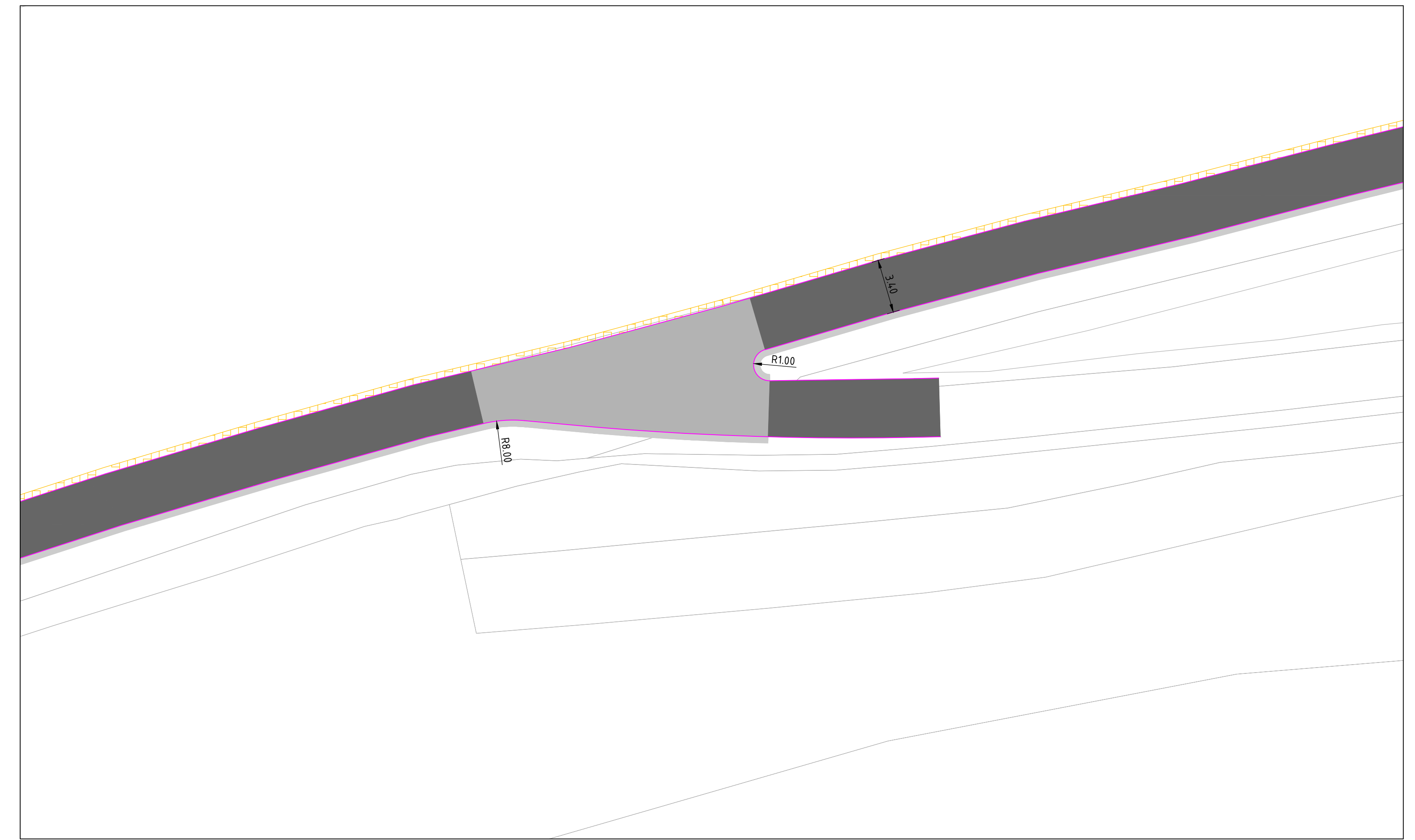
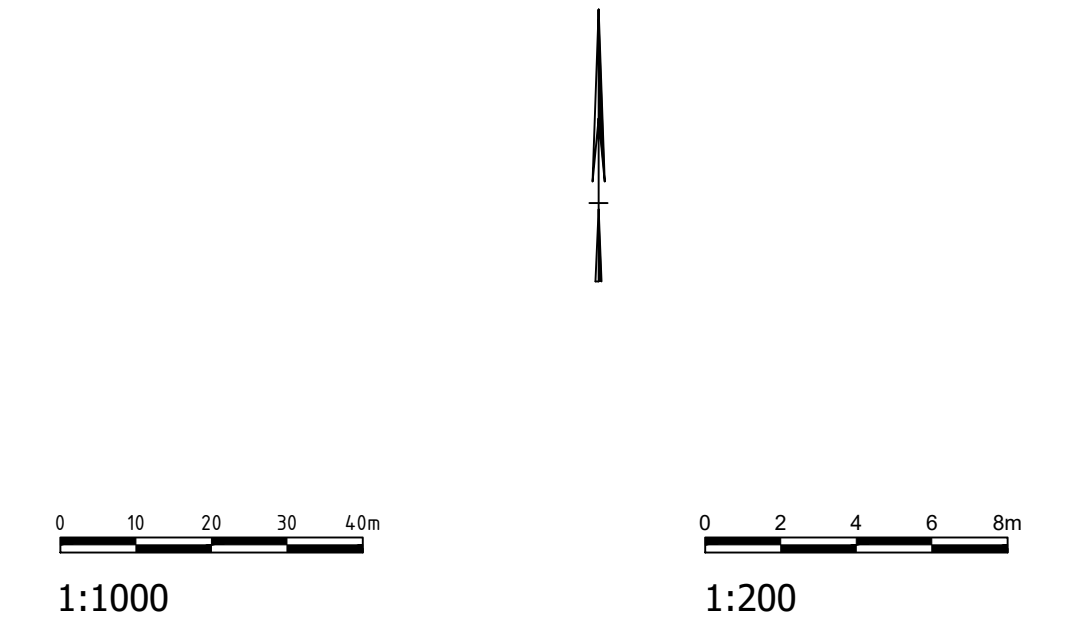
documentnummer
BF6777-TE-SO-6001



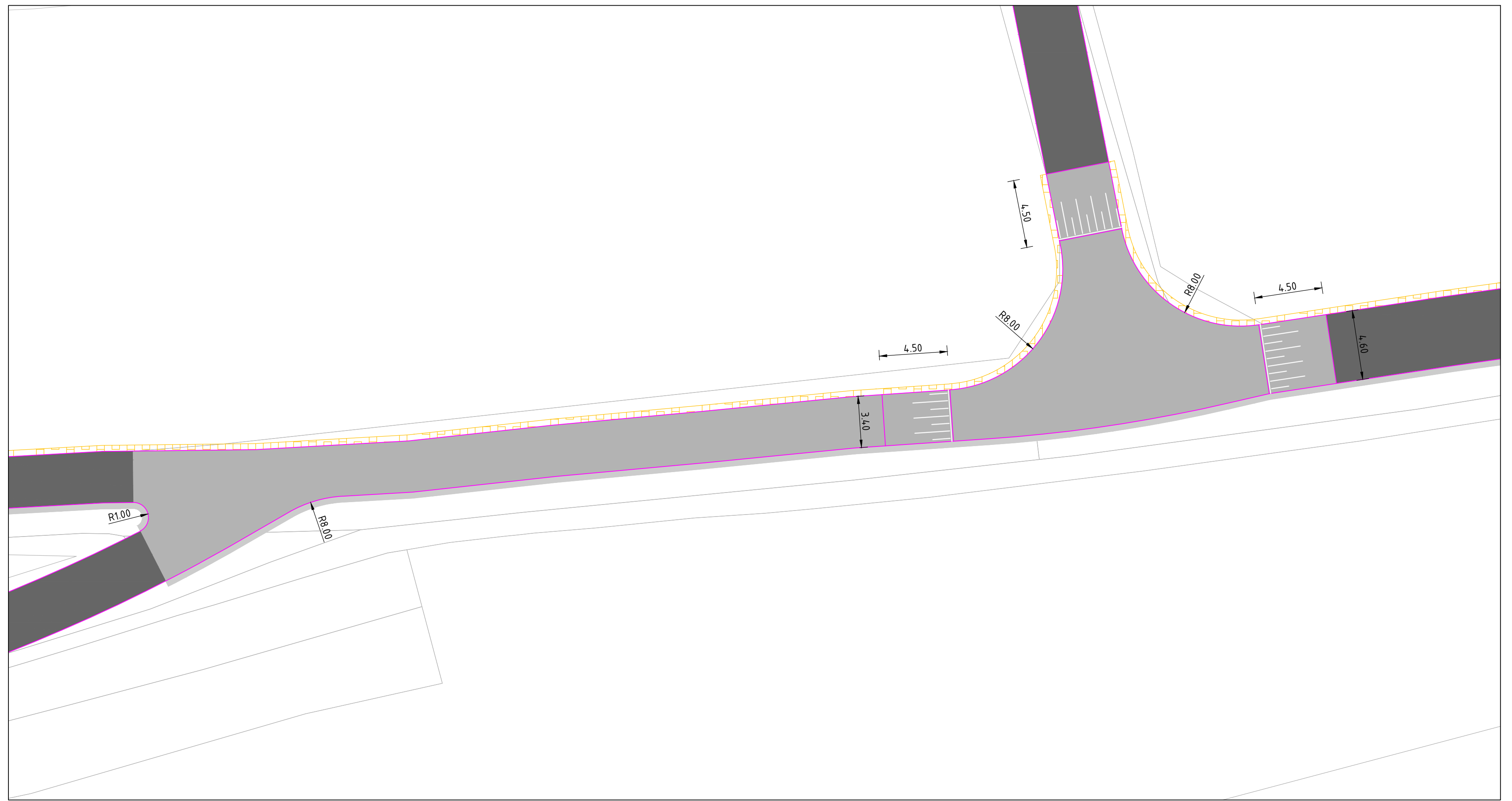


SITUATIE 1:1000

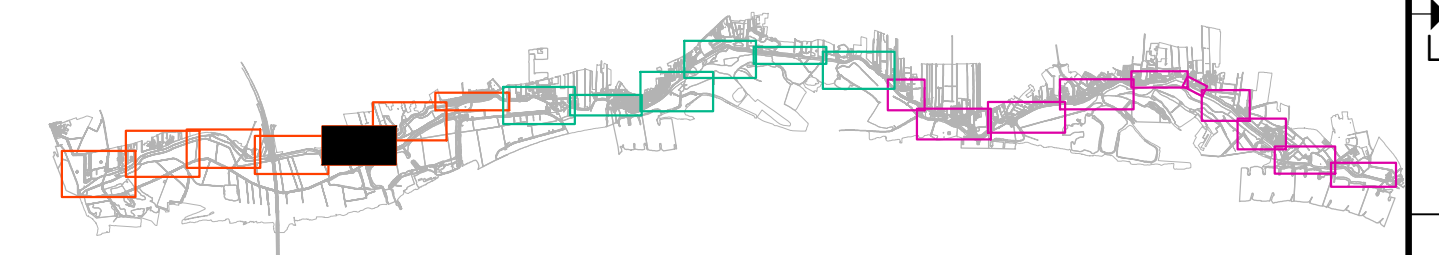
- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



DETAIL 151
SCHAAL 1:200



DETAIL 152
SCHAAL 1:200



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	07-06-2022
01	Evenw. ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
00	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	03-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Echteld - Spijkerestraat

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schetsontwerp

blad
5

van
7

documentnummer
BF6777-TE-SO-6001

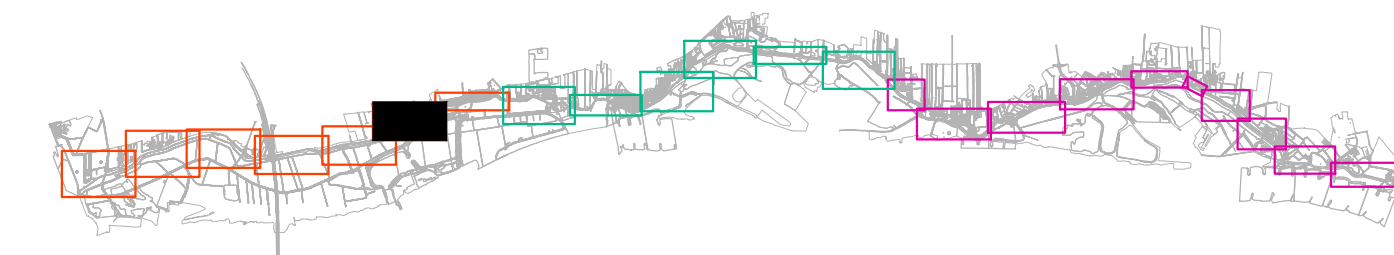
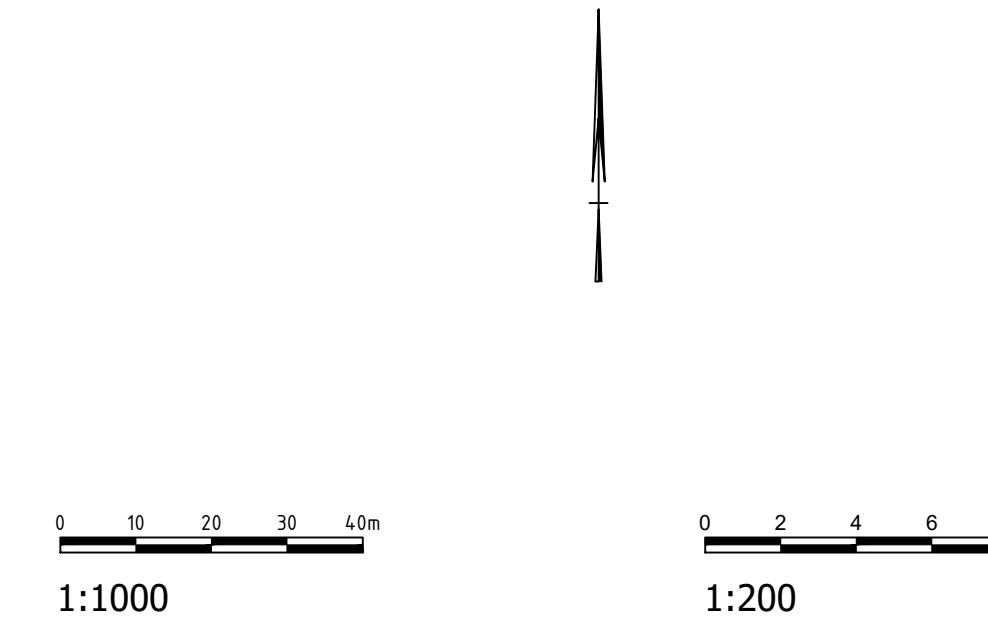




SITUATIE 1:1000

DETAIL
SCHAAL 1:200

- legenda
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1:000 / 1:200)
 - voetpad (1:1000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontvero nader te detailleren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	07-06-2022
01	Evenw. ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	03-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
IJzendoorn - Zondagsestraatje

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

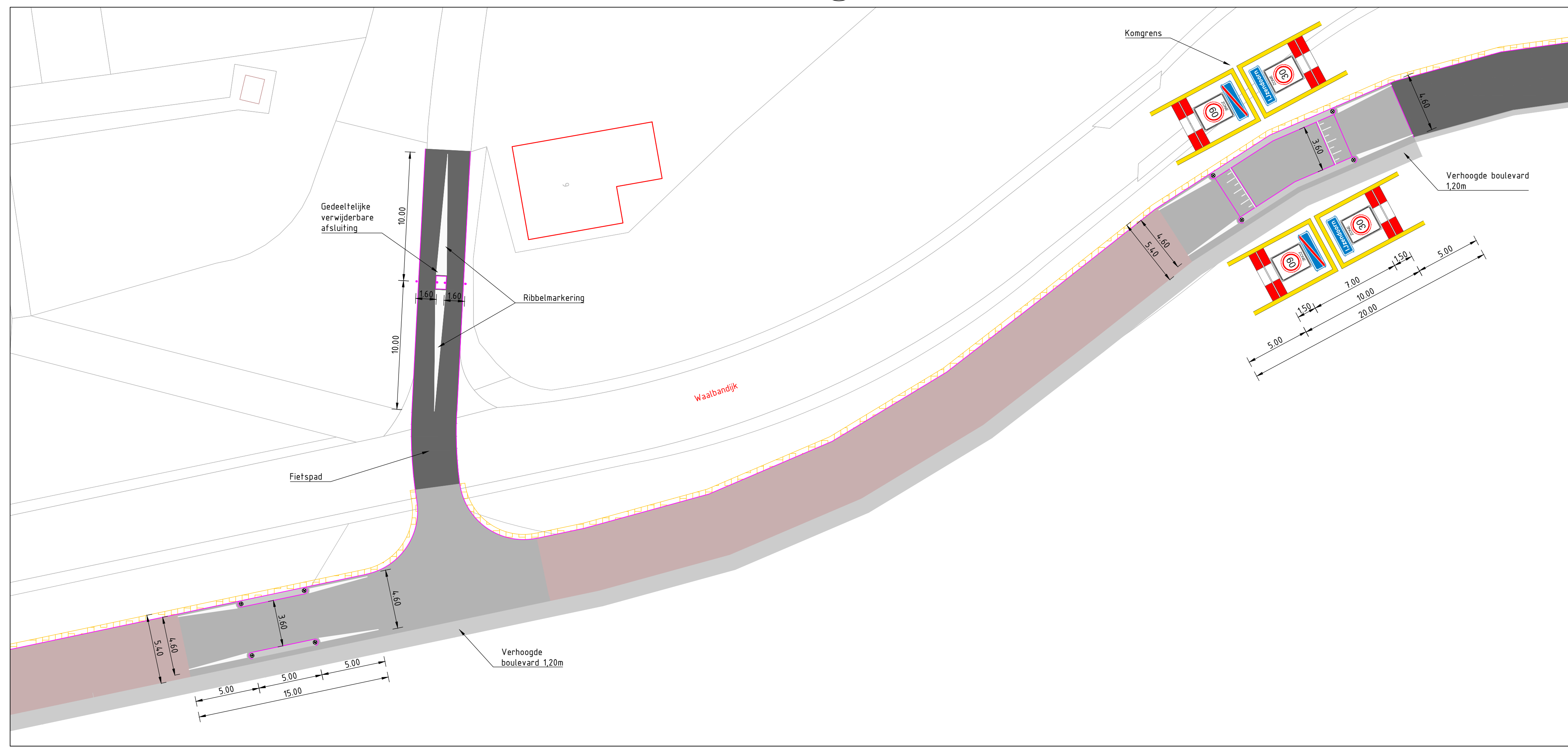
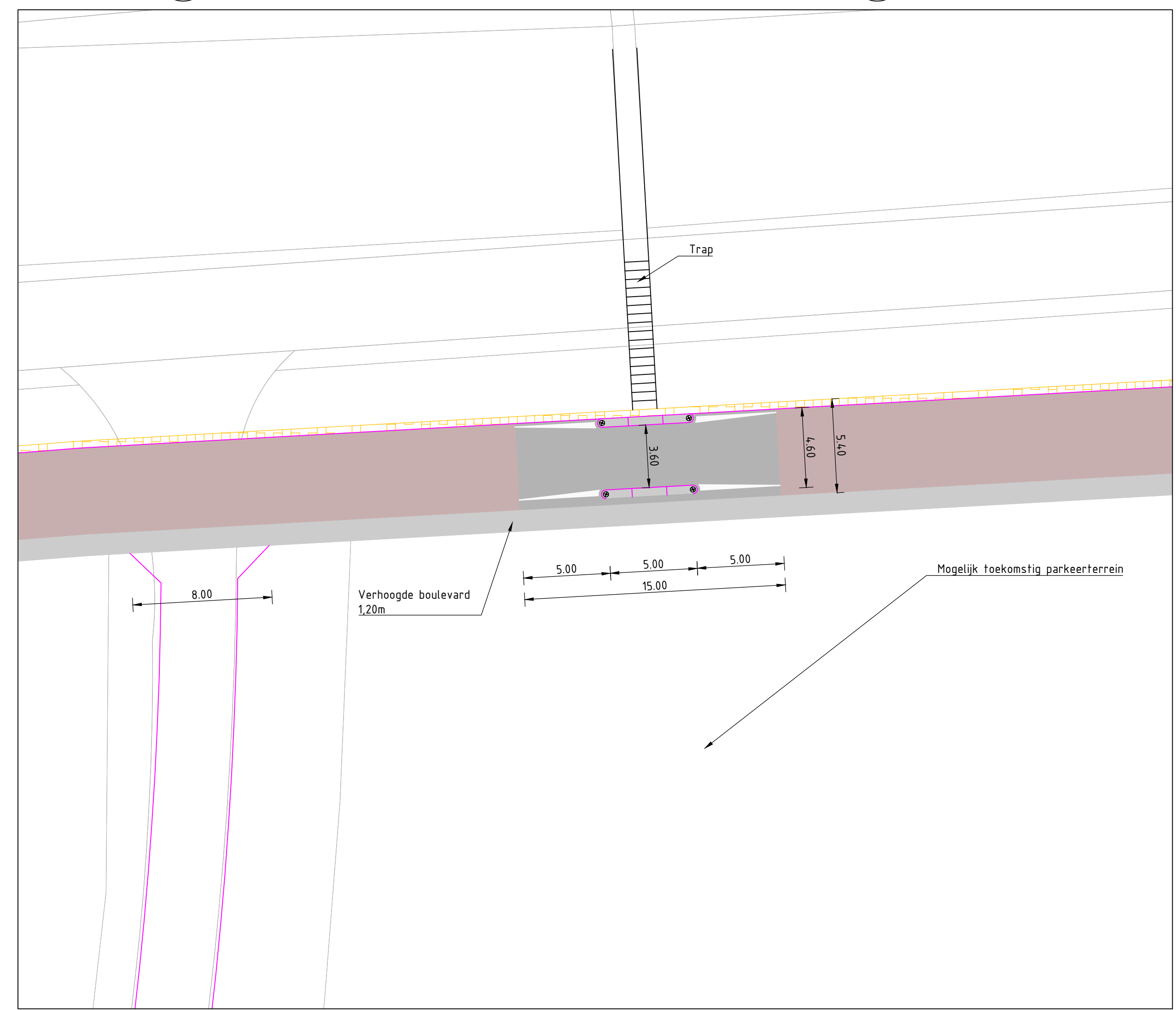
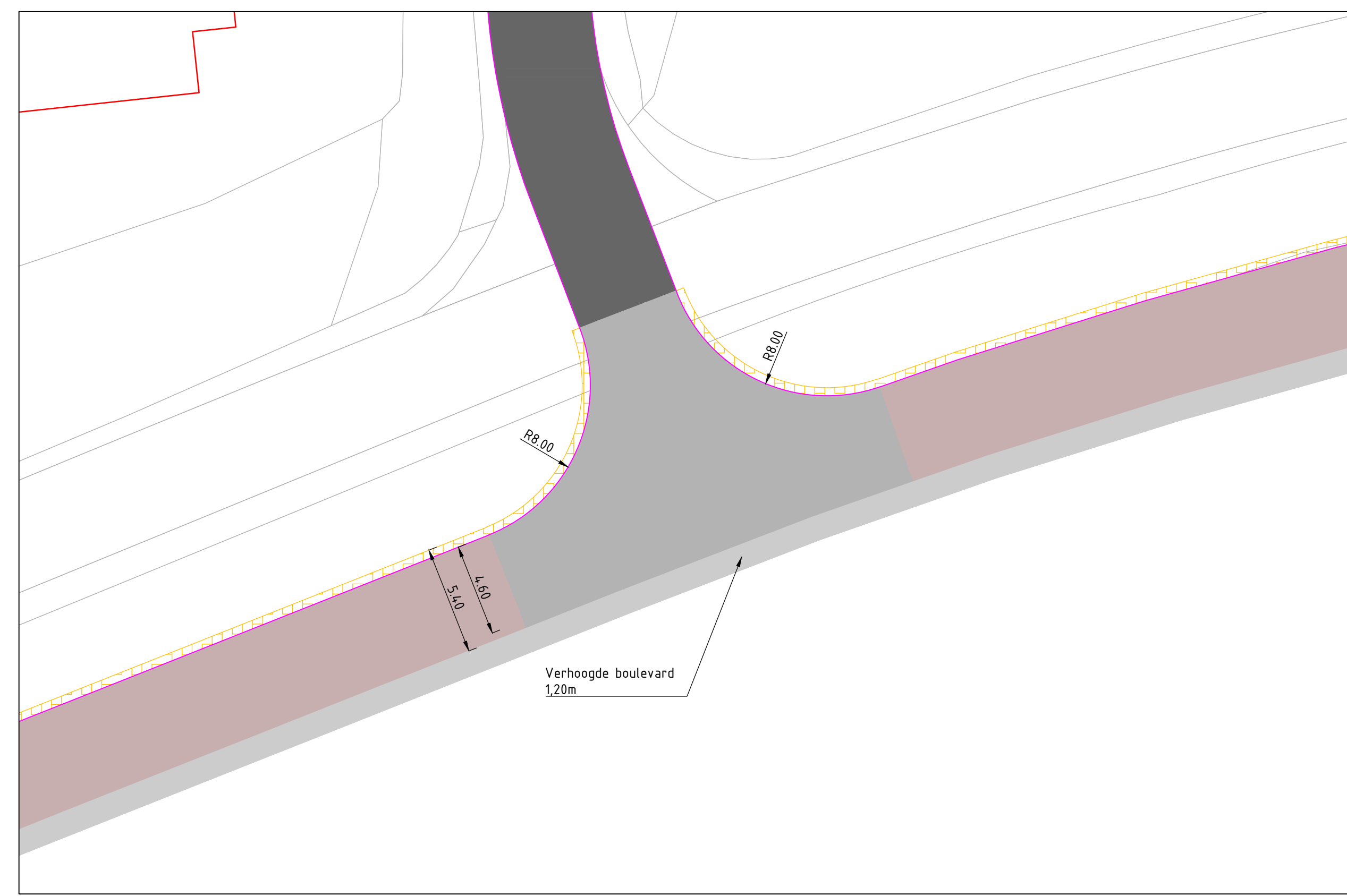
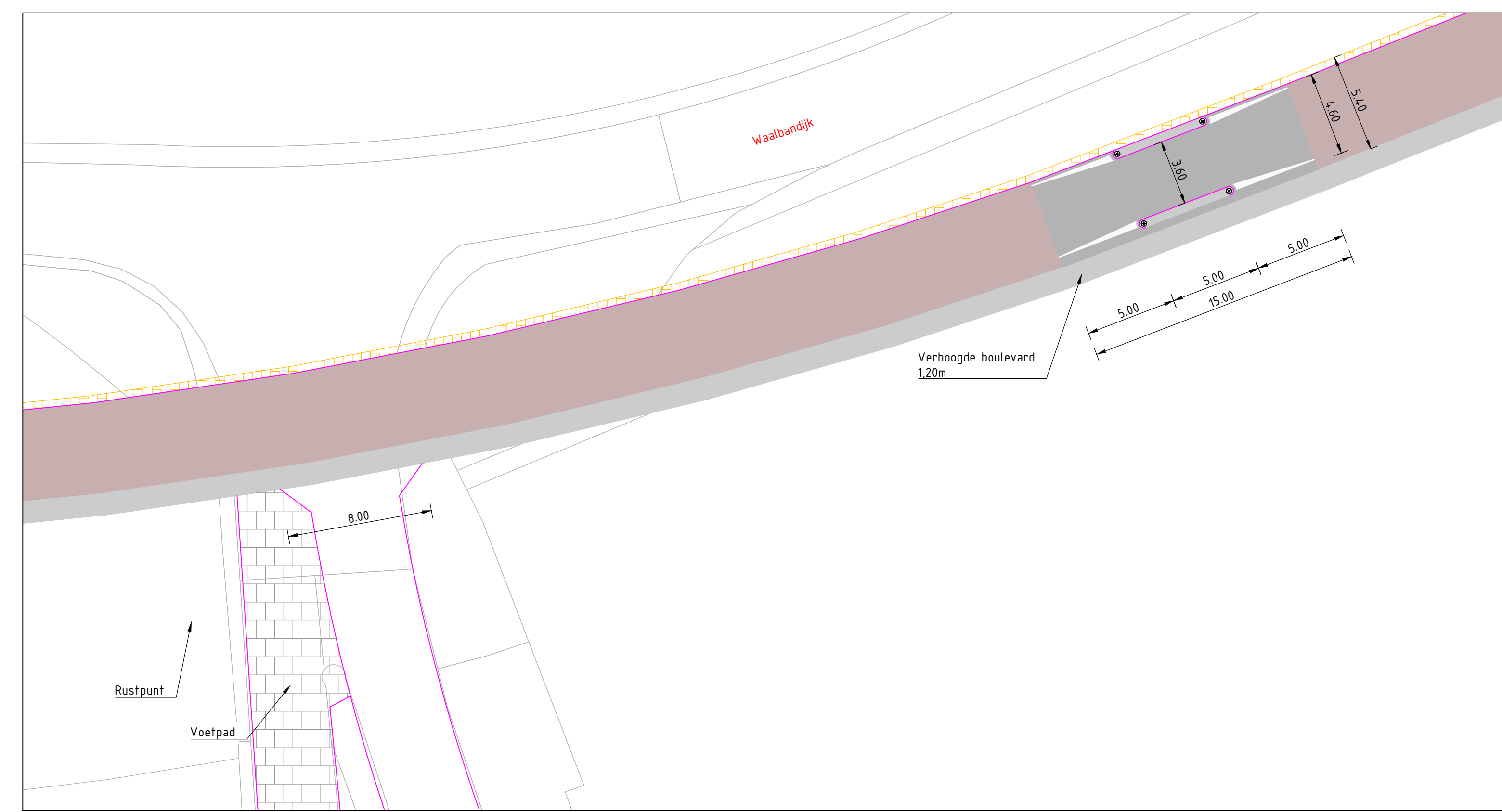
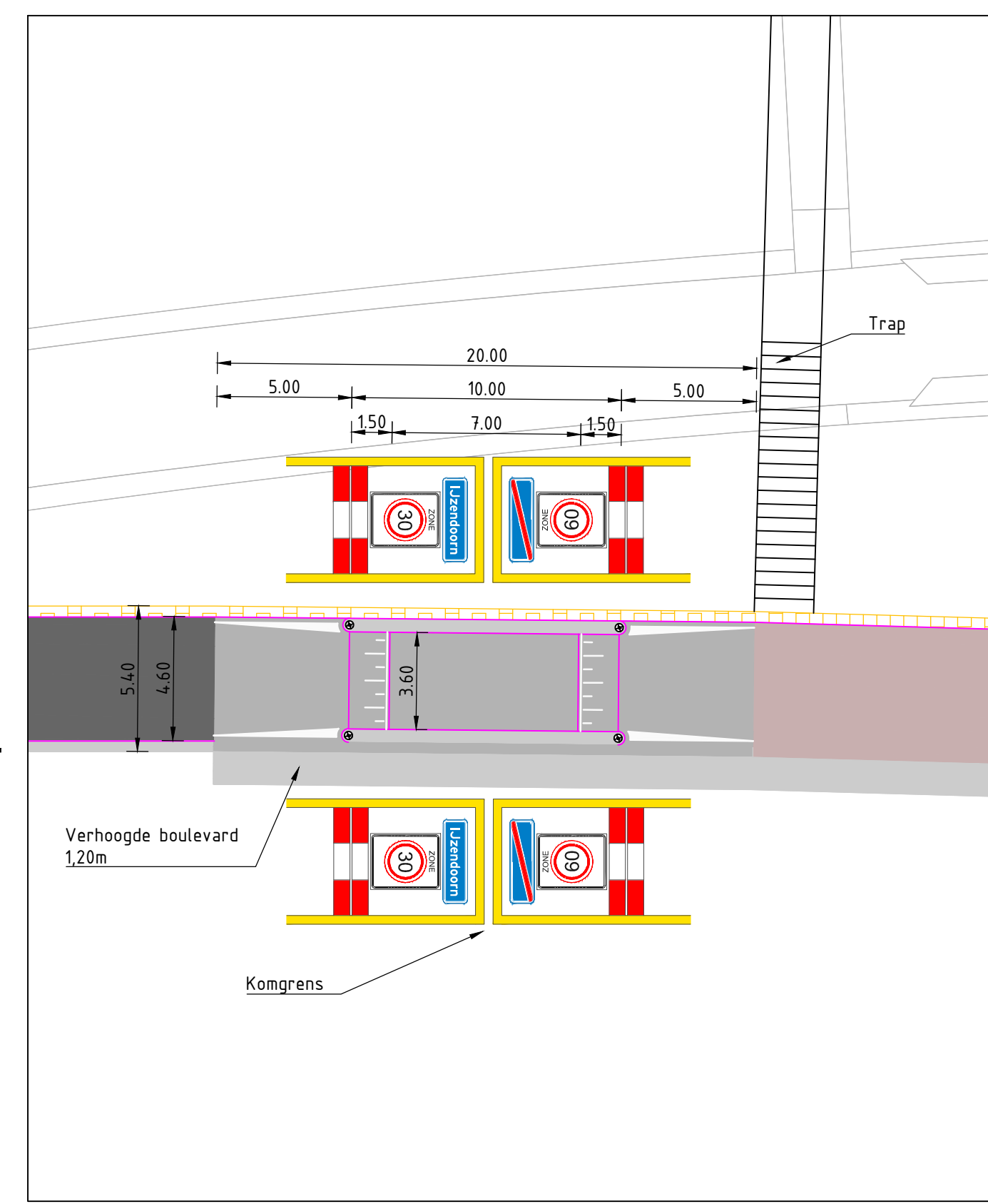
tekst
Schetsontwerp

bladzijde
6

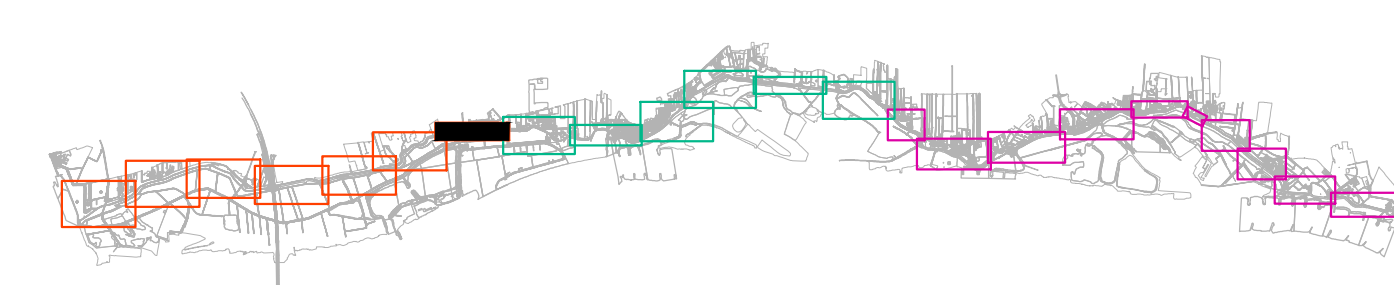
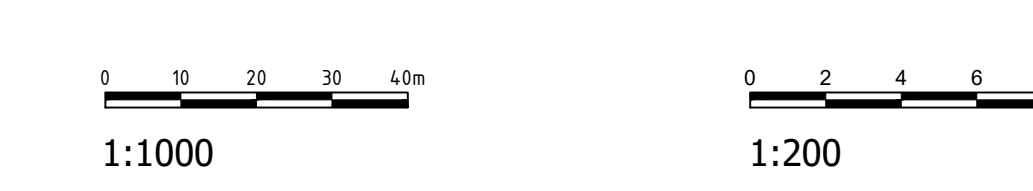
van
7

documentnummer
BF6777-TE-SO-6001





- Legenda
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1:1000 / 1:200)
 - voetpad (1:1000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detailleren



- Opmerkingen
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	07-06-2022
01	Ernstig advies	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
00	Ontwerp	gepland	gevoelmatig	afgeerd

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoord
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
IJzendoor - Bebouwde kom

documentatie
Concept

documentversie
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

tekst
Schaetsontwerp

blad
7

van
7

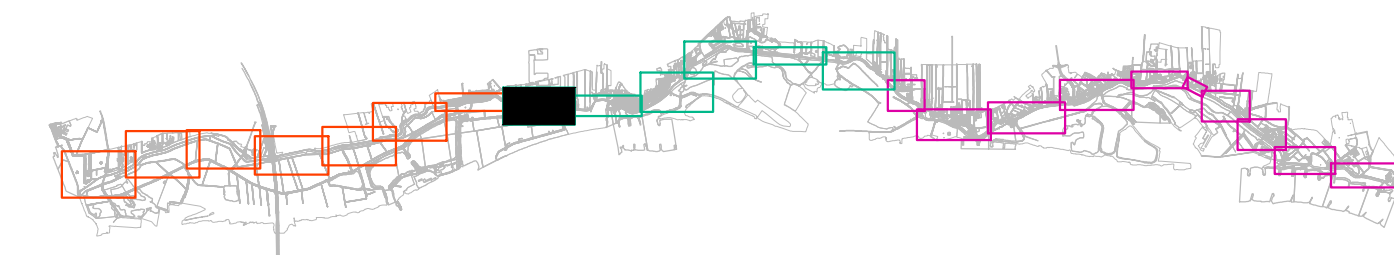
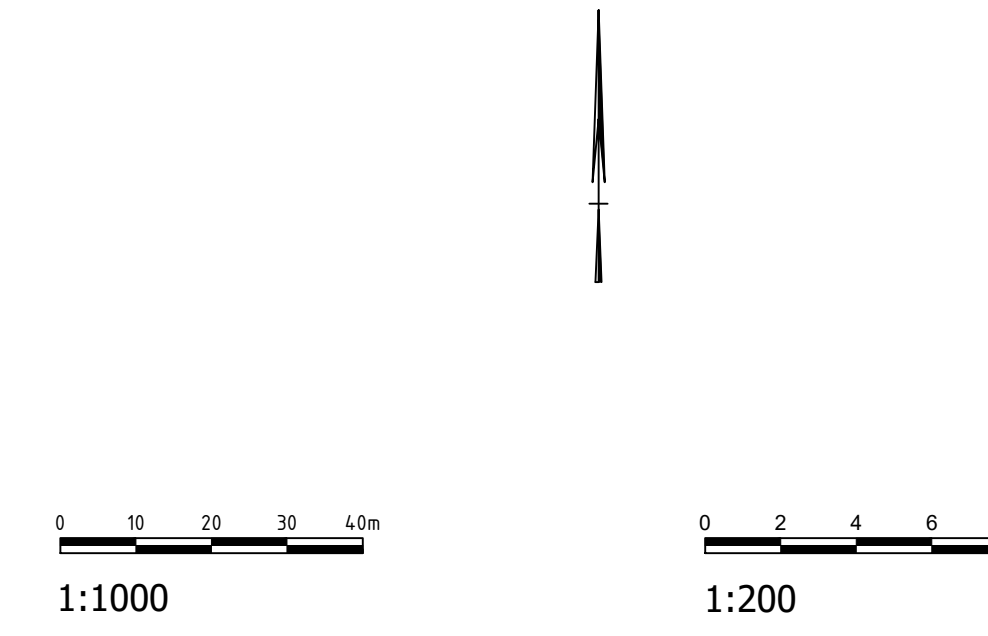
documentcode
BF6777-TE-SO-6001



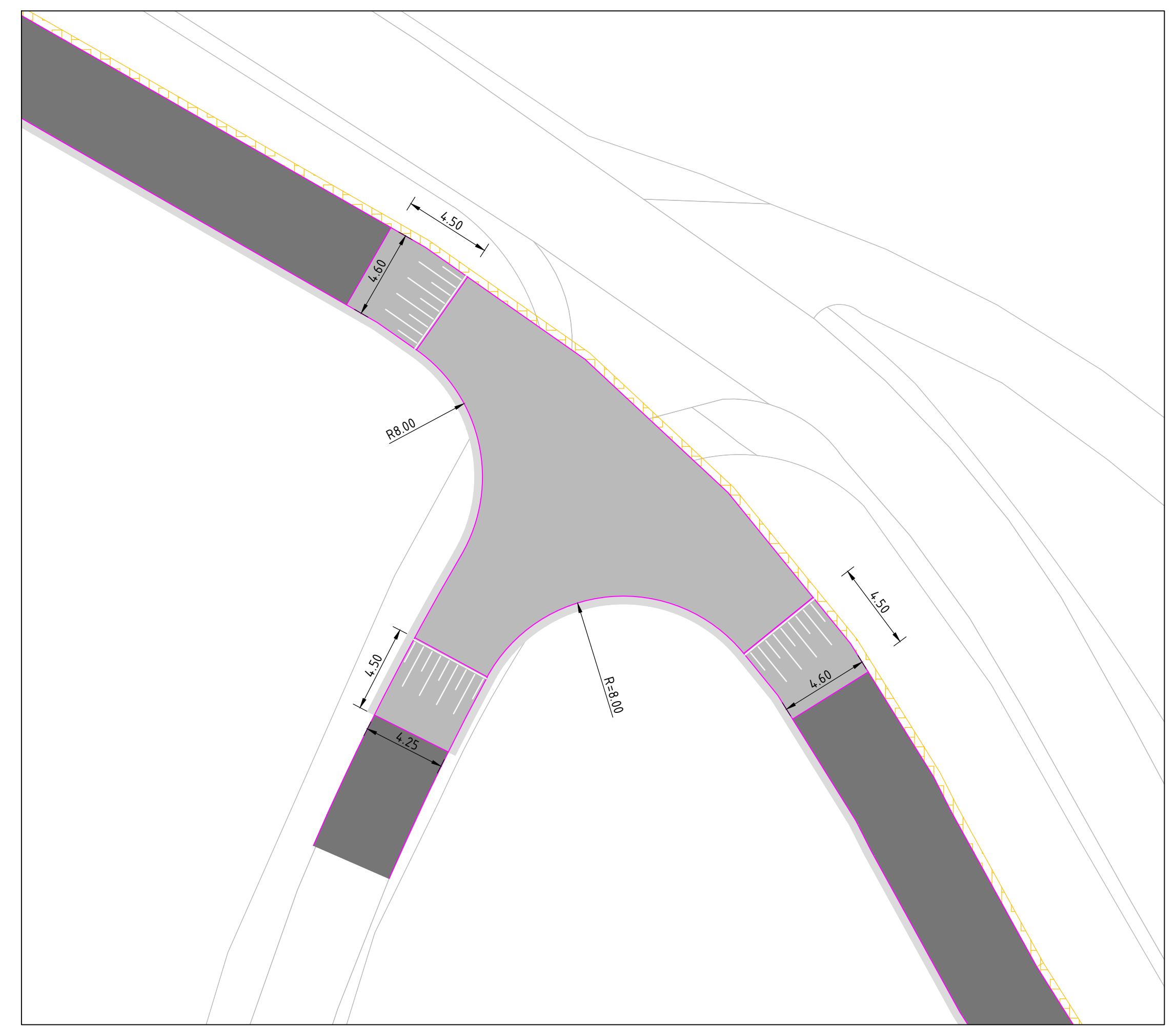


SITUATIE 1:1000

- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.



DETAIL 211
SCHAAAL 1: 200

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	07-06-2022
01	Evenw. ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
00	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
00	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Ochten - Aansluiting haven

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

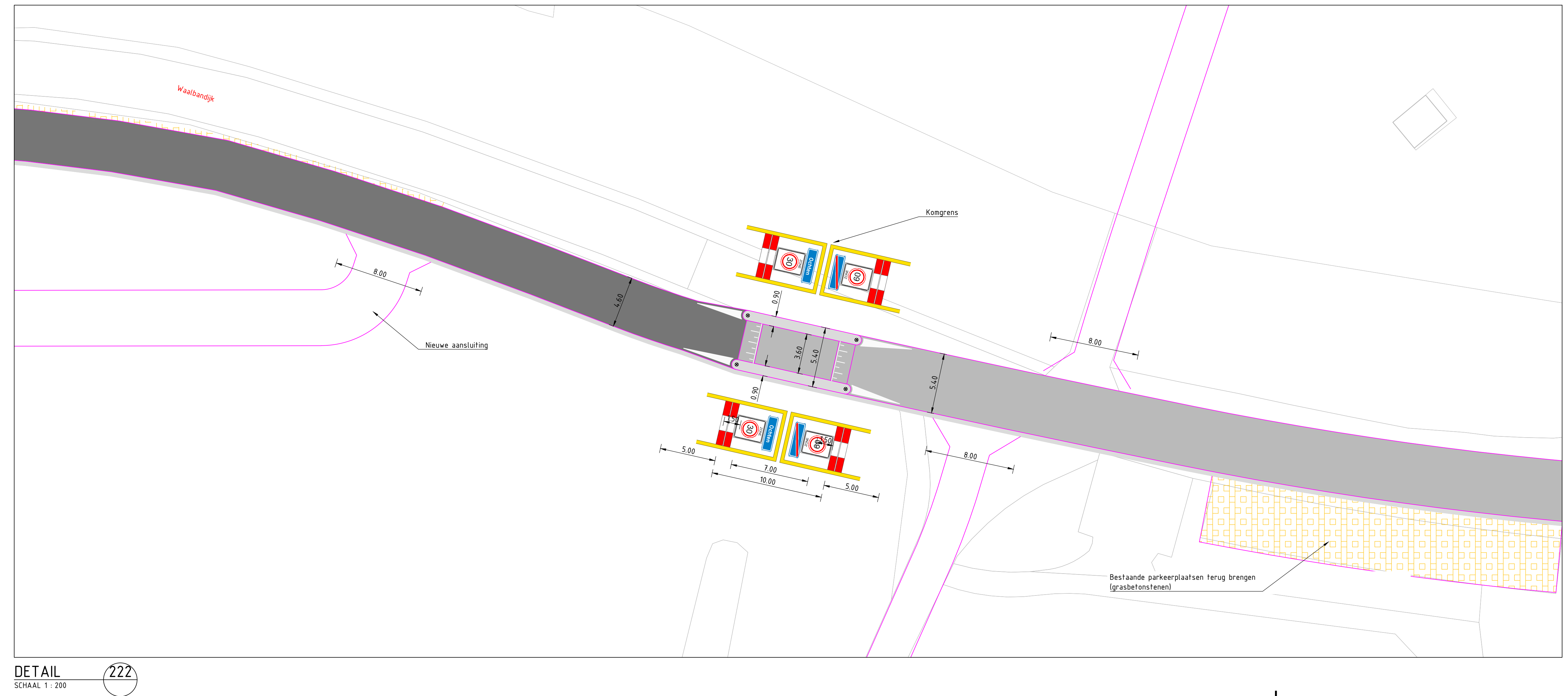
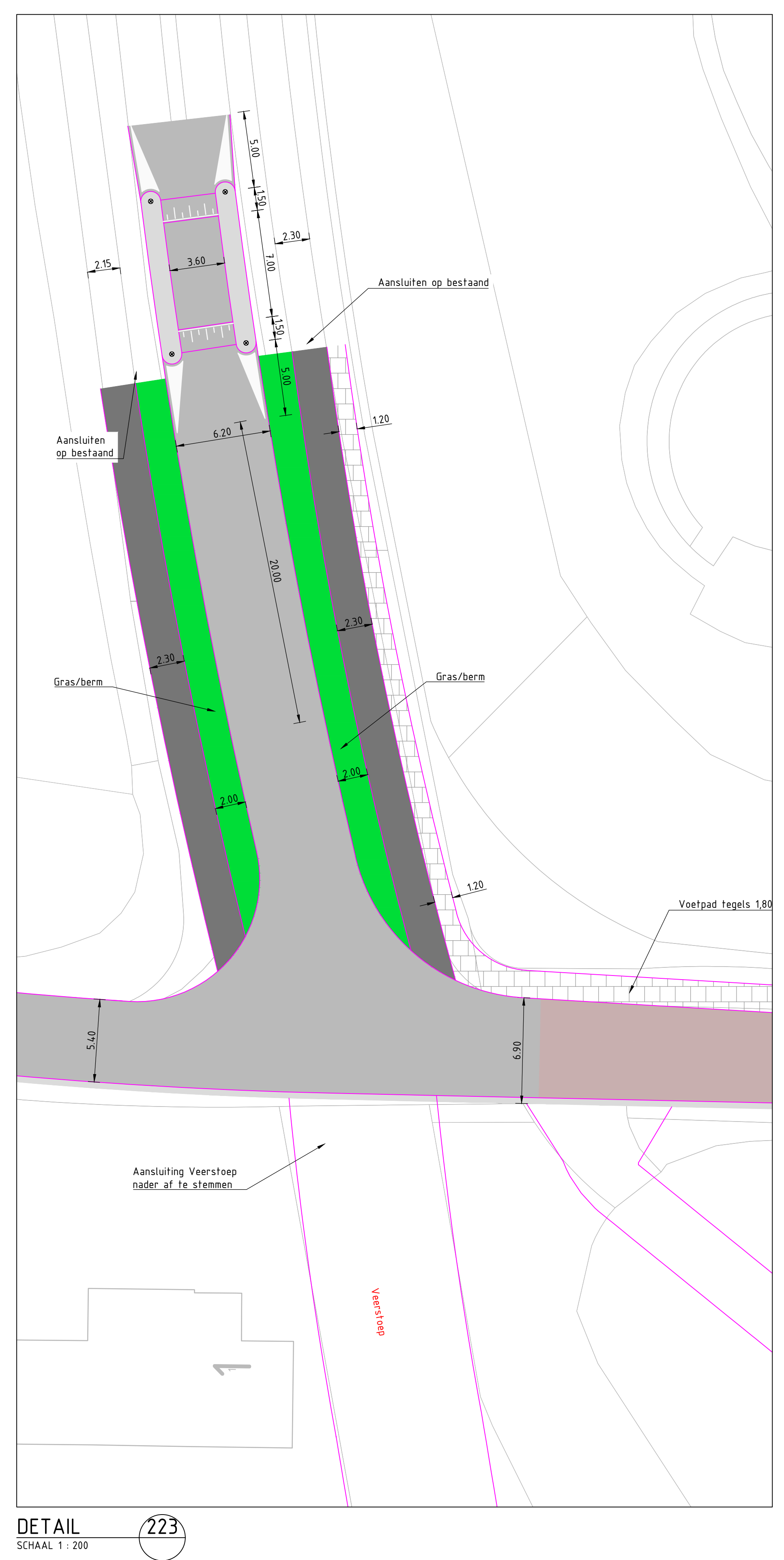
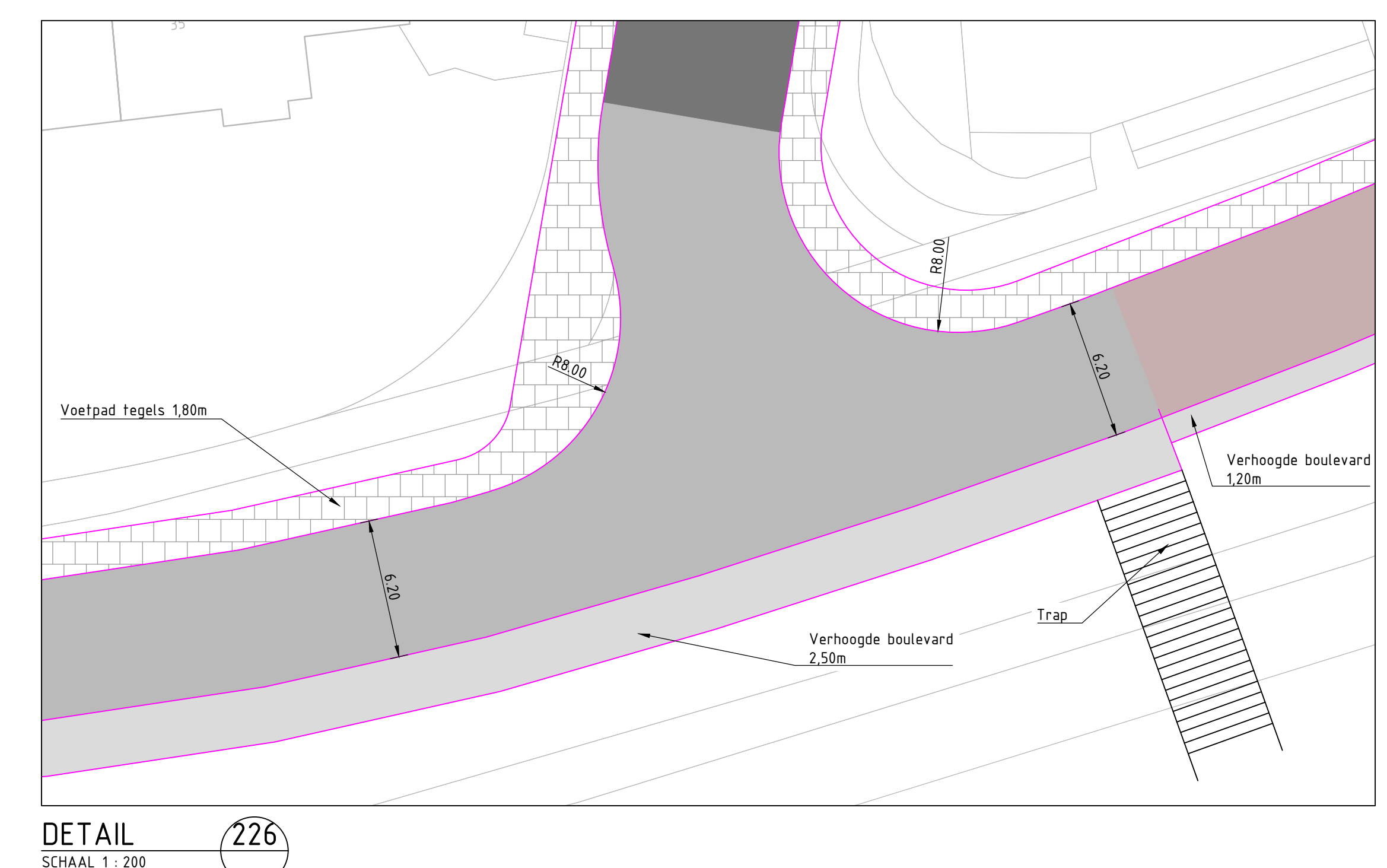
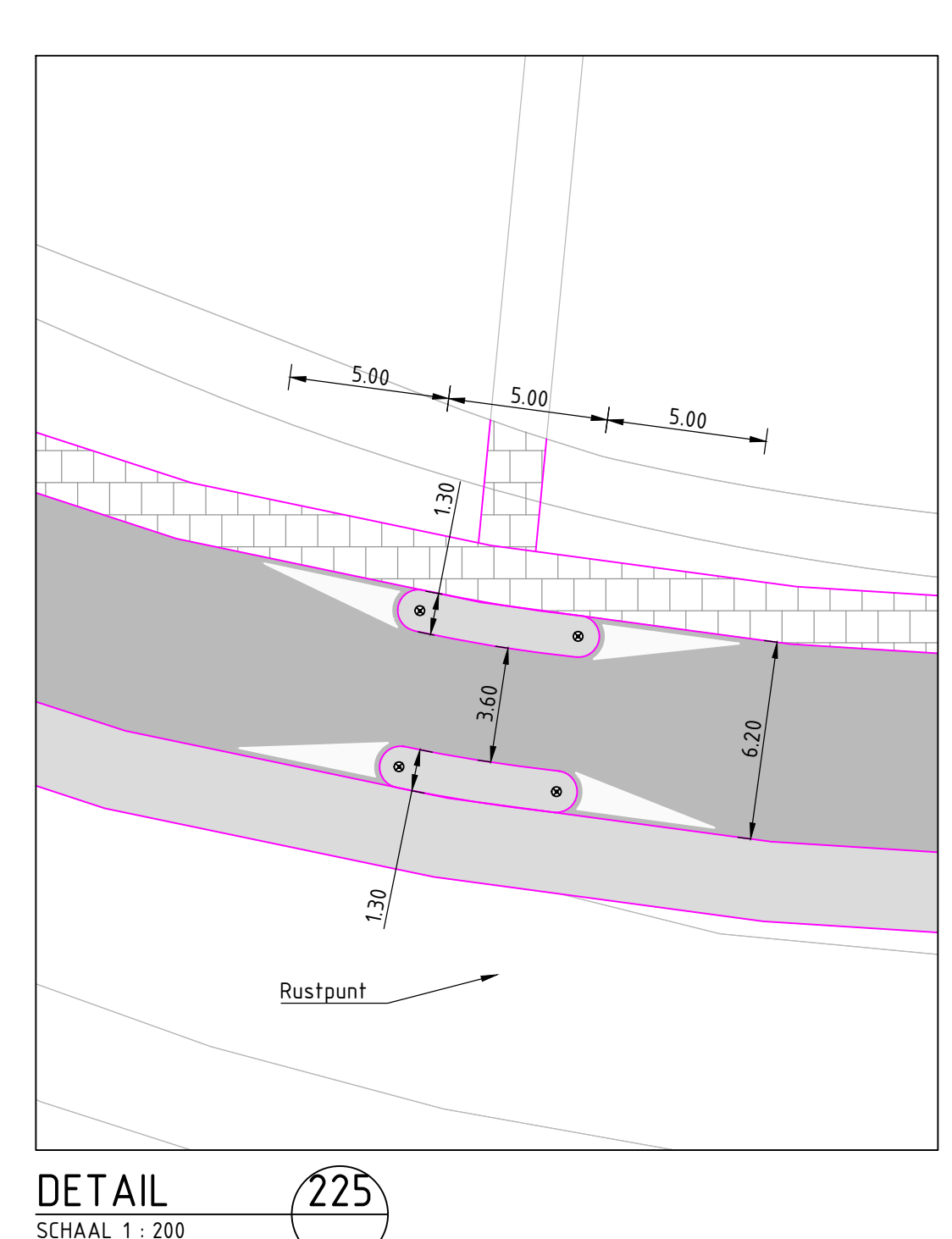
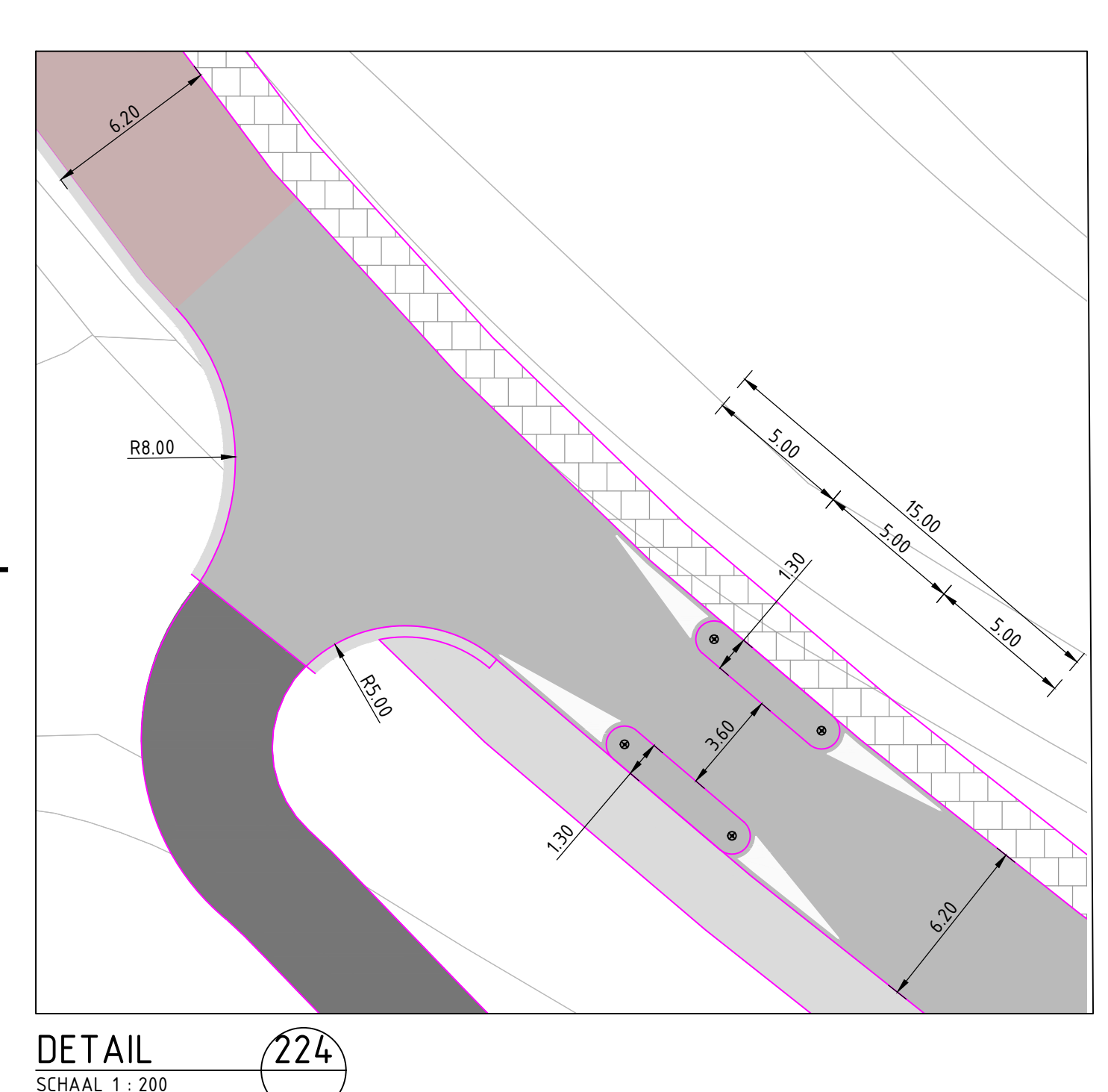
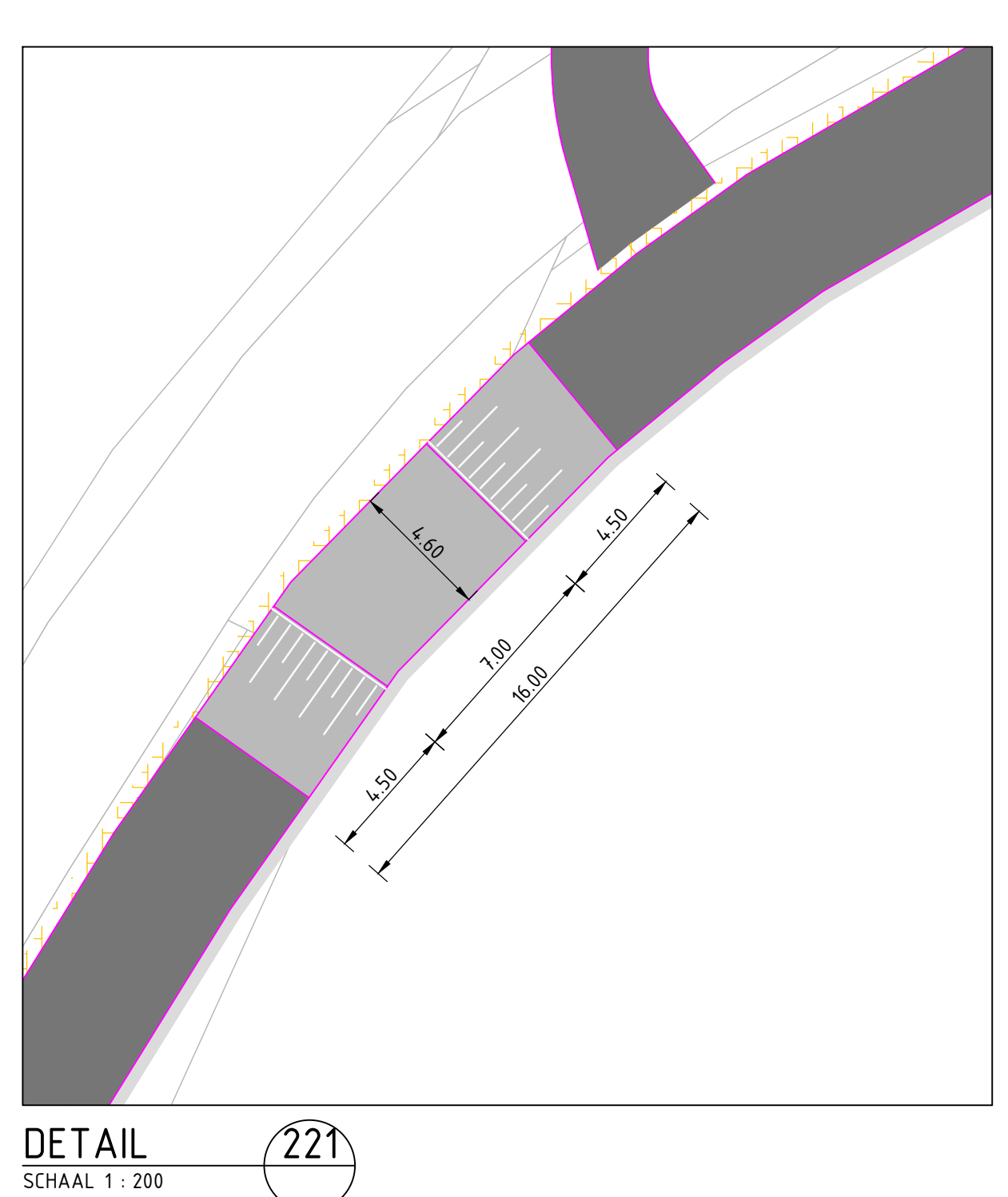
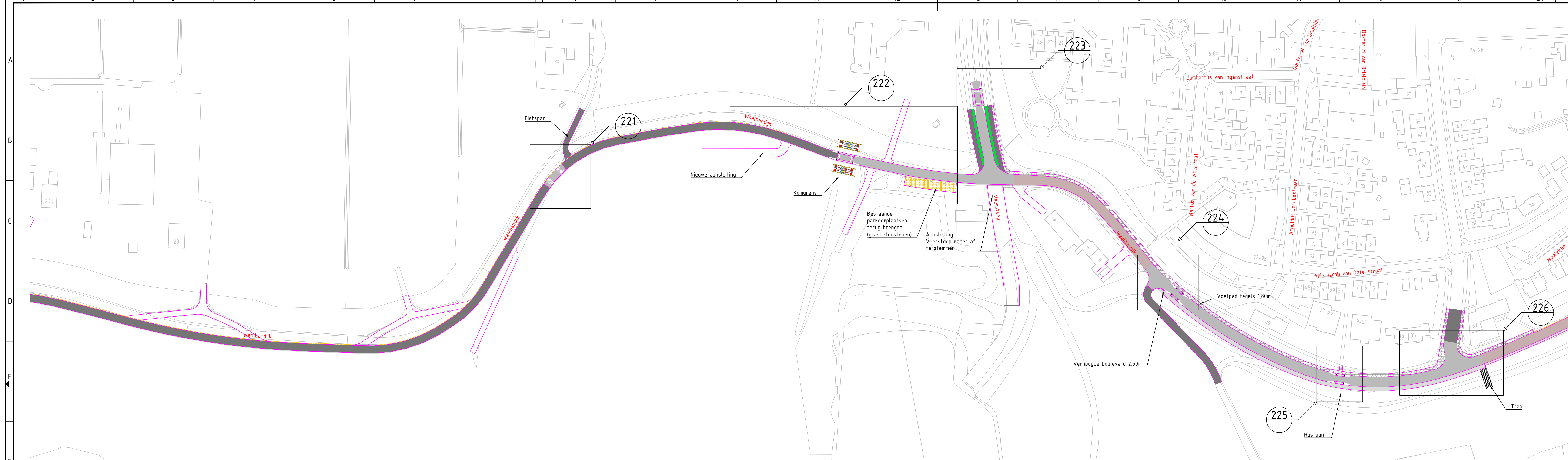
schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schetsontwerp

blad
1

van
6

documentnummer
BF6777-TE-SO-6002

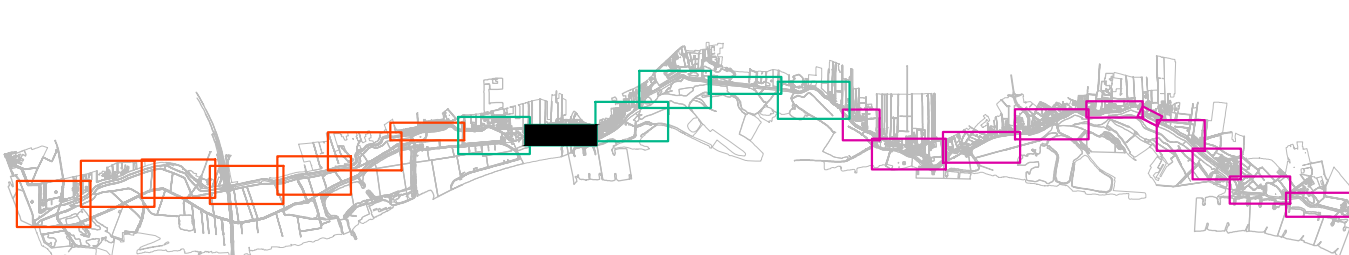


legenda

- kant asfalt
- betonstrook 0.40m. (1:200)
- grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
- asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
- type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
- klinkerverharding (1000 / 1200)
- voetpad (11000 / 1200)
- paal van geleider versmaling
- ontwerp nader te detailleren

0 10 20 30 40m
1:1000

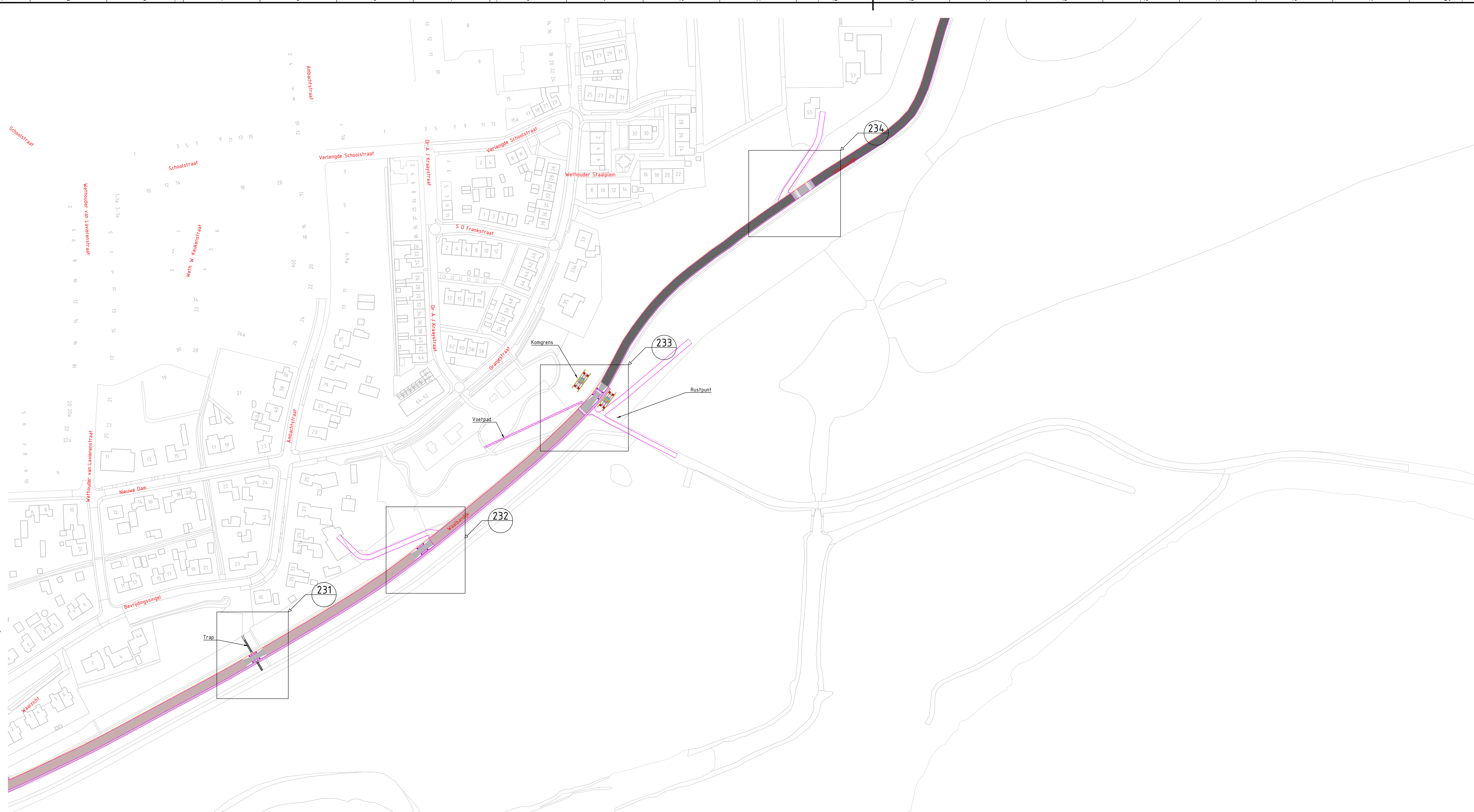
0 2 4 6 8m
1:200



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmalingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

01 Concept	J. Schouten	D. ten Kate	W. van der Wijk	19-10-2022
01 Concept	J. Schouten	D. ten Kate	W. van der Wijk	18-09-2022
02 Concept	J. Schouten	D. ten Kate	W. van der Wijk	14-05-2022
02 Concept	J. Schouten	D. ten Kate	W. van der Wijk	07-08-2022
02 Concept	J. Schouten	D. ten Kate	W. van der Wijk	31-05-2022
Miscellaneous	gepland	gepland	gepland	ditto

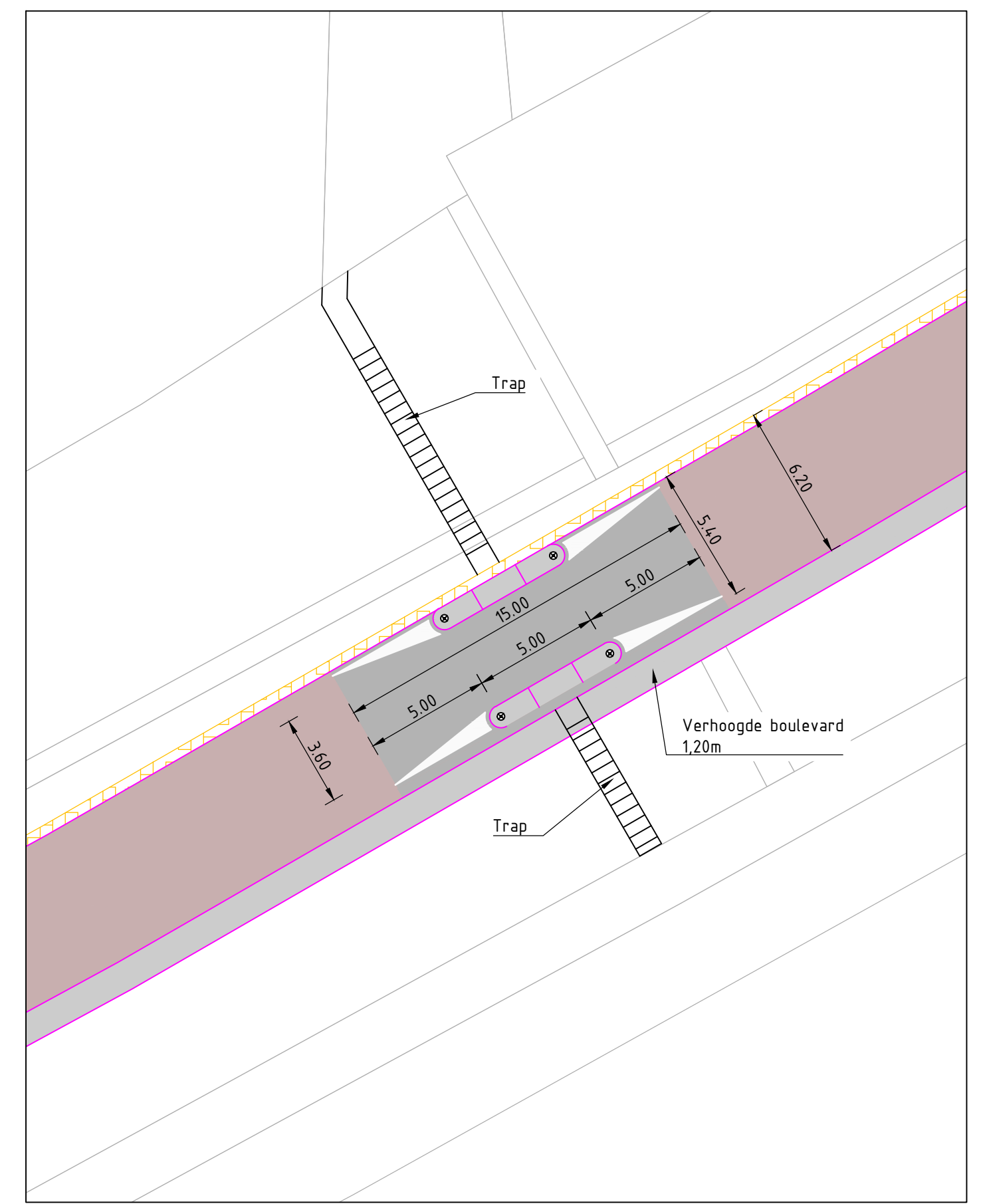
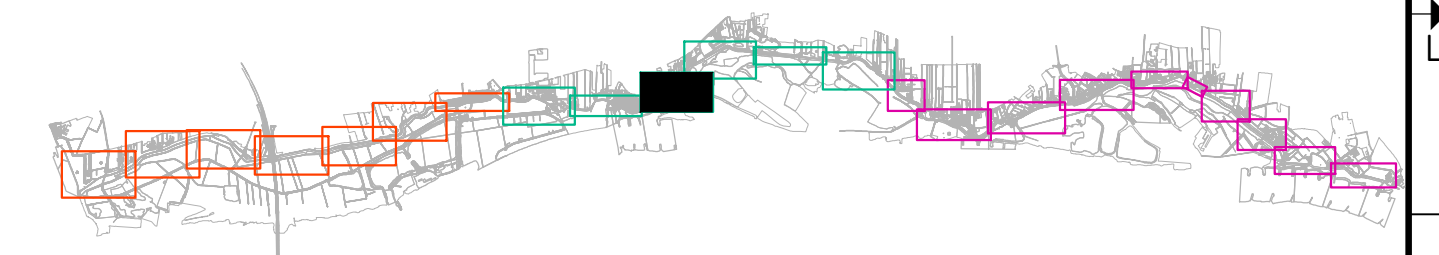
opdrachtgever: Waterschap Rivierenland
 Gemeente Neder-Betuwe
 project: Dijkversterking Neder-Betuwe
 versie: Verkeersplan Verkeersmaatregelen trace Veerhaven Ochten - Cuneraweg
 schaal: 1:1000 / 1:200
 datum: 2022-10-19
 ontwerp: J. Schouten
 tekening: D. ten Kate
 controle: W. van der Wijk
 documentcode: Concept
 documentversie: 0,5
 projectcode: BF6777-TE-SO-0002



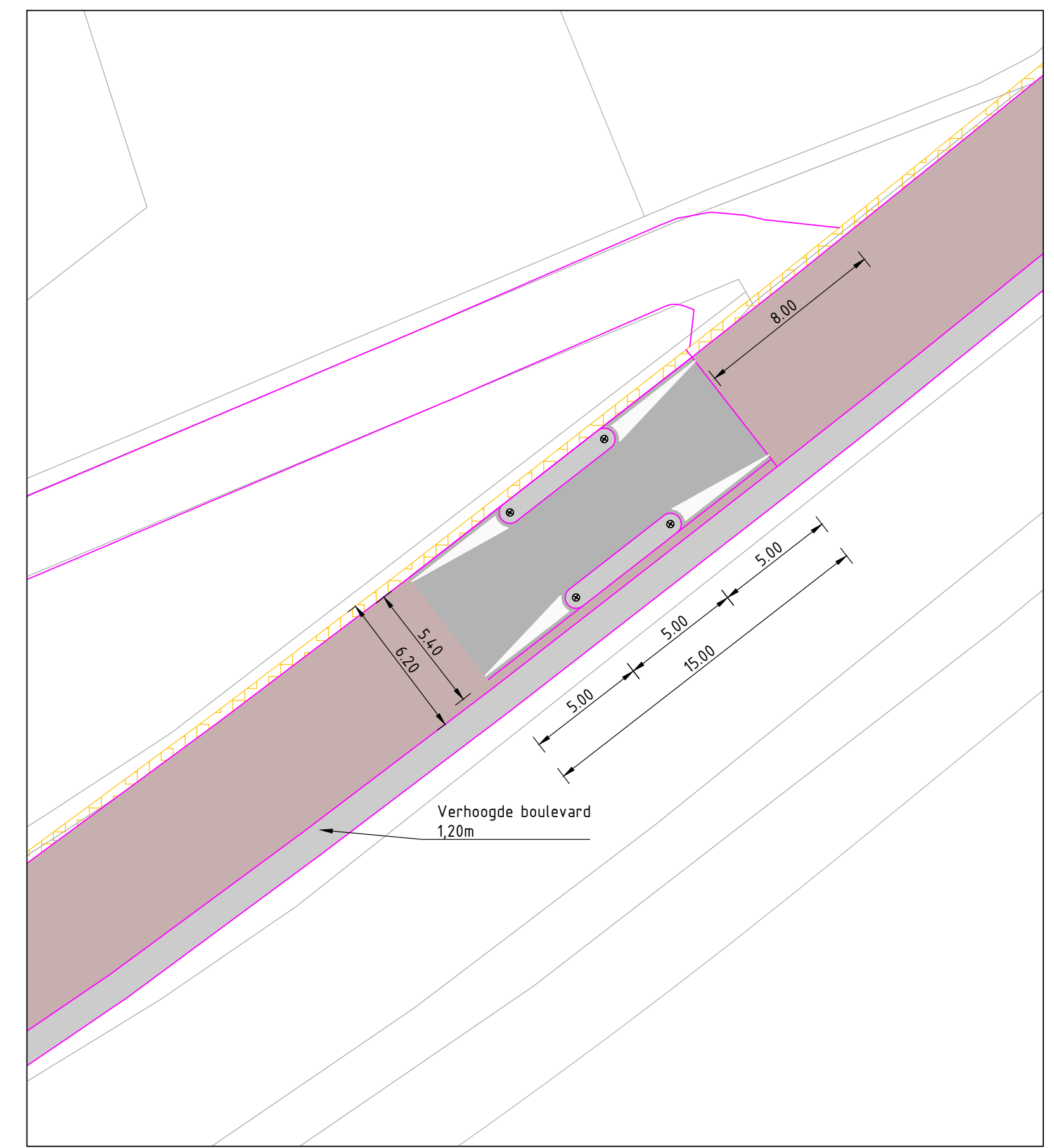
SITUATIE 1:1000

legenda

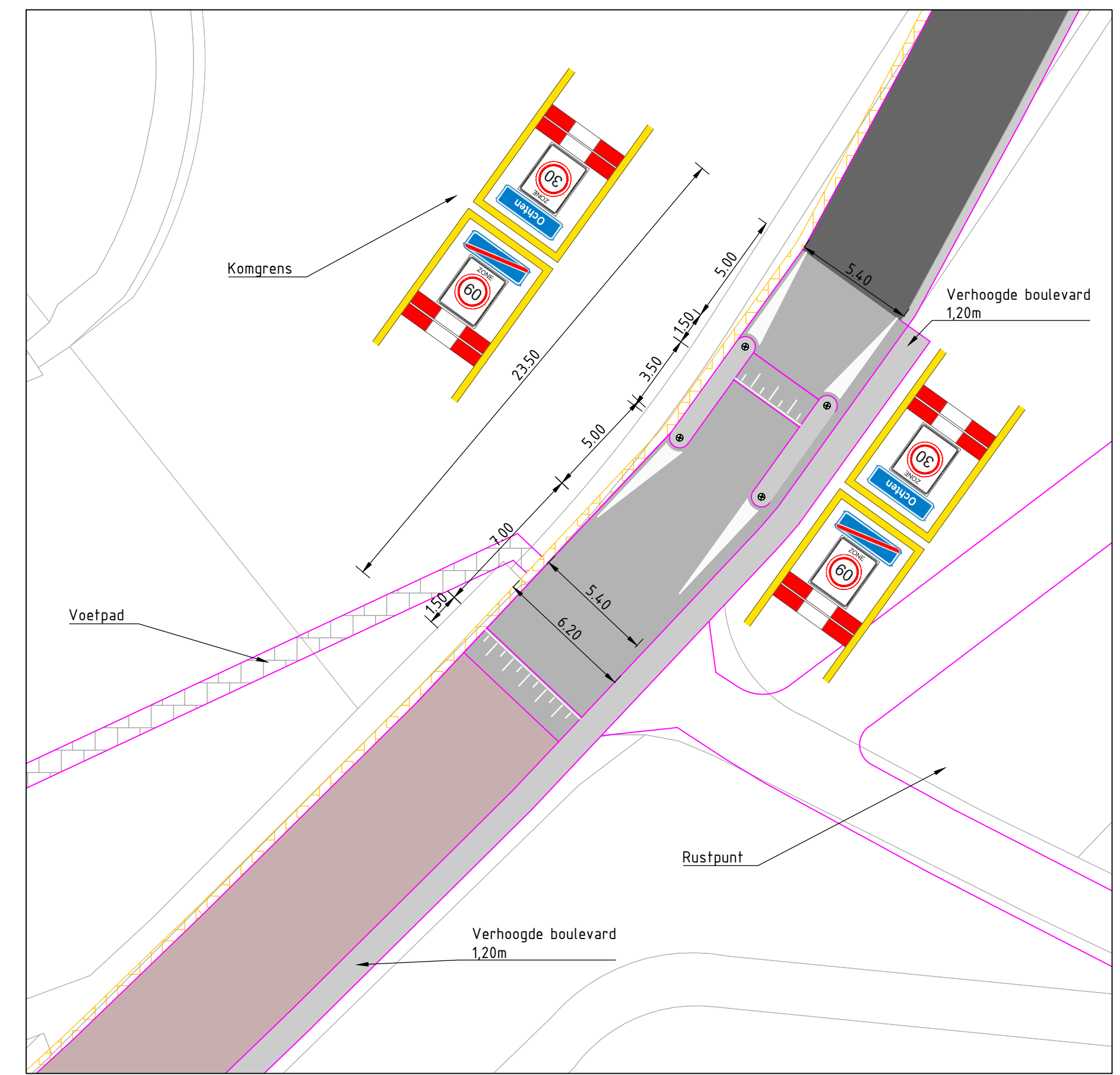
- kant asfalt
- betonstrook 0.40m. (1:200)
- grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
- asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
- type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
- klinkerverharding (1000 / 1200)
- voetpad (1000 / 1200)
- paal van geleider versmalling
- ontwerp nader te detailleren



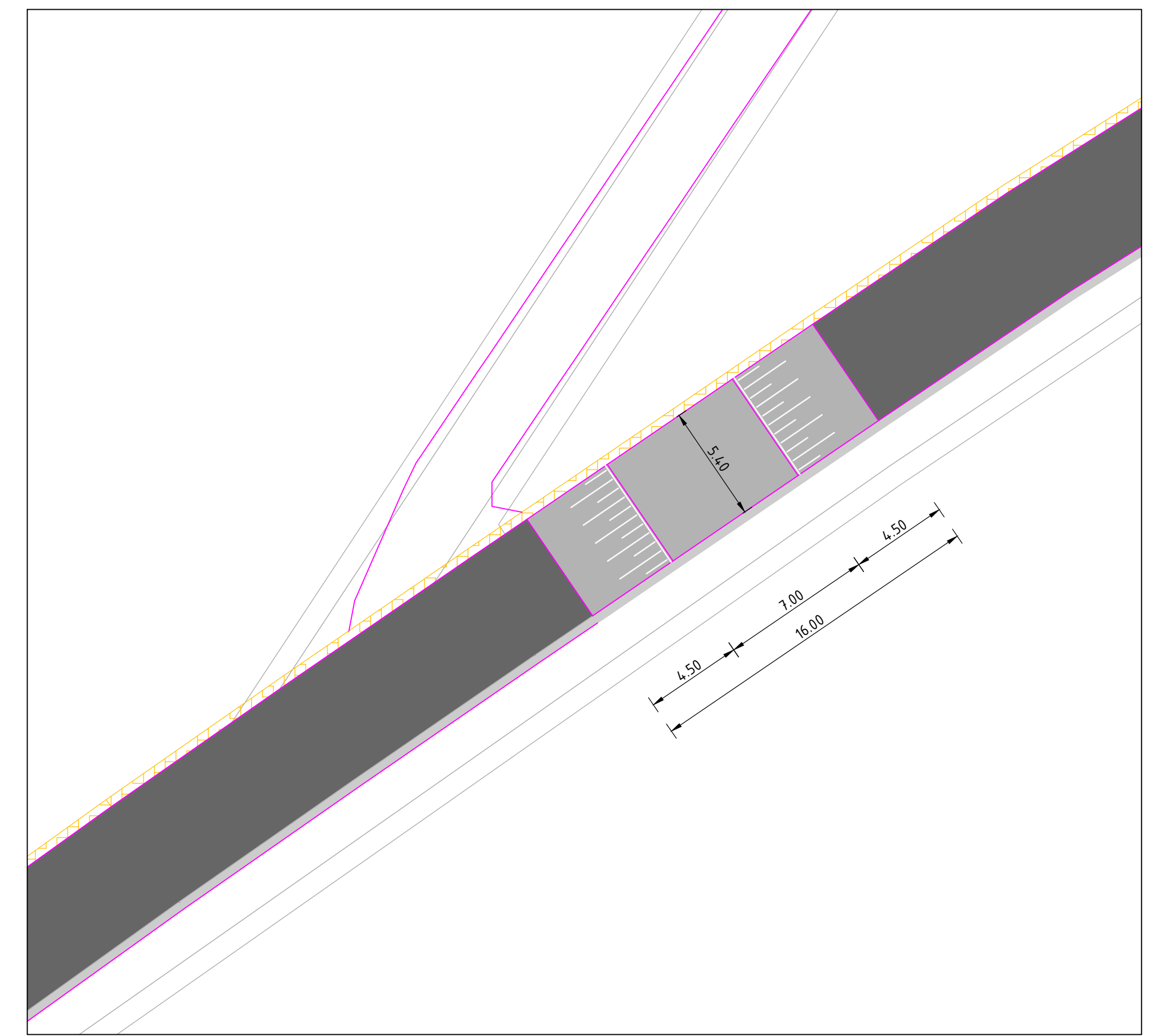
DETAIL 231
SCHAAL 1:200



DETAIL 232
SCHAAL 1:200



DETAIL 233
SCHAAL 1:200



DETAIL 234
SCHAAL 1:200

- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Kongrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	07-06-2022
01	Eerste ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
00	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	06-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Ochten - Oude Veerweg

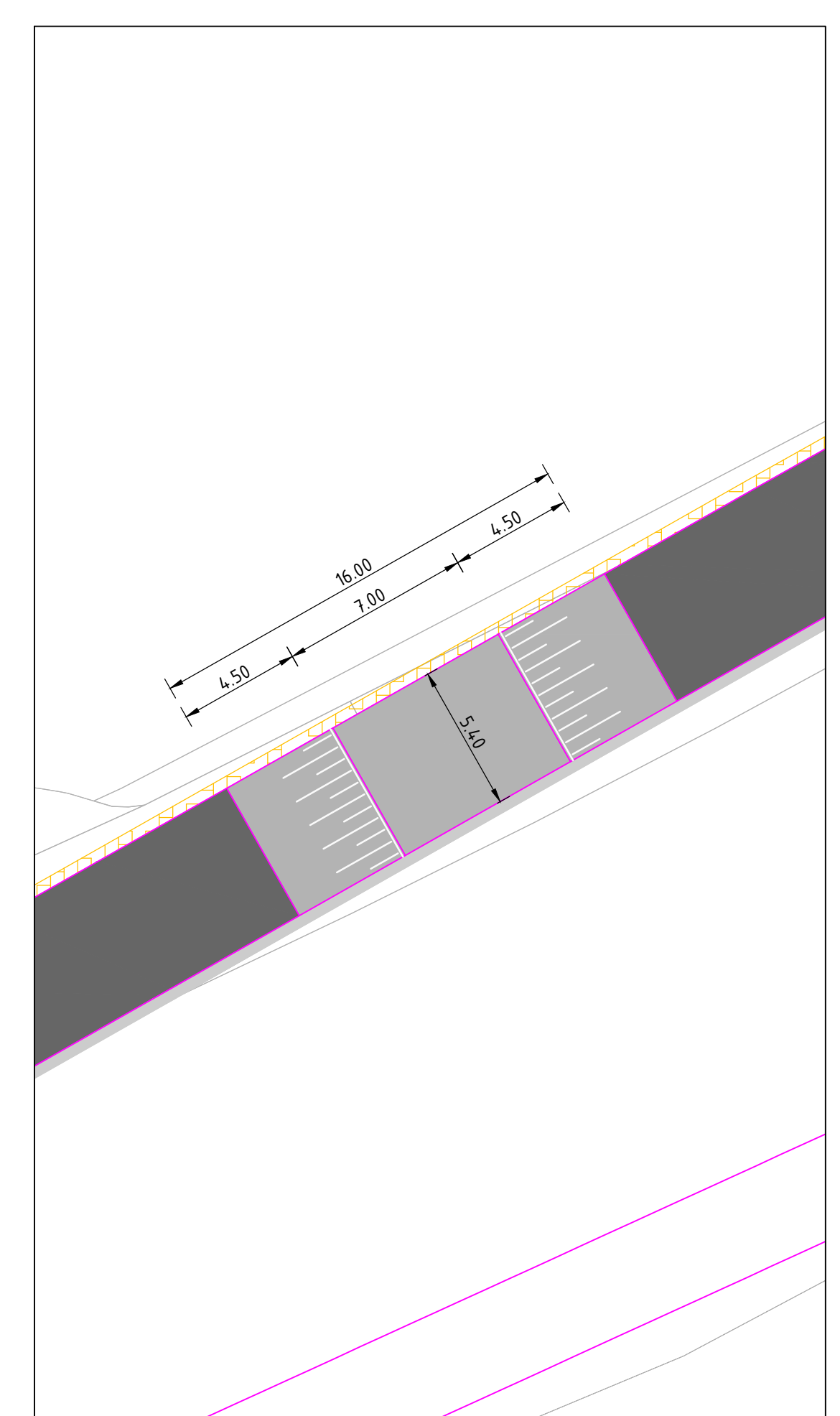
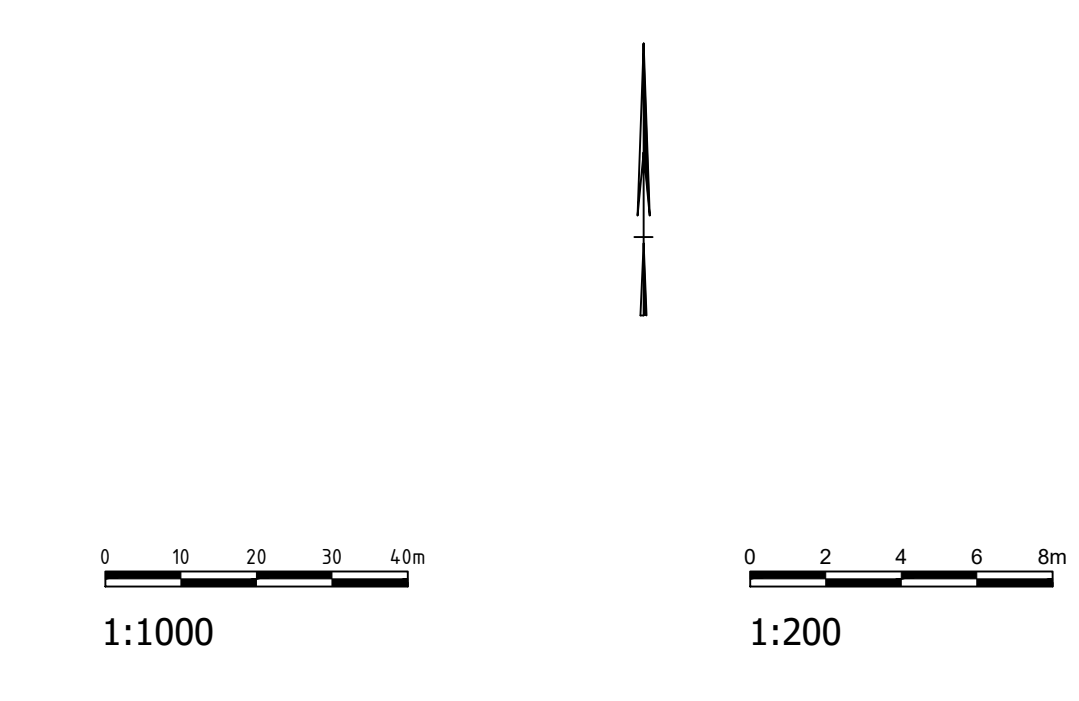
documentatie
Concept
0.3

documentnummer
BF6777-TE-SO-6002

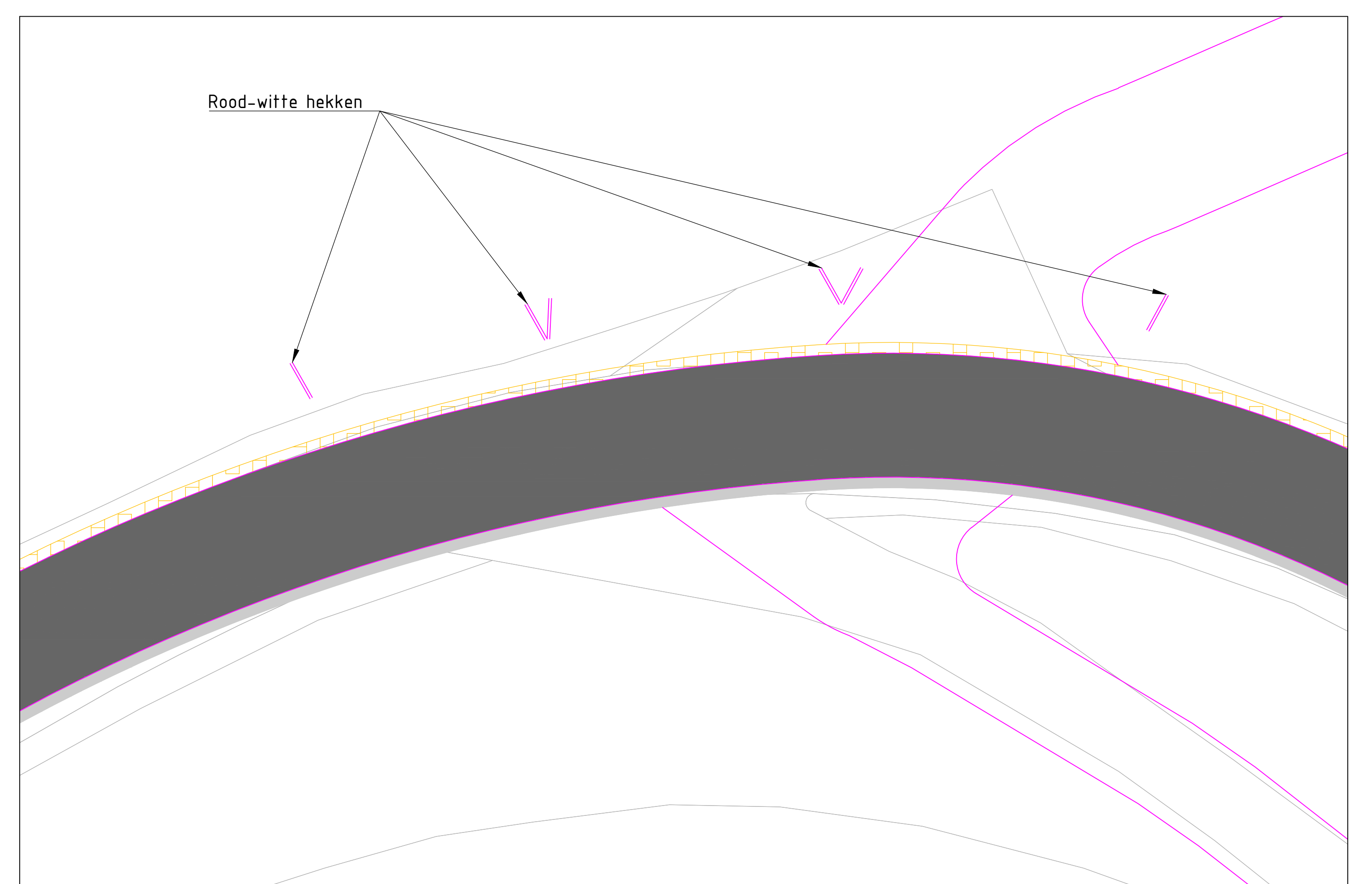


SITUATIE 1:1000

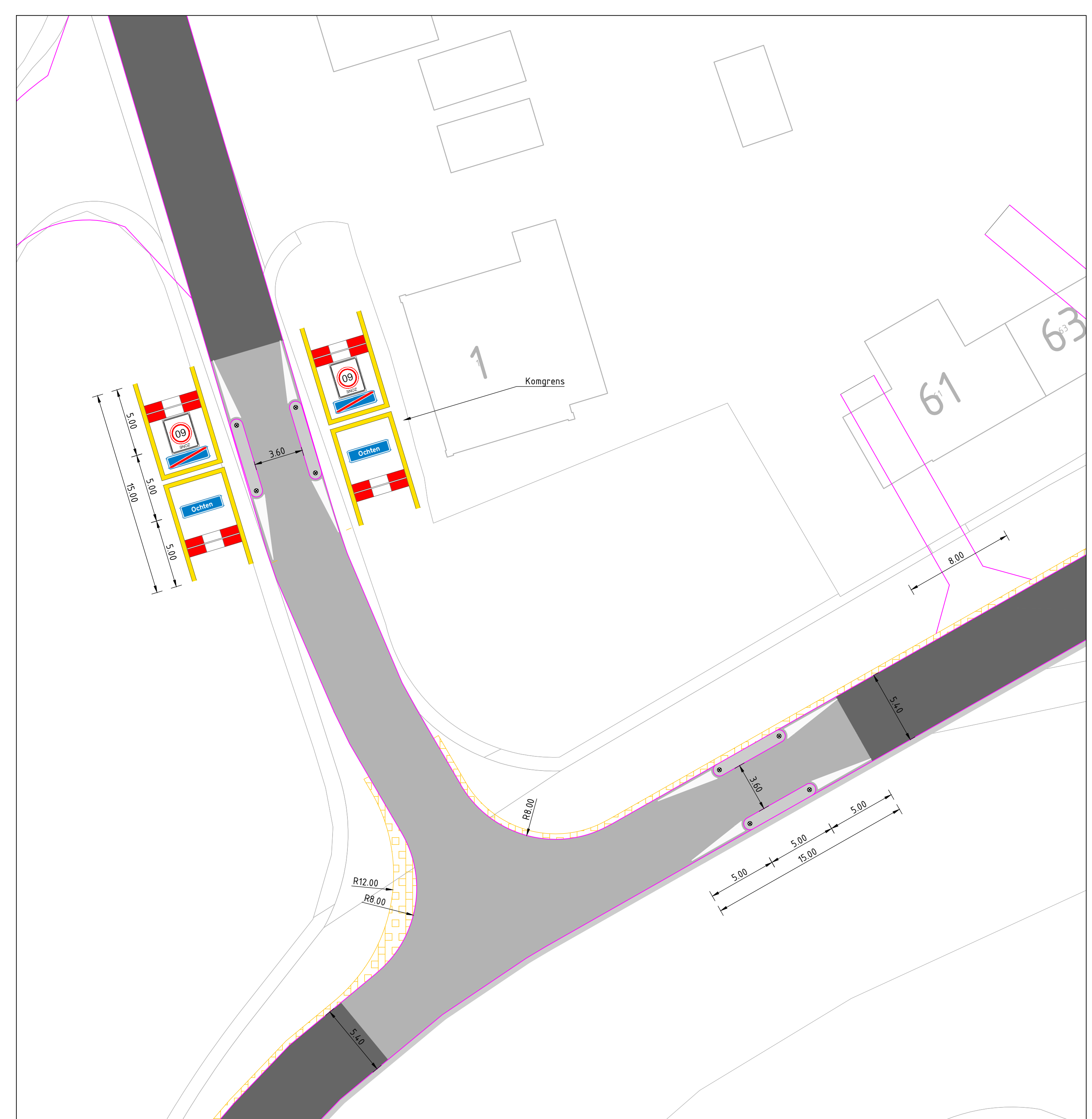
- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



DETAIL 242
SCHAAL 1: 200



DETAIL 243
SCHAAL 1: 200



DETAIL 241
SCHAAL 1: 200

Opmerkingen

- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
- Vormgeving afritten ter indicatie.
- Wegversmallingen nader uit te werken.
- Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
- boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

0.3	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16 van der Wijk	16-06-2022
0.2	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16 van der Wijk	07-06-2022
0.1	Evenw. ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	16 van der Wijk	31-05-2022
0.0	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	16 van der Wijk	03-05-2022
0.0	Ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	16 van der Wijk	03-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoord
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Ochten - Domeinstraat

documentatie
Concept

documentnummer
0.3

bestand
40

schaal
1:1000 / 1:200

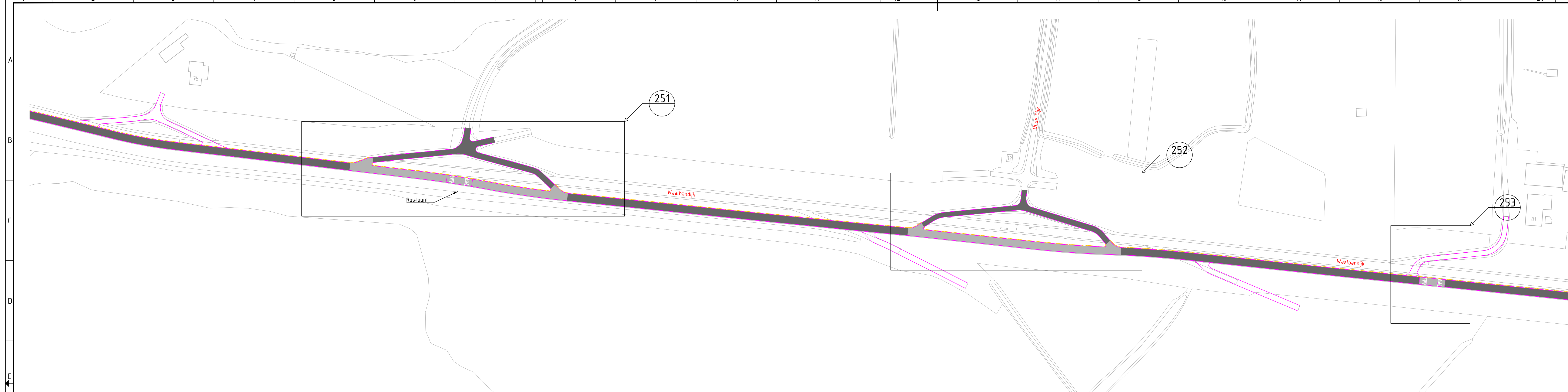
titel
Schetsontwerp

blad
4

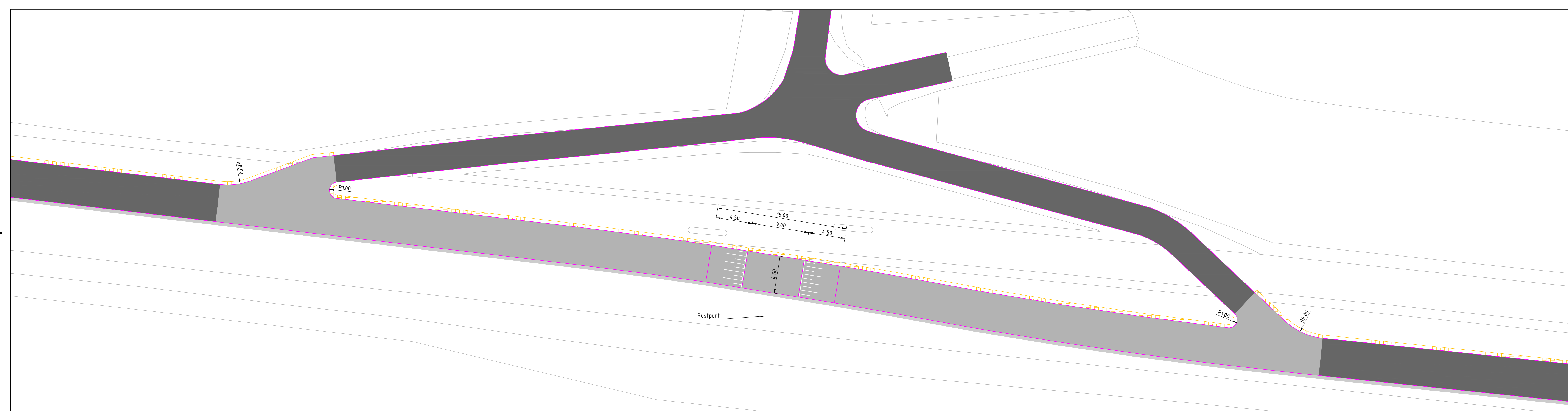
van
6

documentcode
BF6777-TE-SO-6002





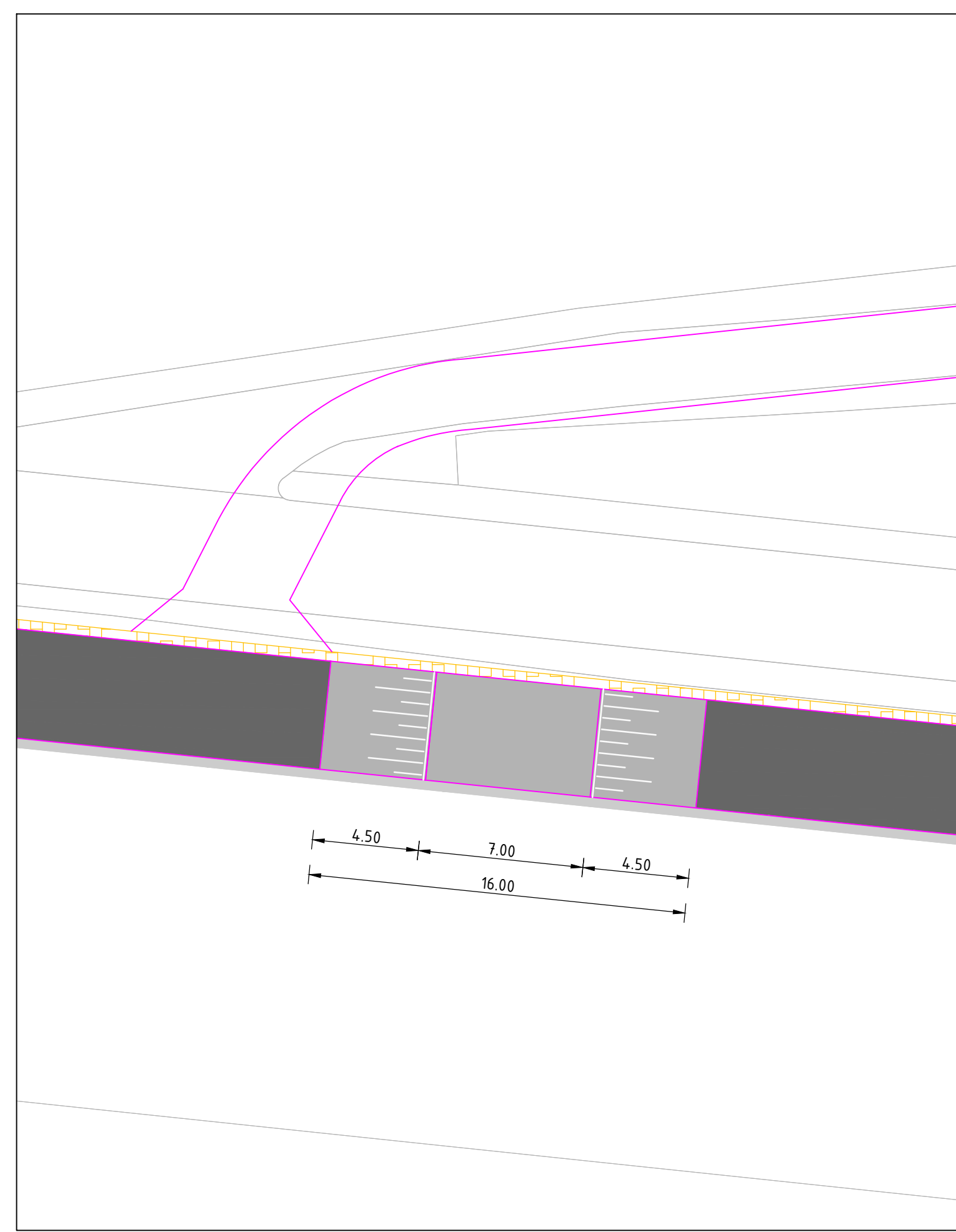
SITUATIE 1:1000



DETAIL 251
SCHAAL 1:200

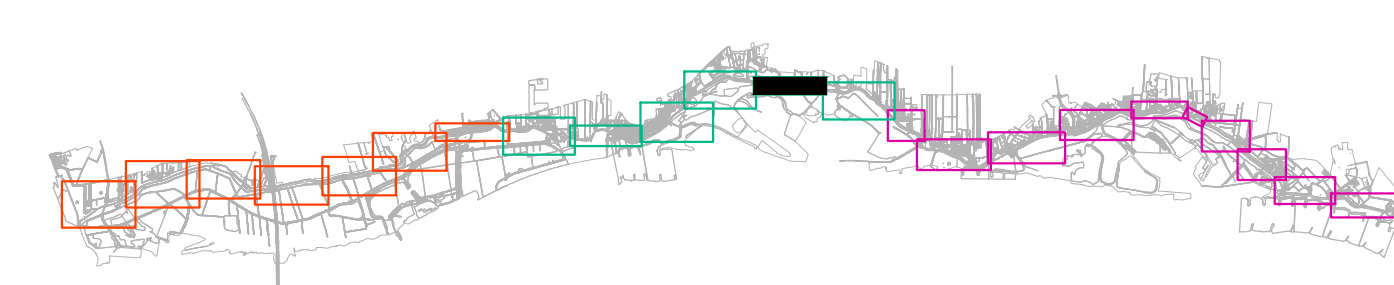
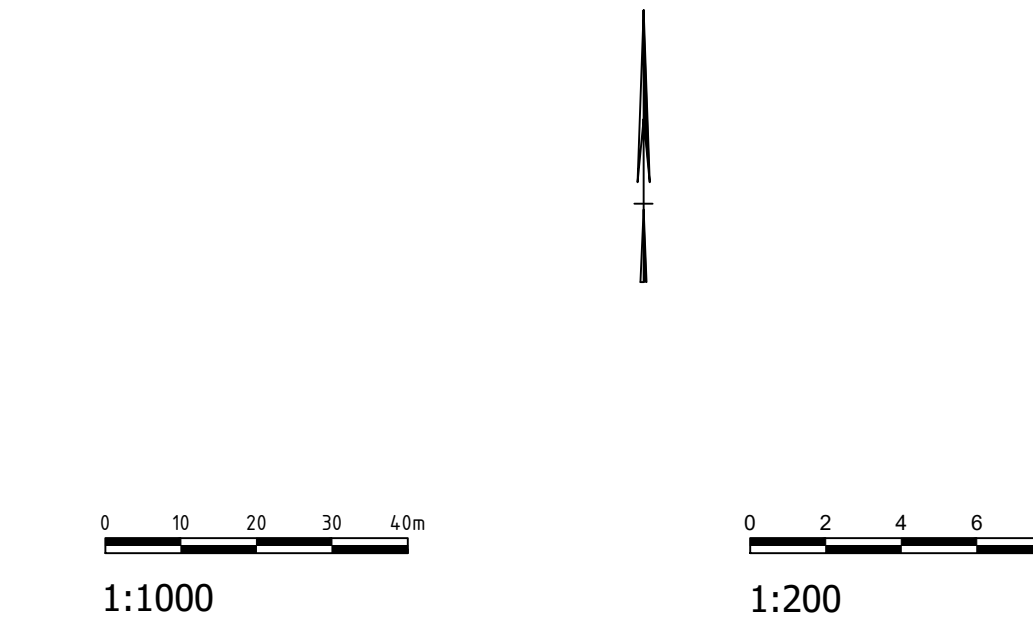


DETAIL 252
SCHAAL 1:200



DETAIL 253
SCHAAL 1:200

- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detailleren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	16-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	07-06-2022
01	Eerste afspraak	J. Schouten	B. ten Kate	31-05-2022
00	Ontwerp	opgesteld	gecontroleerd	afgekeurd

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Eldik - Oude Dijk

documentatie
Concept

documentversie
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

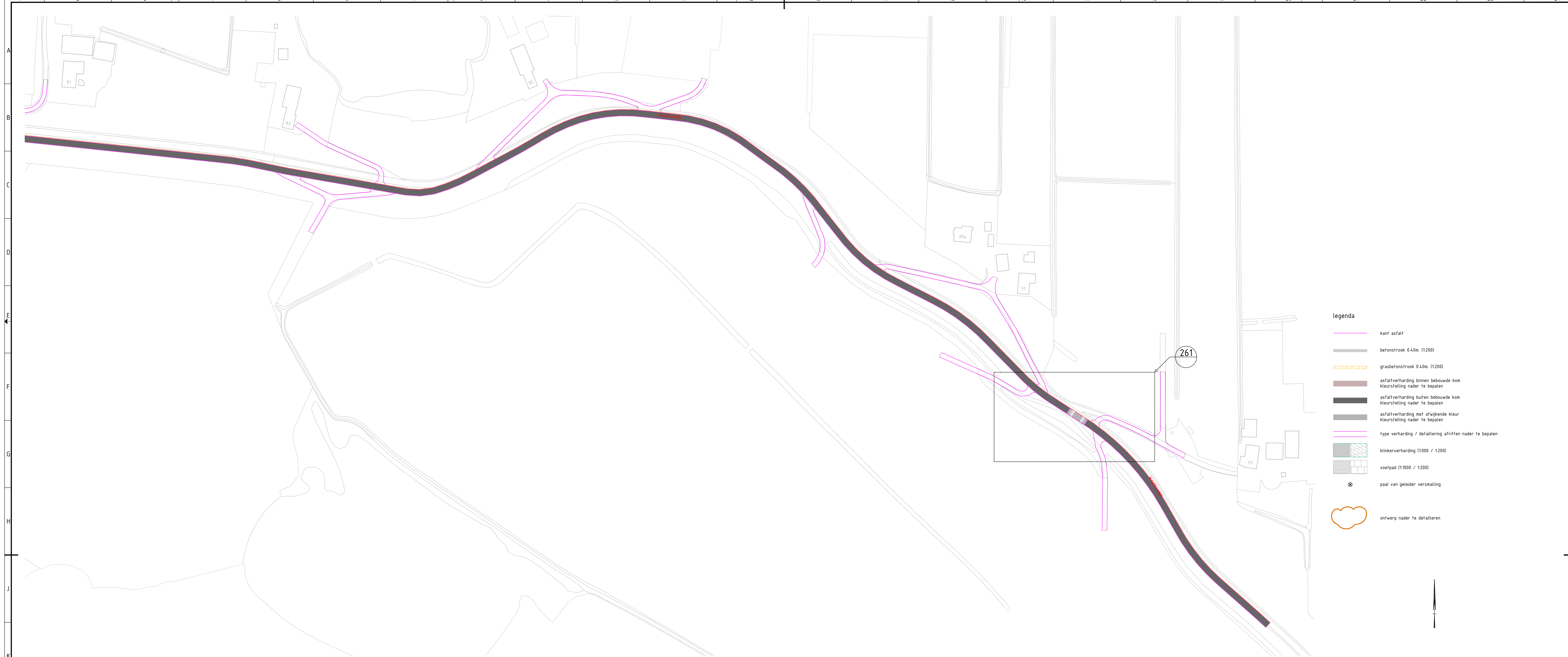
titel
Schetsontwerp

blad
5

van
6

documentnummer
BF6777-TE-SO-6002

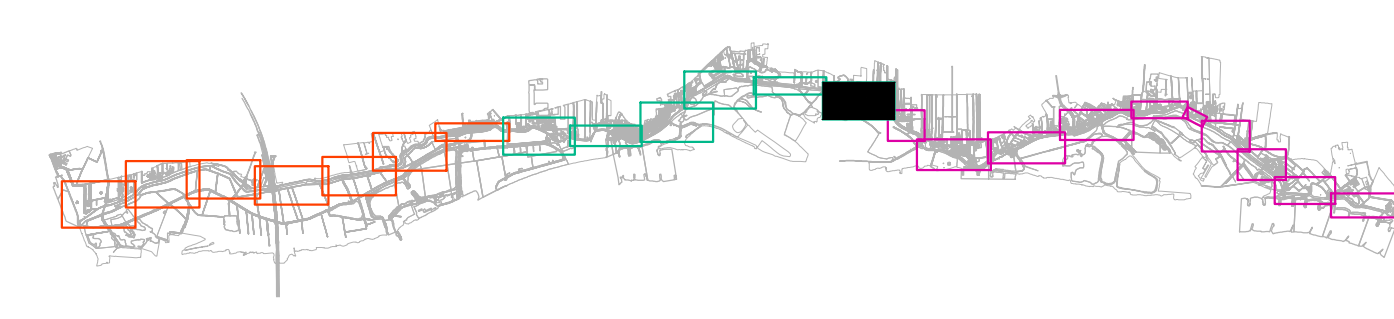
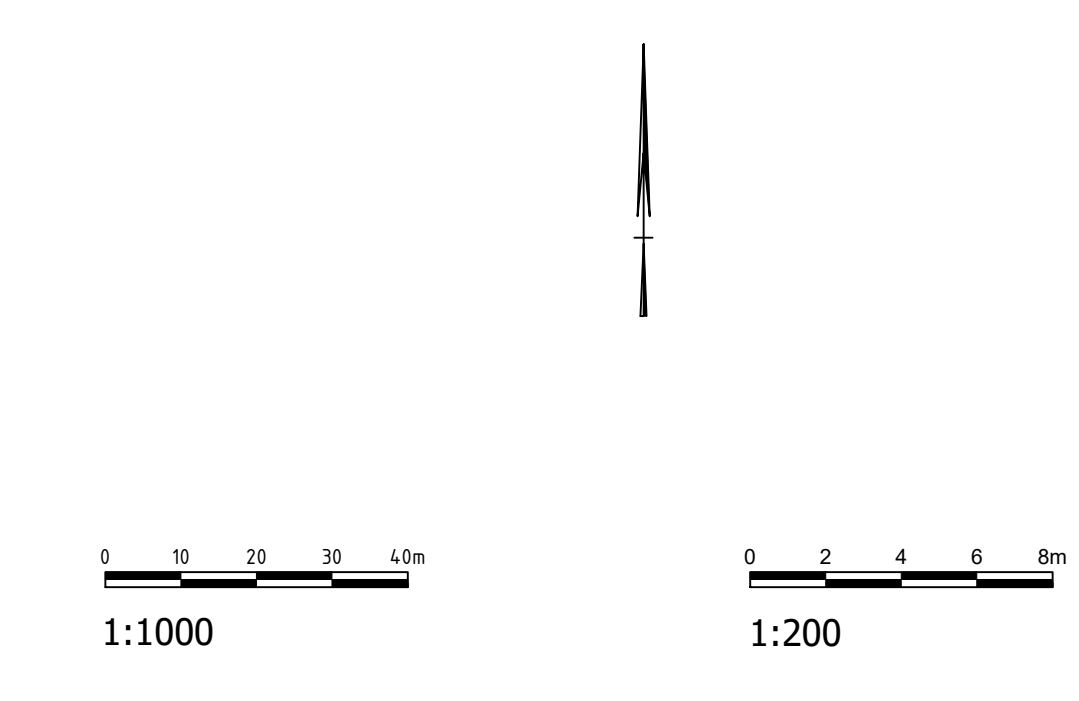




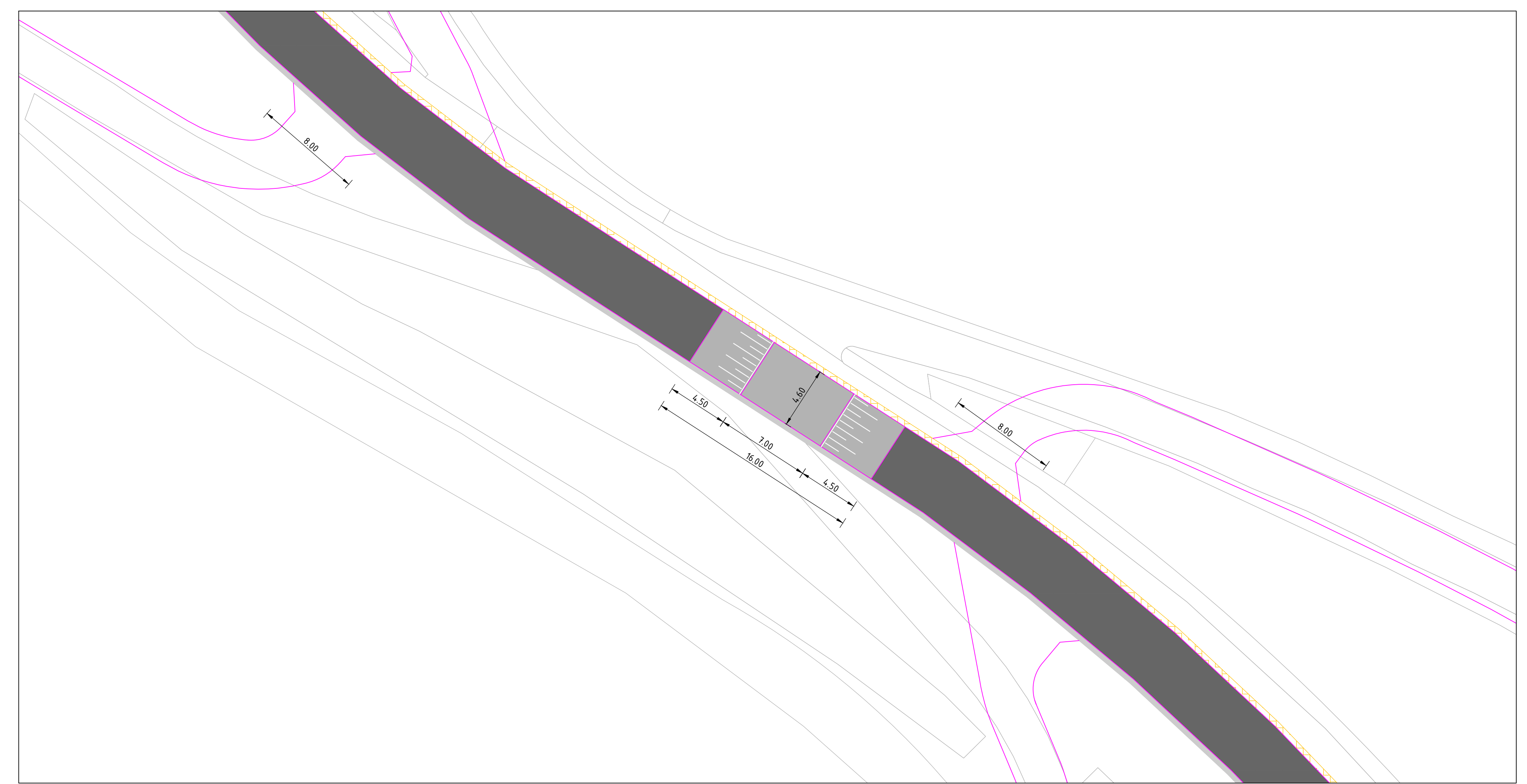
SITUATIE 1:1000

legenda

- kant asfalt
- betonstrook 0.40m. (1:200)
- grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
- asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
- asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
- type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
- klinkerverharding (1000 / 1200)
- voetpad (1000 / 1200)
- paal van geleider versmalling
- ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.



DETAIL
SCHAAAL 1:200

03	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	18-06-2022
02	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	07-06-2022
01	Evenw. ontwerp	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Concept	J. Schouten	B. ten Kate	W. van der Wijk	08-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Eldik - Waalbandijk

documentatie
Concept

documentversie
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schetsontwerp

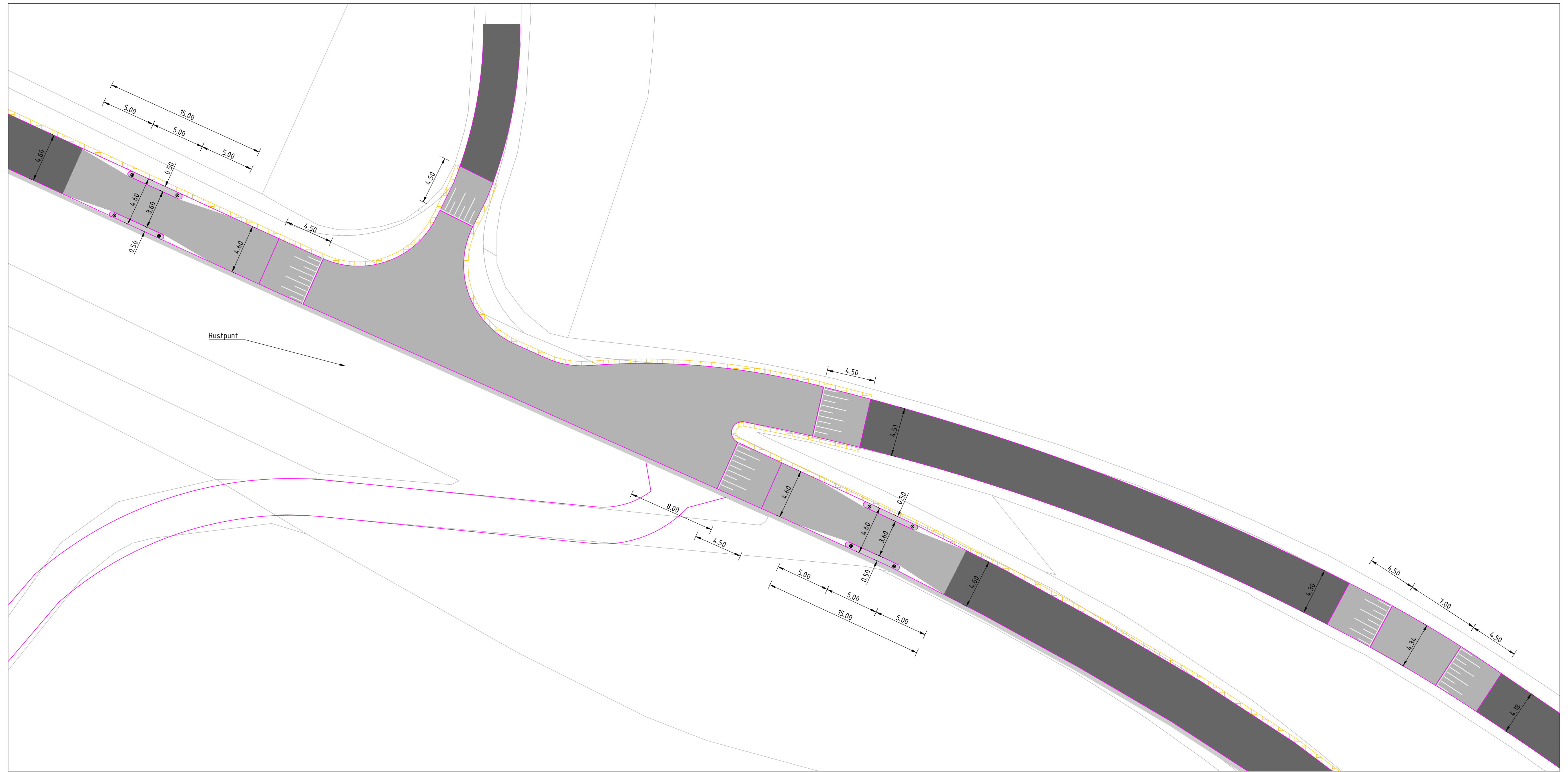
blad
6

van
6

projectnummer
BF6777-TE-SO-8002

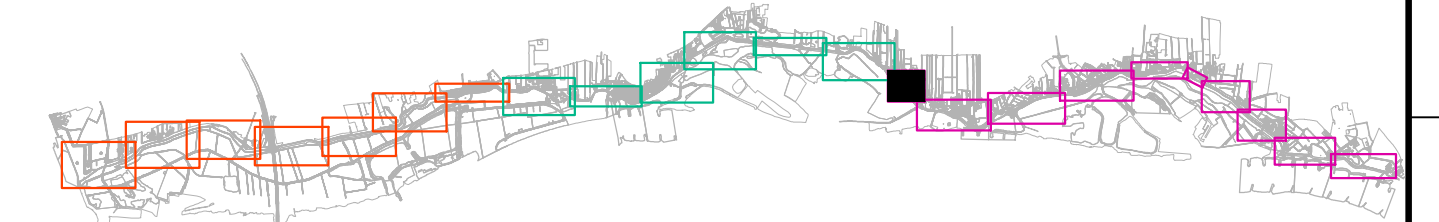
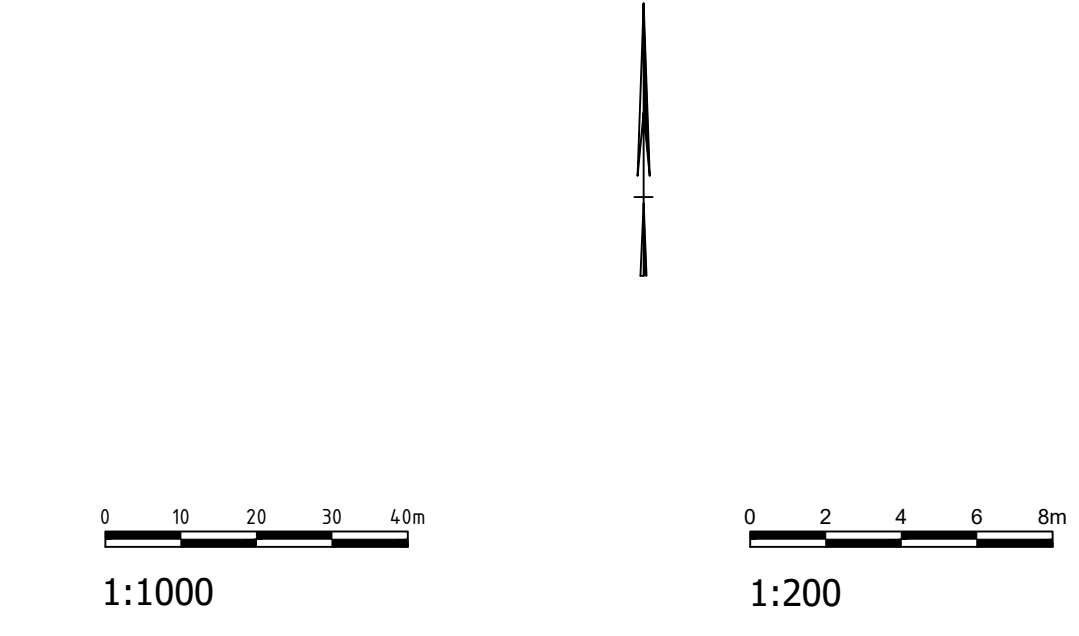


SITUATIE 1:1000



DETAIL 1:200

- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
Kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
Kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
Kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1:1000 / 1:200)
 - voetpad (1:1000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	B. van Kesteren	J. Scholten	W. van der Wijk	16-06-2022
02	Concept	B. van Kesteren	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
01	Eerste ontwerp	B. van Kesteren	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Ontwerp	B. van Kesteren	J. Scholten	W. van der Wijk	08-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Dodewaard - Melkdreef

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

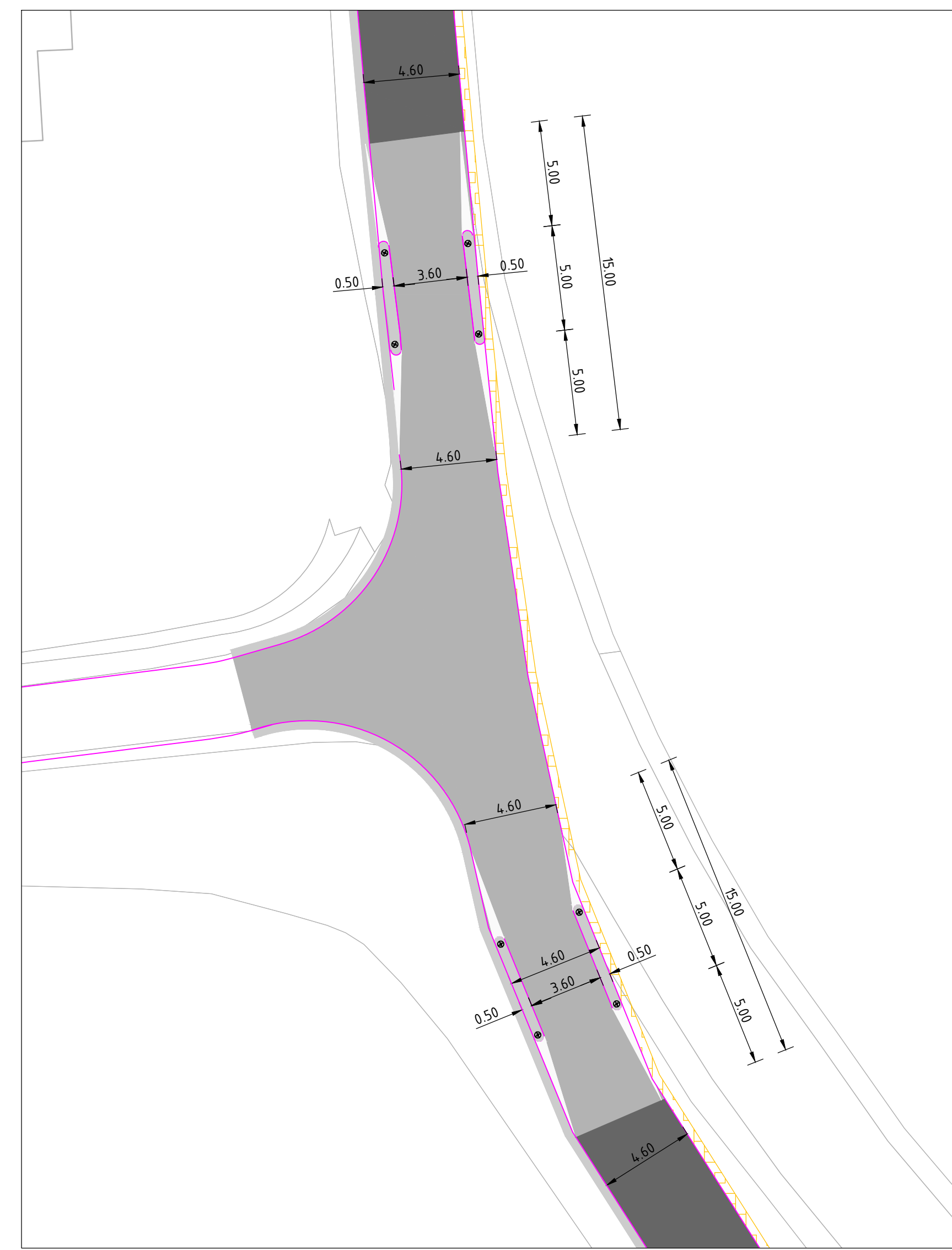
schaal
1:1000 / 1:200

tas
Schetsontwerp

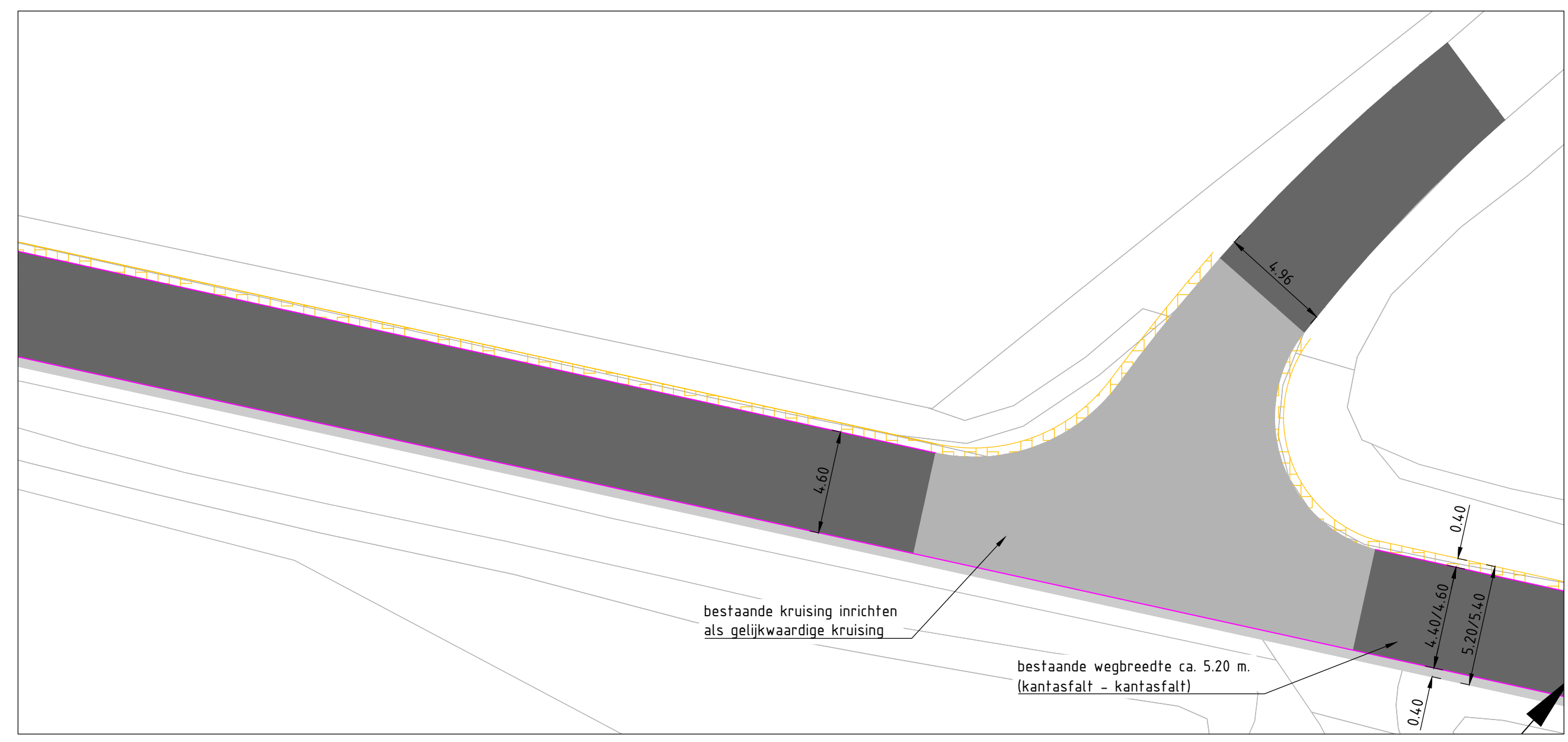
blad
1

van
10

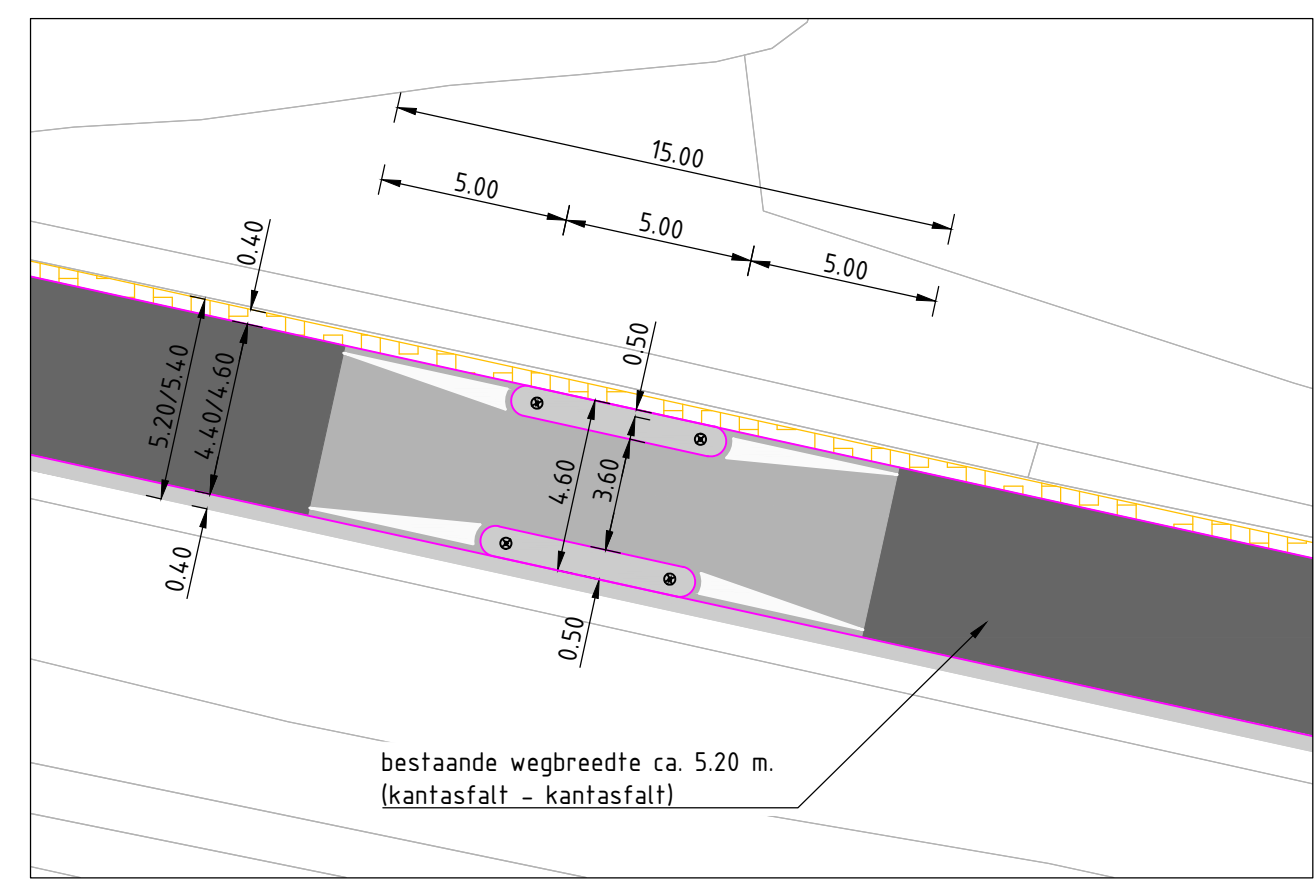
documentnummer
BF6777-TE-SO-6003



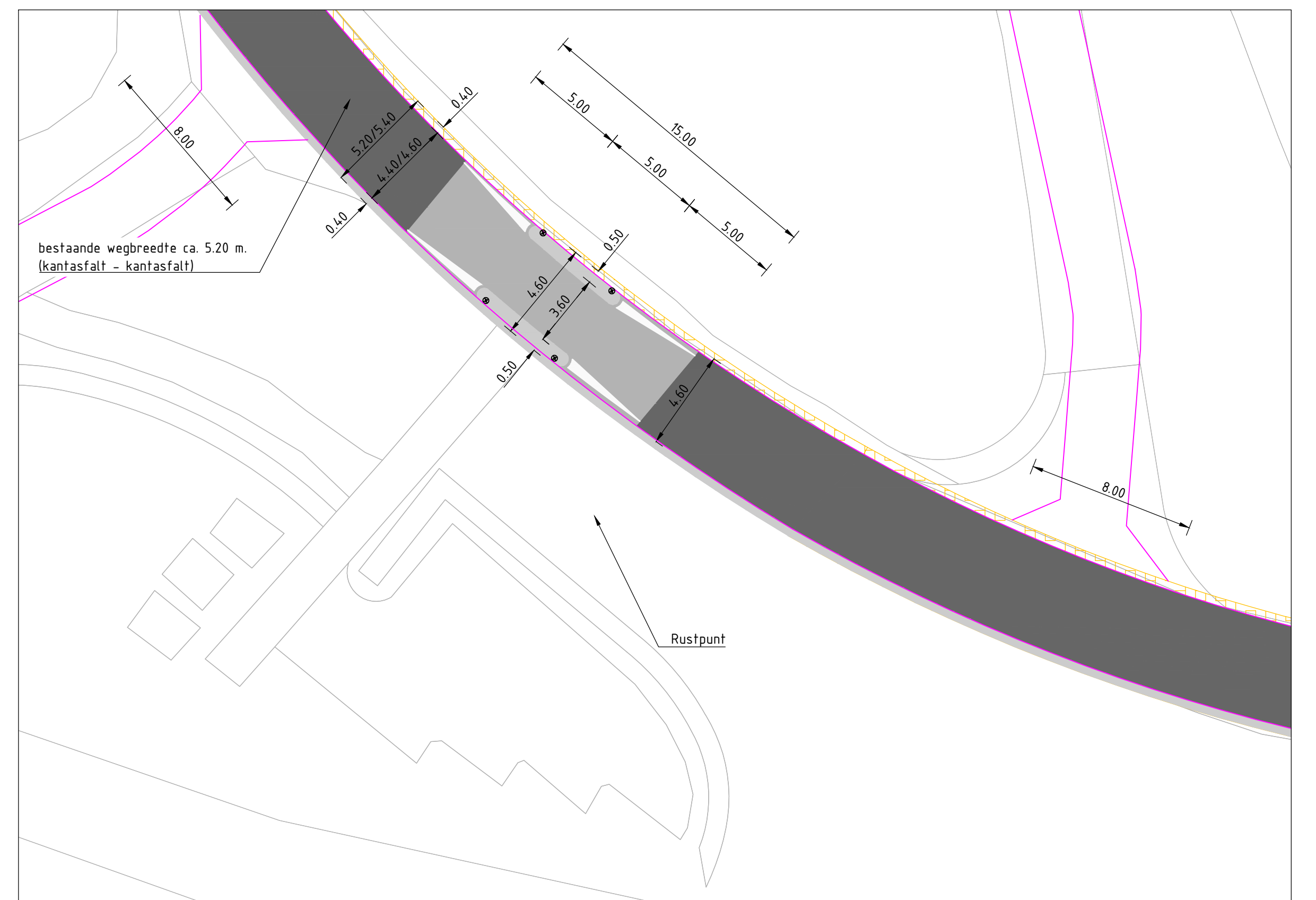
DETAIL 321
SCHAAL 1:200



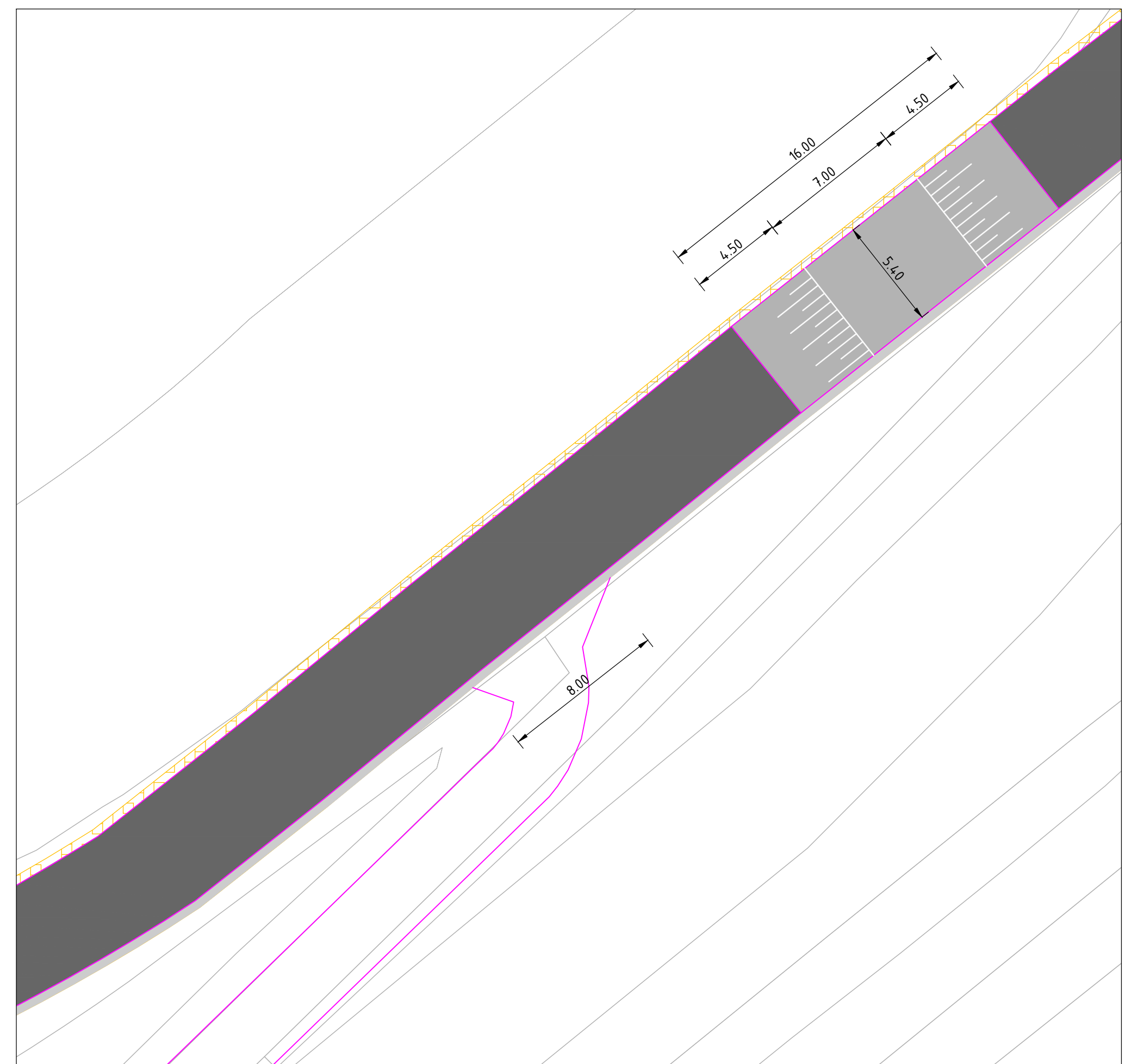
DETAIL 322
SCHAAL 1:200



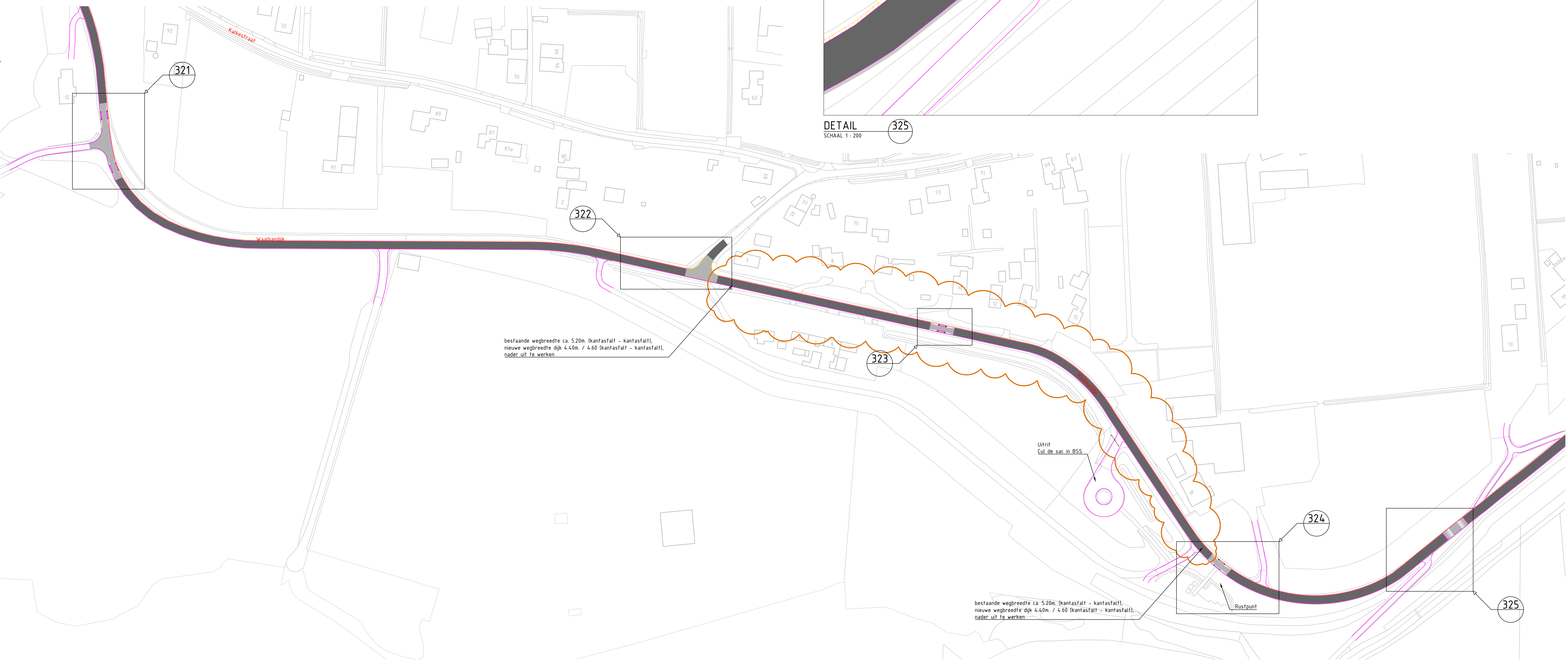
DETAIL 323
SCHAAL 1:200



DETAIL 324
SCHAAL 1:200

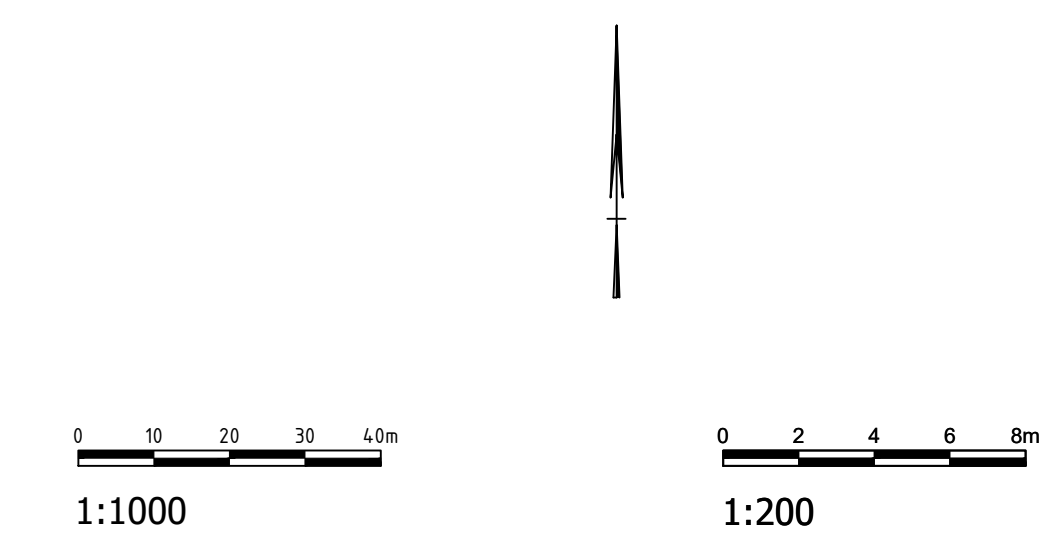


DETAIL 325
SCHAAL 1:200



SITUATIE 1:1000

- legenda
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding 1:1000 / 1:200
 - voetpad (1:1000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detailleren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

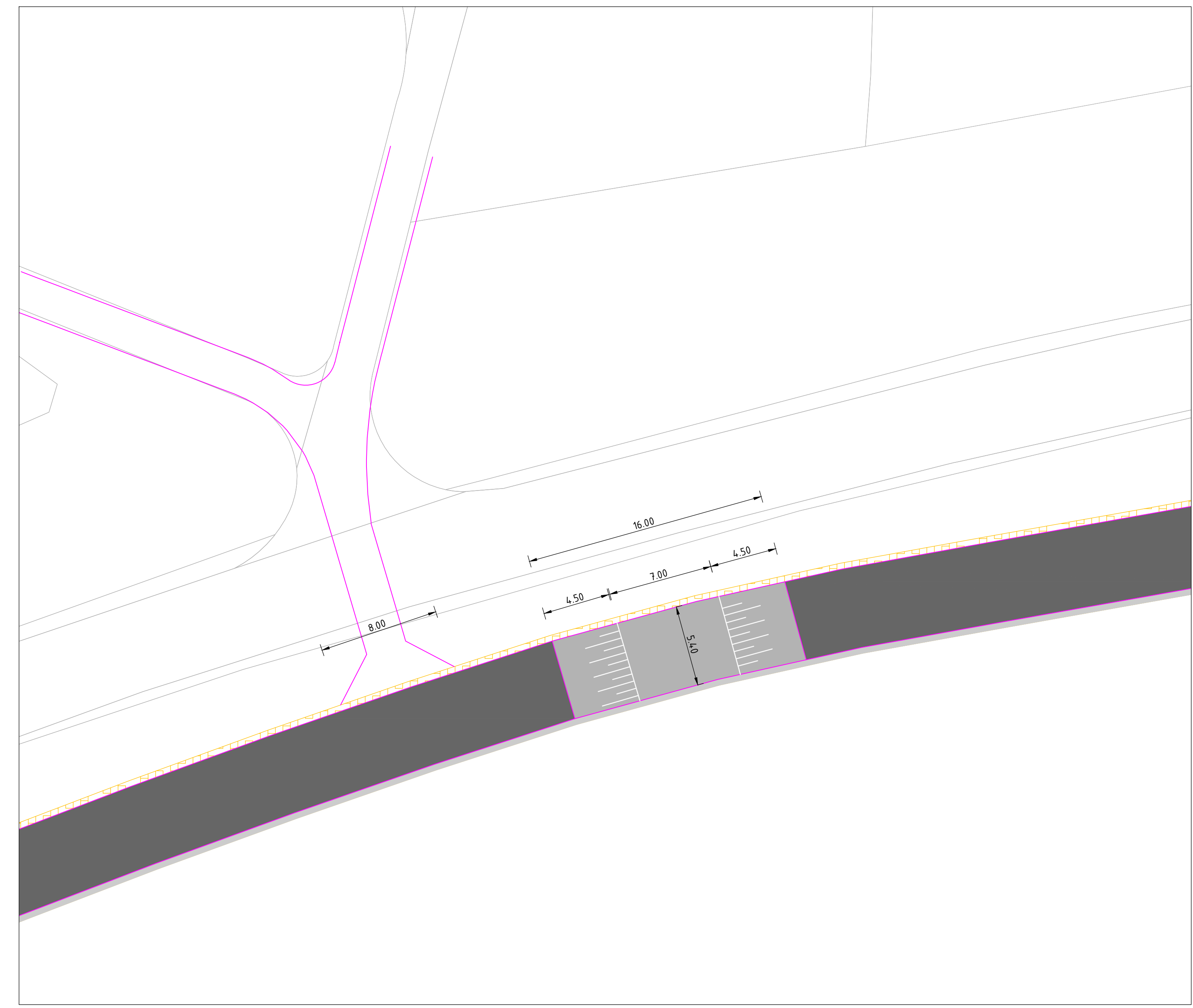
0.3	Concept	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	16-06-2022
0.2	Concept	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
0.1	Erste algem.	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
0.0	Concept	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	03-05-2022
opdrachtgever		Waterschap Rivierenland Gemeente Neder-Betuwe			
project		Dijkversterking Neder-Betuwe			
aansluiting		Verkeersplan Verkeersmaatregelen trace Dodewaard - Kalkestraat - De Snor			
documentatie		Concept			
documentversie		0.3			
formaat	schaal	type	status	van	tot
A0	1:1000 / 1:200	Scheutswaerp	2	10	10
projectnummer / tekeningnummer		BF6777-TE-SO-6003			





SITUATIE 1:1000

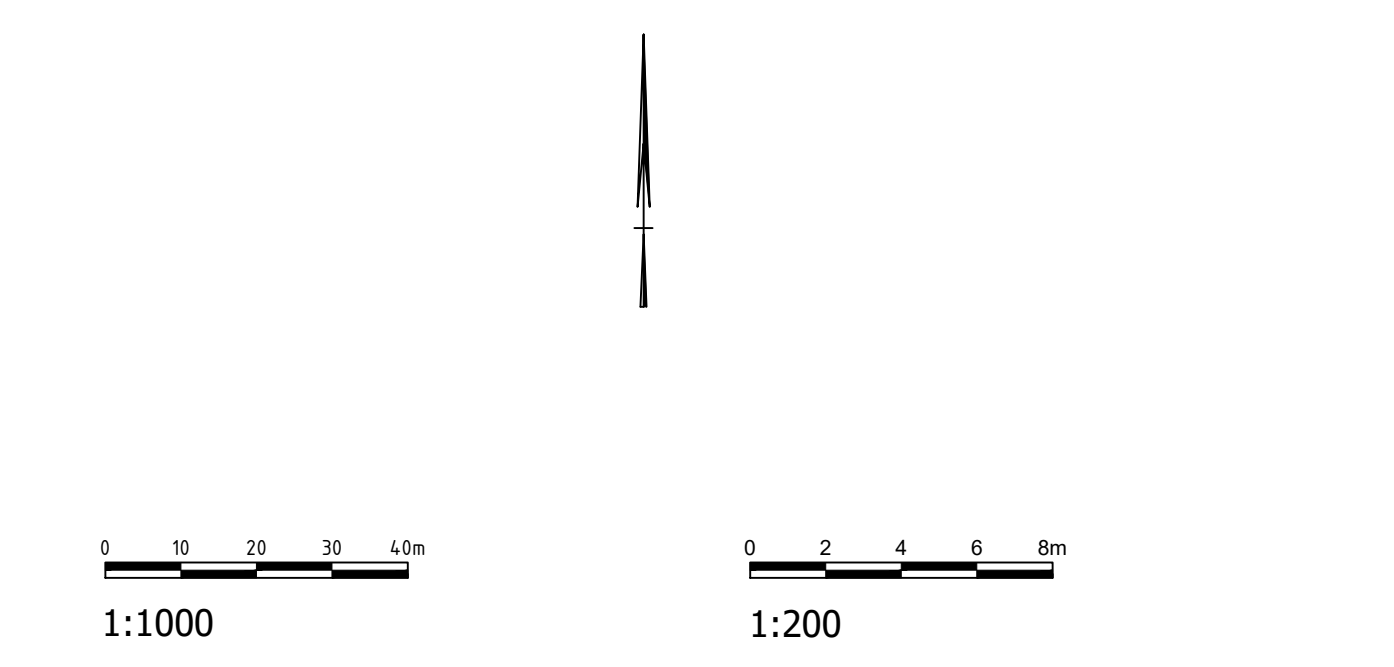
- Legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
Keurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



DETAIL 331
SCHAAL 1:200



DETAIL 332
SCHAAL 1:200



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	16-06-2022
02	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
01	Erven afgeven	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Ontwerp	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Ontwerp	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Dodewaard - De Snor - Dodewaardsestraat

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

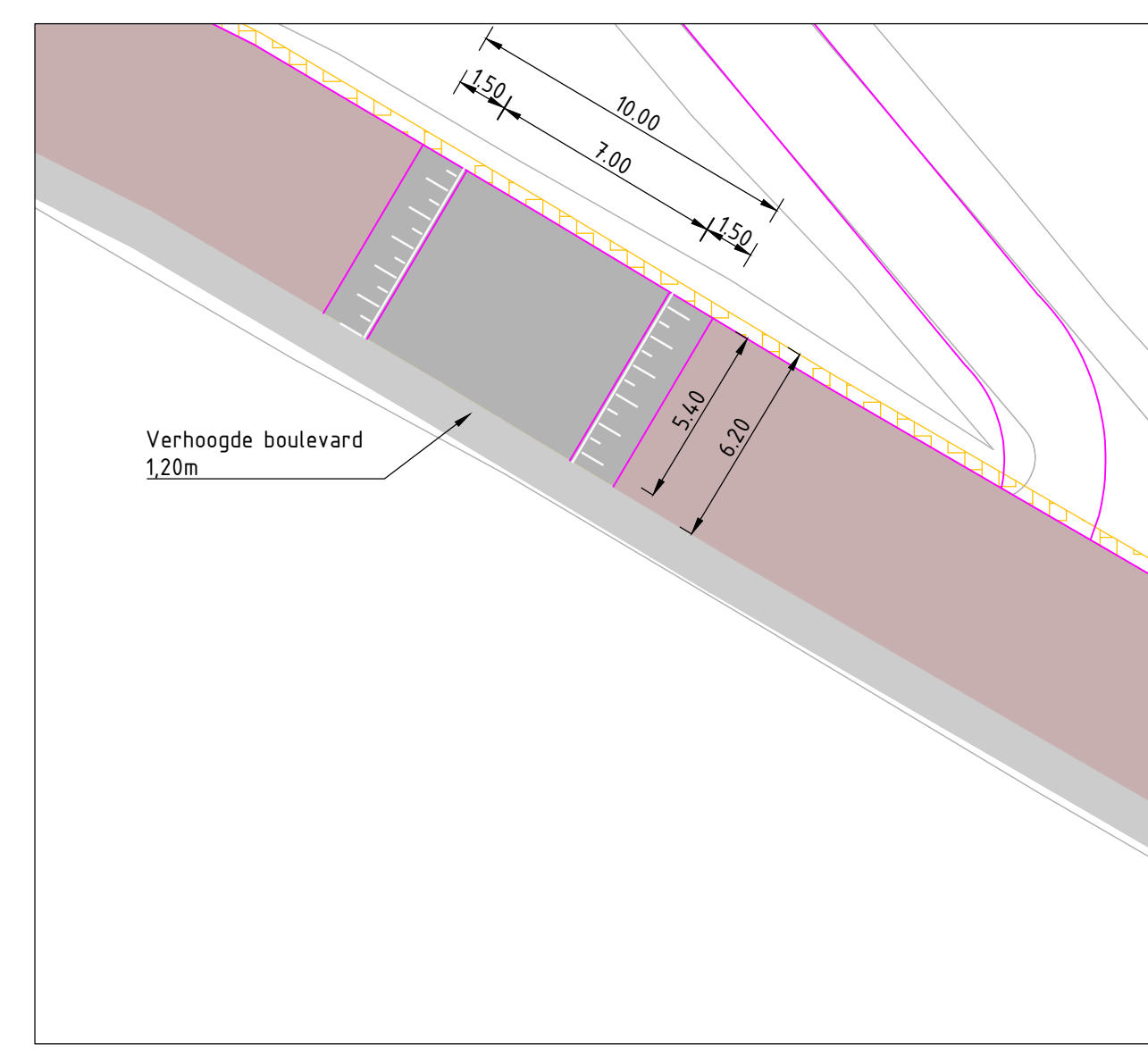
titel
Schetsontwerp

bladzijde
3

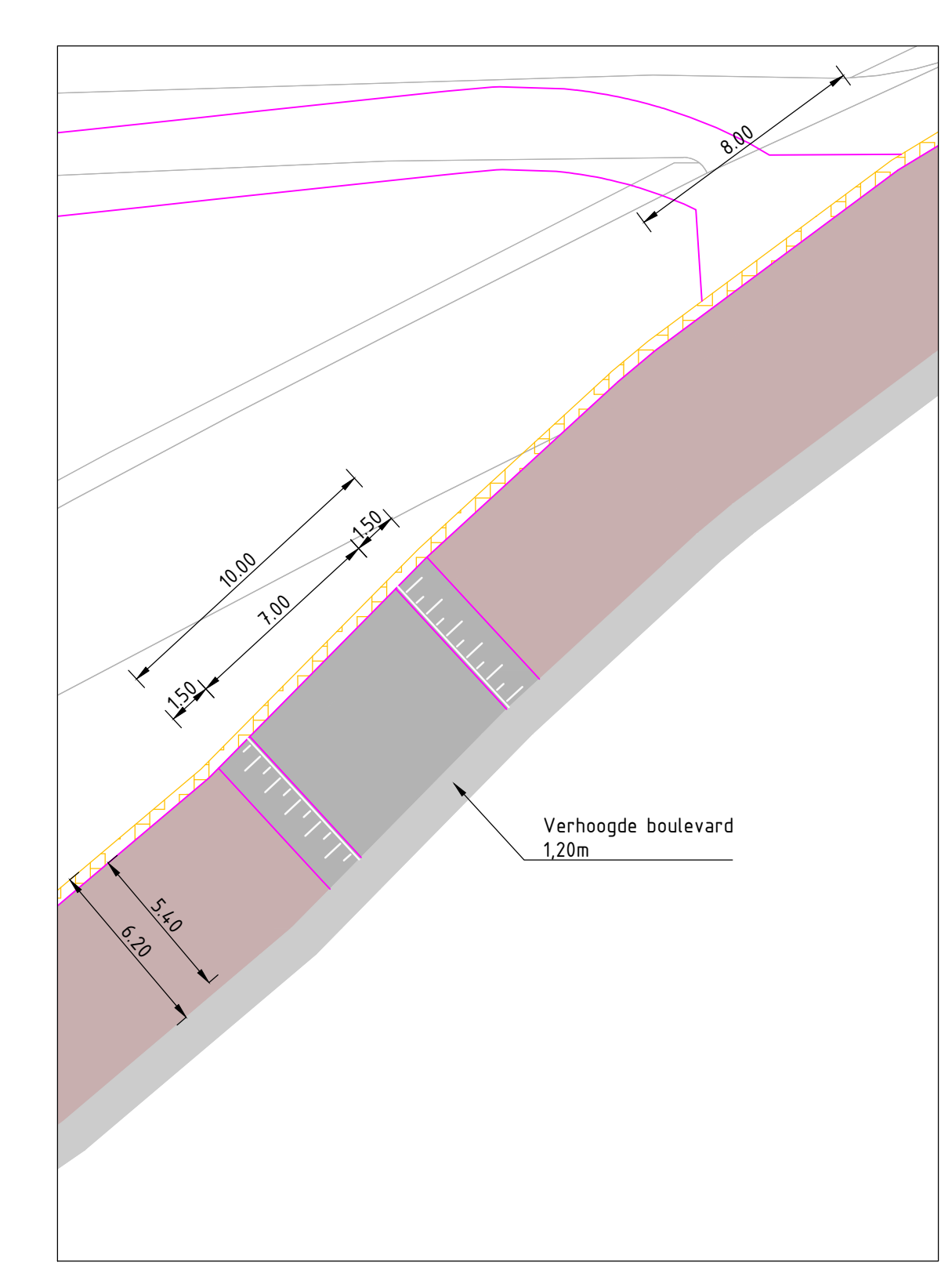
van
10

documentnummer
BF6777-TE-SO-6003

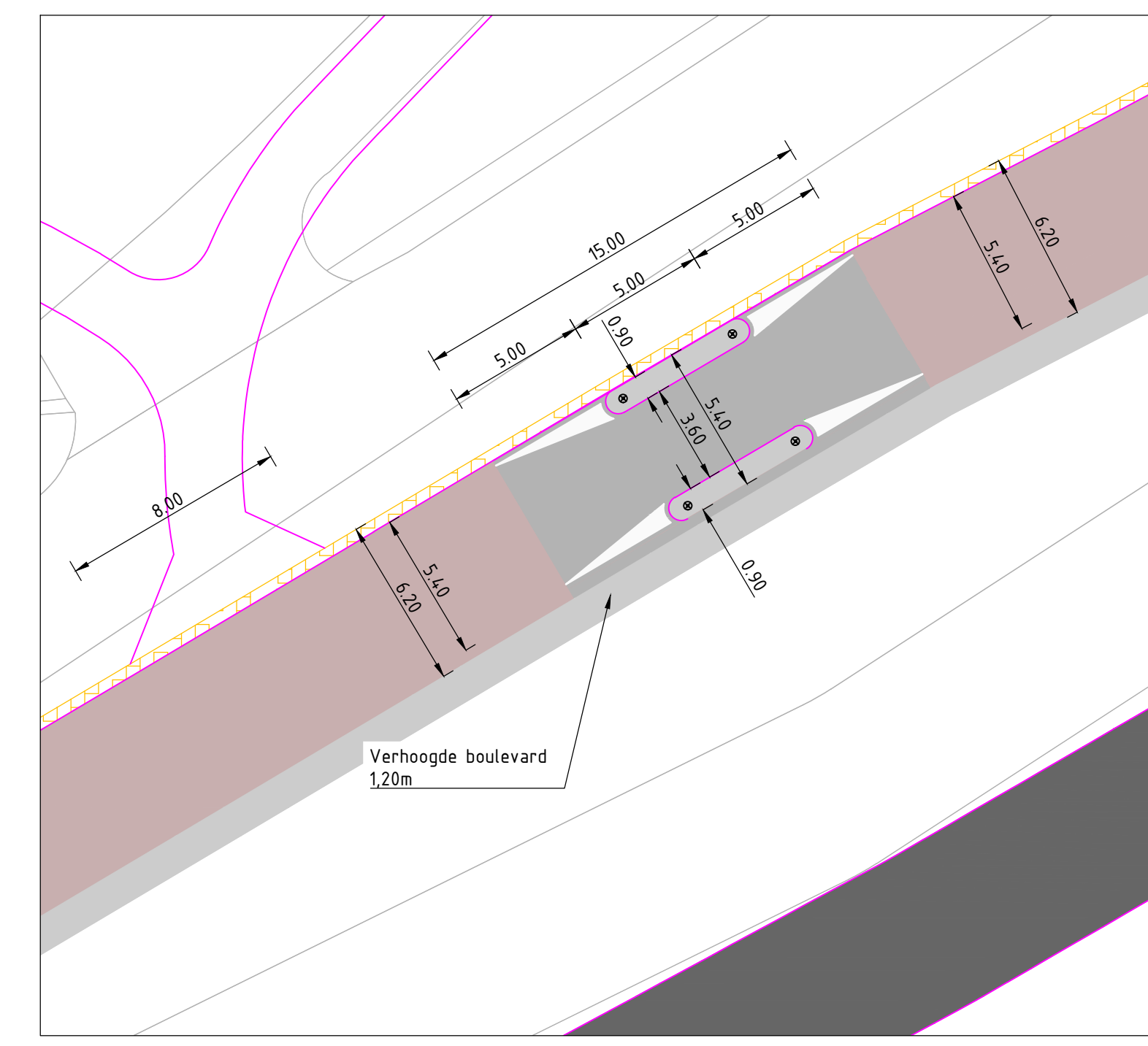




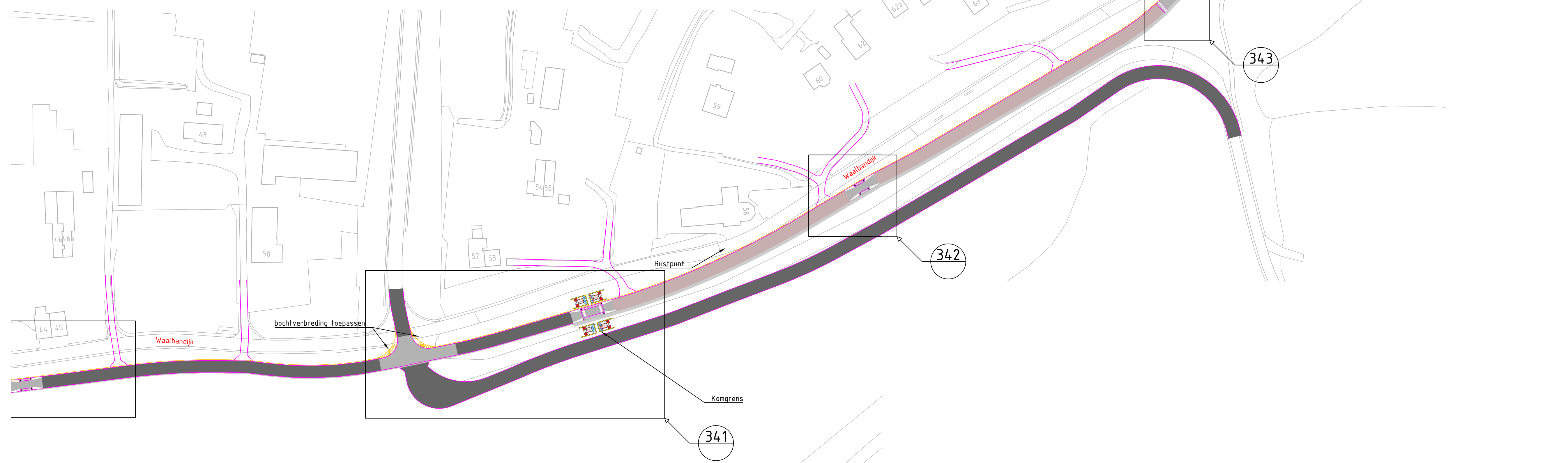
DETAIL 345
SCHAAL 1: 200



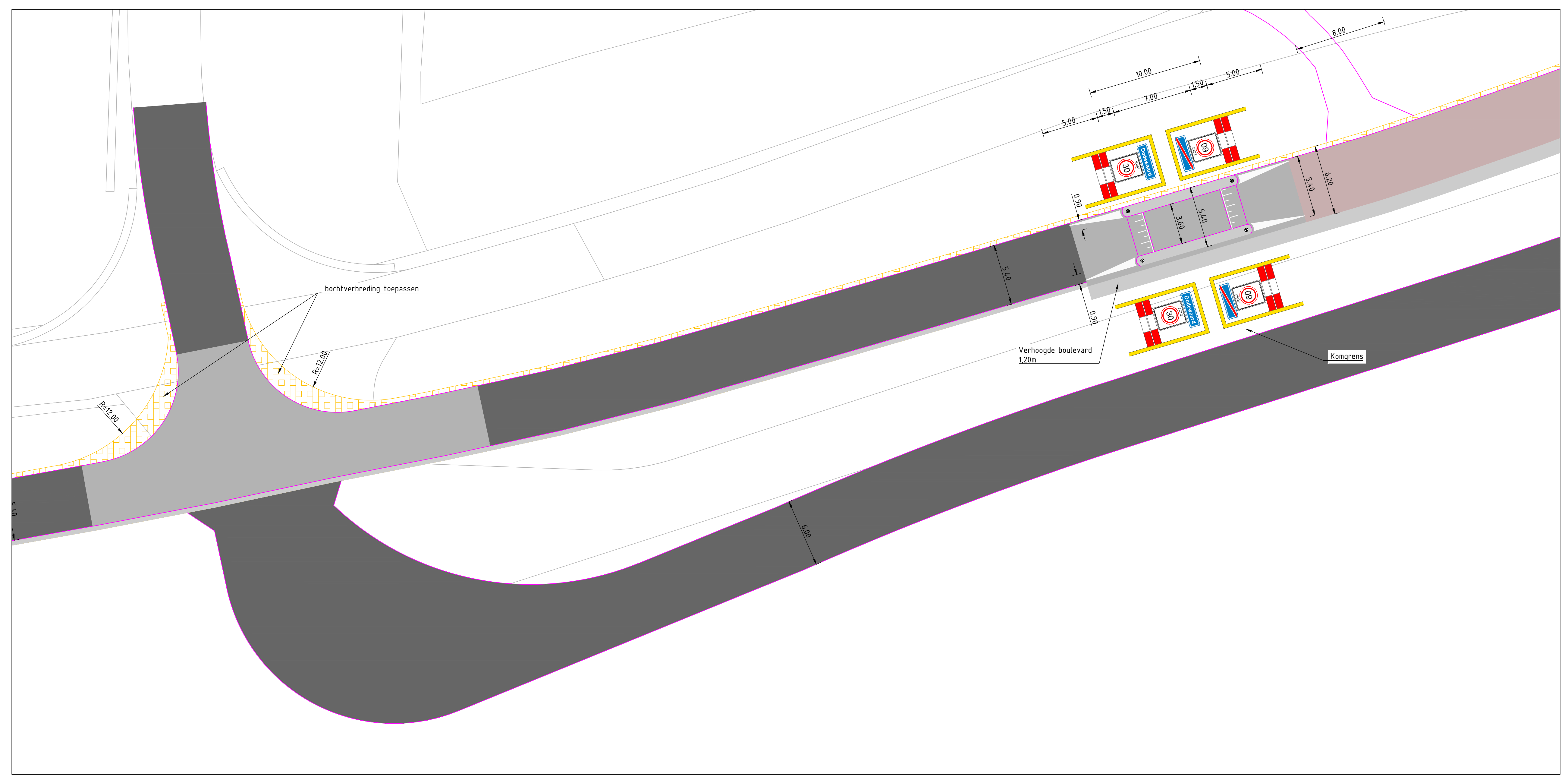
DETAIL 343
SCHAAL 1: 200



DETAIL 342
SCHAAL 1: 200



SITUATIE 1:1000

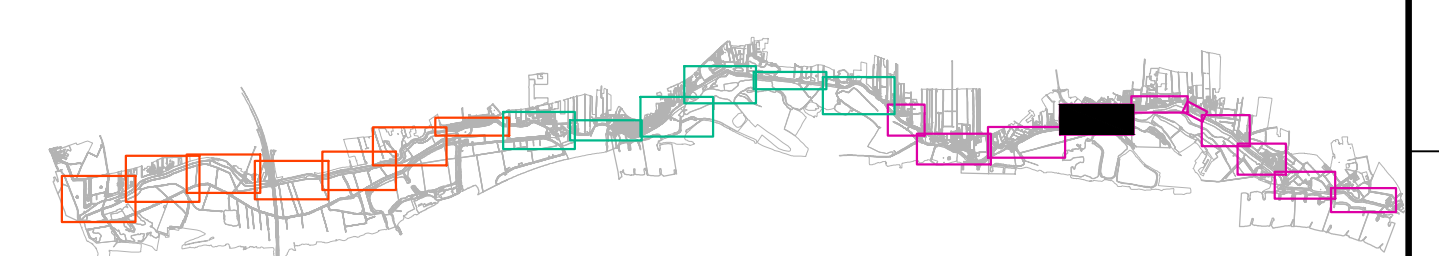
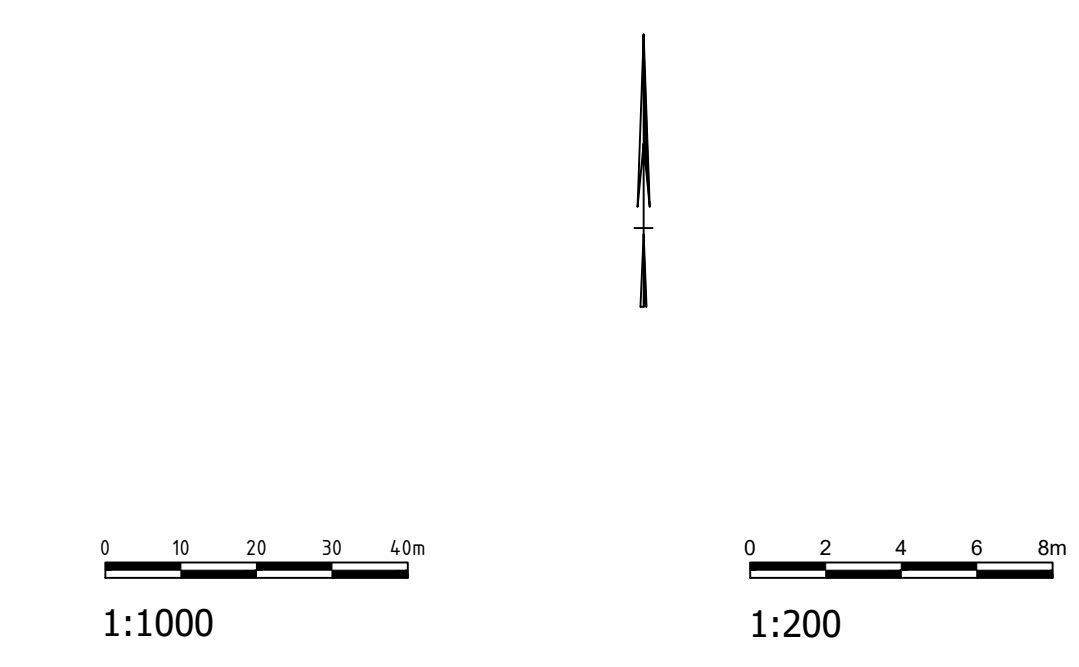


DETAIL 341
SCHAAL 1: 200



DETAIL 344
SCHAAL 1: 200

- Legenda
- kant asfalt
 - betonstrook 0,40m (1:200)
 - grasbetonstrook 0,40m (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
Kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
Kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
Kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1:1000 / 1:200)
 - voetpad (1:1000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Kongrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	16-06-2022
02	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
01	Evenw. ontwerp	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Dodewaard - Dodewaardsestraat - Dalwagen

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

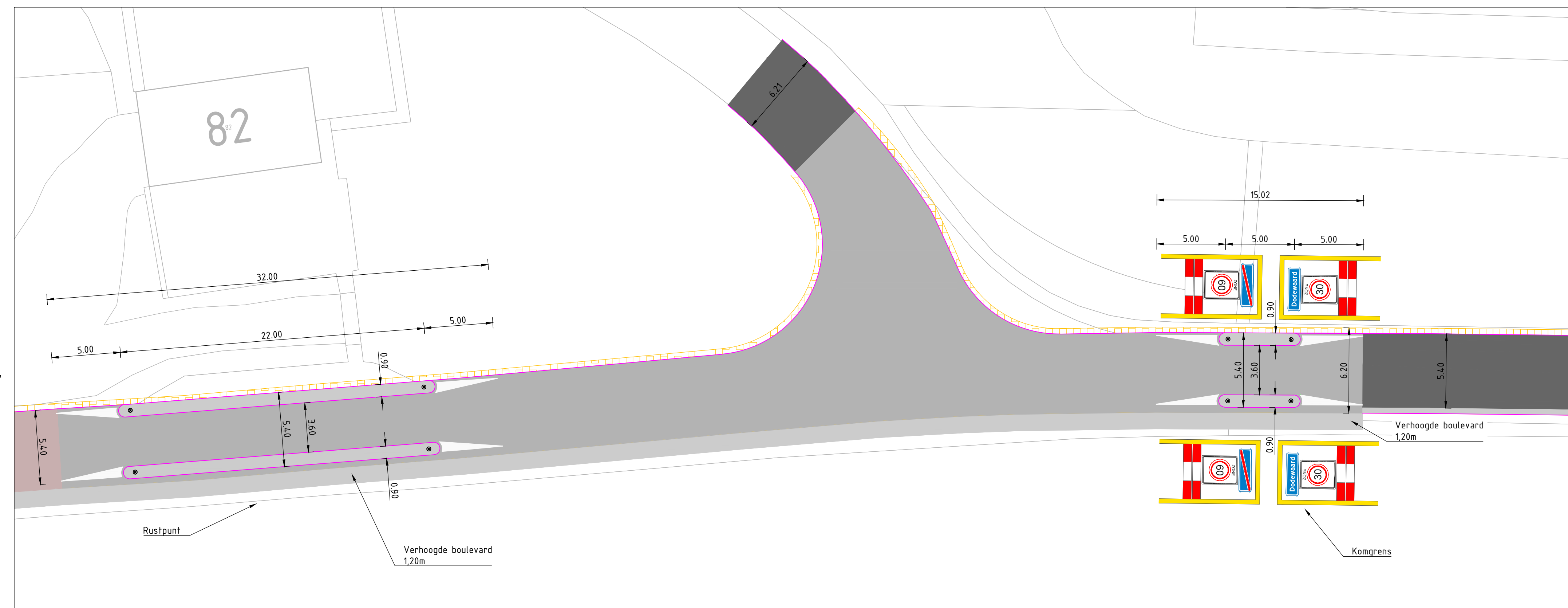
blad
4

van
10

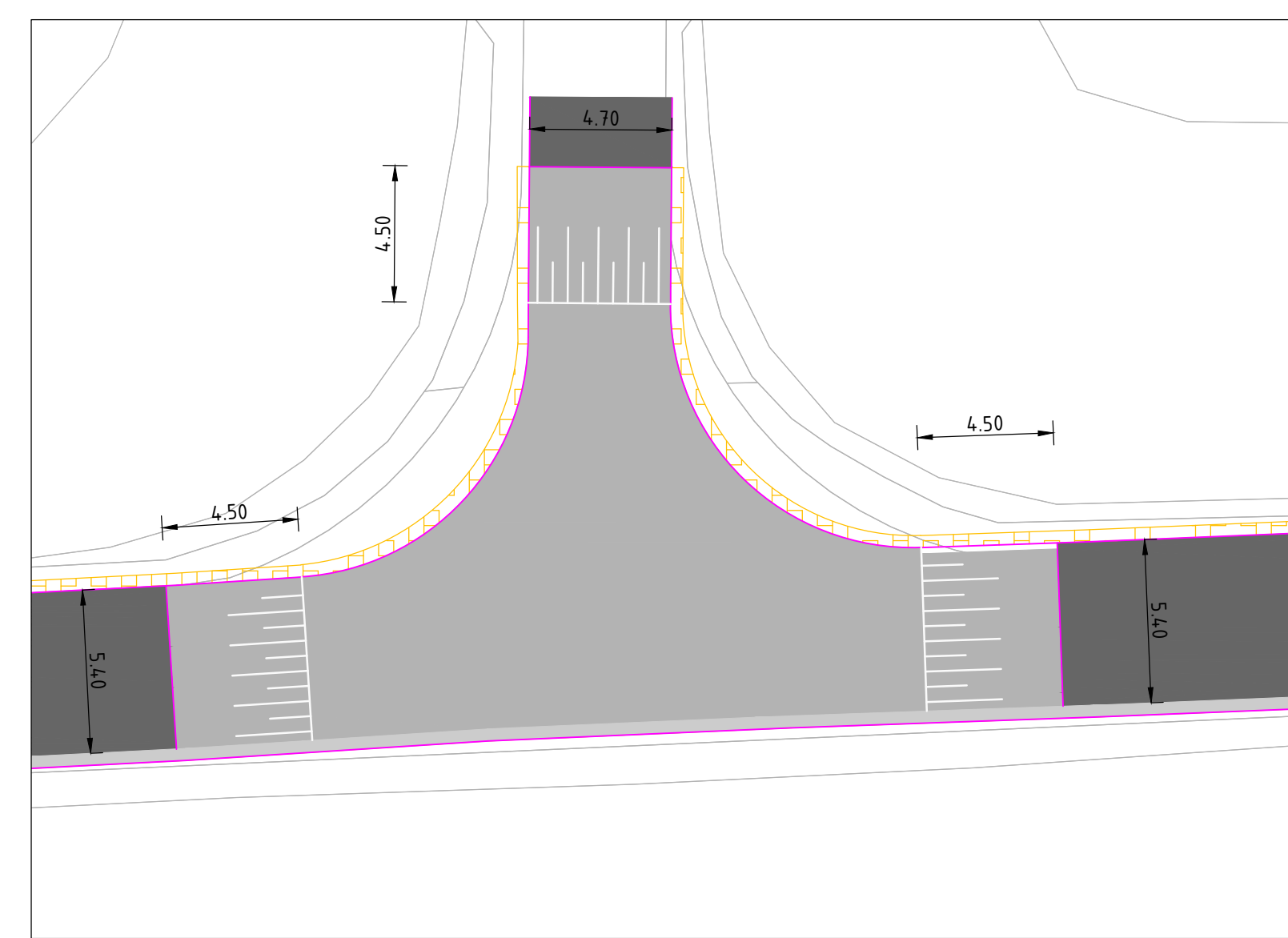
documentnummer
BF6777-TE-SO-6003



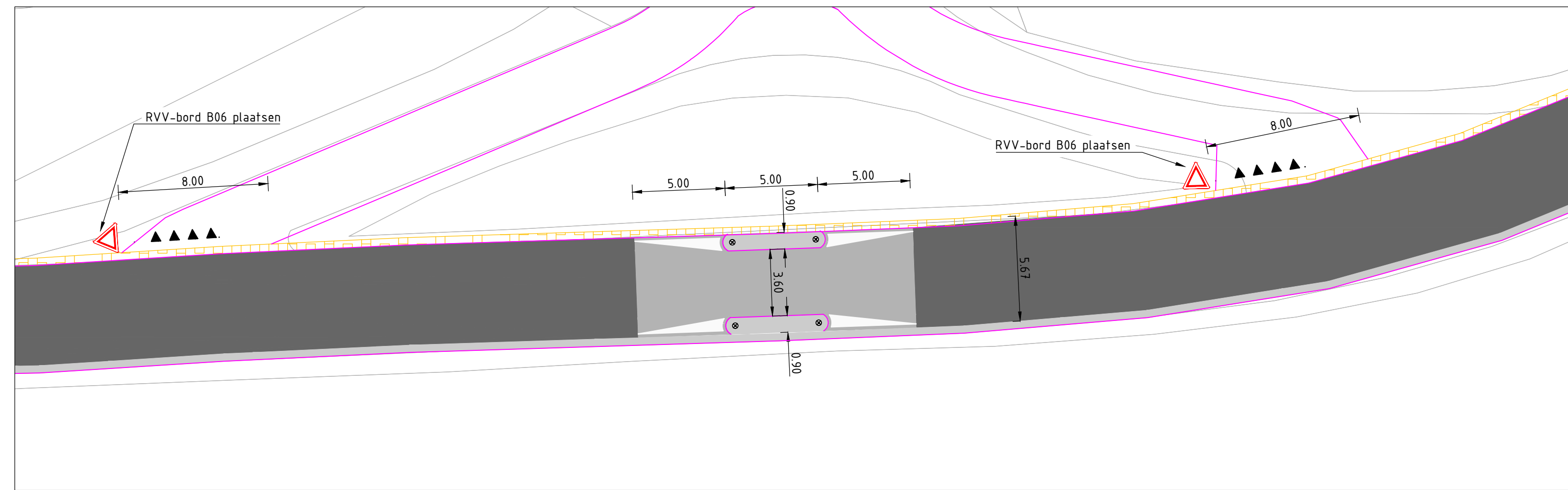
SITUATIE 1:1000



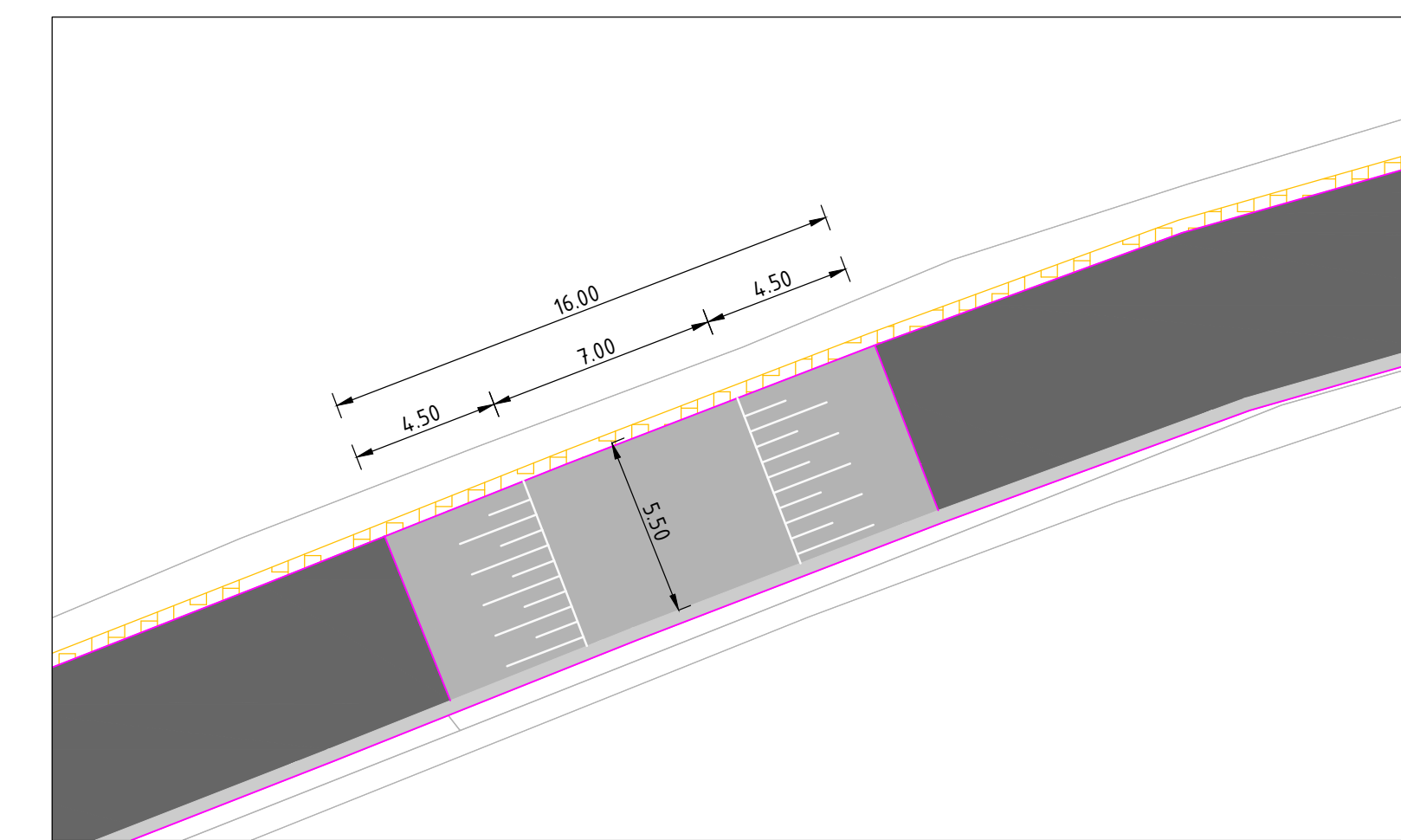
DETAIL 351
SCHAAL 1:200



DETAIL 352
SCHAAL 1:200

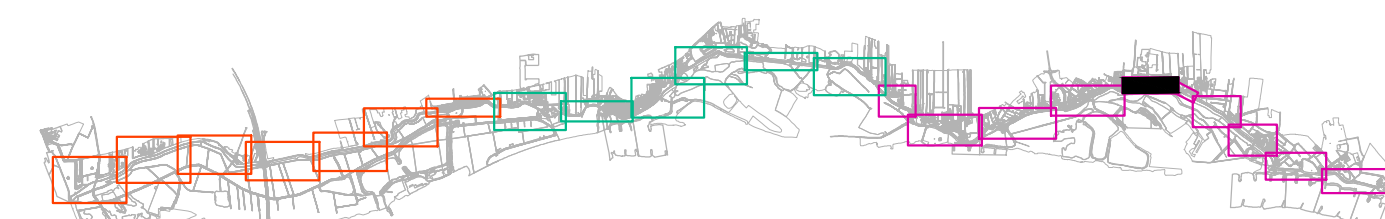
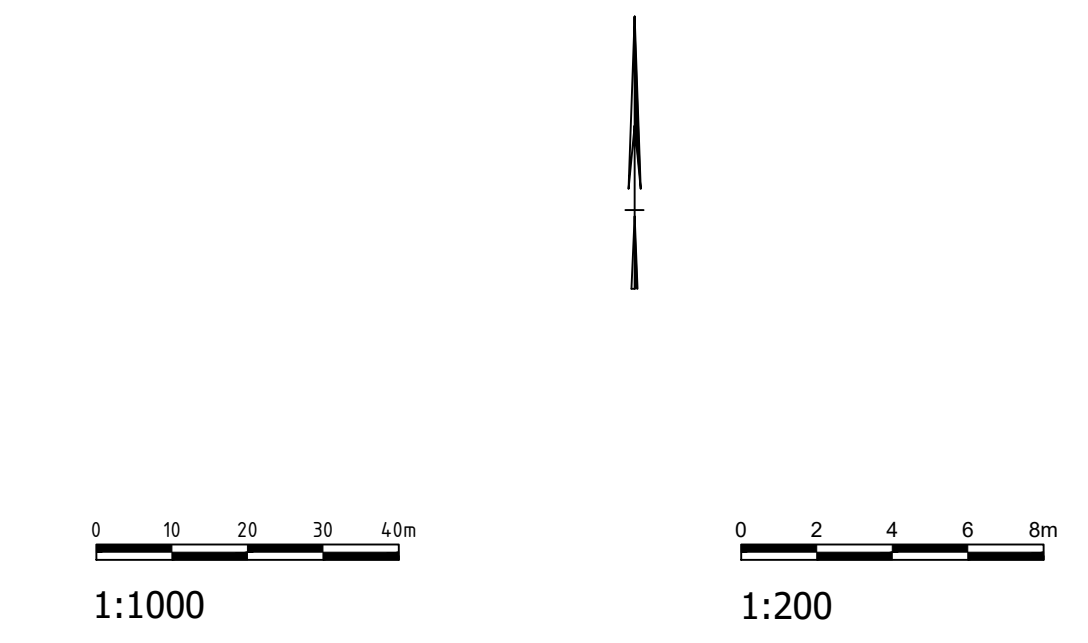


DETAIL 353
SCHAAL 1:200



DETAIL 354
SCHAAL 1:200

- Legenda
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
Keurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1:000 / 1:200)
 - voetpad (1:000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detailleren



Opmerkingen

- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
- Vormgeving afritten ter indicatie.
- Wegversmallingen nader uit te werken.
- Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
- boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

01 - Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	16-09-2022
02 - Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	16-09-2022
03 - Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	07-08-2022
04 - Eerste algem.	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
05 - Tweede algem.	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	08-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Dodewaard - Pluimburgsestraat - Kerkstraat

documentatie
Concept
0.4

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schaatsontwerp

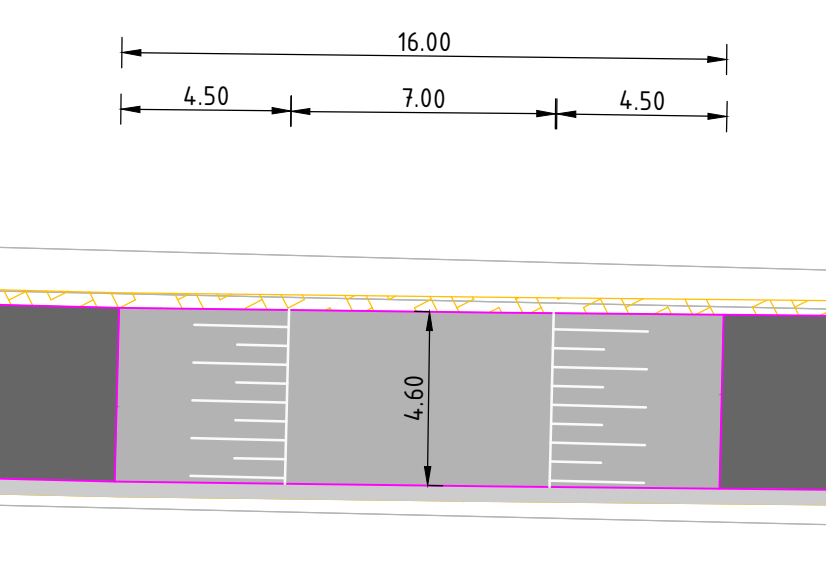
blad
5

van
10

documentnummer
BF6777-TE-SO-6003



- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0,40m (1:200)
 - grasbetonstrook 0,40m (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwd kom kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwd kom kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1000 / 1200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



Opmerkingen

- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
- Vormgeving afritten ter indicatie.
- Wegversmallingen nader uit te werken.
- Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
- boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

SITUATIE 1:200

0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3

Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

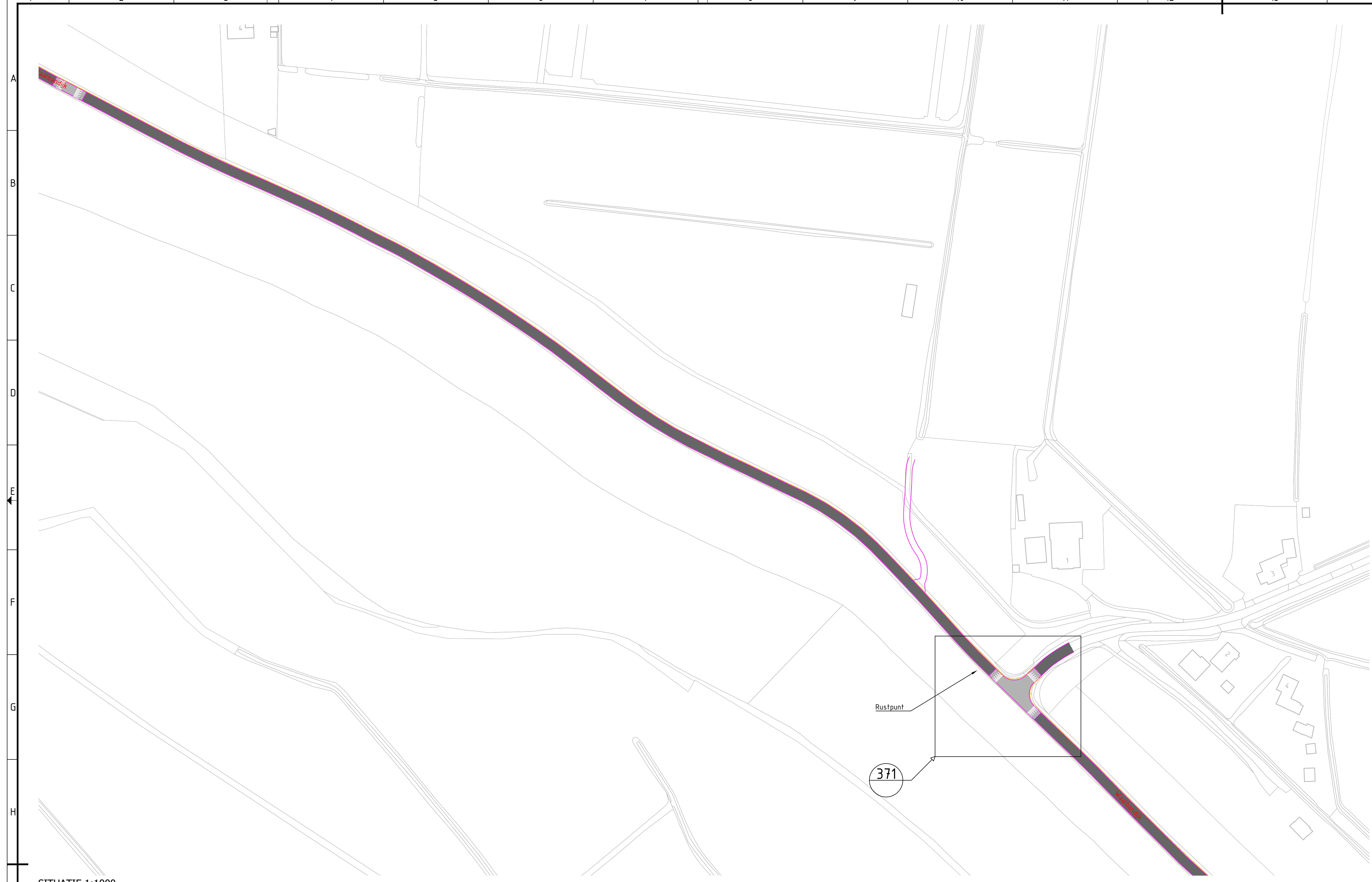
project
Dijkversterking Neder-Betuwe

Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Dodewaard - Welysestraat

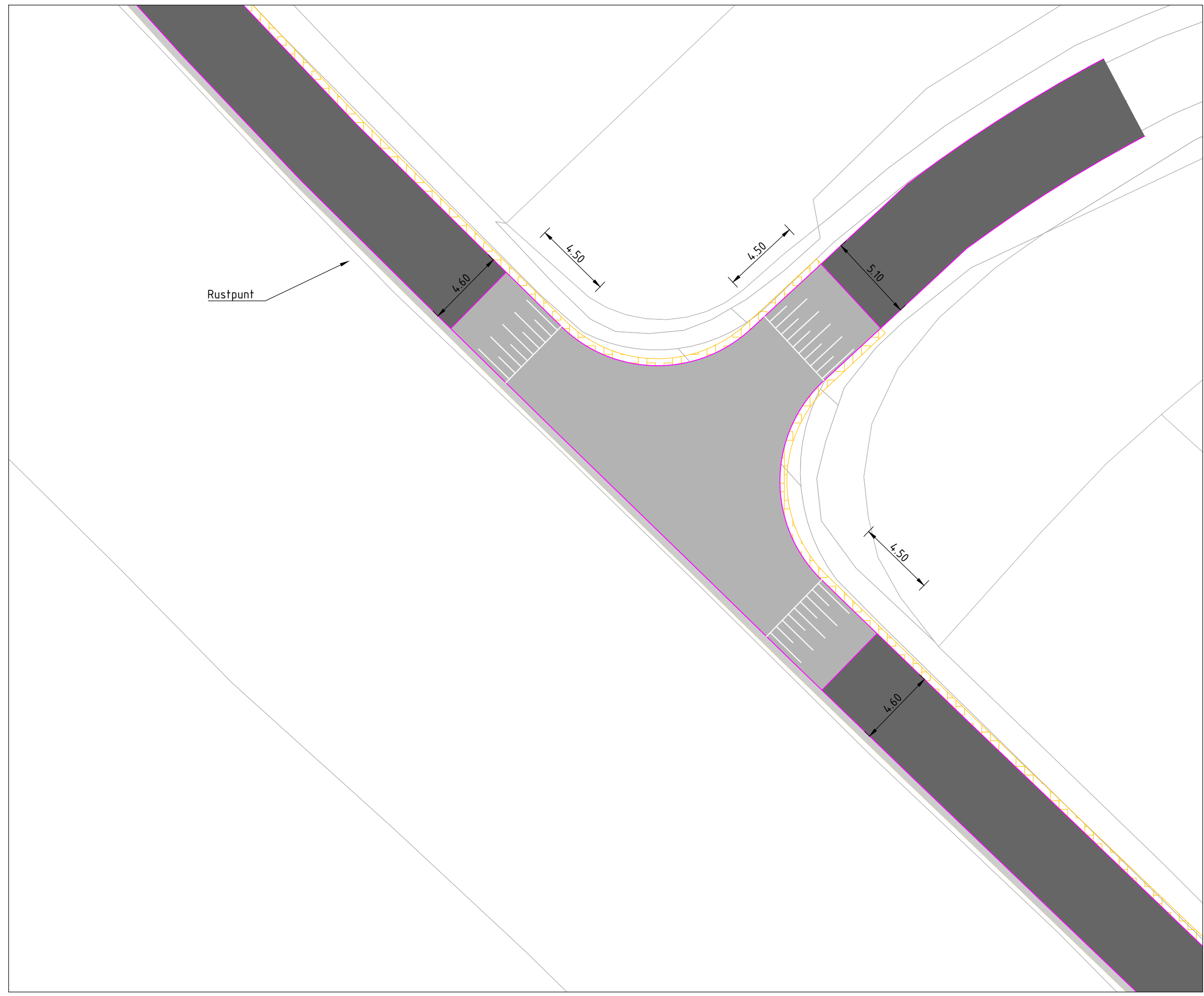
1:200

10

BF6777-TE-SO-6003

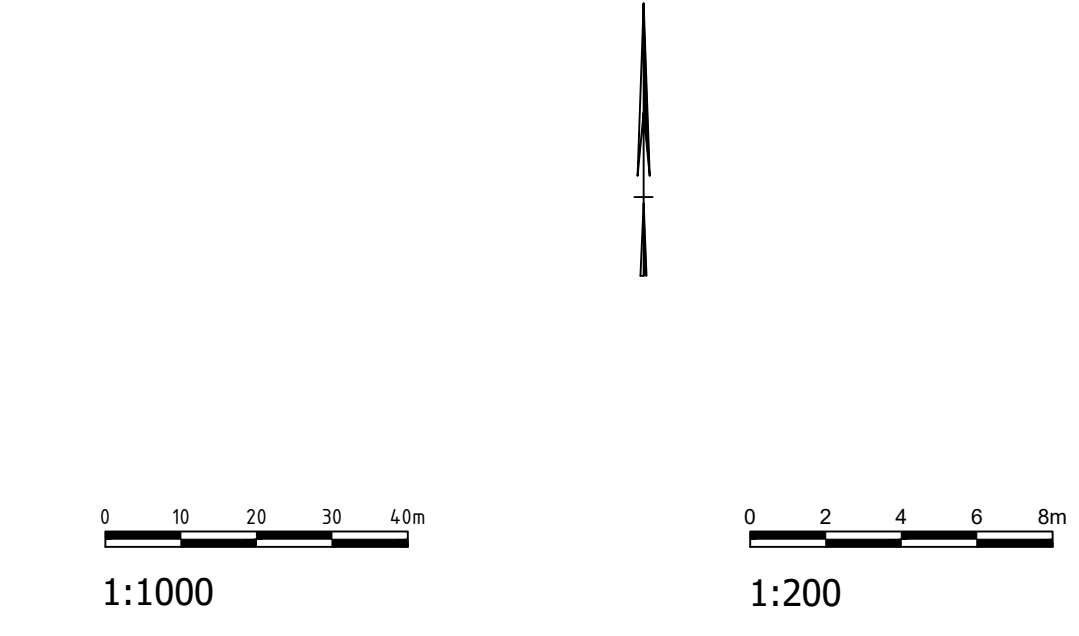


SITUATIE 1:1000



DETAIL
SCHAAL 1:200

- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
Kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
Kleurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
Kleurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1:000 / 1:200)
 - voetpad (1:000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

0.3	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	16-06-2022
0.2	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
0.1	Evenw. ontwerp	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
0.0	Ontwerp	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	06-05-2022
0.0	Ontwerp	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	06-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verzorger
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Wely - Groenestraat

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

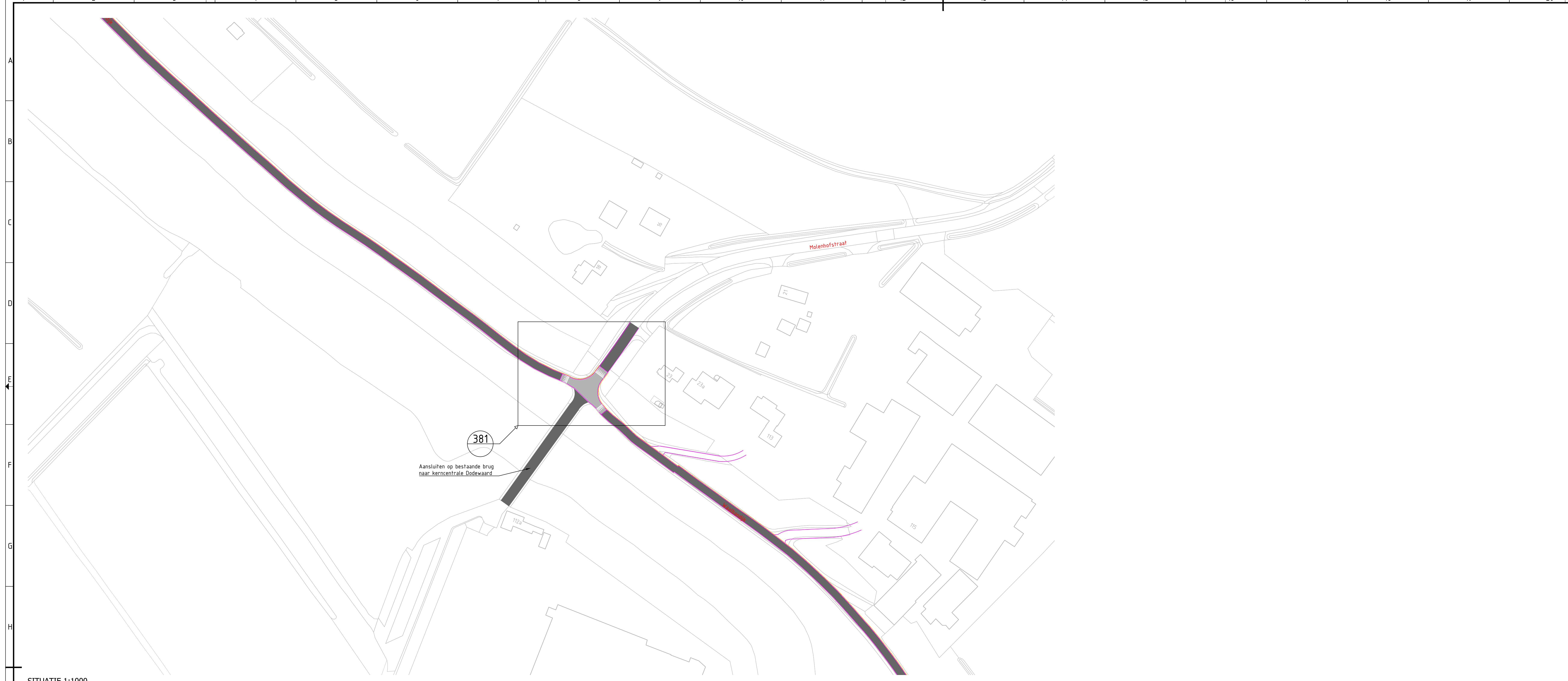
max. Schetsontwerp
7

blad
7

van
10

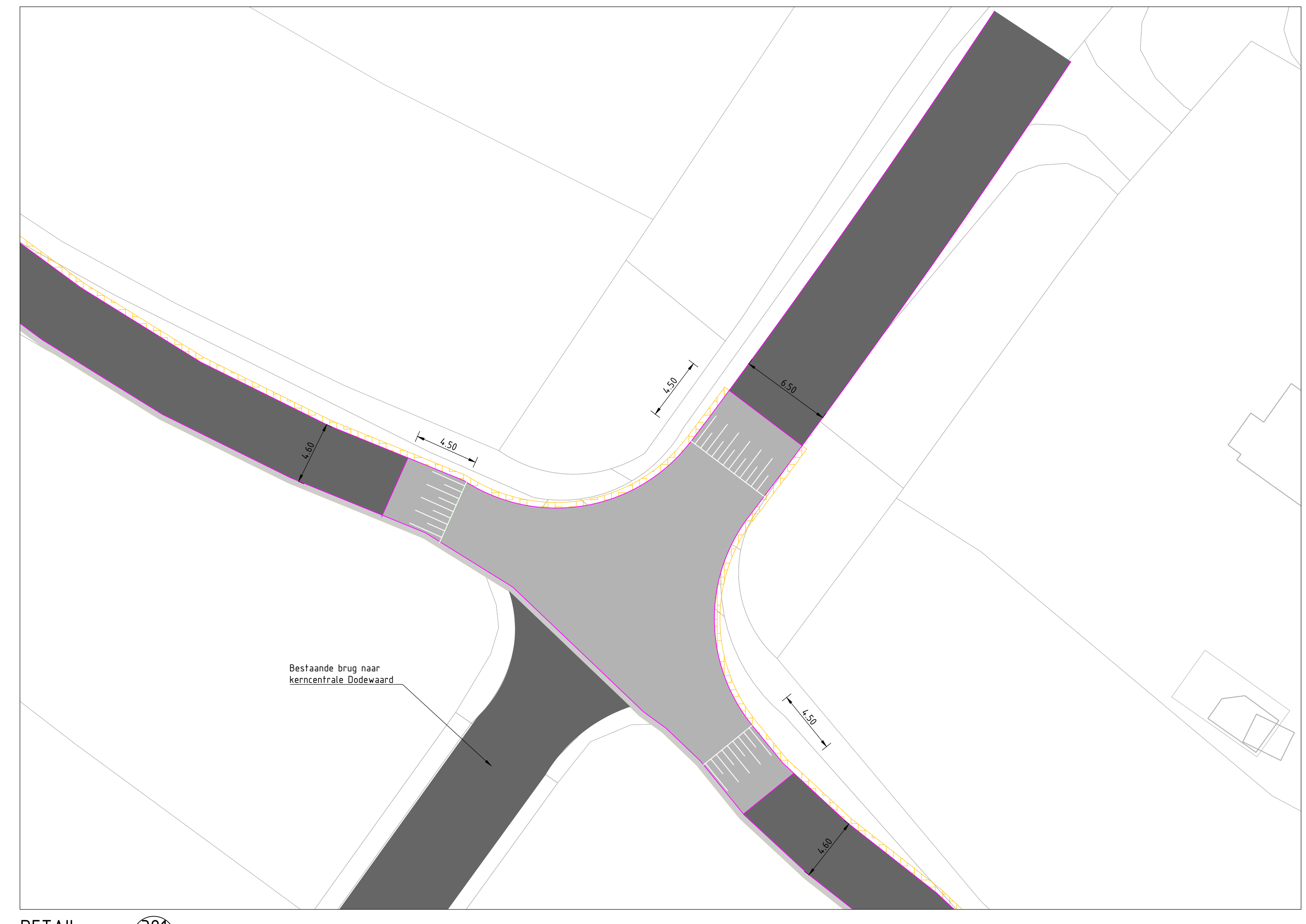
documentnummer
BF6777-TE-SO-6003



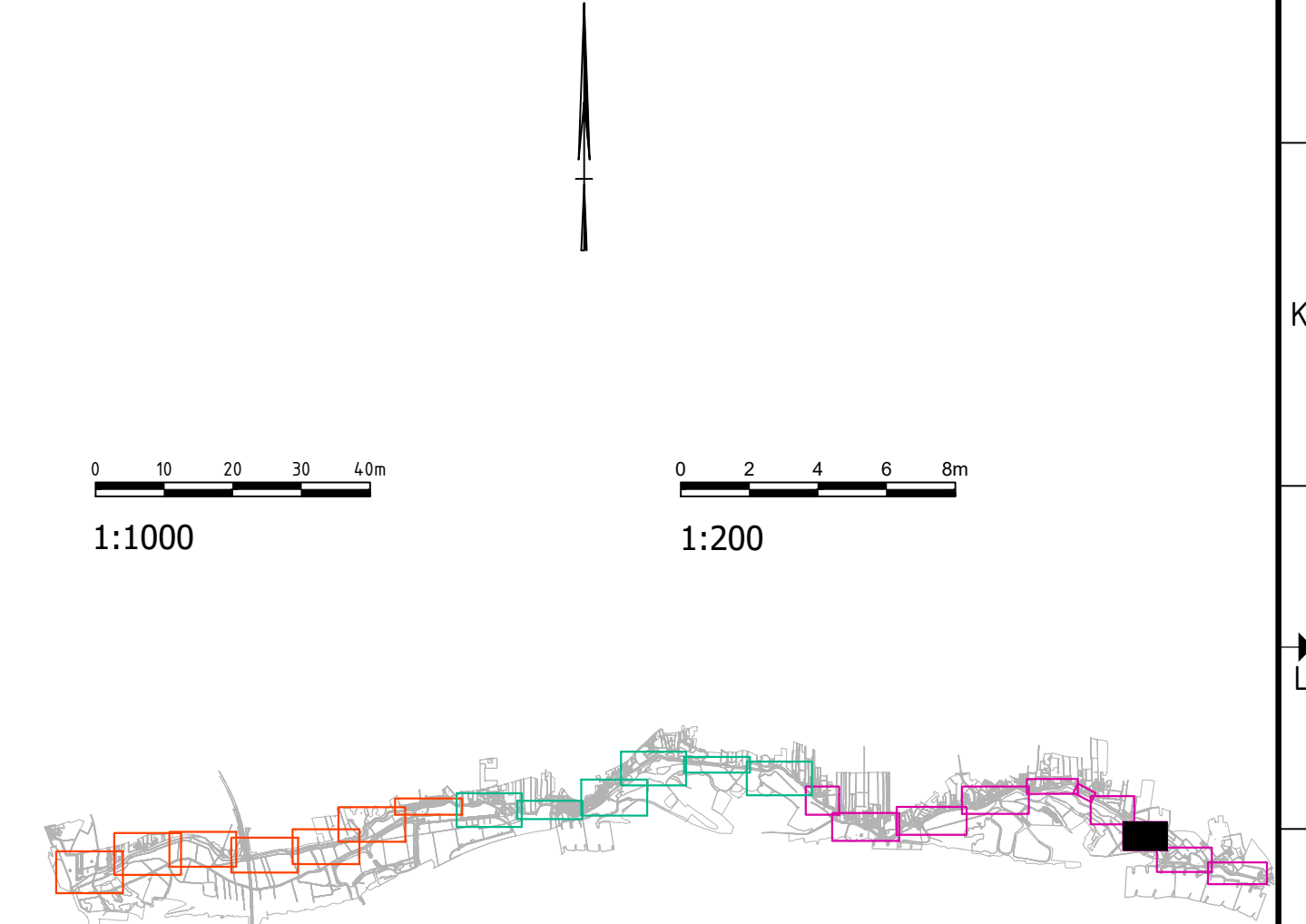


SITUATIE 1:1000

- legenda**
-  kant asfalt
 -  betonstrook 0.40m. (1:200)
 -  grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 -  asfaltverharding binnen bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 -  asfaltverharding buiten bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 -  asfaltverharding met afwijkende kleur
Keurstelling nader te bepalen
 -  type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 -  klinkerverharding (1:000 / 1:200)
 -  voetpad (1:000 / 1:200)
 -  paal van geleider versmalling
 -  ontwerp nader te detaileren



DETAIL 381
SCHAAL 1:200



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

0.3	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	18-06-2022
0.2	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
0.1	Eerste afspraak	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
0.0	opdracht	opdracht	opdracht	opdracht	opdracht

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoording
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Wely - Molenhofstraat

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

titel
Schetsontwerp

blad
8

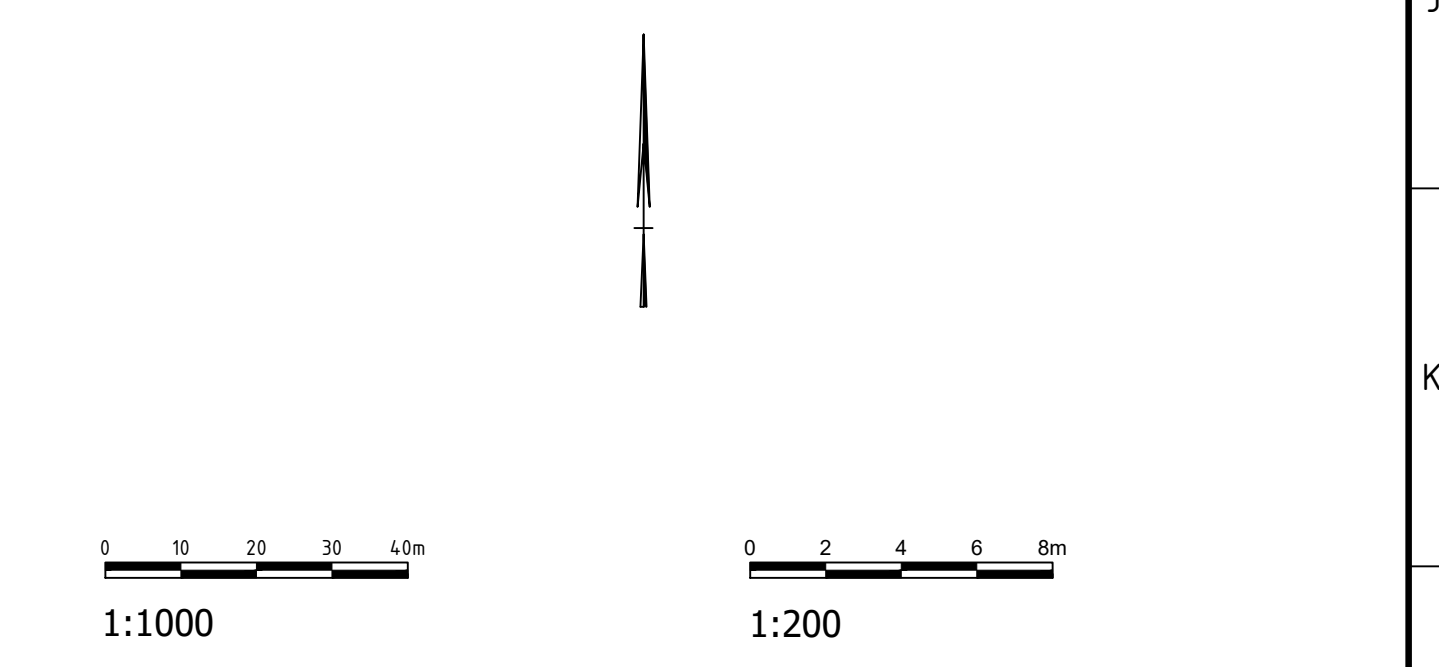
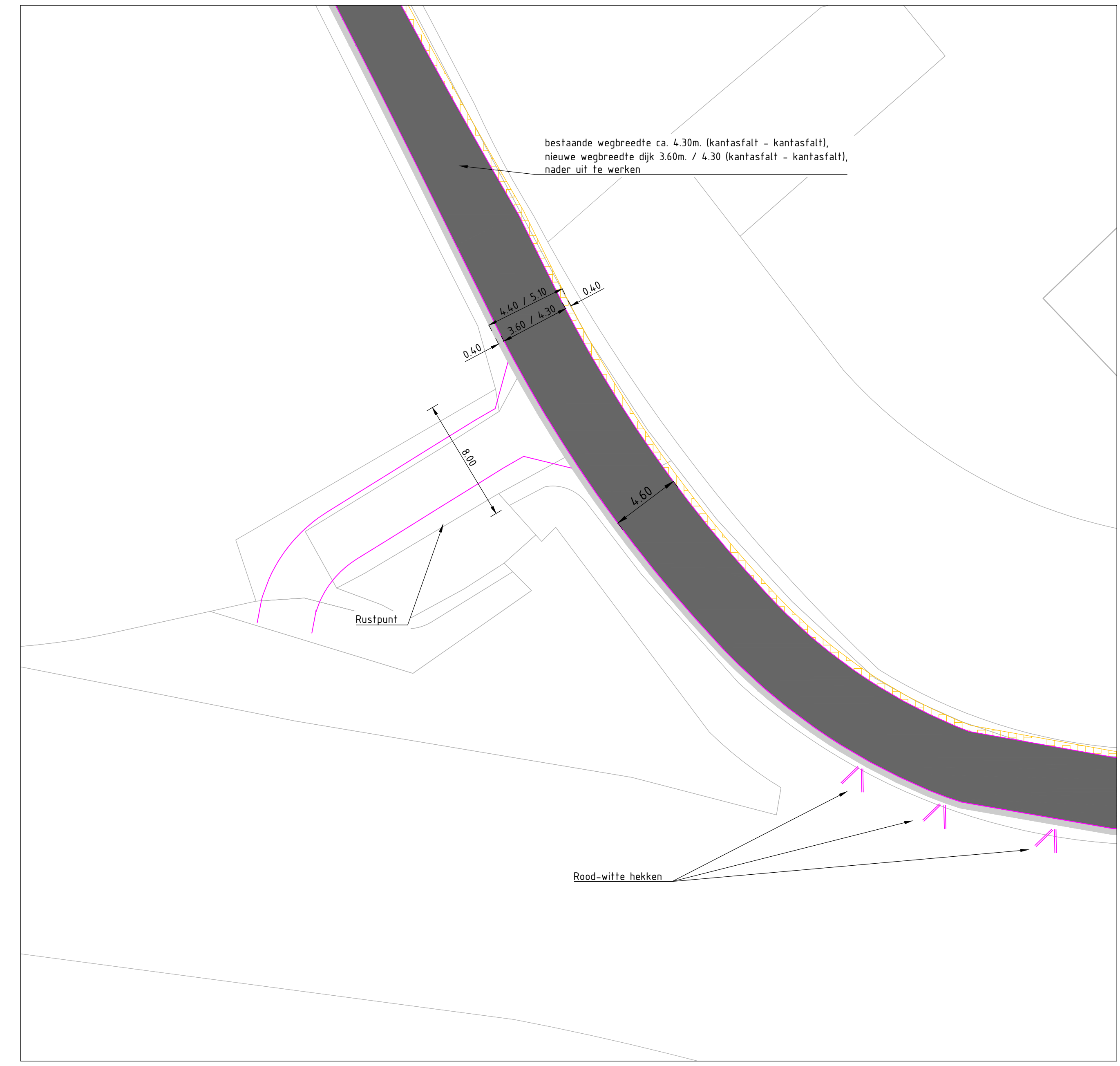
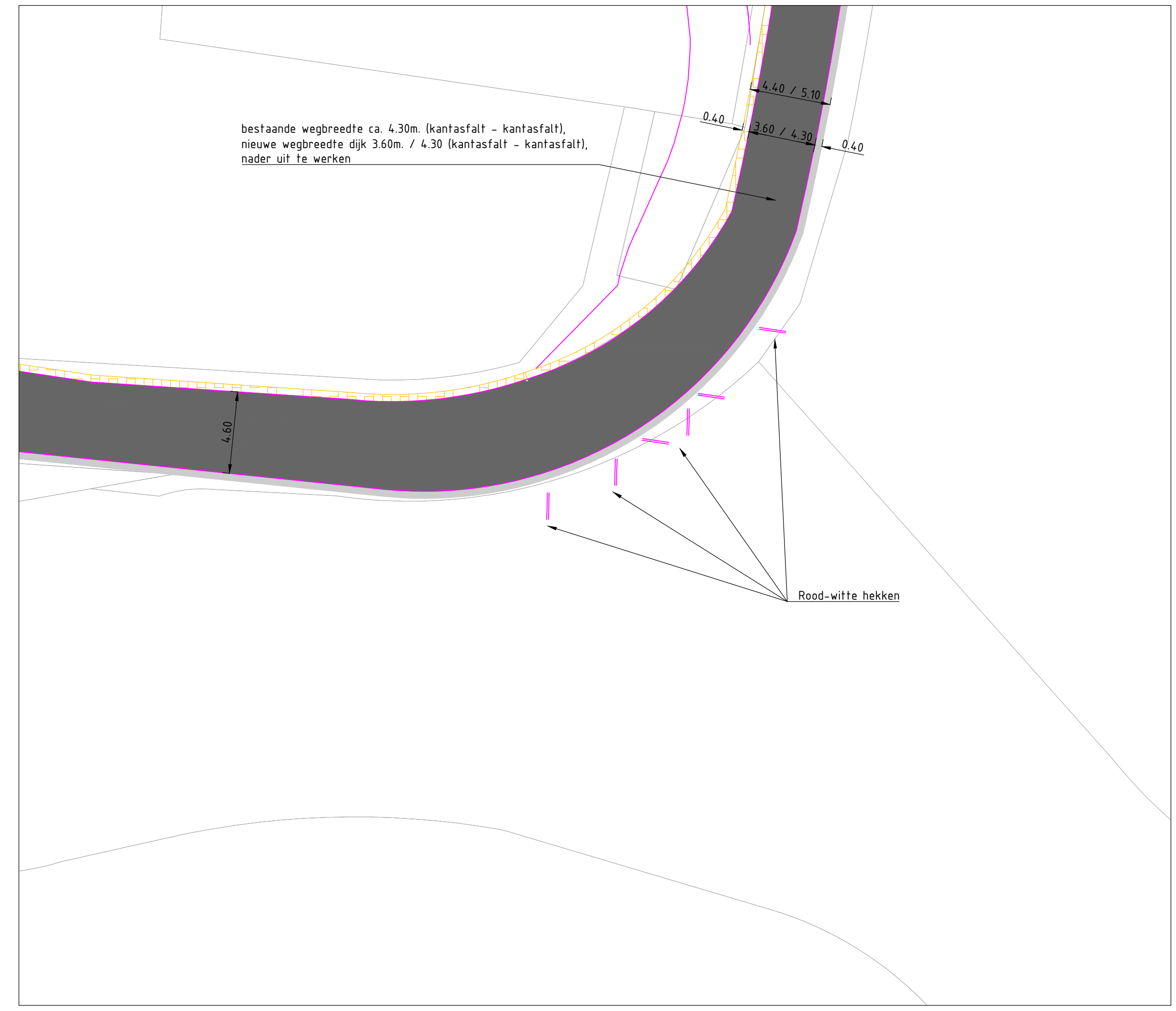
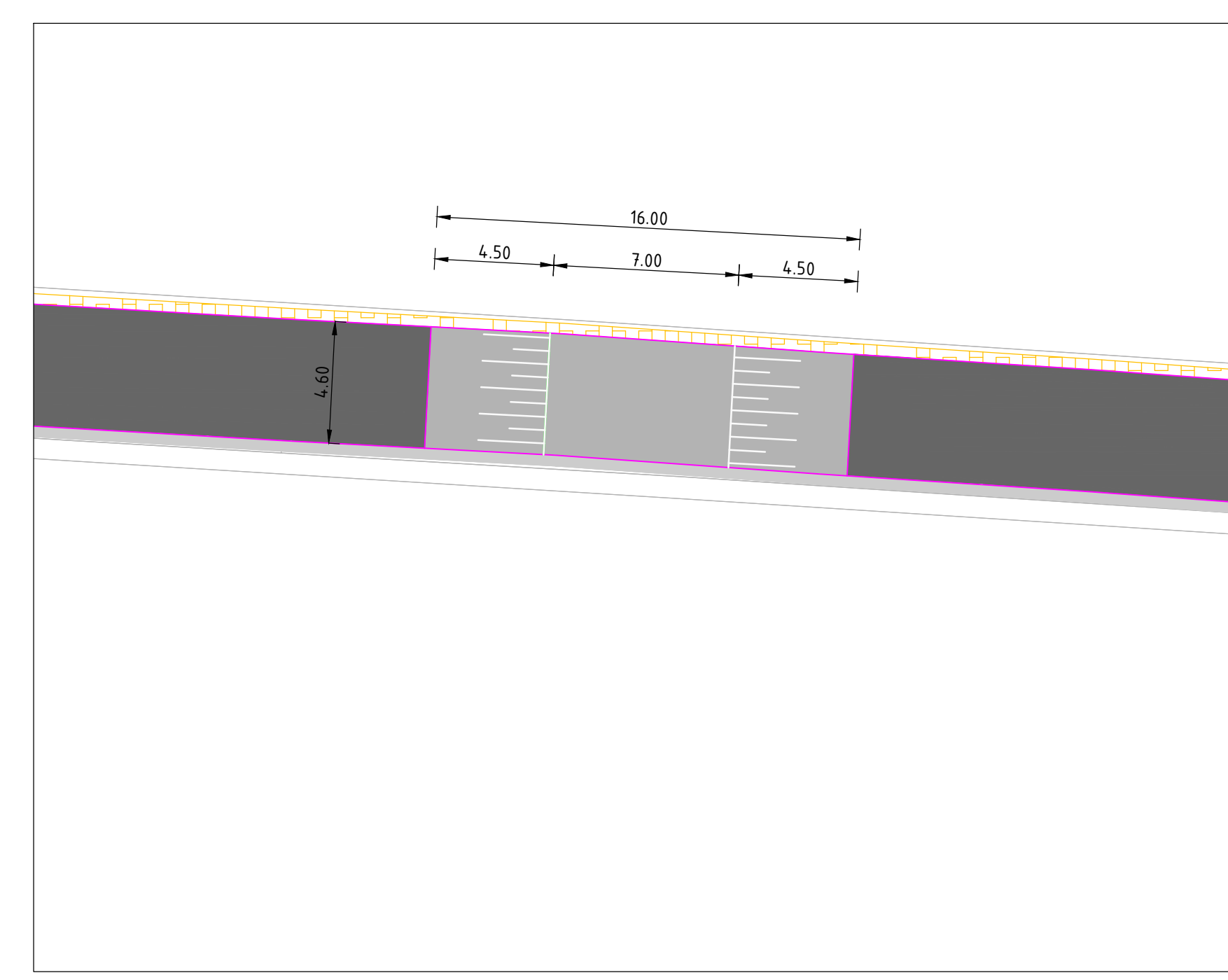
van
10

projectnummer
BF6777-TE-SO-6003

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport



- Legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
Keurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1:1000 / 1:200)
 - voetpad (1:1000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

03	Concept	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	16-06-2022
02	Concept	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
01	Eerste aflevering	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
00	Ontwerp	B. ten Kate	J. Scholten	W. van der Wijk	08-05-2022

opdrachtgever
Waterschap Rivierenland
Gemeente Neder-Betuwe

project
Dijkversterking Neder-Betuwe

verantwoord
Verkeersplan
Verkeersmaatregelen trace
Wely

documentatie
Concept
0.3

formaat
A0

schaal
1:1000 / 1:200

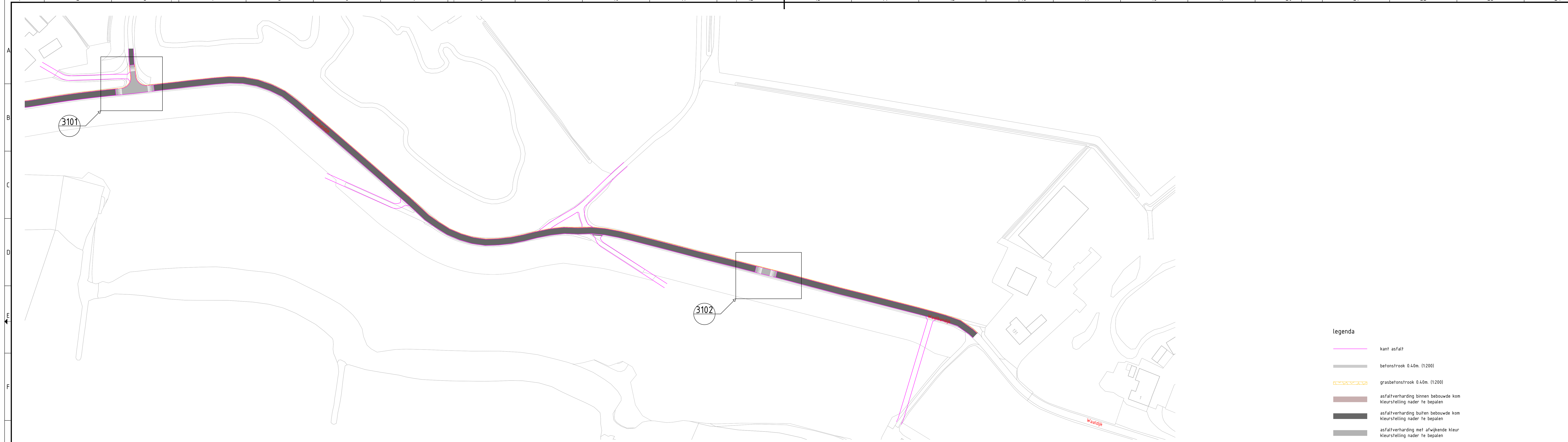
titel
Schetsontwerp

blad
9

van
10

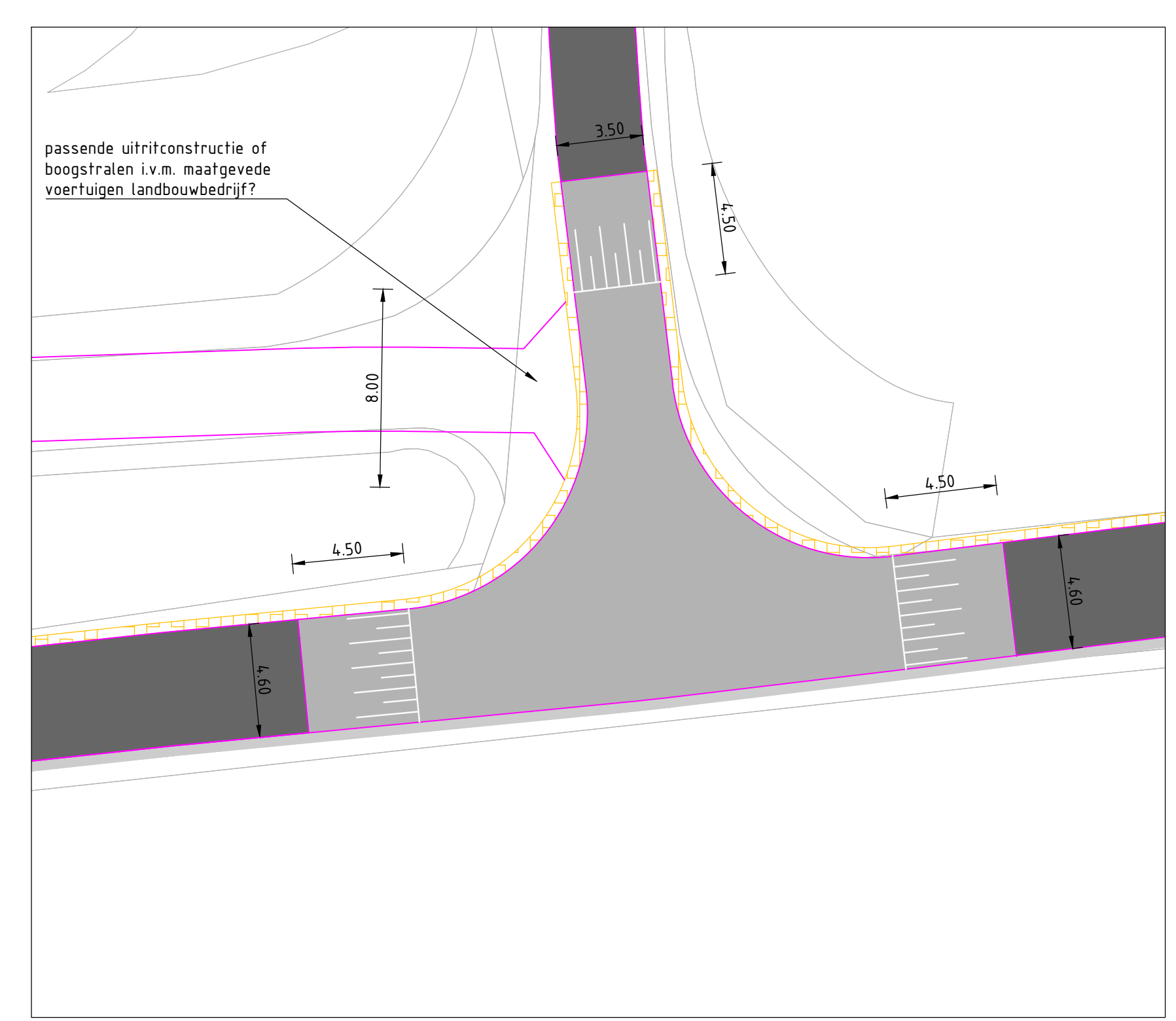
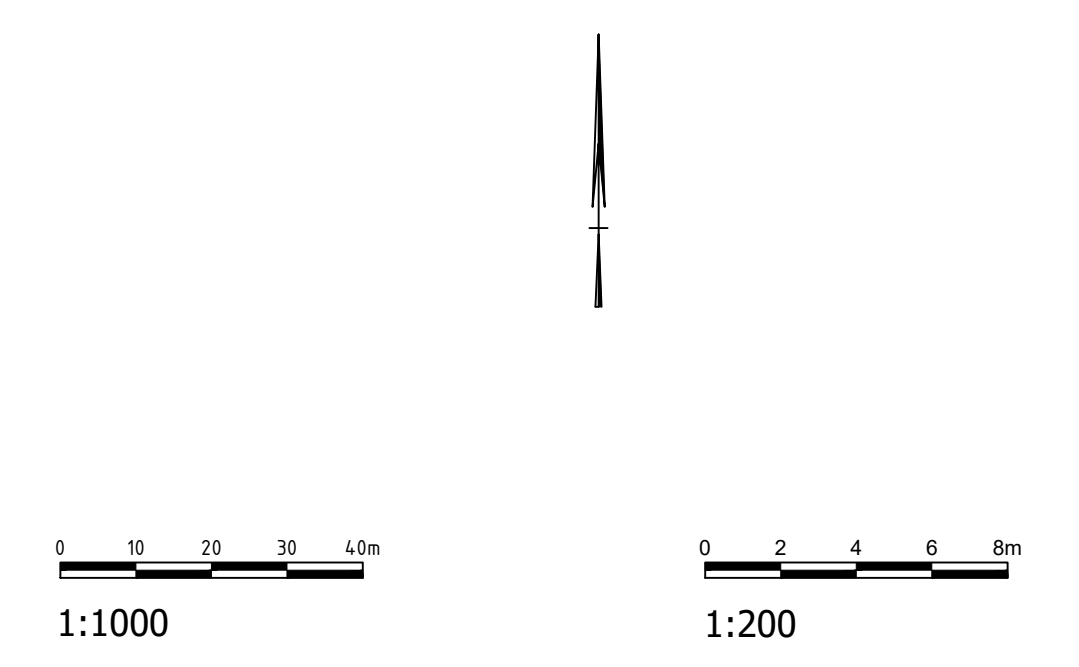
documentnummer
BF6777-TE-SO-6003



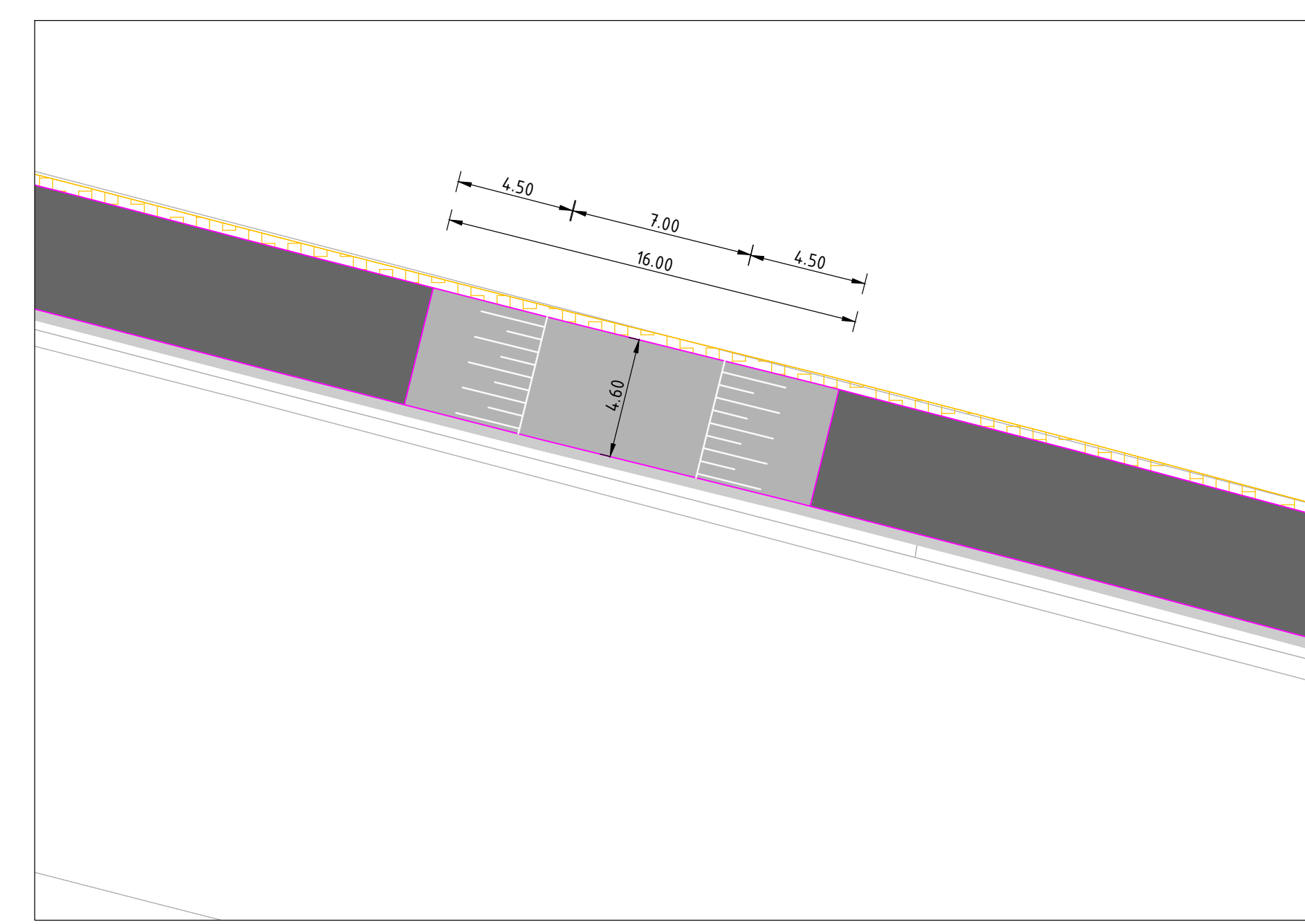


SITUATIE 1:1000

- legenda**
- kant asfalt
 - betonstrook 0.40m. (1:200)
 - grasbetonstrook 0.40m. (1:200)
 - asfaltverharding binnen bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding buiten bebouwde kom
Keurstelling nader te bepalen
 - asfaltverharding met afwijkende kleur
Keurstelling nader te bepalen
 - type verharding / detaillering afritten nader te bepalen
 - klinkerverharding (1000 / 1200)
 - voetpad (1:1000 / 1:200)
 - paal van geleider versmalling
 - ontwerp nader te detaileren



DETAIL 3101
SCHAAL 1:200



DETAIL 3102
SCHAAL 1:200

- Opmerkingen**
- Maten in meters (afgerond op 0,05m).
 - Vormgeving afritten ter indicatie.
 - Wegversmallingen nader uit te werken.
 - Komgrenzen kunnen wijzigen naar aanleiding besluit gemeente.
 - boogstalen kruispunten 8 meter toegepast, kruispunten bij Vrachtwagen profiel worden boogstralen 12 meter toegepast.

0.3	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	18-06-2022
0.2	Concept	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	07-06-2022
0.1	Eerste ontwerp	B. van Kats	J. Scholten	W. van der Wijk	31-05-2022
Revisie	omschrijving	gemaakt	gecontroleerd	afgekeurd	datum
opdrachtgever Waterschap Rivierenland Gemeente Neder-Betuwe					
project Dijkversterking Neder-Betuwe					
aanschrijving Verkeersplan Verkeersmaatregelen trace Wely - Horstweg					
documentatie Concept				documentversie 0.3	
formaat A0	schaal 1:1000 / 1:200	titel Schetsontwerp	bladz. 10	van 10	code BF6777-TE-SO-6003





*Wandelpaden & rustpunten dijkversterking
Neder Betuwe*





Waterschap Rivierenland
De Blomboogerd 1
4003 BX Tiel
Postbus 599, 4000 AN Tiel

TELEFOON 0344-64 90 99

INTERNET www.wsrl.nl



Laan 1914 no 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort

TELEFOON +31 (0)88 348 20 00

E-MAIL info@rhdhv.com

INTERNET www.royalhaskoningdhv.com

DATUM September 2022

VERSIE Concept

OPGESTELD DOOR Clim Sorée

GECONTROLEERD DOOR Floris van der Ziel

Inhoudsopgave

Bestaande wandelpaden en rustpunten	6
Concept wandelpaden en rustpunten	8
Uitwerking per dijkvak	11
Kanaaldijk & Ooij	12
Echteld en IJzendoorn	18
Veerhaven & Ochten	22
Eldik & De Snor	28
Dodewaard & Wely	32

Bestaande wandelpaden & rustpunten

1. Verscheidenheid aan zitgelegenheden

Langs de huidige dijk zijn er 13 locaties waar een of meerdere bankjes aanwezig zijn.

De zitgelegenheden verschillen van solitaire bankjes zoals bij De Engel, tot grotere zitplekken waar meerdere banken en fietsstalmogelijkheden bij elkaar staan.

Ook de locatie van de banken verschilt. Sommige staan op de dijk, anderen onderaan de dijk in de uiterwaarden.

Sommige rustpunten zijn gerelateerd aan een uitzicht op de uiterwaarden, waar andere juist hun aantrekkingskracht ontlenen aan aanwezige monumenten zoals een oud dijkmagazijn.

2. Verspreiding van zitgelegenheden

Ook de verspreiding van de rustpunten verschilt. Onderstaande kaart toont dat nabij Ochten en Dodewaard het aantal rustpunten groot is terwijl tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en Ochten het aantal rustpunten zeer klein is, evenals tussen Ochten en De Snor en Dodewaard en Wely.









3. Wandelen langs de dijk

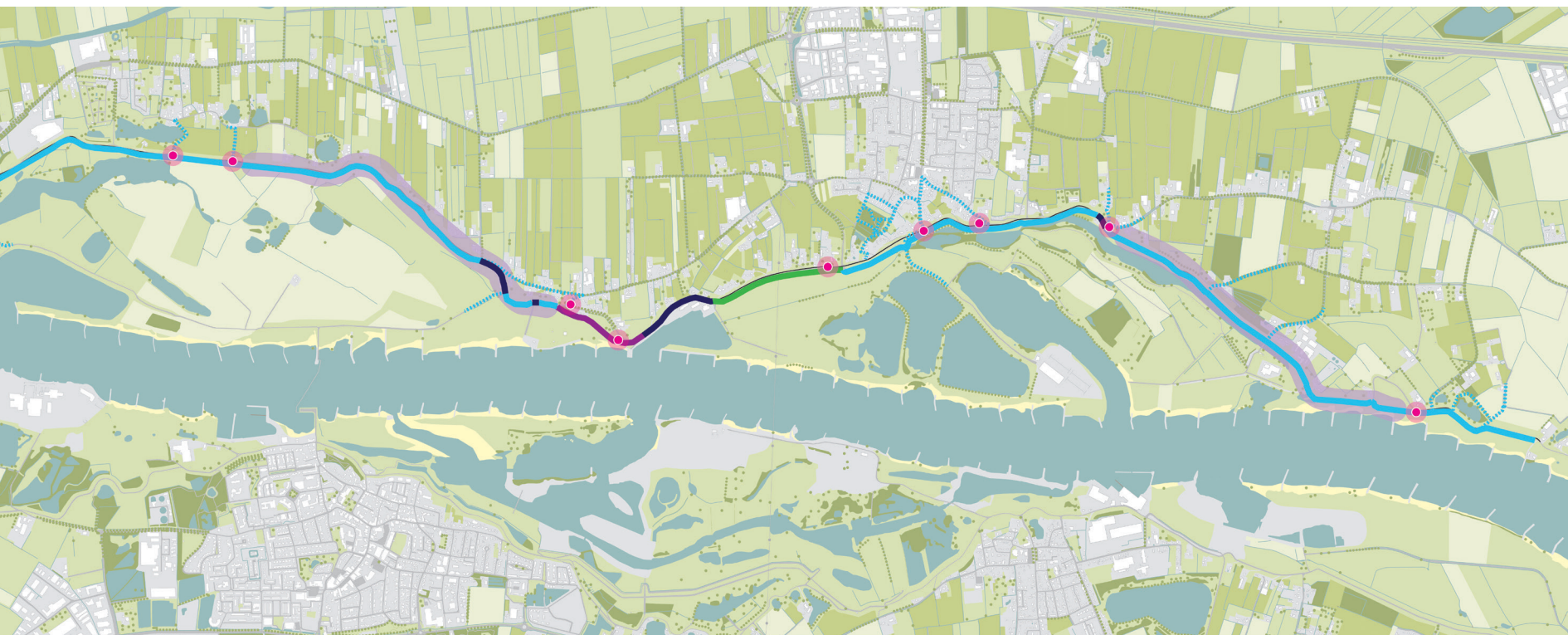
Op veel locaties kan men aan de teen van de dijk wandelen op het aanwezige beheerpad. Dit zijn niet altijd wandelpaden met een maaibeleid dat wandelen bevordert. Op een aantal plekken moet nu over de dijk gewandeld worden doordat er obstakels aan de buitenzijde van de dijk liggen.

Het merendeel van de wandelmogelijkheid onderaan de dijk is onverhard, alleen bij Ochten is deze verhard en richting de Snor is deze halfverhard.

Ook is niet overal het maaibeleid gelijk afgestemd.



-  **Wandelen op de dijk**
-  **Wandelpad aan de teen van de dijk, verhard**
-  **Wandelen aan de teen van de dijk, onverhard**
-  **Wandelingen richting uiterwaarden/achterland**
-  **Wandelpad op de dijk, halfverhard**
-  **Wandelen met ander maairegime**
-  **Rustpunt aan de dijk**
-  **Aanzienlijke ruimte tussen rustpunten**



Concept wandelpaden en rustpunten

Er zijn een tweetal wandelroutes door derden aangedragen die met hun tracé deels door het projectgebied loopt. Dit betreft de Klompenpaden van Stichting landschapsbeheer Gelderland (bij IJzendoorn, Ochten en Dodewaard) en de Betuweroute van Wandelnet/Betuwe.

Al deze paden hebben als doel de Betuwe voor wandelaars aantrekkelijker, meer zichtbaar en toegankelijker te maken.

Daar waar een van deze paden het projectgebied kruist wordt gekeken naar deze wandelpaden. Kan er aangehaakt worden op de wandelpaden met rustpunten en worden de routes niet onmogelijk gemaakt door de dijkversterking?

Naast de grotere wandelroutes worden de uiterwaarden en de dijk vanuit de drie dorpen IJzendoorn, Ochten en Dodewaard gebruikt om te wandelen via de zogenaamde “Dorpse Ommetjes”.

Onderdeel van ieder “Dorps Ommetje” is een verhoogd wandelpad op de dijk, binnen de bebouwde kom. De ommetjes en de verhoogde wandelpaden op de dijk worden in het ontwerp meegenomen en waar mogelijk verbeterd en aangevuld.

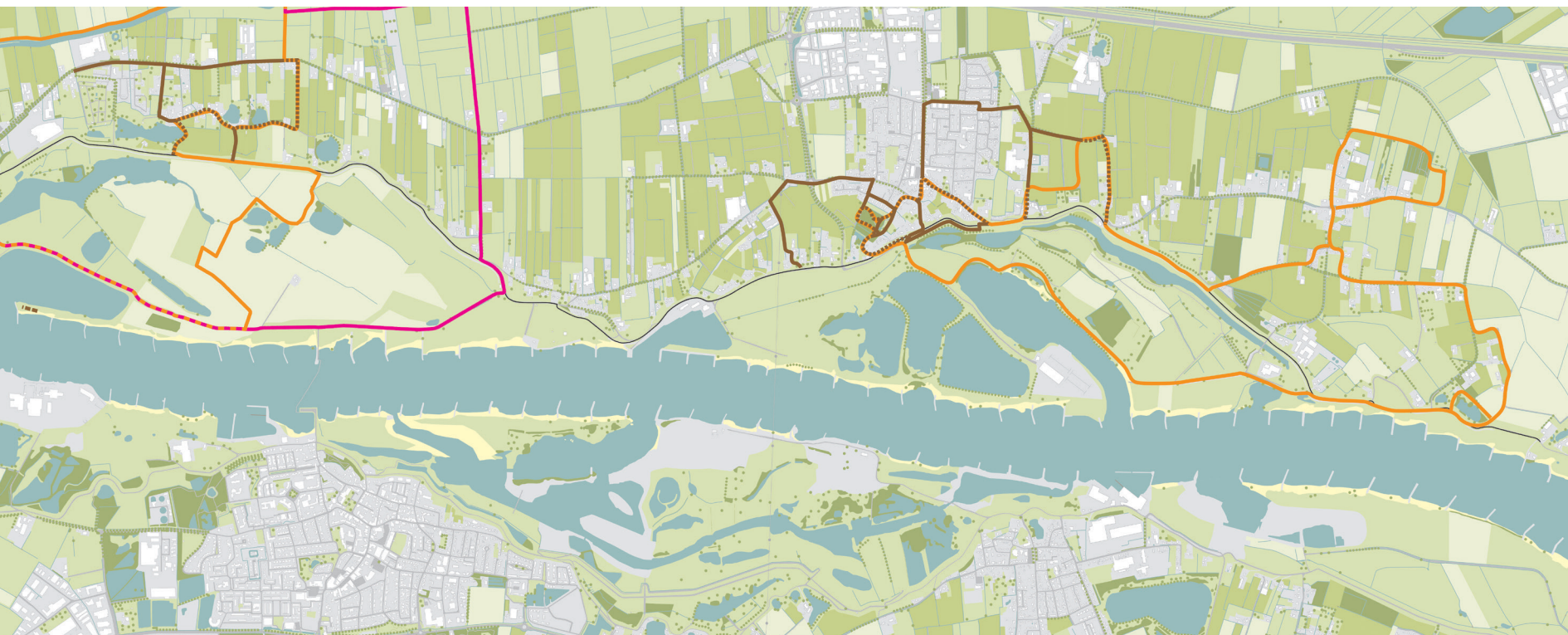
Naast het faciliteren van deze wandelroutes, heeft het Waterschap de ambitie om langs de gehele dijkversterking, van Tiel tot Wely, de buitenzijde van de dijk toegankelijk te maken/ te houden middels een struinpad.

Dit struinpad kan met opgangen verbonden worden met rustpunten en paden op de dijk.

Naast deze wandelroutes is de wens uitgesproken voor een verhard hardlooppad van ongeveer 5 kilometer, deels langs de dijk. Deze wandeling is niet verder uitgewerkt omdat een verhard pad onderaan de dijk vanuit beheer 4 meter breed zou moeten zijn en een groot deel van het hardlooppad buiten het projectgebied van het waterschap valt.



-
- Betuwepad**
 - Klompepad**
 - Mogelijke Dorpse ommetjes**



Uitwerking per dijkvak

Onderstaande kaart toont het complete voorstel met dorps ommetjes, aansluitingen bij wandelpaden, bestaande en nieuwe afritten van de dijk en voorgestelde rustpunten.

De voorgestelde 17 rustpunten aan de dijk zorgen voor een betere spreiding van rustpunten over de gehele dijk. Ook sluiten zij beter aan op bestaande wandelroutes en dorps ommetjes.

Overall langs de dijk moet men aan de teen kunnen wandelen (op een paar locaties na waar buitendijkse bebouwing een wandeling belet) en bij dorpen komen verhoogde wandelpaden op de dijk.

Het maaibeeld van de beheerpaden buitendijks dient afgestemd te worden op de mogelijkheid om er te wandelen.

Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen een intensief maaibeeld bij dorpskernen (bijvoorbeeld 10 keer/jaar) waar de buitendijkse wandelpaden intensiever gebruikt worden en minder intensief maaibeeld tussen de kernen in (bijvoorbeeld 5 keer per jaar).

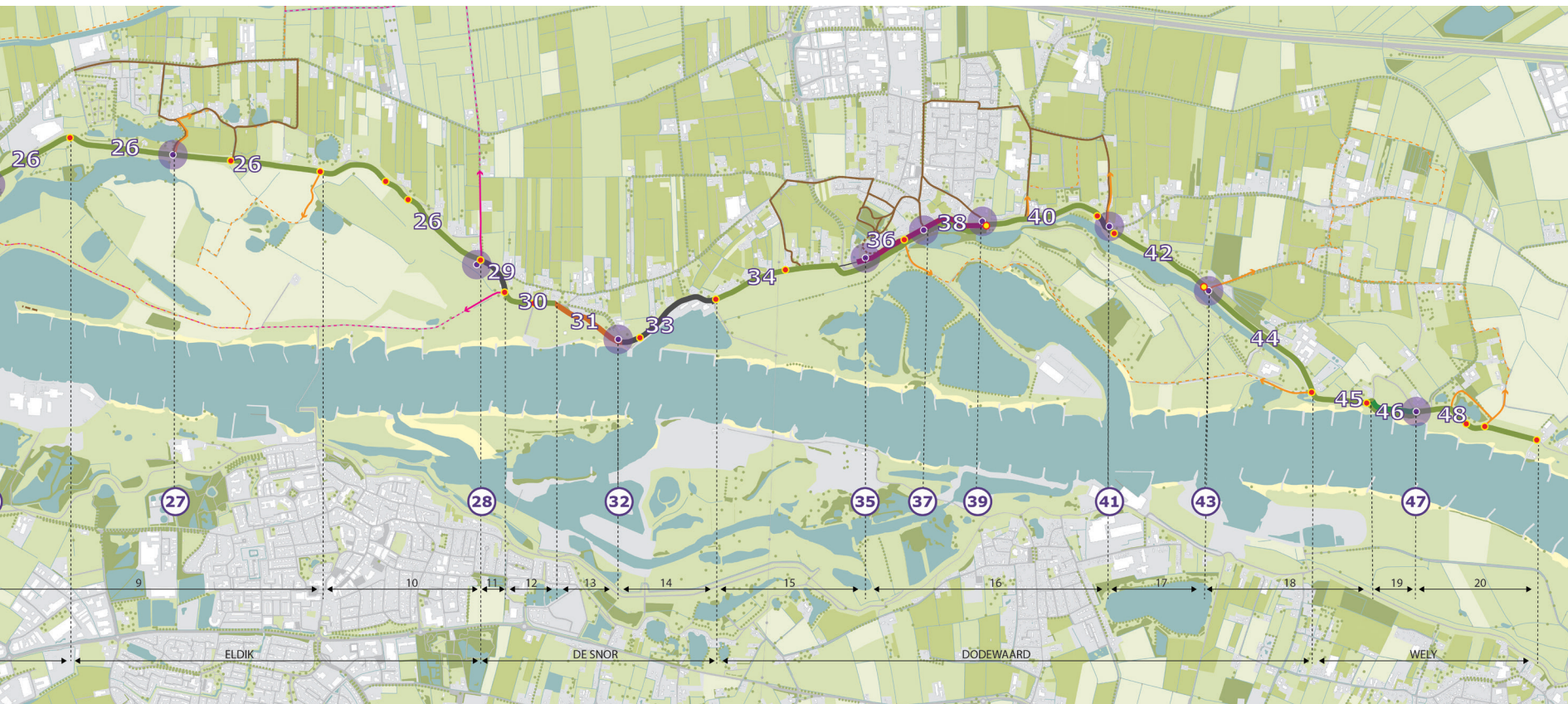
Dit zal met beheer afgestemd te worden, uitgangspunt is dat de beheerpaden voor wandelingen toegankelijk zijn en blijven.

Per dijkvak is hier behandeld hoe de wandeling langs de dijk teruggebracht of uitgebreid wordt.

Daar waar bijzondere rustpunten of ingrepen zijn is ingezoomd op de specifieke situatie.



- Op de dijk, onverhard
- Op de dijk, halfverhard
- - - - - Mogelijke aansluiting einde Waalbanddijk
- Op de dijk langs de weg, verhard
- Stoep op de dijk of verhoogde waalband
- Teen van de dijk, maaibeleid
- Dorps ommetje
- Aansluiting Klompenpad
- Aansluiting Betuwepad
- Zitgelegenheid aan de dijk
- - - - - Intensief maaibeleid
- - - - - Minder intensief maaibeleid
- Bestaande buitendijkse afrit
- Nieuwe afrit voor wandelaars





- Op de dijk, onverhard
- Op de dijk, halfverhard
- - - - - Mogelijke aansluiting einde Waalbanddijk
- Op de dijk langs de weg, verhard
- Stoep op de dijk of verhoogde waalband
- Teen van de dijk, maabeleid
- Dorps ommetje
- Aansluiting Klompenpad
- Aansluiting Betuwepad
- Zitgelegenheid aan de dijk
- - - - - Intensief maabeleid
- - - - - Minder intensief maabeleid
- Bestaande buitendijkse afrit
- Nieuwe afrit voor wandelaars

Dijkvak Kanaaldijk & Ooij

Kanaaldijk

De Betuweroute is gepland over traject 1 en 2 richting de sluis. De sluis zelf is niet toegankelijk.

Wandelen naar de sluis in het Amsterdam-Rijnkanaal toe (1, 2), over de kanaaldijk kan via de kruin of berm van de dijk.

Hier kent de dijk geen openbare weg meer maar wel grasbetontegels voor beheer van het waterschap. Hier is een bordje nodig om de route aan te geven.

Halverwege de kanaaldijk wordt afgebogen richting Den Akker.

Bij de hoogspanningsmast zit een damwand in de dijk. Om valrisico bij de damwand te voorkomen wordt het pad ten zuiden van de hoogspanningsmast naar de teen van de dijk verplaatst.

Iets ten noorden van de hoogspanningsmast buigt de wandelroute af richting de Verlengde Spoorstraat.

Ooij

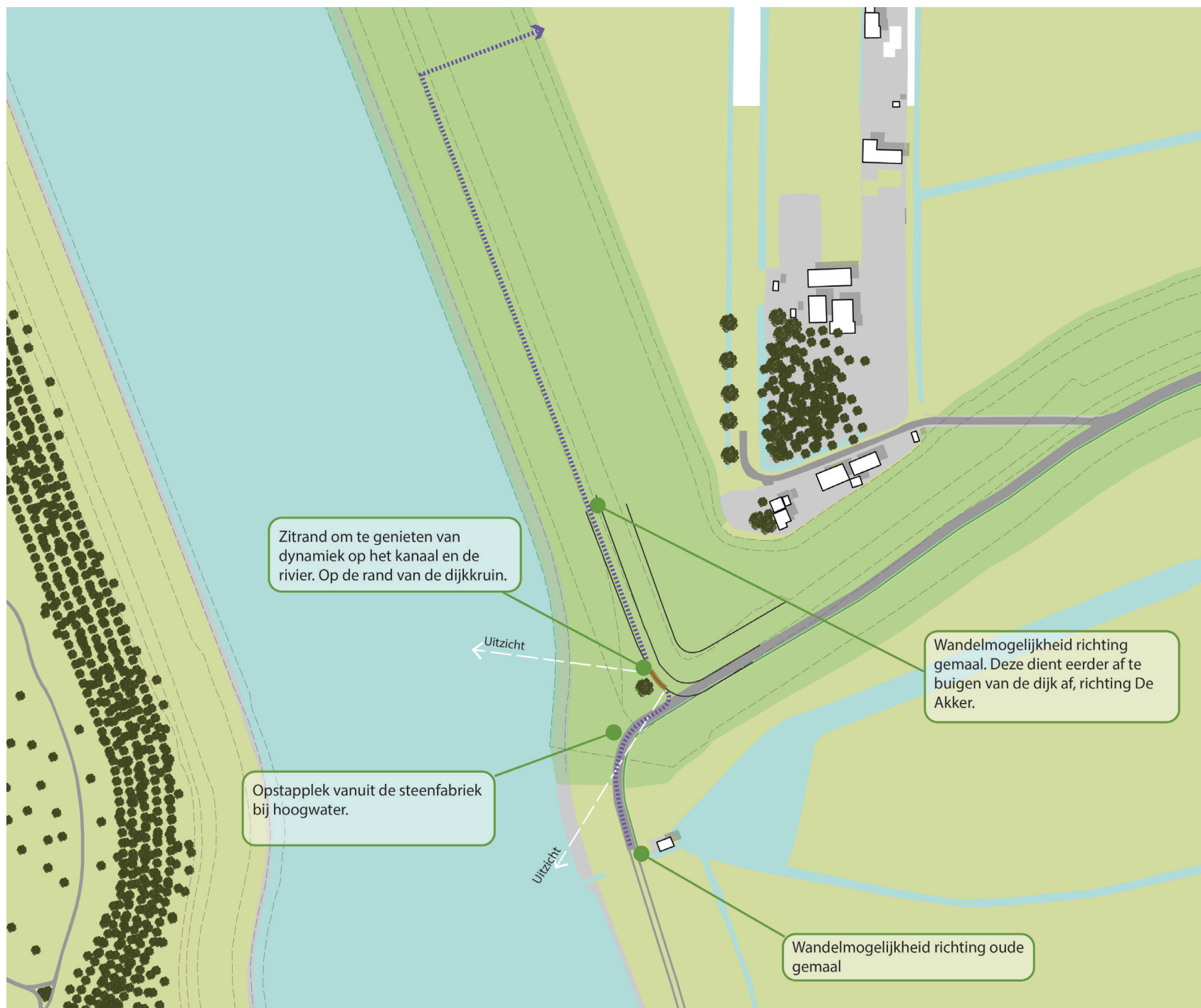
Op de trajecten 4 en 6 is de dijk onderdeel van de Betuweroute.

Op het traject 4, tussen rustpunt 3 en het rustpunt bij de Biezenburgseweg (5) gaat het wandelpad over de dijk. Hier komen grasbetontegels aangezien dit deel enkel voor beheerverkeer van het waterschap is (behalve het deel tussen Biezenburgseweg en waardweg, dit wordt verhard als toegangsweg voor bewoners).

Op de kop van de Waalbandijk staat een markante Linde die behouden blijft en gecombineerd wordt met een uitzichtpunt bij de overgang van de Waalbandijk. Hoier heeft men zicht over zowel het Amsterdam-Rijnkanaal (3) als de Waal.

Bij de Biezenburgseweg ligt op de dijk een tweede rustpunt wat teruggebracht wordt. Vanaf dit punt zal het wandelpad (6) buitendijks over het beheerpad lopen, deze wandelroute is verkeerstechnisch rustiger en veiliger. Hier dienen wellicht routepijltjes op aangepast te worden. Bij de waterpartij verdient het wandelpad extra aandacht doordat hier ook water en natuur teruggebracht wordt.

Bij het buurtschap Ooij is aan de teen van de dijk een derde rustpunt gepland (7). Op dit punt buigt de Betuweroute af van de dijk, richting de uiterwaarden. De mogelijkheid langs de dijk te wandelen blijft bestaan. Dit kan met routebordjes aangegeven worden bij het rustpunt.



3

Rustpunt Amsterdam Rijnkanaal

Situatieschets

Bij DT198 gaat de dijk over van de Waalbandijk naar de kanaaldijk. Deze twee dijkvakken hebben een verschillend karakter, wat benadrukt wordt door de haakse hoek in de dijk. Op dit kenmerkende punt is momenteel een breed plateau op de dijk kruin aanwezig, hier staat ook een boom op de dijk.

Op deze plek staat een markante Linde op de dijk en ligt een oud, klein gemaal net buitendijks. Hier komen de schepen tot vlakbij de dijk.

Overweging ontwerp

Op het plateau wordt een rustpunt aangelegd. Het rustpunt is een heldere afsluiting van de Waalbandijk. Dit rustpunt wordt vormgegeven met een zitrand in het talud, die uitzicht biedt over het kanaal en de Waal. Deze zitrand is eveneens positief voor de biodiversiteit.

Samen met de boom en het gemaal ontstaat zo met bestaande middelen een aantrekkelijke afsluiting van de Waalbandijk.

Een wandelpad naar het gemaal biedt een extra korte afwisseling in de wandelmogelijkheden. Het sluisencomplex zelf is niet toegankelijk. Wel kan over de dijk richting de sluis gelopen worden. Deze wandeling gaat halverwege van de dijk af naar de Verlengde Spoorstraat. Dit om te voorkomen dat mensen naar de sluis en de hoogspanningsmast lopen en er hekken op de dijk benodigd zijn.





7 Rustpunt buurtschap Ooij

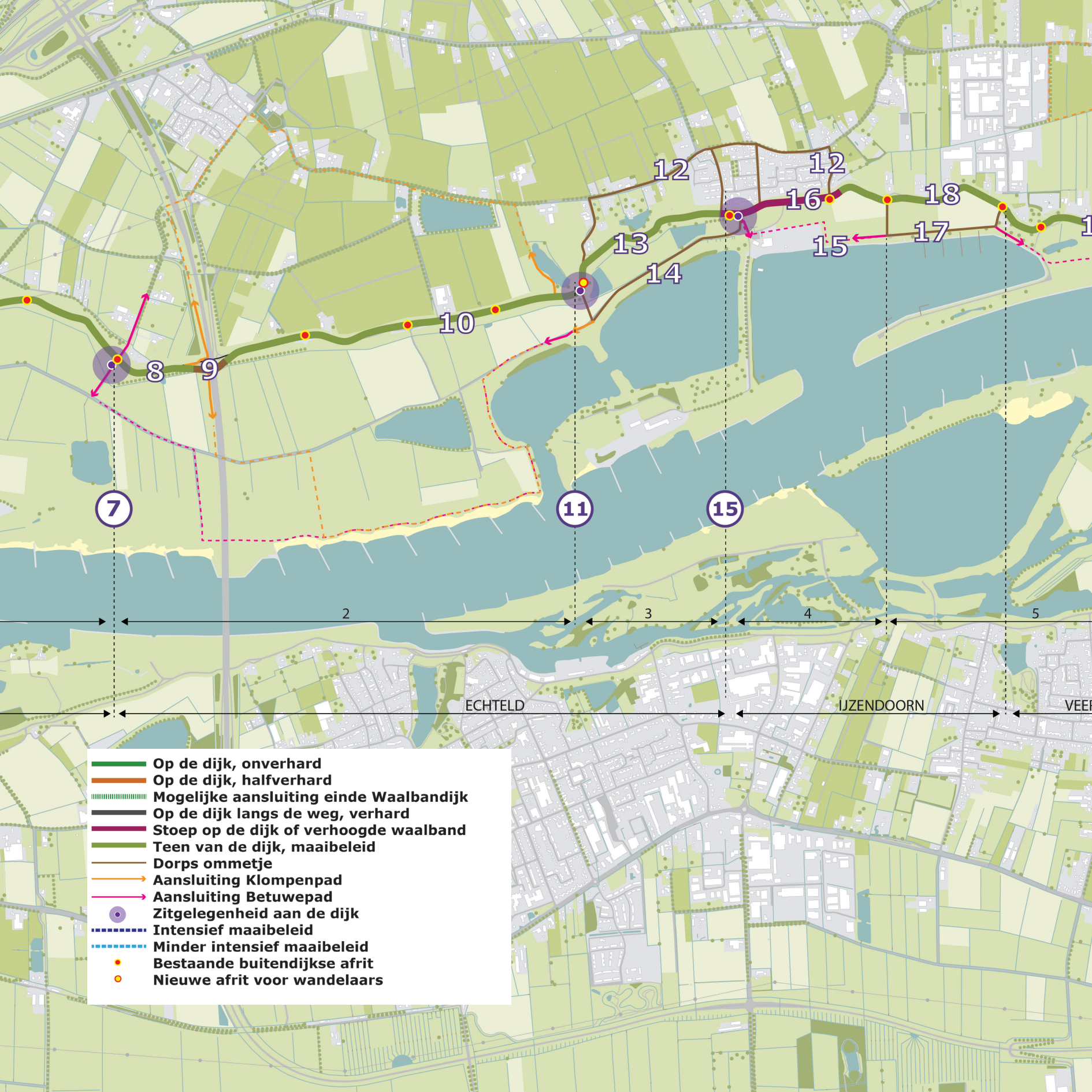
Situatieschets

Nabij de N323 kruist de Buitenwaardweg de Waalbandijk. Buitendijks gaat de weg verder richting de uiterwaarden. Op deze locatie staat een oude boom en lag vroeger een oud buurtschap Ooij. In het ruimtelijk kwaliteitskader en het voorkeursalternatief is de wens uitgesproken om hier buitendijks een rustpunt te maken met daarbij een referentie naar het oude buurtschap.

Overweging ontwerp

Onderaan de dijk of verderaf nabij de boom, in de oksel komt een rustpunt waar de bank mooi in de luwte van de boom staat. Hier wordt een relatie gelegd met het oude buurtschap Ooij.





- Op de dijk, onverhard
- Op de dijk, halfverhard
- - - Mogelijke aansluiting einde Waalbanddijk
- Op de dijk langs de weg, verhard
- Stoep op de dijk of verhoogde waalband
- Teen van de dijk, maaibeleid
- Dorps ommetje
- Aansluiting Klompepad
- Aansluiting Betuwepad
- Zitgelegenheid aan de dijk
- - - Intensief maaibeleid
- - - Minder intensief maaibeleid
- Bestaande buitendijkse afrit
- Nieuwe afrit voor wandelaars

ECHTELD

IJZENDOORN

VEER

2

3

4

5

7

8

9

10

11

13

14

12

15

16

15

18

17

1

Dijkvak Echteld & IJzendoorn

Echteld

Aan de buitenteen van de dijk (8) wordt een maaibeleid voor wandelen gehanteerd op het beheerpad zodat de wandeling langs de dijk door kan gaan. Bij de N323 buigt de weg naar beneden af (9) en komt ze even samen met de wandelroute buitendijks. Dit is ook het punt waar een kruising met het Klompenpad plaatsvindt die met routebordjes duidelijk gemaakt zal worden.

Tot aan de twee wielen bij het Zondagestraatje loopt het wandelpad aan de buitenteen van de dijk (10) met uitzicht over de weidse uiterwaarden.

Bij het Zondagestraatje is bij de wielen, een rustpunt op de dijk ontworpen (11). Dit rustpunt is onderdeel van het dorps ommetje IJzendoorn (12). Aan de teen van de dijk loopt de buitendijkse wandeling door (13), binnendijks kan via het Zondagestraatje naar IJzendoorn gewandeld worden (12) en buitendijks is er de mogelijkheid om vanaf de dijk via een kortsluiting richting de Waardweg (14) te lopen. Hiervoor is een afrit benodigd (enkel voor wandelaars), zo kan een aansluiting gemaakt worden op de Betuweroute en het Klompenpad. Aan de buitenteen van de dijk wordt een wandelpad georganiseerd door maaibeleid voor wandelen toe te passen.

Waar de Nieuwstraat weer de Waalbandijk kruist, bij de kerk, is buitendijks een nieuw rustpunt ontworpen (15). Hier sluit het wandelpad aan de teen van de dijk ook aan op de Betuweroute en het Klompenpad buitendijks. Dit rustpunt nabij de kerk is een schakel in verschillende dorpse ommetjes door IJzendoorn.

Waar de trap vanaf de Roskam de dijk op komt ligt op de dijk een verhoogd wandelpad. Dit verhoogde wandelpad loopt door tot de Lappenafweg en wordt doorsneden door de Nieuwstraat en de afrit naar het buitendijkse bedrijf.

IJzendoorn

Het Klompenpad en de Betuweroute lopen in de eigenlijke plannen langs het buitendijkse bedrijf (15), het wordt ook mogelijk aan de teen van de dijk en op de dijk te lopen waardoor ook de dorpse activiteiten en ontwikkelingen bij het dorps huis beter aan de dijk en het rondje IJzendoorn gekoppeld kunnen worden (16). Dit pad aan de teen van de dijk ligt op verhoogd voorland en is een gemaaid struinpad. Op de dijk komt een verhoogd wandelpad. Bij de Lappenafweg wordt een kleine oprit naar het wandelpad aan de teen van de dijk gemaakt om de wandeling te kunnen voortzetten.

Verder naar het oosten sluit dit pad aan op paden richting de overnachtingshaven (17) waardoor ook deze wandeling in de dorpse ommetjes geïntegreerd wordt.

Vanaf de overnachtingshaven wordt het pad aan de teen van de dijk georganiseerd als gemaaid struinpad (18) als onverhard struinpad. Buitendijks loopt ook de Betuweroute. Nabij Ochten sluit het pad aan op de wandelpaden en parkeerplaats van de gebiedsontwikkeling Veerhaven Ochten.

11

Rustpunt Zondagsestraatje

Aan het einde van het Zondagsestraatje liggen buitendijks meerder wandelpaden en wandelroutes zoals de Betuweroute en het Klompenpad. Aan weerszijde van de dijk ligt een oud wiel.

Om de het Zondagsestraatje beter aan te sluiten op de wandelpaden in de uiterwaarden wordt op de dijk, als schakel tussen de verschillende wandelingen, een rustpunt gemaakt.

15

Rustpunt Nieuwstraat

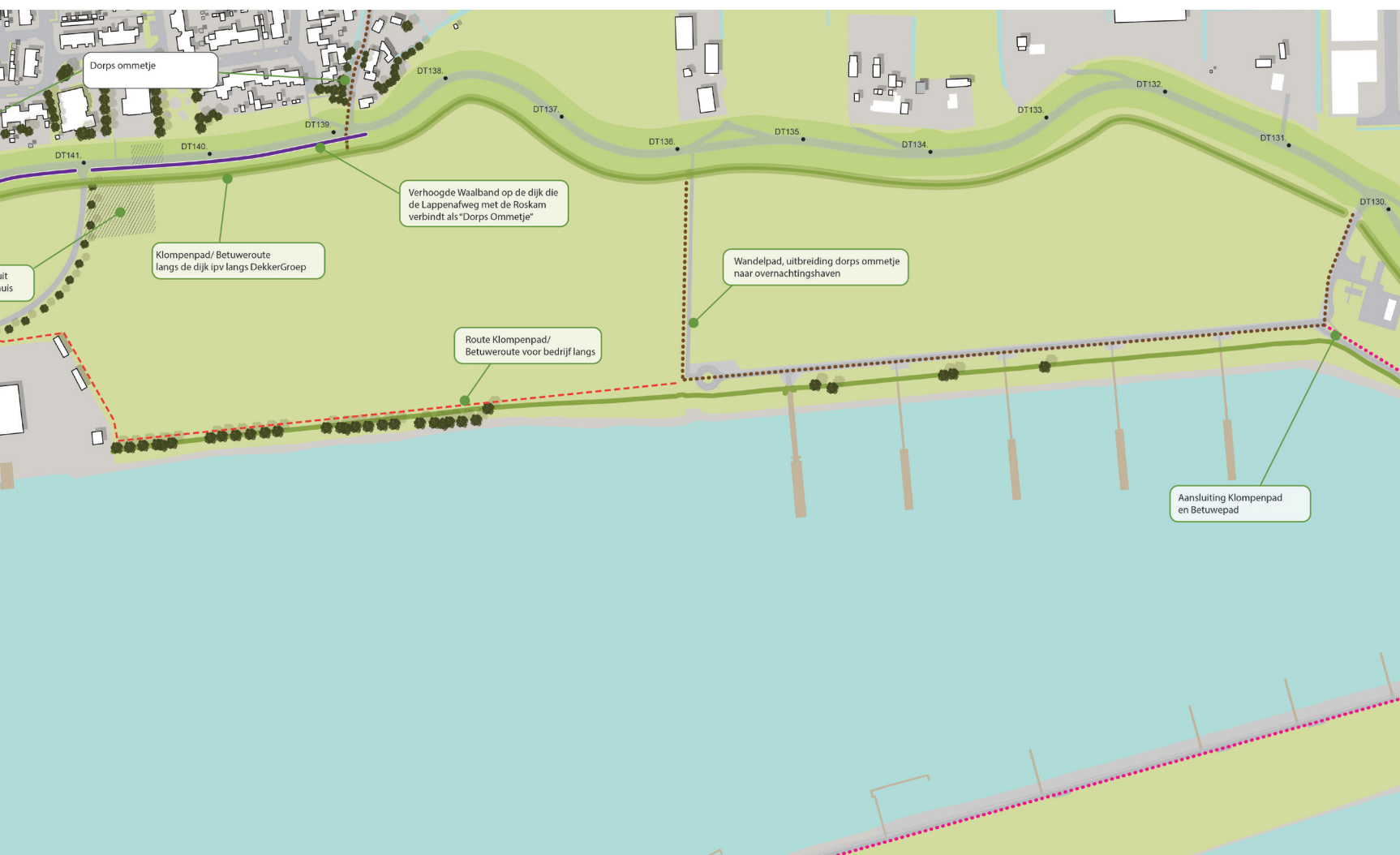
Buitendijks ligt bij IJzendoorn een bedrijf en een brede afrit richting de uiterwaarden. Hier sluiten meerdere wandelingen en routes vanuit de uiterwaarden aan op de dijk en op IJzendoorn.

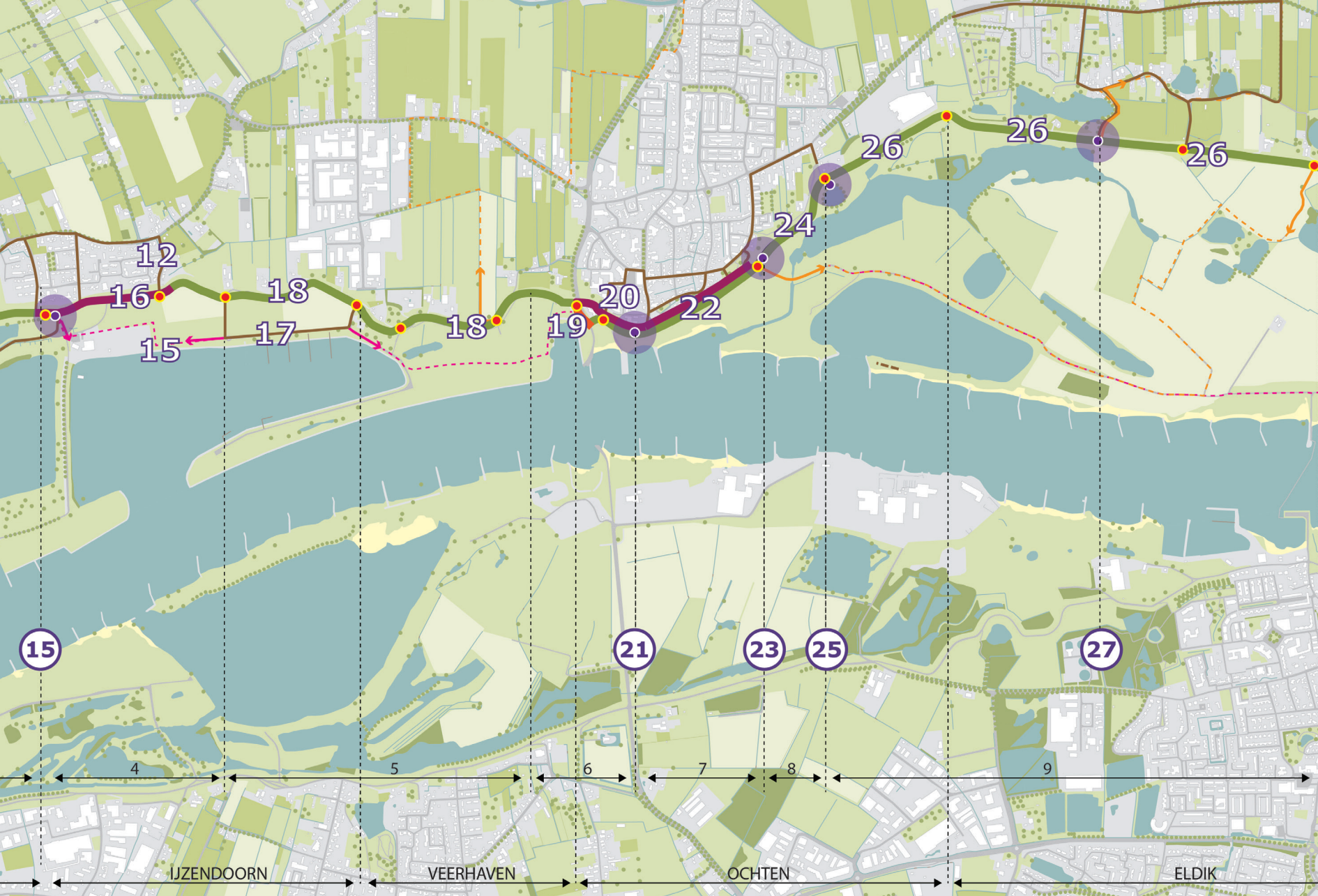
Een bankje ter plaatse (15) is een betere locatie dan bij het gemeenschapshuis, mede doordat hier reeds andere plannen voorliggen. Bij 15 kan aansluiting gemaakt worden op het pad bij het zondagsestraatje om zo voor een dorps ommetje te zorgen. Ook is dit een goede aansluiting op het klompenpad.



Het oorspronkelijke tracé van het Klompenpad loopt langs het terrein van het buitendijkse bedrijf. Door een struinpadaan de teen van de dijk en een verhoogd wandelpad op de dijk, ontstaat een prettige wandeling langs de dijk.

Bij DT136 kan deze weer aangesloten worden op het pad naar de overnachtingshaven waar ook het originele tracé van de Betuweroute weer opgepakt wordt.





- Op de dijk, onverhard
- Op de dijk, halfverhard
- - - - - Mogelijke aansluiting einde Waalbandijk
- Op de dijk langs de weg, verhard
- Stoep op de dijk of verhoogde waalband
- Teen van de dijk, maaibeleid
- Dorps ommetje
- Aansluiting Klompenpad
- Aansluiting Betuwepad
- Zitgelegenheid aan de dijk
- - - - - Intensief maaibeleid
- - - - - Minder intensief maaibeleid
- Bestaande buitendijkse afrit
- Nieuwe afrit voor wandelaars

Dijkvak Veerhaven & Ochten

Veerhaven

Bij de start van de Veerhaven sluit het buitendijkse pad aan op het Klompenpad. Bij het dijkvak Veerhaven sluit de wandeling aan de teen van de dijk aan op de wandelingen opgenomen in de ontwikkeling van de nieuwe Veerhaven Ochten.

Ochten

Vanaf de Cuneraweg (19) gaat de wandeling buitendijks verder in de uiterwaarden. Aan de dijk liggen woningen waardoor de teen van de dijk niet bewandeld kan worden. Op de dijk start hier een verhoogd wandelpad langs de weg. Dit verhoogd wandelpad sluit aan op het bredere trottoir dat start bij 19.

Door de dijkversterking kan het huidige wandelpad halverwege het buitentalud niet op het nieuw buitentalud teruggebracht worden. Dit wandelpad wordt teruggebracht aan de teen van de dijk (20) waarbij het aansluit op bestaande wandelpaden en dorps ommetjes

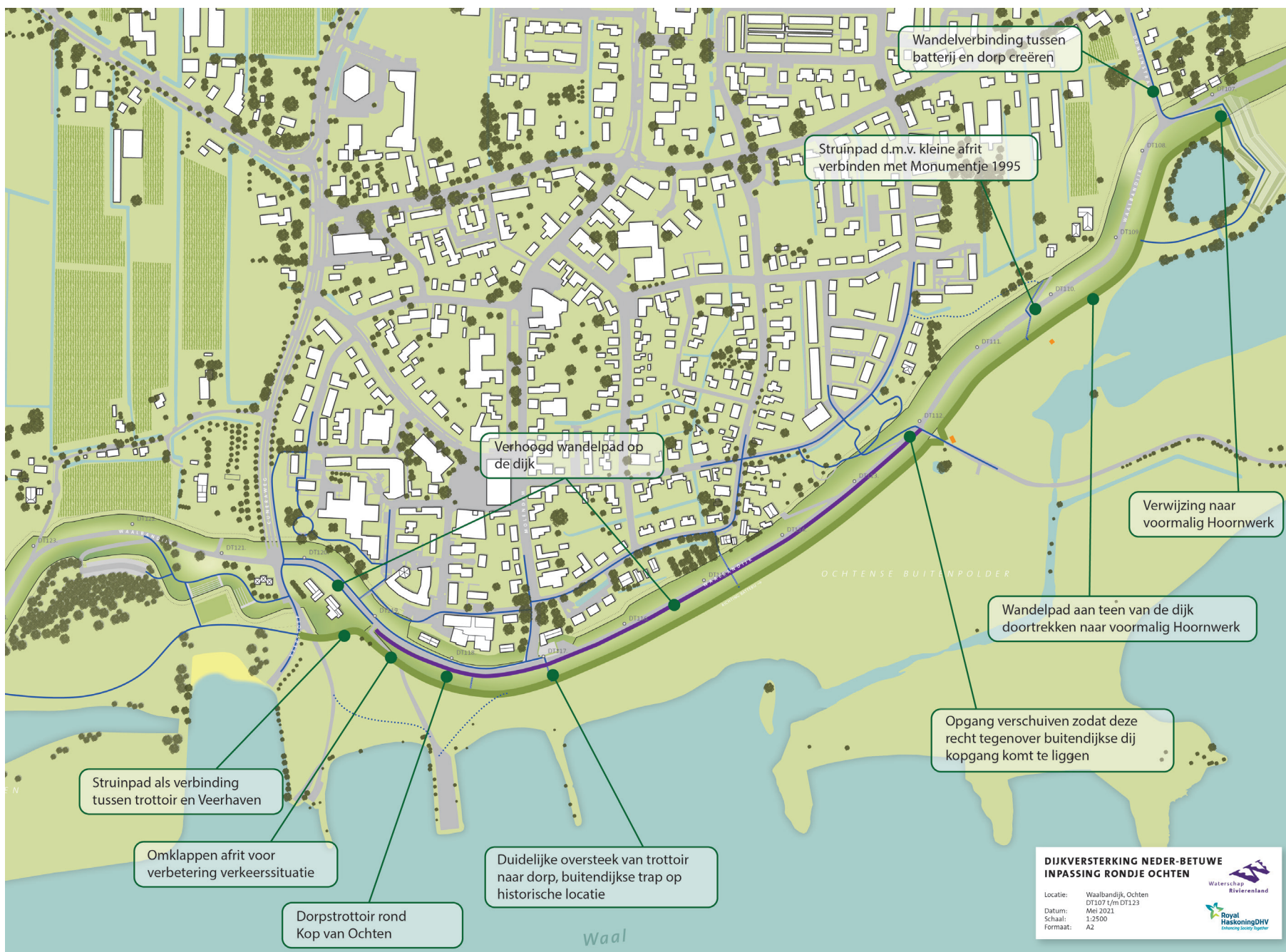
Rondom de Kop van Ochten worden extra trappen en dijkopgangen gemaakt om wandelroutes te (blijven) verbinden, evenals een rustpunt (21) met een trottoir (20 & 22) op de buitenkruin bij de kop van Ochten.

De aansluitingen op andere straten in Ochten worden verbeterd zodat de mogelijkheid voor het wandelen van rondjes vergemakkelijkt wordt.

Het wandelpad onderaan de dijk (22) zal als onverhard pad vanaf de veerhaven-ontwikkeling doorlopen tot aan de locatie waar het buitendijkse bord met informatie over 1995 staat. Het verhoogde wandelpad op de dijk loopt ook tot dit punt. Hier is tevens een rustpunt (23) en wordt op de dijk een rechte oversteekplaats verbonden met de paadjes die binnendijks het dorp inlopen.

Na het informatiepunt voor 1995 gaat het buitendijkse pad als een onverhard pad (24) door richting het oude Hoornwerk. Bij dit Hoornwerk wordt een nieuw rustpunt gerealiseerd dat tevens dit oude Hoornwerk kenbaar maakt voor bezoekers (25).

Vanaf het Hoornwerk loopt een buitendijks pad richting het oosten. Dit pad kan georganiseerd worden door het juiste maaibeeld (26) en loopt door tot aan de Melkdreef. Bij de aansluiting van de Vissteegsestraat komt op de dijk een rustpunt (27) op de kruising van het wandelpad onderaan de dijk en het Klompenpad.



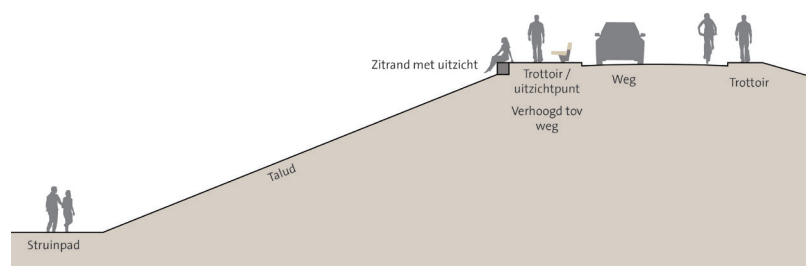
21 Rustpunt Kop van Ochten

Bij DT118 ligt aan de Waal het dorpsfront van Ochten. Hier staat een appartementencomplex dat, samen mooi uitzicht heeft over de uiterwaarden en de Waal.

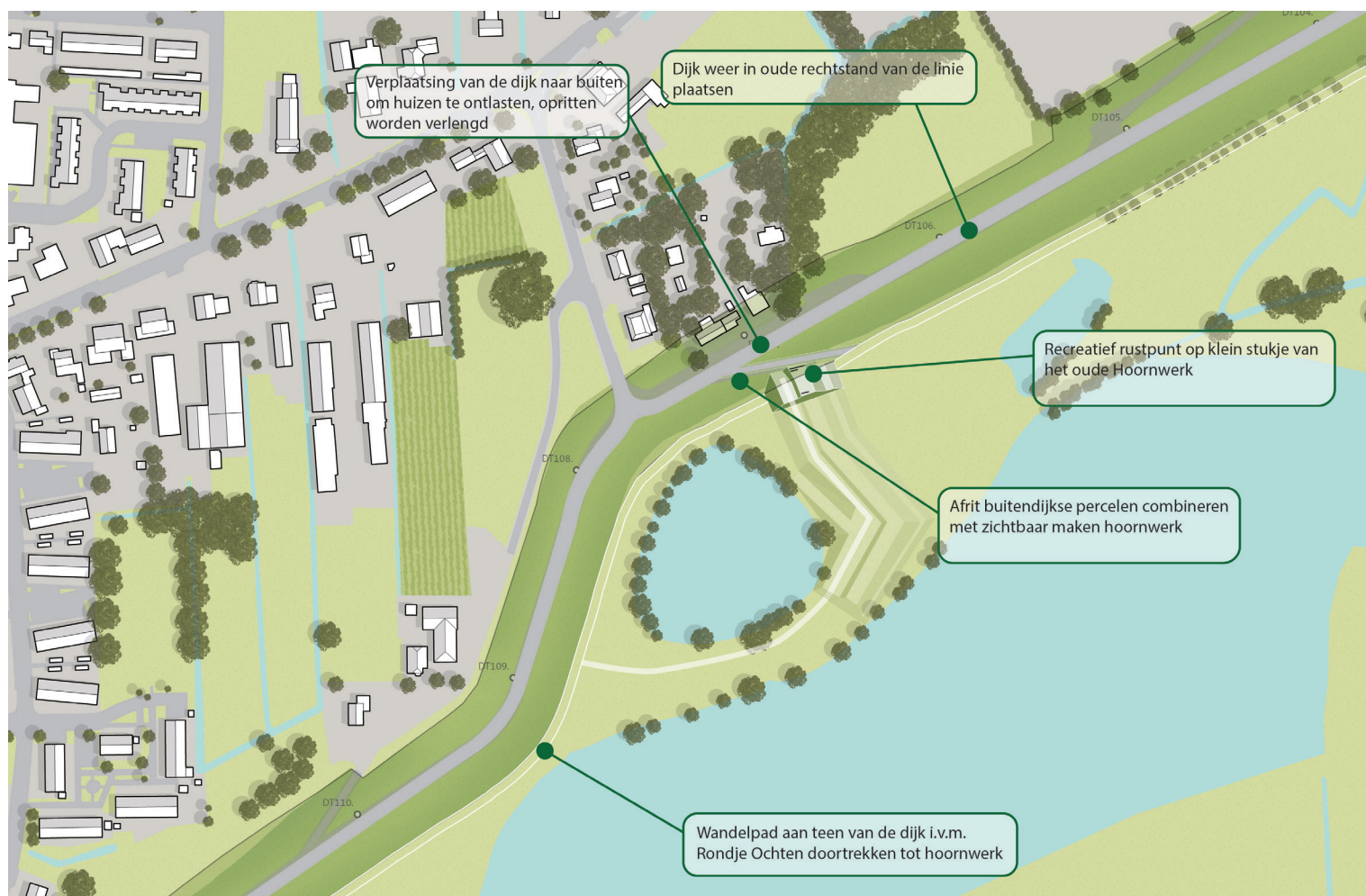
De dijk bij Ochten is hiermee het meest intensief bebouwde stukje aan de Waalbanddijk. De dorpskern ligt bovendien op een zichtbare schaaldijk. De Waaldijk kan hier niet in grond versterkt worden vanwege de nabije rivier en de bebouwing (direct aan de dijk).

De dijk zal versterkt worden middels het aanbrengen van een stabiliteitsscherm. Buitenwaarts wordt versterkt met grond binnen het huidige profiel van de dijk. Dit wordt gedaan door het voetpad halverwege de dijk en de dijkopgang te verwijderen. Aan de buitenteen van de dijk wordt een struinp pad teruggebracht.

Op de dijk wordt aan de rivierzijde van de dijk een nieuw verhoogd trottoir aangebracht waarop het bestaande rustpunt wordt teruggebracht.



25 Rustpunt Batterij



Situatieschets

De Batterij is een historisch interessante locatie aan de oostkant van Ochten. Hier heeft ooit een verdedigingswerk gelegen, ook wel hoornwerk genoemd. Het verdedigingswerk lag buitendijks en is nauwelijks meer zichtbaar in het landschap. Enkel wat subtiele hoogteverschillen duiden de locatie aan.

Het wiel/water, waar het verdedigingswerk omheen gebouwd was, is nog wel duidelijk zichtbaar. Behalve de locatie is ook de dijk zelf een onderdeel van het ensemble; de rechtstand ten oosten in de dijk was bedoeld om de vijand makkelijker te kunnen zien naderen en beter te kunnen mikken.

Vanuit de Gastvrije Waaldijk is het gewenst om op deze locatie een rustpunt aan te leggen gerelateerd aan de belangrijke historische waarde van deze plek.

Behalve de locatie speelt hier ook de inpassing van enkele woningen mee. Ten oosten van de kruising met de Domeinstraat ligt een drietal woningen (Waalbandijk 61-65) op de dijk. Even naar het westen ligt een bedrijf (Waalbandijk 57) direct aan de binnentoe van de dijk.

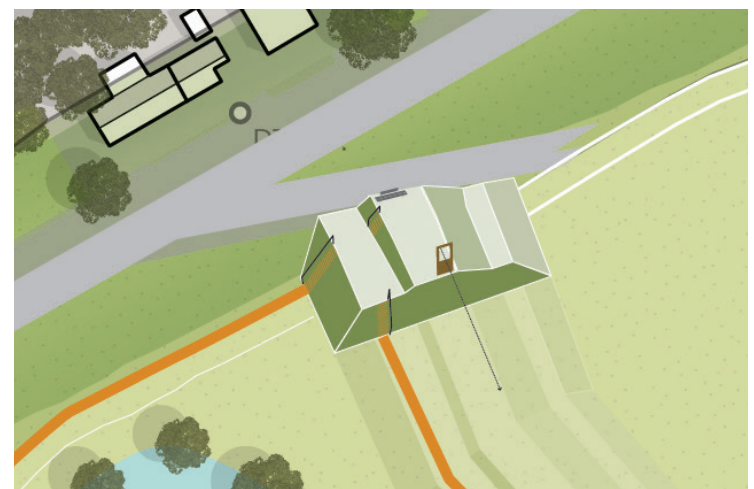
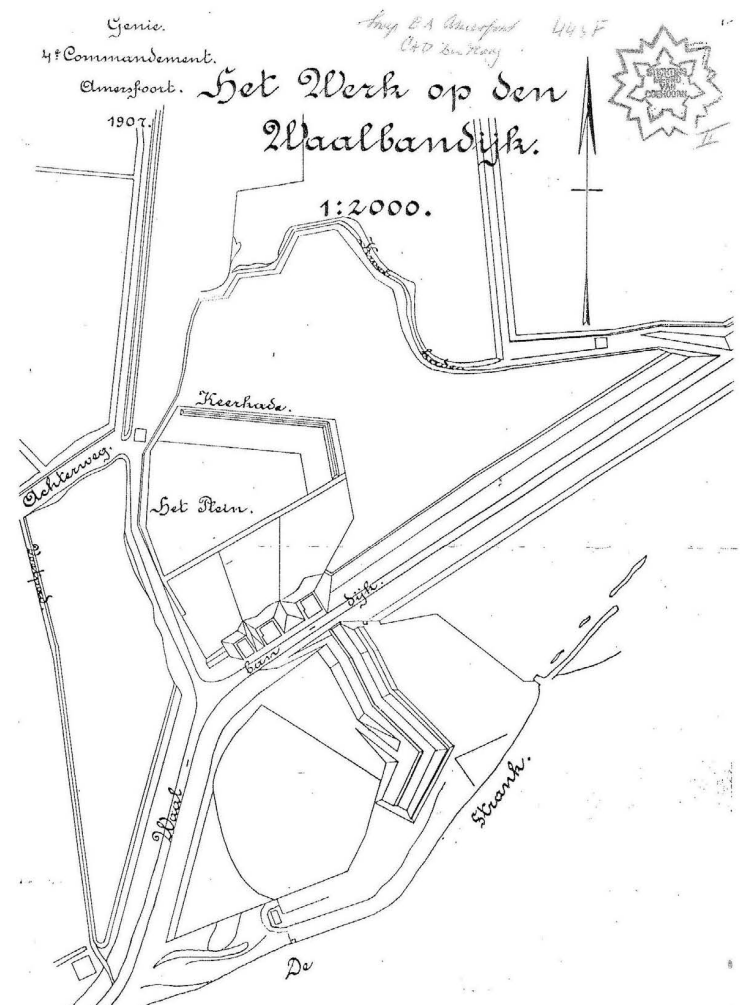
Waar de oude dijk van de batterij de huidige dijk raakt wordt een rustpunt gemaakt.

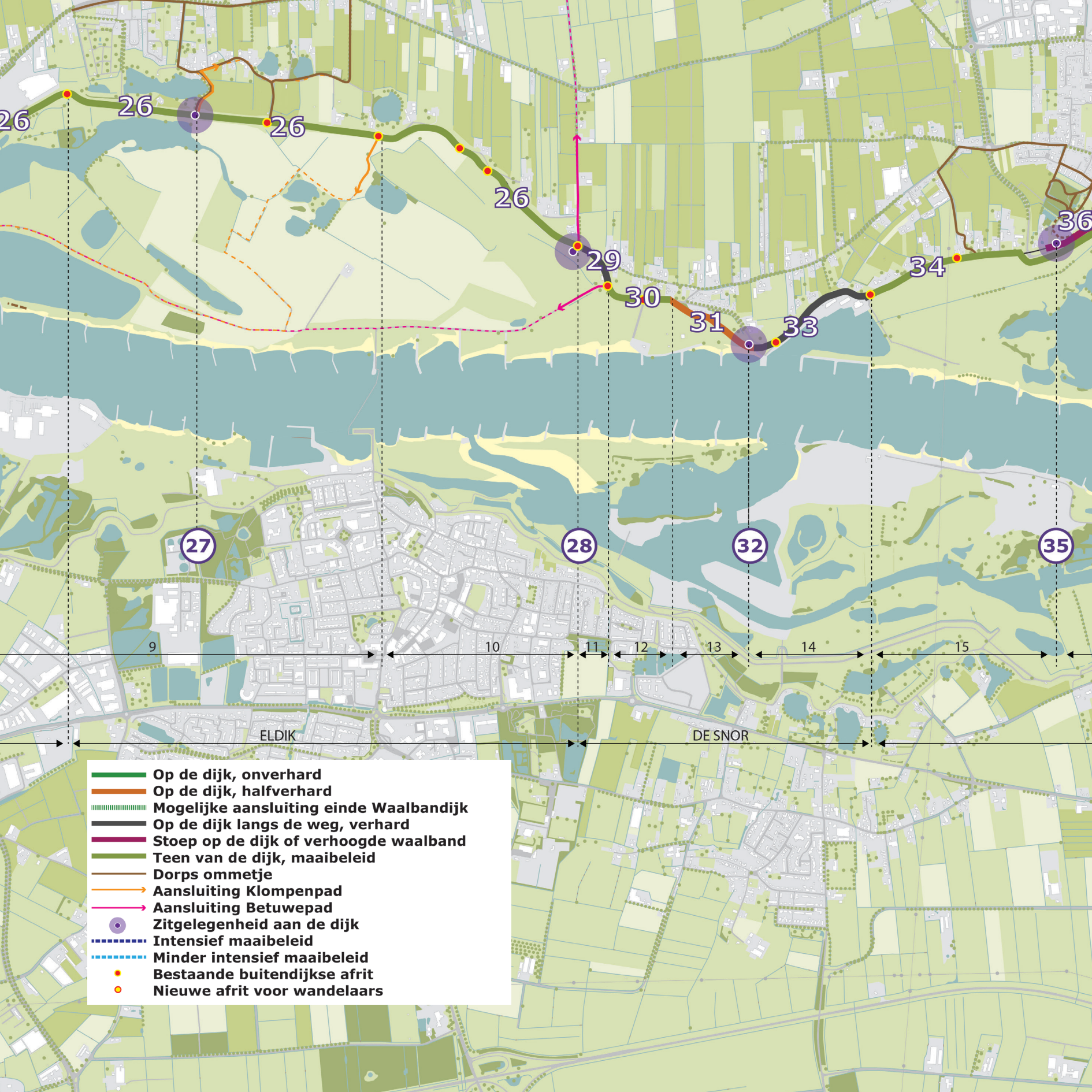
De bestaande afrit naar de uiterwaarden raakt halverwege de dijk een verhoging waar een rustpunt geplaatst is.

De materialisering is gelijk aan de Gastvrije Waaldijk, de vorm volgt de oude dijk van het verdwenen hoornwerk.

Op het bankje heeft men uitzicht op de uiterwaarden en kan men naar een informatiebord lopen. Dit informatiebord toont de vroegere ligging van het complete hoornwerk en de betekenis van de plek in de gehele liniewerken.

Vanaf de verhoging kan men een wandeling om het oude wiel maken en doorlopen richting de Veerhaven.





- Op de dijk, onverhard
- Op de dijk, halfverhard
- Mogelijke aansluiting einde Waalbandijk
- Op de dijk langs de weg, verhard
- Stoep op de dijk of verhoogde waalband
- Teen van de dijk, maaibeleid
- Dorps ommetje
- Aansluiting Klompenpad
- Aansluiting Betuwepad
- Zitgelegenheid aan de dijk
- Intensief maaibeleid
- Minder intensief maaibeleid
- Bestaande buitendijkse afrit
- Nieuwe afrit voor wandelaars

Dijkvak Eldik & De Snor

Eldik

Bij de Melkdreef wordt op de dijk een rustpunt gecreëerd (28) op de kruising van het buitendijkse wandelpad en de Betuweroute die over de Melkdreef landinwaarts gaat. Bij dit rustpunt zal de wandelroute buitendijks ophouden en moet men over de dijk verder lopen om de buitendijkse woning heen.

Op deze locatie (29) is de maximale snelheid op de dijk 60 km per uur maar zijn meerdere snelheidsremmende elementen aanwezig zoals versmallingen.

De Snor

Bij de parkeerplaats en buitendijkse afrit naar het pond over de Waal richting Druten kan het wandelpad weer naar de teen van de dijk (30).

Daar waar de weg van de dijk afloopt gaat een half verhard wandelpad op de dijk verder als halfverhard wandelpad (31). Dit wandelpad haakt weer aan op de weg bij het uitkijkpunt bij De Snor (32). Van hieruit kan men van de dijk af richting strandjes aan de waal en de Krib.

Vanaf de krib kan via de dijkoprit naar de weg gelopen worden. Bij de buitendijkse scheepswerf is geen mogelijkheid voor een buitendijks of binnendijks pad, dus zal er hier geen wandelpad zijn en dient men op de dijk te lopen (33) waar een maximale snelheid van 60 km/uur geldt.

Men kan hier langs de weg, over de dijk lopen maar een doorgaande wandeling zal hier niet actief gestimuleerd worden vanuit veiligheidsoogpunt.

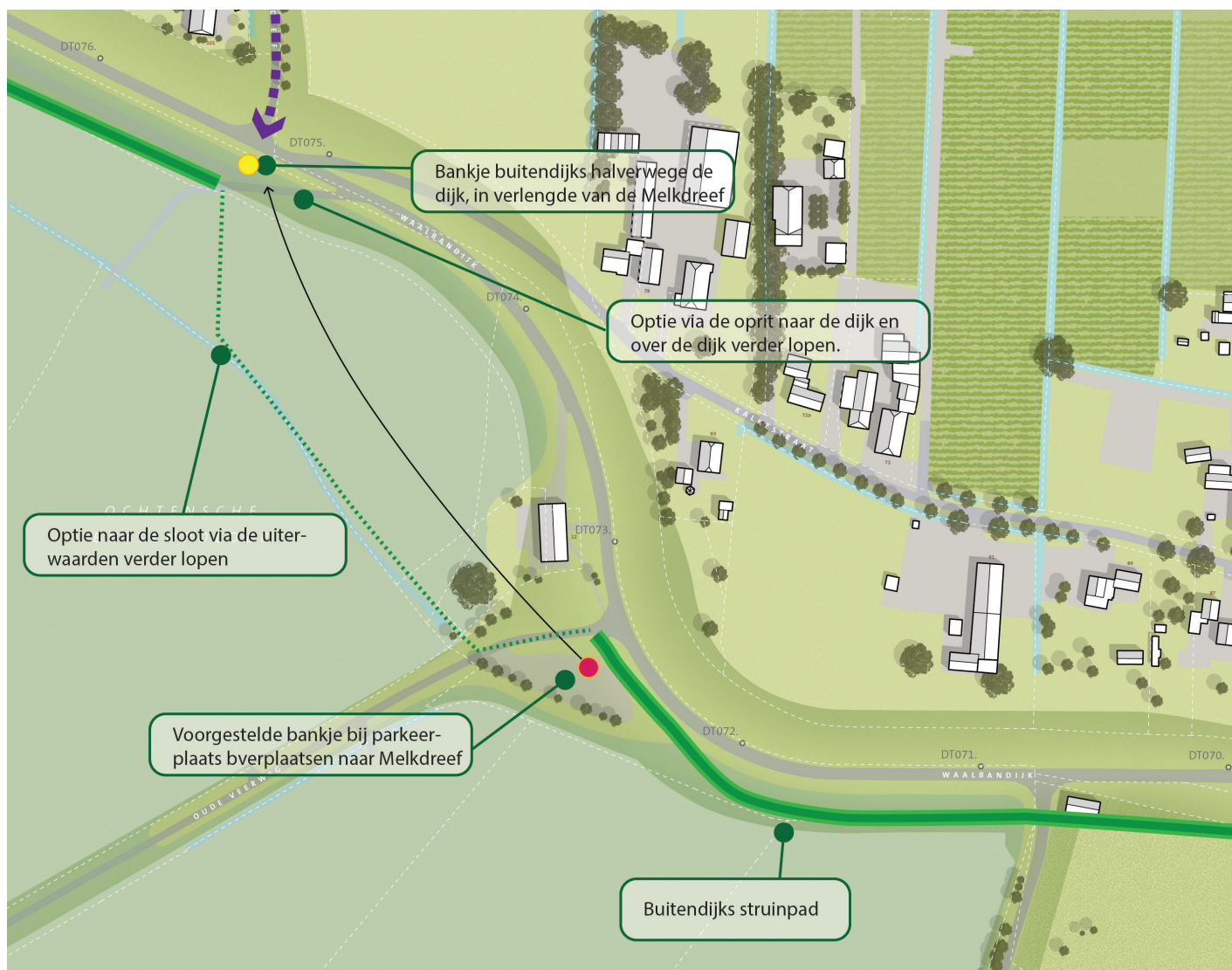
28 Rustpunt Melkdreef

Nabij de Kalkestraat ligt buitendijks een verhoogde parkeerplaats. Een restant van het oude pannekoekenhuis dat hier gestaan heeft.

In eerdere plannen was een zitplek bij de parkeerplaats gepland.

Nader onderzoek naar wensen, aansluitingen en overlast wijst erop dat bij de Melkdreef een meer geschikte locatie voor een zitplek is.

Bij de Melkdreef komen meerdere fietsroutes vanuit de Betuwe bij elkaar. Ook heeft men hier een mooi uitzicht over de Waal en Druten.

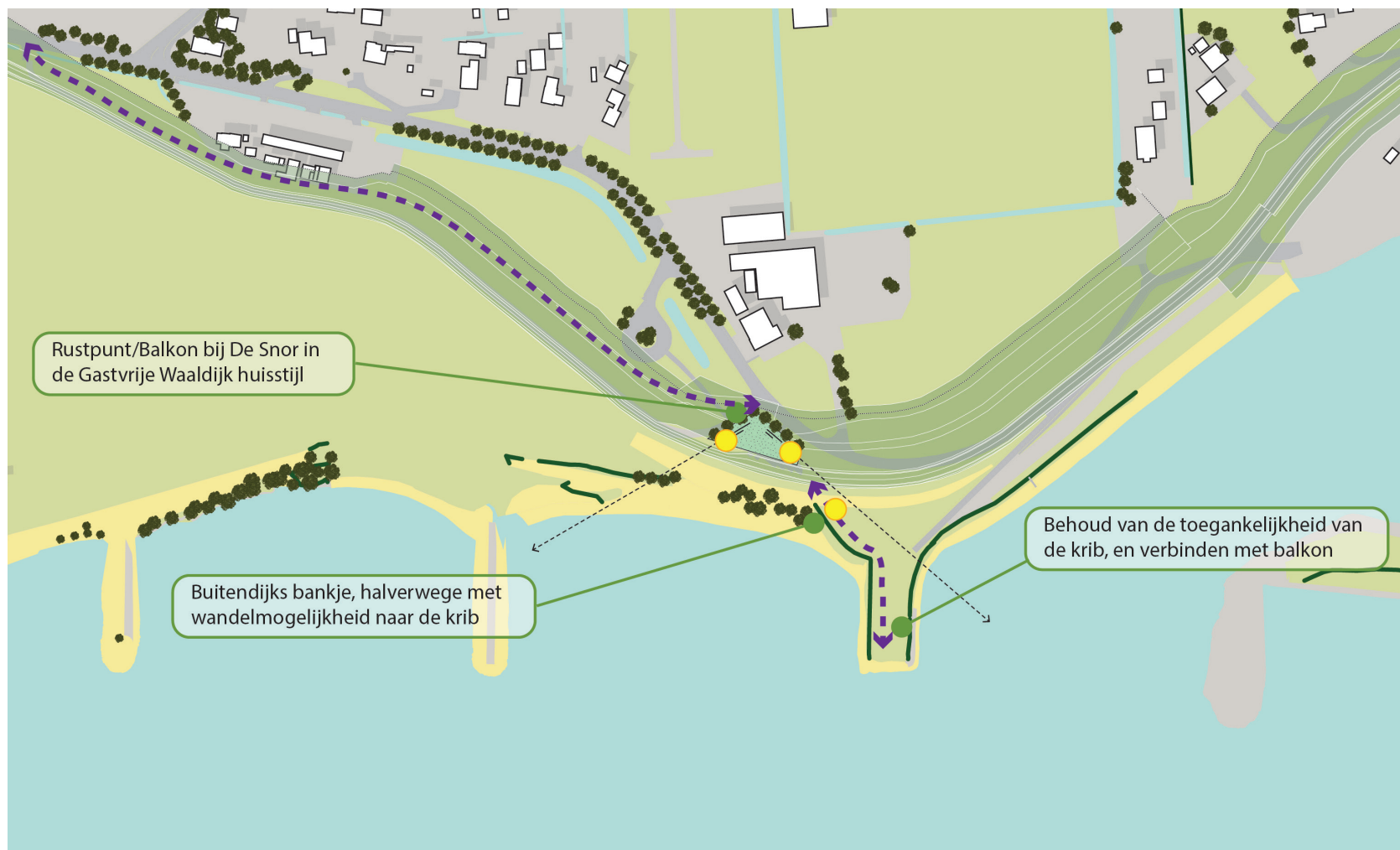


32 Rustpunt De Snor

Bij De Snor komen meerdere onderwerpen bij elkaar. Binnendijks ligt een parkeerplaats, op de dijk ligt een rustpunt met een wandelpad naar het westen en buitendijks ligt een krib met parkeerplaats en bankjes tegen de dijk aan.

Bij De Snor zijn meerdere banken. Binnendijks, op de dijk en buitendijks. De locatie is aangeduid als Gastvrije Waaldijk Balkon. Hier komt een rustpunt met meerder banken.

Ook de bank en prullenbak buitendijks worden teruggebracht, via de afrit wordt de krib ontsloten waarmee de locatie recreatief interessanter wordt.





- Op de dijk, onverhard
- Op de dijk, halfverhard
- - - Mogelijke aansluiting einde Waalbanddijk
- Op de dijk langs de weg, verhard
- Stoep op de dijk of verhoogde waalband
- Teen van de dijk, maaibeleid
- Dorps ommetje
- Aansluiting Klompepad
- Aansluiting Betuwepad
- Zitgelegenheid aan de dijk
- - - Intensief maaibeleid
- - - Minder intensief maaibeleid
- Bestaande buitendijkse afrit
- Nieuwe afrit voor wandelaars

Dijkvak Dodewaard & Wely

Dodewaard

Na de scheepswerf kan de afrit genomen worden, kan men via de afrit weer de uiterwaarden inlopen. Hier ligt een onverhard wandelpad aan de buitenteen van de dijk waar een maaibeleid voor wandelen toegepast wordt (34).

Bij de afrit naar De Beijer blijft het beheer- en wandelpad aan de teen van de dijk lopen. Het heeft niet de voorkeur op de afrit te lopen omwille van het vrachtverkeer. Waar de afrit op maaiveld is kan aangesloten worden op het aanwezige Klompenpad en kan men de dijk oplopen vanuit de uiterwaarden.

Hier wordt ook aangesloten op het verhoogde wandelpad dat op de dijk ligt.

Dit verhoogde wandelpad ligt op de kruin, naast de weg en loopt vanaf het rustpunt bij de kerk (35) tot het rustpunt bij het dijkmagazijn (39). Dit verhoogde wandelpad, samen met het onverharde wandelpad aan de teen van de dijk zijn onderdeel van het dorps ommetje van Dodewaard.

Belangrijke momenten in dit ommetje zijn; een rustpunt bij de kerk op de dijk (35) van waaruit men via het oude kerkepad naar het dorp kan lopen, een wandeling op de dijk naar het struinpad aan de teen (36), het rustpunt bij de Dalwagen (37) en het rustpunt bij het Dijkmagazijn (39) waar weer aangesloten wordt op het binnendijkse Klompenpad. Bij het dijkmagazijn is een oprit nodig om weer op de dijk te komen. Bij de kerk van Dodewaard ontstaat door de dijkversterking een extra ruimte voor de kerk. In deze ruimte wordt een rustpunt gemaakt. Dit rustpunt is een schakel tussen het dorp en de buitendijkse wandelingen en verbindt de uiterwaarden met het dorp via het kerkepad.

Vanaf het rustpunt en de opgang bij het dijkmagazijn gaat een onverhard wandelpad buitendijks door richting De Engel (40).

Net na De Engel komt een rustpunt op de dijk. Ter hoogte van De Engel (41) moet het buitendijkse wandelpad kortstondig op de dijk doorgaan, de route kan niet onderlangs om De Engel doorgaan. Via de twee aanwezige opritten kan naar boven gelopen worden.

Na de Engel kan het wandelpad weer buitendijks verdergaan.

Dit pad kan georganiseerd worden door het juiste maaibeleid (42). Daar waar de Groenestraat aantakt op de Waalbandijk komt een rustpunt (43). Bij dit rustpunt zou een kleine afrit naar het buitendijkse pad een goede toevoeging zijn. Na dit rustpunt gaat dit wandelpad verder maar dan op een buitenberm waar het huidige pad behouden blijft (44).

Wely

Net na de kerncentrale haakt het Klompenpad weer aan op de wandeling op de buitenteen van de dijk. Bij traject 45 gaat het wandelpad onverhard door aan de teen van de dijk. Bij traject 46 loopt de wandeling aan de teen van de dijk naar het rustpunt bij 47, hier komt een smalle oprit voor voetgangers.

Na het rustpunt bij Wely (47) gaat de wandeling onverhard verder aan de teen van de dijk (48) richting het einde van deze dijkversterkingsopgave. Aan het einde wordt aangesloten op bestaande wandelpaden.





35 Rustpunt Kerk Dodewaard

De Hervormde Kerk van Dodewaard ligt van oudsher aan de dijk. Door aanpassingen in de dijk door de jaren heen ligt de kerk intussen deels in de dijk.

Daarnaast is halverwege de 20e eeuw een deel van de zuidelijke zijbeuk verwijderd om plaats te maken voor een eerdere dijkversterking. Ondanks de vele ingrepen heeft de kerk nog steeds een prominente plek aan de dijk. Achter de dijk komt het oude kerkpad vanuit het dorp aan bij het kerkplein.

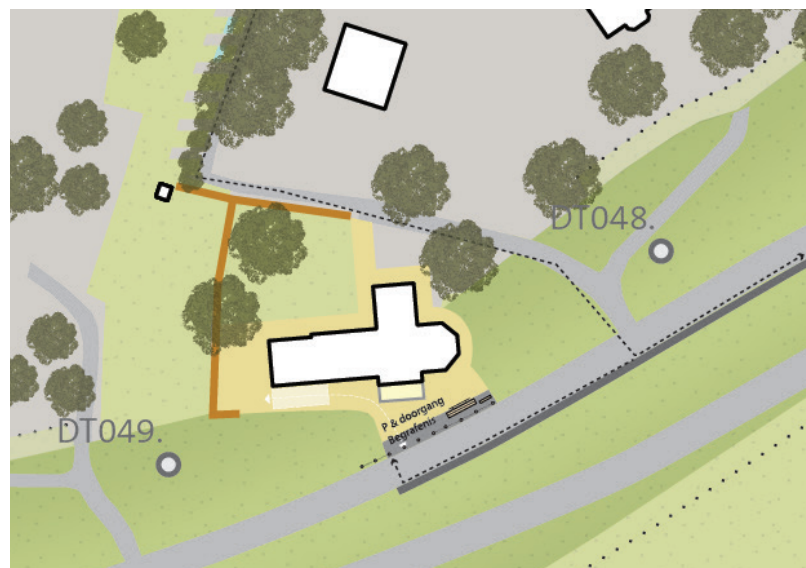
Voor de dijkversterking wordt de dijk buitenwaarts versterkt in grond. Hierbij wordt de gehele dijk en de afrit naar de Beijer naar buiten verschoven. De dijk komt in een ruime bocht om de kerk heen te liggen, in plaats van de huidige knik waarmee de weg om de kerk heen loopt. Hierdoor krijgt de kerk een groter voorterrein aan de dijkzijde.

De grond om de kerk mag niet verder opgehoogd worden omdat de oude bakstenen van de kerk muren met vroegere raamomlijsting monumentaal zijn. Bij een verhoging zouden deze mogelijk onder de grond komen te liggen.

Het witte grindstenen voorterrein wordt onder een lichte helling doorgetrokken naar de weg op de dijk, die enkele tientallen centimeters hoger komt te liggen dan in de huidige situatie. De oude betonnen paaltjes met stalen kettingen worden teruggeplaatst, evenals ruimte voor een begrafeniswagen en de verwijderbare paaltjes.

Op de plek waar het witte grindstenen voorterrein aansluit op de dijkweg is ruimte voor een uitzichtpunt vanuit de Gastvrije Waaldijk.

Een bankje als rustpunt is samen met de kerk de schakel tussen de wandelroutes in de uiterwaarden, het verhoogde wandelpad op de dijk en het kerkepad naar Dodewaard. Met hetzelfde betonnen materiaal van het Gastvrije Waaldijk-rustpunt wordt in het grind de locatie van de muren en palen van de oude afgebroken beuk zichtbaar gemaakt, om zo een bijzonder en cultuurhistorisch geladen uitzichtpunt te creëren.



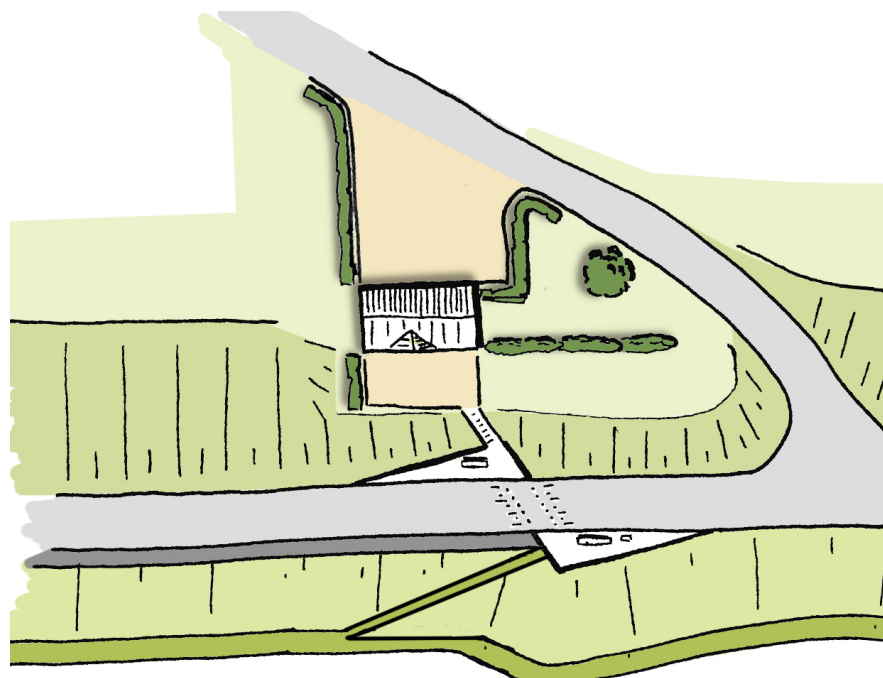
37 Rustpunt Oude Vloedschuur

Voor de oude vloedschuur/dijkmagazijn is een rustplaats met een aantal banken en vuilnisbakken aanwezig.

Hier dient een rustpunt teruggebracht te worden. Vanuit de vormgeving van de Gastvrije Waaldijk wordt uitgegaan van een uitbuiging van de dijk met balkon aan de buitendijkse zijde.

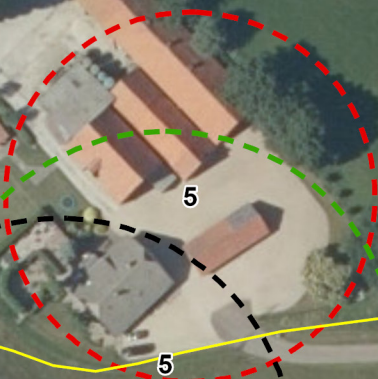
Vanaf hier hebben recreanten uitzicht over de strang. Voor het rustpunt bij het dijkmagazijn wordt niet alleen aan de buitenzijde een rustpunt aangelegd maar ook aan de binnenzijde wordt een uitbuiging toegevoegd. Het verhoogde wandelpad op de dijk sluit hier aan op het rustpunt.

Via een nieuw te maken afrit kan naar beneden gelopen worden naar het wandelpad aan de teen van de dijk.



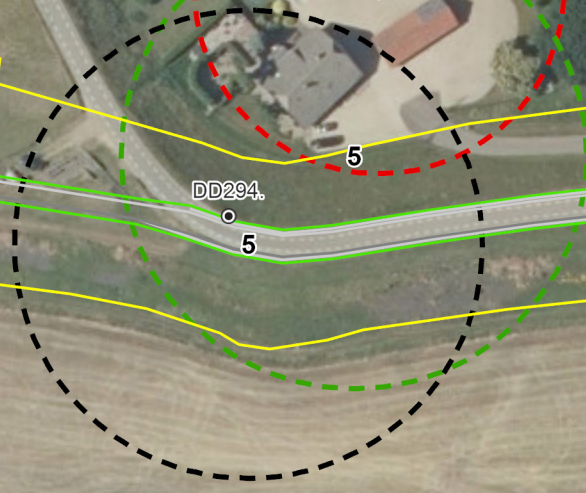


4



5

5



5

DD296.

DD295.

DD294.

DD293.

DD292.



47 Rustpunt Wely

Waar de weg een bocht landinwaarts maakt en afbuigt, om een verland wiel heen, ligt aan de dijk een rustpunt met twee banken, een vuilnisbak en een mogelijkheid om de fiets te stallen.

Het betreft een interessante plek en is een belangrijk GVWD uitzichtpunt. Op de waterkering wordt een struinp pad aangelegd voor wandelaars.

Het rustpunt zal stijlelementen van de Gastvrije Waaldijk gebruiken, zoals materialisatie en bankjes.

Omdat de ruimtelijke situatie op dit kruispunt zich moeilijk in het Gastvrije Waaldijk stramien laat uitwerken wordt wel afgeweken van de vorm van het rustpunt.

Door wel de huisstijl te hanteren wordt alsnog aangesloten bij de Gastvrije Waaldijk. De vormgeving van de gehele plek volgt de driehoekige vorm tussen de twee dijken en accentueert zo de splitsing van de twee dijken.

