



# Dijkversterking Wolferen- Sprok

Mobiliteitstoets

Waterschap Rivierenland

19 september 2016

Project Dijkversterking Wolferen-Sprok  
Document Mobiliteitstoets  
Status Definitief  
Datum 19 september 2016  
Referentie TL269-1/16-015.432

Opdrachtgever Waterschap Rivierenland  
Projectcode TL269-1  
Projectleider ir. M. Franssen  
Projectdirecteur ing. A.J.P. Helder

Auteur(s) ing. K. Scherhof / ir. S. Veenstra  
Gecontroleerd door mw. ing. M.P. van de Graaff  
Goedgekeurd door ir. M. Franssen

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.  
Van Twickelostraat 2  
Postbus 233  
7400 AE Deventer  
+31 (0)570 69 79 11  
www.witteveenbos.com  
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Leeswijzer	2
<b>2</b>	<b>BELEIDSKADER MOBILITEIT</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>5</b>
3.1	Wegbeeld	5
3.2	Verkeersafwikkeling	5
3.3	Verkeersontsluiting, bereikbaarheid en verkeershinder	7
3.4	Parkeren	9
3.5	Verkeersveiligheid en leefbaarheid	10
<b>4</b>	<b>EFFECTCRITERIA</b>	<b>12</b>
	Laatste pagina	14
	<b>Bijlage(n)</b>	<b>Aantal pagina's</b>
-		-



# 1

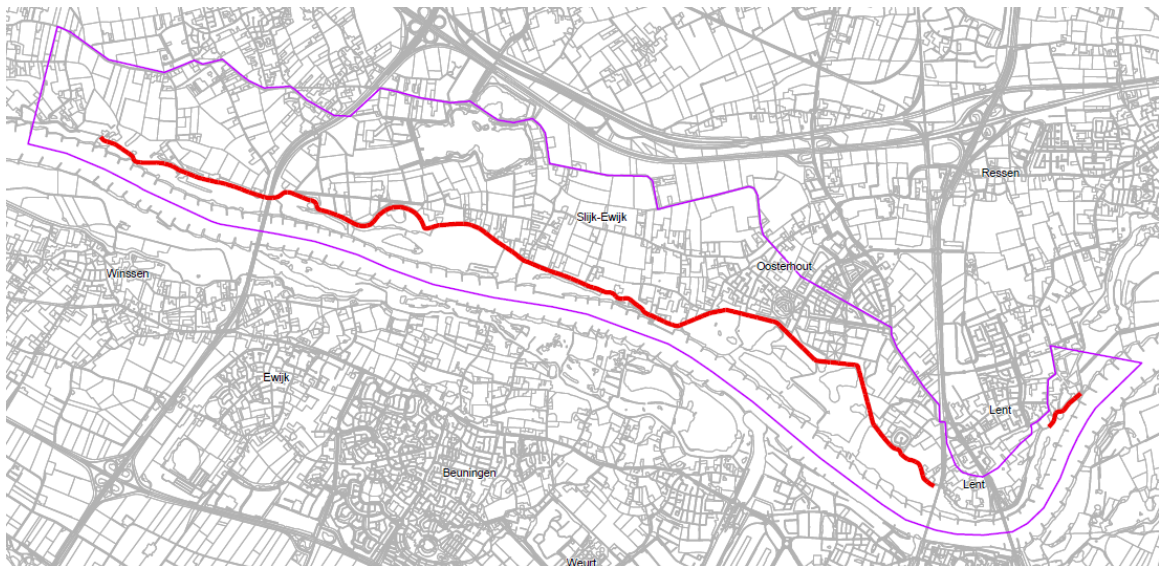
## INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

Waterschap Rivierenland is voornemens de Waaldijk te versterken tussen Wolferen en Sprok. In opdracht van Waterschap Rivierenland heeft Witteveen+Bos voor het project 'dijkversterking Wolferen-Sprok (WOS)' de advieswerkzaamheden uitgevoerd. Het project bevindt zich nu in de verkenningsfase. Deze verkenningsfase omvat de onderdelen 'Ruimtelijk Kwaliteitskader, Belevingswaardenonderzoek en Conditionering'. Dit rapport behandelt de mobiliteitstoets als onderdeel hiervan.

Het project 'Dijkversterking Wolferen-Sprok' heeft betrekking op de versterking van de dijk langs de noordzijde van de Waal tussen Sprok ten oosten van Lent en Wolferen ten westen van de snelweg A50. Het traject kent 2 delen: circa 0,5 kilometer dijk rondom Sprok en circa 11 kilometer dijk tussen Lent en Wolferen. Het traject wordt onderbroken door de teruggelegde dijk bij Lent, die buiten deze opdracht valt. Zie afbeelding 1.1 voor een kaart met het dijktracé en het onderzoeksgebied voor de mobiliteitstoets.

Afbeelding 1.1 Dijktracé en onderzoeksgebied mobiliteitstoets



### 1.2 Doel

Doel van de mobiliteitstoets is het 'in beeld brengen van de bestaande situatie met betrekking tot de verkeersafwikkeling, ontsluiting, parkeren, verkeershinder, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied.'

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader toegelicht op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau. De toetsingscriteria voor de analyse van de verkeersafwikkeling, verkeersontsluiting, bereikbaarheid, verkeershinder, parkeren, leefbaarheid en verkeersveiligheid volgt in hoofdstuk 3. De informatie uit deze analyse vormt de input voor het opstellen van effectcriteria, welke worden geformuleerd in hoofdstuk 4.



# 2

## BELEIDSKADER MOBILITEIT

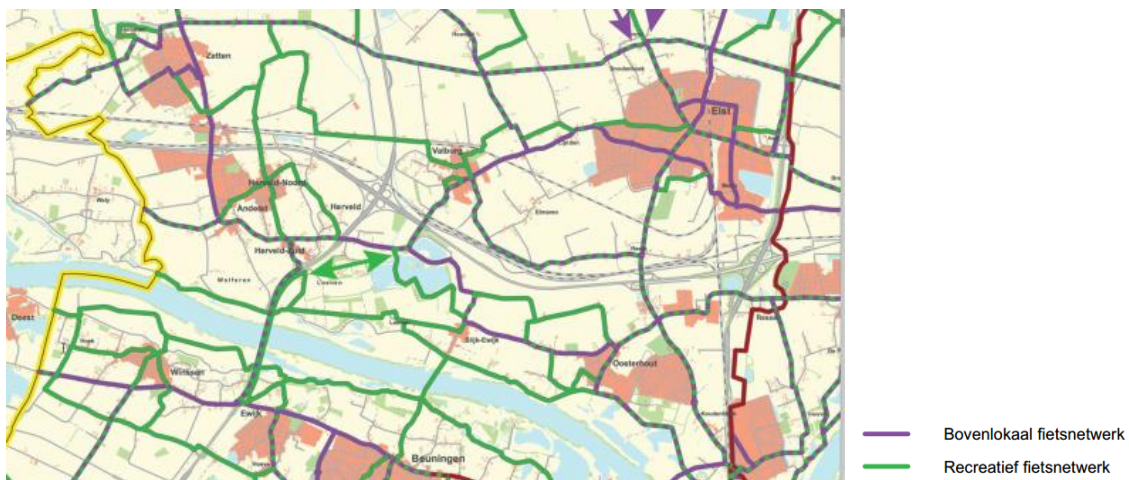
### Landelijk

Volgens het beleid van het Rijk dient de verkeerskundige inrichting van de dijk te voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig.

### Provinciaal

De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving<sup>1</sup>. Belangrijkste raakpunt in het provinciaal beleid in het kader van deze opdracht is de bereikbaarheid en toegankelijkheid optimaliseren voor wonen, werken, voorzieningen en vrijetijdsbesteding, sport en beleving van de leefomgeving. De Waaldijk is onderdeel van het recreatieve fietsroutenetwerk en een gedeelte van de Waaldijk ook van het bovenlokaal fietsnetwerk.

Afbeelding 2.1 Provinciaal fietsroutenetwerk



### Gemeente Overbetuwe

Conform het gemeentelijk beleid<sup>2</sup> van de gemeente Overbetuwe is de Waaldijk geen onderdeel van het hoofdwegennet. De Waaldijk heeft geen functie in het utilitaire fietsnetwerk van de gemeente Overbetuwe. De weg is wel opgenomen in het recreatieve fietsroutenetwerk. Tussen Slijk-Ewijk en Beuningen bevindt zich een veerpont over de Waal voor fietsers en voetgangers. Een klein gedeelte van de dijk ter hoogte van Oosterhout is conform het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe onderdeel van het OV-netwerk.

<sup>1</sup> Provincie Gelderland (december 2015) Omgevingsvisie Gelderland.

<sup>2</sup> Grontmij (23 december 2004) Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003-2013.

## Gemeente Nijmegen

In de gemeente Nijmegen is de Waaldijk geen onderdeel van hoofdroutestructuur voor gemotoriseerd en fietsverkeer. De Waaldijk is tevens niet opgenomen in de OV-visie.



# 3

## ANALYSE

### 3.1 Wegbeeld

De Waaldijk is in de huidige situatie circa 5 meter breed en is ingericht als Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type I. Er zijn 3 markeringstypen toegepast op de Waaldijk, namelijk: ononderbroken kantmarkering, 1-1 suggestiestroken en 1-3 kantmarkering. De ononderbroken kantmarkering is niet conform het Handboek Wegontwerp. De overige markeringstypen zijn wel conform de richtlijnen. Het grootste gedeelte van de Waaldijk is voorzien van 1-1 fietssuggestiestroken en voldoet daarmee aan het Handboek Wegontwerp. Ongeveer direct naast de rijbaan bevindt zich het talud. De obstakelvrije afstand van 1,50 meter wordt niet overal gehaald. De Waaldijk is voorzien van enkele snelheidsremmende maatregelen.

Afbeelding 3.1 Indicatie wegbeeld 2016



### 3.2 Verkeersafwikkeling

De breedte van de rijbaan op de Waaldijk is onvoldoende voor 2 voertuigen om elkaar op een veilige en snelle manier te passeren. Voertuigen die elkaar passeren maken in veel gevallen gebruik van de berm. Over het gehele traject zijn de bermen beschadigd. In de bochten zijn sommige bermen verhard aangelegd, wat de verkeersafwikkeling ten goede komt.

## Gemeente Nijmegen

De gemeente Nijmegen heeft aangegeven dat goede telcijfers over de wegvakken van de dijken niet beschikbaar zijn. Dit komt doordat de dijken geen onderdeel zijn van het hoofdwegennet van gemeente Nijmegen. Daarnaast zijn er door de veranderingen in de structuur en de werkzaamheden geen tellingen mogelijk die een betrouwbaar statistisch beeld op kunnen leveren. Wel heeft de gemeente Nijmegen achterliggende informatie gegeven over de wegvakken uit het studiegebied binnen de gemeentegrenzen.

### *Oosterhoutsedijk*

Op dit moment is de weg formeel afgesloten voor het autoverkeer vanwege de werkzaamheden die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden voor de bouw van De Oversteek en de aanleg van de Nevengeul. In de loop van dit jaar wil het college een definitief standpunt vaststellen of de dijk weer wordt opengesteld voor het autoverkeer. Vast staat wel dat het karakter van de dijk verkeersluw moet zijn. Door de gemeente Nijmegen is een plot van het verkeersmodel over de Waalsprong aangeleverd. In deze plot is doorgerekend wat de verkeerseffecten zijn van het openstellen van de Oosterhoutsedijk voor autoverkeer tussen Oude Groenestraat en Waalbrug uitgaande van een 'bewonersvriendelijke' knip in de parallelle route via de Griftdijk (*worst case*-intensiteit). In dit toekomstige scenario rijden er maximaal 3.500 motorvoertuigen per etmaal.

Tussen 2002 en 2013 zijn jaarlijks visuele avondspitstellingen uitgevoerd. De resultaten van de visuele tellingen zijn ieder jaar zeer verschillend. De oorzaak hiervan zijn werkzaamheden en afsluitingen in de directe omgeving van de dijk. Tussen 2002 en 2013 varieerde de (omgerekende) werkdagintensiteit op het traject tussen de Oude Groenestraat en Zaligestraat tussen de 0 en 1.600 motorvoertuigen. Tussen Oude Groenestraat en het dorp Oosterhout ligt de intensiteit tussen 1.000 en 2.100 motorvoertuigen per etmaal. De gemeente heeft aangegeven dat er momenteel (2016) naar schatting orde grootte enkele honderden motorvoertuigen per etmaal over de Oosterhoutsedijk rijden.

### *Bemmensedijk (tot Vossenpelssestraat)*

Ook de Bemmensedijk ontbreekt in het telprogramma en in het verkeersmodel van de gemeente Nijmegen. Op het gedeelte van de Bemmensedijk tot en met de Vossenpelssestraat varieert de intensiteit de afgelopen jaren sterk. Dit in verband met werkzaamheden en wijzigingen aan de infrastructuur. De intensiteit varieerde de afgelopen jaren van 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal tot 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal. De gemeente heeft aangegeven dat er in de zomer auto's van Waalstrandbezoekers gebruik maken van de Bemmensedijk. Exacte aantallen zijn onbekend. Daarnaast maakt momenteel nog doorgaand verkeer vanuit Lent gebruik van de Bemmensedijk. Dit verkeer rijdt via de Bemmensedijk en de Vossenpelssestraat richting Bommel.

## Gemeente Lingewaard

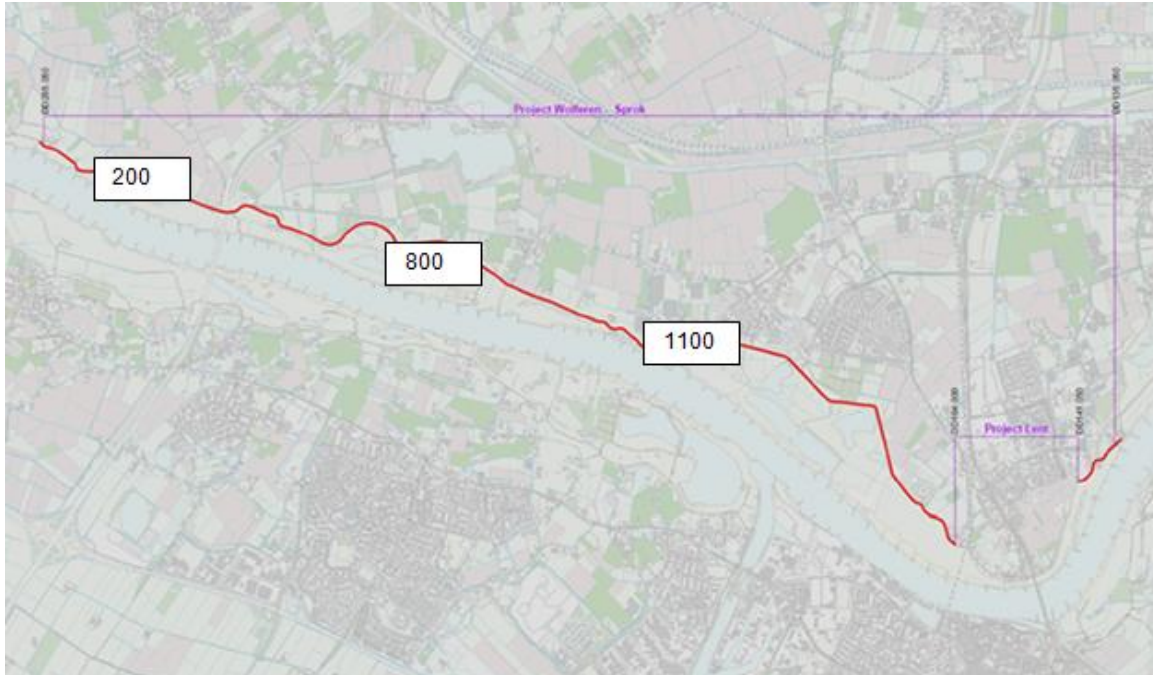
### *Bemmensedijk (vanaf Vossenpelssestraat)*

De Bemmensedijk is vanaf de Vossenpelssestraat doodlopend voor autoverkeer, omdat een hek is geplaatst nabij de gemeentegrens tussen Nijmegen en Lingewaard. Op dat deel van de dijk rijdt alleen bestemmingsverkeer voor de aanliggende percelen (o.a. bevoorradend bestemmingsverkeer en bezoekers voor de restaurants).

## Gemeente Overbetuwe

Op de afbeelding hieronder zijn de werkdagintensiteiten per etmaal weergegeven van de Waaldijk binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Overbetuwe. De intensiteiten zijn afkomstig uit het Regionale Verkeersmodel 2015.

Afbeelding 3.2 Verkeersintensiteiten 2015 (mvt/etm) (Regionaal Verkeersmodel 2015)



De gemeente Overbetuwe heeft tevens het percentage vrachtverkeer aangeleverd. Dit is onder te verdelen in 1 à 2 % zwaar en 3 à 5 % middelzwaar verkeer. Naast de intensiteiten van 2015 zijn er ook gegevens bekend van de verkeerssituatie in 2025. Het model geeft aan dat de intensiteiten ongeveer gelijk blijven aan de huidige situatie.

#### Intensiteit versus Duurzaam Veilig

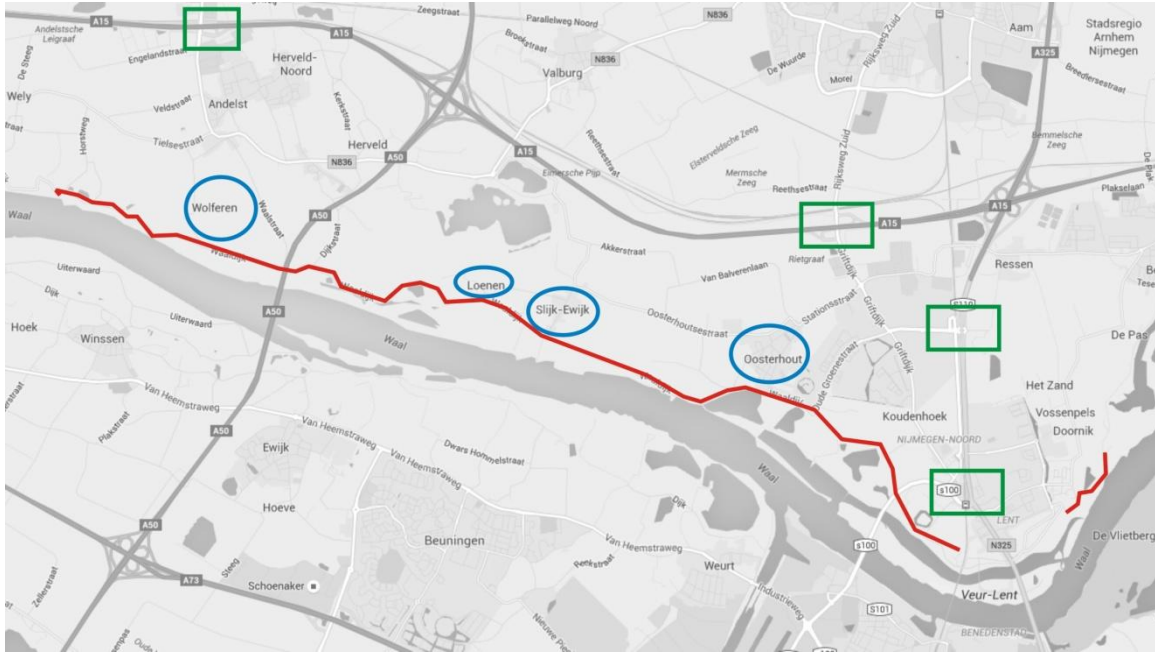
Volgens Duurzaam Veilig en het Handboek Wegontwerp is een intensiteit tot circa 5.000 - 6.000 mvt/etmaal acceptabel op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Op de Waaldijk, Bemmelsedijk en Oosterhoutsedijk liggen de intensiteit ruim onder deze norm. Bij 2.000 - 2.500 mvt/etm worden conform het Handboek Wegontwerp 2013 fietsvoorzieningen noodzakelijk geacht. De intensiteit ligt in de huidige situatie ook ruim onder deze maximale waarde. Het Handboek Wegontwerp stelt verder dat bij enkele honderden voertuigen per dag een rijbaanbreedte van 3,5 meter voldoet. Bij een intensiteit van 1.000 mvt/etm of meer dient een bredere verharding te worden aangelegd om bermschade te voorkomen. De verharding mag echter niet de illusie wekken van 2 rijstroken. De bestaande rijbaanbreedte van 5,00 meter voldoet ruim.

### 3.3 Verkeersontsluiting, bereikbaarheid en verkeershinder

#### Regionaal

De Waaldijk ligt ten zuiden van Wolfereen, Loenen, Slijk-Ewijk en Oosterhout. De Waaldijk heeft voor deze kernen echter slechts een beperkte regionale functie. Voor alle richtingen is het gebruik van de A50, N325 of S100 het meest logisch. In de groene vierkanten in afbeelding 3.1 zijn de aansluitingen met deze wegen vanaf de verschillende plaatsen aangegeven. Deze aansluitingen zijn over het algemeen niet op een logische manier benaderbaar via de Waaldijk. Om de aansluitingen te bereiken is het meestal logischer routes over andere wegen te kiezen.

Afbeelding 3.3 Verkeersontsluiting regionaal

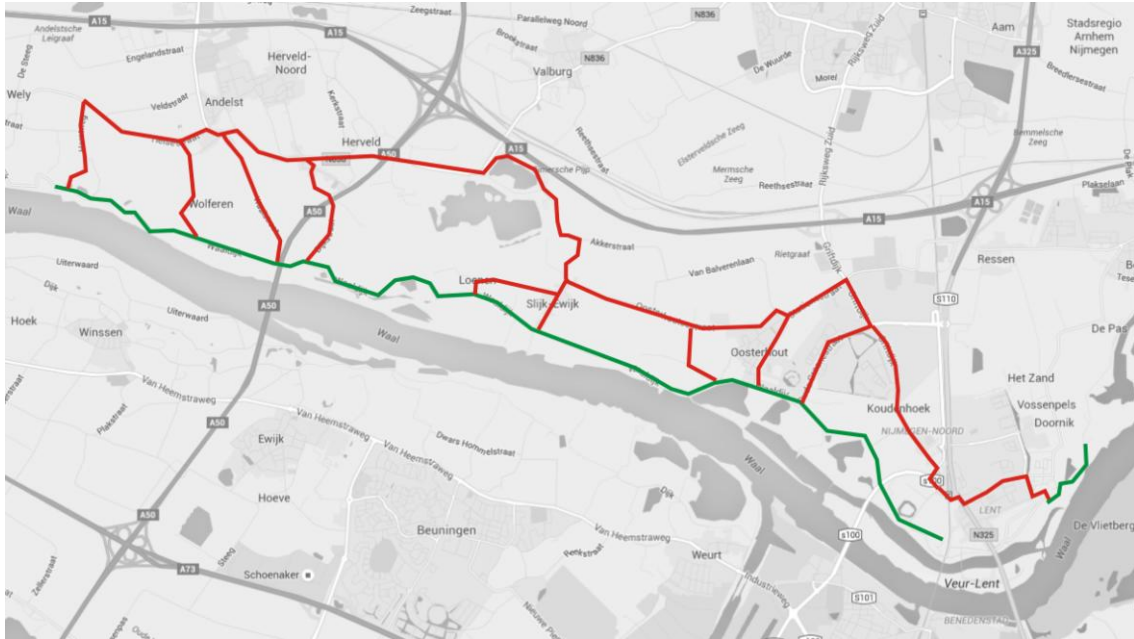


### Lokaal

De Waaldijk heeft op lokaal niveau wel een belangrijke ontsluitende functie. Het verkeer tussen Wolfere, Loenen, Slijk-Ewijk en Oosterhout heeft de Waaldijk als potentiële route. Daarnaast zijn mogelijke alternatieve routes weergegeven in verband met de verkeershinder tijdens de werkzaamheden aan de dijk. De route over de Waaldijk is logisch voor verkeer tussen de verschillende (in blauw aangegeven) locaties op afbeelding 3.3. Daarnaast ontsluit de Waaldijk diverse in- en uitritten naar woningen en landbouwpercelen. Het is belangrijk dat deze in- en uitritten bereikbaar blijven.

De Waaldijk heeft dus een erftoegangsfunctie voor de verschillende aanliggende percelen en een verkeersontsluitende functie op lokaal niveau voor de langs de dijk gelegen woonkernen. Zoals hierboven beschreven zijn tevens de alternatieve routes geanalyseerd. Langs de Waaldijk is een parallelle structuur aanwezig. Deze structuur is het rood weergegeven in afbeelding 3.4. Hierdoor wordt de functie 'onderlinge verbinding tussen de woonkernen' opgevangen. De parallelle route heeft ook relatief veel verbindingen met de Waaldijk, waardoor de woningen ook bij eventuele werkzaamheden aan de dijk bereikbaar blijven. De parallelle structuur kan tijdelijk de functie van de Waaldijk overnemen.

Afbeelding 3.4 Parallele structuur Waaldijk



### 3.4 Parkeren

Behalve de parkeervoorzieningen op eigen terrein zijn er op of direct langs de Waaldijk weinig parkeerplaatsen aanwezig in de huidige situatie. Er bevinden zich parkeerplaatsen ter hoogte van Horecagelegenheid 'Brasserie De Altena' en camping 'De Grote Altena'. Bij het monument 'De Oversteek' is een (informele) parkeerstrook van circa 50 meter gerealiseerd. Daarnaast is ter hoogte van Waaldijk 37 een 'parkeervoorziening' op de dijk. Het is in deze fase onbekend of deze parkeervoorziening op particuliere gronden ligt. Tevens is er een parkeervoorziening bij landwinkel De Grote Doorn in Loenen. Deze is echter niet direct aan de dijk gelegen. Tot slot dient er rekening te worden gehouden met de parkeergelegenheid rondom Fort boven Lent. Tegenwoordig dient Fort boven Lent als horecagelegenheid en genereert hiermee met enige regelmaat verkeer. Het parkeerterrein van Fort boven Lent ligt direct naast de dijk. Hetzelfde geldt voor restaurant Zijdewinde. Het restaurant heeft een parkeervoorziening op eigen terrein van circa 1.600 m<sup>2</sup>. Bij restaurant De Sprok (en het Sprokstrand) zijn vrijwel geen parkeervoorzieningen. Op een mooie zomerdag of bij evenementen wordt er volgens de gemeente over grote afstand in de berm geparkeerd.



Afbeelding 3.5 Grote Altena (boven), Waaldijk 37 (linksonder) en Fort boven Lent (rechtsonder)



### 3.5 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

De Waaldijk heeft een circa 5,00 meter brede rijbaan met veel rechtstanden. Het rustige karakter van de weg en de rechtstanden nodigen uit tot hardrijden. Hoge snelheden van het gemotoriseerde verkeer hebben een negatieve invloed op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Met name ter hoogte van Slijk-Ewijk, waar lange rechtstanden aanwezig zijn, wordt door omwonenden overlast ervaren van hardrijders op de Waaldijk. Dit hebben bewoners aangegeven op de eerste kennisavond (inloopavond).

Op de Waaldijk heeft zich in de afgelopen 5 jaar 1 geregistreerd ongeval voorgedaan<sup>1</sup>. De omstandigheden rondom dit ongeval zijn echter beperkt beschreven. Het ongeval vond plaats op 15 januari 2013 om 18:05 ter hoogte van het perceel Waaldijk 11. Er zijn geen slachtoffers gemeld. Verdere omstandigheden of mogelijke oorzaken of aanleidingen zijn onbekend.

<sup>1</sup> Viastat-online.

Daarnaast wordt de dijk met name in de zomer ook recreatief wordt gebruikt, bijvoorbeeld door fietsers en voetgangers. De hoge snelheden in combinatie met de aanwezige recreatieve fietsers en voetgangers leveren in die periode extra risico's op voor de verkeersveiligheid en mogelijk hinder voor de leefbaarheid.



# 4

## EFFECTCRITERIA

Op basis van de analyse uit hoofdstuk 3 zijn effectcriteria opgesteld. In de volgende fase van het project wordt geadviseerd om deze effectcriteria te toetsen. De effectcriteria zijn weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Overzicht effectcriteria

Onderwerp	Effectcriteria	Methode
verkeersafwikkeling	intensiteit in relatie tot wegbeeld	kwantitatief
verkeersontsluiting en bereikbaarheid	bereikbaarheid van woonkernen en woonpercelen aan de Waaldijk	kwalitatief
parkeren	parkeervoorzieningen langs de Waaldijk	kwantitatief
verkeershinder	verkeershinder onder omwonenden en beschikbaarheid van routes tijdens werkzaamheden	kwalitatief
leefbaarheid	gereden snelheid en oversteekbaarheid	kwalitatief
verkeersveiligheid	mogelijke conflicten en ongevallen	kwalitatief

Het thema verkeer wordt getoetst door middel van de beoordelingscriteria zoals die zijn weergegeven in tabel 4.2 tot en met tabel 4.7. In deze tabellen is weergegeven hoe de verschillende effecten in het kader van verkeer worden gewaardeerd.

Tabel 4.2 Beoordeling verkeersafwikkeling

Score	Maatlat
--	het aantal voertuigen op de Waaldijk is aanzienlijk toegenomen in de plansituatie (> +10 %) in vergelijking met de autonome ontwikkeling
-	het aantal voertuigen op de Waaldijk is toegenomen in de plansituatie (< +10 %) in vergelijking met de autonome ontwikkeling
0	het aantal voertuigen op de Waaldijk is ongeveer gelijk gebleven in de plansituatie in vergelijking met de autonome ontwikkeling
+	het aantal voertuigen op de Waaldijk is afgenomen in de plansituatie (< -10%) in vergelijking met de autonome ontwikkeling

Score	Maatlat
++	het aantal voertuigen op de Waaldijk is aanzienlijk afgenomen in de plansituatie (> -10%) in vergelijking met de autonome ontwikkeling

Tabel 4.3 Beoordeling verkeersontsluiting en bereikbaarheid

Score	Maatlat
--	bereikbaarheid van de woningen aan de Waaldijk is sterk verslechterd in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling
-	bereikbaarheid van de woningen aan de Waaldijk is licht verslechterd in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling
0	bereikbaarheid van de woningen aan de Waaldijk is vergelijkbaar in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling
+	bereikbaarheid van de woningen aan de Waaldijk is licht verbeterd in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling
++	bereikbaarheid van de woningen aan de Waaldijk is sterk verbeterd in de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Tabel 4.4 Beoordeling parkeren

Score*	Maatlat
--	meerderheid parkeervoorzieningen zijn opgeheven
-	enkele parkeervoorzieningen zijn opgeheven
0	aantal parkeervoorzieningen is vergelijkbaar met referentiesituatie

\* Geen positieve waarderingen omdat de bestaande aantallen en kwaliteit van parkeervoorzieningen in principe gelijk moet blijven

Tabel 4.5 Beoordeling verkeershinder tijdens werkzaamheden

Score	Maatlat
--	bewoners ondervinden veel verkeershinder tijdens werkzaamheden
-	bewoners ondervinden verkeershinder tijdens werkzaamheden
0	bewoners ondervinden geen verkeershinder tijdens werkzaamheden

\* geen positieve waarderingen omdat verkeershinder in principe alleen een negatieve waarde kan hebben

Tabel 4.6 Beoordeling leefbaarheid

Score	Maatlat
--	verkeersleefbaarheid is sterk afgenomen
-	verkeersleefbaarheid is licht afgenomen
0	verkeersleefbaarheid is ongeveer gelijk gebleven
+	verkeersleefbaarheid is licht toegenomen
++	verkeersleefbaarheid is sterk toegenomen

Tabel 4.7 Beoordeling verkeersveiligheid

Score	Maatlat
--	de verkeersveiligheidssituatie in de plansituatie is aanzienlijk slechter dan in de autonome ontwikkeling
-	de verkeersveiligheidssituatie in de plansituatie is slechter dan in de autonome ontwikkeling
0	de verkeersveiligheidssituatie in de plansituatie is vrijwel gelijk aan de autonome ontwikkeling
+	de verkeersveiligheidssituatie in de plansituatie is beter dan in de autonome ontwikkeling
++	de verkeersveiligheidssituatie in de plansituatie is aanzienlijk beter dan in de autonome ontwikkeling

Bijlage(n)



# I

## BIJLAGE: VERSLAGLEGGING REACTIE BEVOEGD GEZAG

### Reactie gemeente Overbetuwe

Rapport ziet er goed uit; nog wel een paar opmerkingen/aanvullingen. Ik heb ook nog wat telgegevens gevonden:

- bij 3.2 (verkeersafwikkeling) stel je dat bij een breedte van 5.00 m. voertuigen alleen elkaar kunnen passeren als ze gebruik maken van de berm: dat klopt niet: als je je snelheid verminderd kan dat ook op de rijbaan, maar de meeste mensen kiezen er veiligheidshalve voor om gebruik te maken van de berm.
- over de telcijfers: we beschikken over visuele tellingen voor de aansluiting van de Oude Groenestraat met de Oosterhoutsedijk voor de jaren 2002 tot en met 2013. Het betreft per jaar 1 avondspitstelling. Mede door de werkzaamheden en afsluitingen is het lastig om een eenduidig beeld te krijgen van de intensiteiten op de dijk. Op het traject tussen de Oude Groenestraat en de Zaligestraat varieert de (omgerekende) werkdagemaalintensiteit tussen 0 en 1600 mvt. Tussen Oude Groenestraat en het dorp Oosterhout ligt de intensiteit tussen 1000 en 2100mvt/etmaal;
- de prognosecijfers die je in het memo geeft kloppen niet: De plot in het worst-case verkeersmodel geeft aan dat er maximaal ca. 1500 mvt/etmaal over de dijk zullen rijden. De laatste zin van deze alinea klopt niet: Die 1500 mvt schatten we in als intensiteit als het inrijverbod komt te vervallen. Zolang dat verbod er is, is de intensiteit erg laag (enkele honderden per dag);
- voor de Bemmelsedijk geldt ook dat vanwege de werkzaamheden en veranderingen het lastig is om een goed beeld te krijgen van de intensiteiten. De Bemmelsedijk is tot het aan de Vossenpelssestraat (vanaf waar de weg afgesloten is voor doorgaand autoverkeer) drukker dan de Oosterhoutsedijk. De intensiteiten variëren sterk: er zijn jaren dat er 2.000 tot 3.000 mvt./etmaal rijden, maar ook jaren met 5.000 tot ruim 6.000;
- parkeren: Ook bij het monument bij De Oversteek hebben wij een informele parkeerstrook gemaakt van 5 bij ruim 50 m;
- voorts is er bij het restaurant Zijdewinde een ruime parkeergelegenheid op eigen terrein (1600 m<sup>2</sup>). Bij De Sprok (en het Sprokstrand) is vrijwel geen parkeerplaats; bij mooi weer en evenementen wordt er over grote afstand in de berm geparkeerd. Beide horecagelegenheden liggen op grondgebied Lingewaard!  
Ik zie overigens dat er op de afbeeldingen kleine verschillen zijn voor het traject van de Bemmelsedijk;
- op afb. op pagina 6 zou ik Vossenpels/Doornik niet blauw omcirkelen: de ontsluiting van dit gebied verloopt via de Vossenpelssestraat. Het sluipverkeer dat nu nog over het begin van de Bemmelsedijk rijdt zou in onze visie bij voorkeur via de weg door De Stelt en de Laauwikstraat moeten rijden.
- op pagina 8, regel 2 : de zin 'Met name ....groter' schrappen. Het is haast altijd vrij rustig op de dijk, dus je kan ook overdag hard rijden. Bovendien is hardrijden in de avond en nacht juist weer lastig omdat er maar beperkte verlichting is op de dijk.

### Reactie gemeente Nijmegen

- 2 Beleidskader: De Waaldijk is opgenomen in het provinciale fietsnetwerk. Een gedeelte recreatief en gedeelte utilitair. Graag dit aanpassen (zie kaart hieronder);
- fietsnetwerk. Er is een fiets/voetveer tussen Slijk-Ewijk en Beuningen. Graag dit opnemen (zie kaart hieronder).



Afbeelding I.1 Fiets/voetveer tussen Slijk - Ewijk



- Aandacht voor voetgangers: de dijk wordt ook veel gebruikt door wandelaars;
- 3.2 zelfde opmerking als gemeente Overbetuwe.
- 3.3 Regionaal: Wat bedoel je precies met de opmerking: Deze aansluitingen zijn over het algemeen niet op een logische manier benaderbaar via de Waaldijk?
- 3.4 Parkeren: er is ook een parkeerterrein aanwezig bij de landwinkel De Grote Doorn te Loenen. De landwinkel wordt ontsloten via de Waaldijk.
- 3.5 zelfde opmerking als gemeente Overbetuwe. Er is beperkte verlichting dus de verwachting is niet dat er 's nachts hard wordt gereden.
- er staat dat de gemeente heeft aangegeven dat er overlast wordt ervaren van hardrijders. Wie heeft dit aangegeven?
- laatste alinea zou ik 'aannemelijk' weglaten. Het is een recreatieve route, met name in de zomer, zeker ook met de fiets/voetveer die in de zomermaanden vaart.

### Reactie gemeente Lingewaard

Over de mobiliteitstoets:

In de mobiliteitstoets zie ik dat (onze gemeente heeft geen toegangswegen van/naar de dijk in dat stukje) alleen grondgebied van Overbetuwe en Nijmegen is betrokken. In onze gemeente ligt alleen het stukje dijk vanaf het Wijnfort naar het restaurant Sprok, waar de dijk is afgesloten voor autoverkeer. De afrit naar beneden naar de Vossenpelsestraat ligt in Nijmegen.

Aan het stukje dijk in onze gemeente liggen wel restaurant Sprok en restaurant Zijdewinde. Zij zijn per auto alleen bereikbaar via de Bemmelsedijk (pag. 4 mobiliteitstoets). Op pagina 4 staat 'alleen bestemmingsverkeer' maar dat bestemmingsverkeer is dus meer dan het verkeer naar woningen, het betreft ook bevoorrading en bezoekers van de 2 restaurants.

