



Postbus 56

4180 BB Waardenburg

T 0418 65 49 00

F 0418 65 49 10

E info@megaborn.com

W www.megaborn.com

Kantoren in Apeldoorn, Leiderdorp
en Waardenburg

Gemeente Neerijnen
T.a.v. de heer G. Dollekamp
Van Pallandtweg 11
4182 CA Neerijnen

Datum 16 februari 2009
Kenmerk GNe080201AN
Betreft Eindrapportage fietsbeleidsplan gemeente Neerijnen

Geachte heer Dollekamp,

Hierbij ontvangt u in drievoud het fietsbeleidsplan gemeente Neerijnen.

Wij vertrouwen erop u met bijgaande rapportages van dienst te zijn geweest en dat hiermee de werkzaamheden naar volle tevredenheid zijn afgerond.

Hoogachtend,
Megaborn Traffic Development B.V.


Dhr. A.D. van Nieuwenhuijzen
Projectcoördinator Advies

Gemeente Neerijnen	
Ingekomen	6002 831 8 1
Routing	gw - gw
Zaak	06-8330/3884
Document	cg-684
Verig	0 1 5
Gezien	B S
Kopie	

Bank: Rabobank Qrs nr. 1404.07.960
IBAN: NL26RAB00140407960
SWIFT/BIC: RABO2NL2U
BTW nr.: NL 8059.81.652.001
K.v.K.: Referentienr. nr. 110.12.892

Verkeer, infra en mobiliteit





Fietsbeleidsplan



Gemeente Neerijnen

Fietsbeleidsplan

status
kenmerk
datum

eindrapport
GNe0802
13 februari 2009

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Leeswijzer	2
2.	Karakteristieken gemeente Neerijnen	3
3.	Beleidskader en wensbeeld	4
3.1	Verbeteren verkeersveiligheid fietsers	4
3.2	Samenhangend en direct fietsnetwerk.....	4
4.	Analyse huidige situatie	5
4.1	Analyse huidig netwerk.....	5
4.2	Analyse verkeersveiligheid.....	7
5.	Maatregelenpakket.....	10
5.1	Maatregelen knelpunten verkeersveiligheid	10
5.2	Maatregelen knelpunten fietsnetwerk.....	27
6.	Conclusie.....	29

1. Inleiding

Aanleiding

Eind 2007 heeft de gemeente Neerijnen adviesbureau Megaborn verzocht om de actuele fietsroutes in kaart te brengen. Hierin is het bestaande netwerk geïnventariseerd en is een wensbeeld opgesteld met nieuw aan te leggen paden en/of wenselijke aanpassingen van het bestaande fietsnetwerk. Megaborn heeft destijds een overzichtskaart opgesteld met een aantal adviezen voor nieuwe of te verbeteren fietspaden en punten aangegeven waar knelpunten optreden met betrekking tot de verkeersveiligheid van fietsers.

In navolging hierop bleek er vanuit de gemeente Neerijnen behoefte aan een meer integraal, kaderscheppend beleidsplan voor het fietsgebruik. Immers, fietsen is gezond. Alleen daarom al zou fietsgebruik gestimuleerd moeten worden. Het grote voordeel van de fiets ten opzichte van de auto is lichaamsbeweging gecombineerd met een lagere uitstoot van schadelijke stoffen. Deze vervoerswijze verdient een centrale plaats in het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid. De gemeente Neerijnen wil graag het fietsgebruik stimuleren en heeft daarom Megaborn gevraagd om een fietsbeleidsplan op te stellen waarin het fietsnetwerk van de gemeente Neerijnen centraal staat.

Leeswijzer

Dit rapport start met een beschrijving van de karakteristieken van de gemeente Neerijnen in hoofdstuk 2. Dit is van belang als startpunt bij het bepalen van de gemeentelijke visie.

Om te komen tot een fietsbeleidsplan voor de gemeente Neerijnen en uiteindelijk het aandeel fietsverplaatsingen te doen toenemen, is onderzoek gedaan naar het fietsnetwerk, het gebruik ervan en de knelpunten in het netwerk. Op basis van klachten, ongevallencijfers en vormgeving is beoordeeld waar zich op het gebied van veiligheid, oversteekbaarheid, vormgeving en directheid knelpunten in het fietsennetwerk bevinden. Resultaat van deze activiteiten is een wensbeeld van het gemeentelijk fietsnetwerk met daarin aangegeven de knelpunten. Dit wensbeeld wordt, gezamenlijk met een beleidskader, beschreven in hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van een aantal knelpunten, zowel op het gebied van verkeersveiligheid, als hiaten in het fietsnetwerk. Om het wensbeeld te kunnen realiseren en knelpunten te verhelpen zal er een aantal maatregelen genomen moeten worden. Deze maatregelen zijn verzameld in een 'maatregelenpakket' waarin iedere maatregel is voorzien van een prioritering, een globale kostenraming en een meerjarenplanning. Dit maatregelenpakket is beschreven in hoofdstuk 5. Het fietsbeleidsplan sluit af met een conclusie in hoofdstuk 6.

2. Karakteristieken gemeente Neerijnen

De gemeente Neerijnen bestaat uit een tiental relatief kleine kernen op een oppervlak van ruim 70 km². In totaal wonen er in de gemeente Neerijnen bijna 12.000 inwoners. Deze structuur is tevens bepalend voor de vervoerswijze. Fietsen heeft maar een beperkte reikwijdte. De fiets wordt vooral gebruikt op afstanden korter dan 7,5 kilometer. Voor langere afstanden is de auto het meest gebruikte vervoermiddel. In een gemeente die van oost naar west zo'n 15 kilometer beslaat, is de auto dus een meer voor de hand liggende modaliteit. Dit blijkt ook uit de modal-split cijfers in 2003; landelijk ligt het autogebruik op 48%, in Neerijnen op 60%, tegen respectievelijk 25% en 21% fietsgebruik. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat de gemeente Neerijnen een plattelandsgemeente is. Herkomst- en bestemmingslocaties liggen gemiddeld op grotere afstand dan in een stedelijke gemeente. Hierdoor is men voor veel bestemmingen afhankelijk van de auto. Deze modal-split is nog beter te verklaren als bedacht wordt dat het grootste deel van de verplaatsingen niet binnen de gemeente plaatsvinden, maar richting de rijkswegen A2 en A15 en steden buiten de gemeente.

De belangrijkste fietsende doelgroep in Neerijnen wordt gevormd door jongeren onder de 18, met name schoolgaande jeugd. In deze groep is het fietsgebruik hoog, alleen al vanwege de onmogelijkheid om auto te rijden. De belangrijkste fietsroutes voor middelbare scholieren lopen richting Geldermalsen, Tiel, Zaltbommel en Gorinchem. Naast scholieren is er een kleinere groep fietsende forensen en overig utilitair fietsverkeer. De routes van forensen komen grotendeels overeen met scholieren. Tot slot is ook het toeristisch fietsverkeer vermeldenswaardig. De route over de dijk aan de Waal is onderdeel van een regionale toeristische fietsroute en de toeristische Neerijnenroute. Daarnaast wordt ook in de gemeente Neerijnen voor recreatieve fietsers het fietsknooppuntensysteem aangelegd.

In de gemeente Neerijnen ligt een aantal barrières. Binnen de gemeente wordt Neerijnen doorsneden door rijksweg A2 en provinciale weg N830 (Gorinchem - Geldermalsen). Net buiten de grenzen van de gemeente komen daar ook de rijksweg A15 ten noorden en de Waal ten zuiden van Neerijnen als barrières bij.



De karakteristieken van de gemeente Neerijnen zijn niet erg afwijkend van die van andere gemeenten in landelijk gebied: afstanden zijn relatief groot, het fietsgebruik is iets lager dan gemiddeld, er is een aantal barrières en het aantal verkeersongevallen waarbij een fietser is betrokken, is gemiddeld.

3. Beleidskader en wensbeeld

In de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' heeft het CROW vijf beleidsmatige hoofdeisen opgesteld. Deze hoofdeisen zijn in feite richtlijnen waar een fietsvriendelijke infrastructuur aan zou moeten voldoen.

- *Samenhang.* De fietsinfrastructuur dient een helder en samenhangend geheel te vormen, met verbindingen die aansluiten op herkomst- en bestemmingslocaties. Ook een degelijke parkeervoorziening hoort hierbij.
- *Directheid.* Het bieden van een zo direct mogelijke route, waarbij omrijden zo veel mogelijk beperkt wordt. De reistijd van de fiets ten opzichte van de auto speelt hierin een belangrijke rol.
- *Aantrekkelijkheid.* De infrastructuur is zo vormgegeven dat fietsen aantrekkelijk is. Hieronder vallen de moeilijk te definiëren termen beleving en sociale veiligheid. Concreet is bijvoorbeeld verlichting bij fietspaden een belangrijk voorbeeld.
- *Veiligheid.* De fietsinfrastructuur dient de verkeersveiligheid van fietsers te waarborgen. De grote verschillen in snelheid en massa van verschillende weggebruikers dienen zo goed mogelijk door vormgeving gescheiden te worden.
- *Comfort.* Een beperking van hinder en oponthoud, veroorzaakt door knelpunten of gebreken in de fietsinfrastructuur. Factoren die het fietsen aangenaam maken zijn bijvoorbeeld fietspaden met weinig trillingshinder en een regelmatige belasting.

Deze vijf hoofdeisen vormen de pijlers waarop het huidige fietsnetwerk van de gemeente Neerijnen wordt beoordeeld. De gemeente Neerijnen heeft uit de vijf hoofdrichtlijnen het volgende, tweeledige wensbeeld geformuleerd:

- Het verbeteren van verkeersveiligheid voor fietsers.
- Totstandkoming van een samenhangend en direct fietsnetwerk.

Verbeteren verkeersveiligheid fietsers

Een belangrijk middel om het fietsgebruik te stimuleren is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiervoor is een aantal maatregelen nodig. Verbeteringen aan infrastructuur, en educatie moeten het ongevalrisico voor fietsers verlagen. In Duurzaam Veilig wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende wegtypes, met elk een bijpassende (gewenste) vorm, functie en gebruik. De bedoeling hiervan is om verschillende massa en snelheid van elkaar te scheiden waar nodig. Dit vormt ook het kader om het gewenste netwerk te kunnen bepalen, zoals bijvoorbeeld standaard vrijliggende fietspaden bij provinciale wegen.

Samenhangend en direct fietsnetwerk

Om de fietser zo snel mogelijk richting eindbestemming te laten gaan, moeten er logische en heldere fietsroutes zijn. Een duidelijk netwerk, dat tevens aansluit op het netwerk van de regio. De belangrijkste fietsroutes dienen gericht te zijn op de regionale voorzieningen die in de vier omliggende kernen (Tiel, Gorinchem, Zaltbommel en Geldermalsen) aanwezig zijn. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de twee grote barrières, de A15 en de Waal. Het spreekt voor zich dat juist dit netwerk goed wordt onderhouden, of waar nodig opgewaardeerd dient te worden. Ook een gedegen bewegwijzering is hierbij van groot belang.

4. Analyse huidige situatie**Analyse huidig netwerk**

Het opgestelde fietsplan uit 2007 biedt een overzicht van het huidige netwerk. Daarbij is onderscheid gemaakt in de vormgeving van de fietsroutes. Onderscheiden zijn:

- Vrijliggende fietspaden
- Aanliggende fietspaden
- Solitaire fietspaden
- Overige fietsroutes (zonder aparte fietsvoorzieningen)

Dit onderscheid is aangevuld met een analyse van gebruikerstypen. Dit is van belang om te kunnen beoordelen of het fietsnetwerk op de juiste wijze gebruikt wordt. De achterliggende gedachte is dat op basis van het gebruik kan worden beoordeeld of de vormgeving voldoet aan het gebruik. Aan een intensief gebruikte schoolroute dient immers meer prioriteit gegeven te worden dan aan een incidenteel gebruikte recreatieve route.

Scholieren

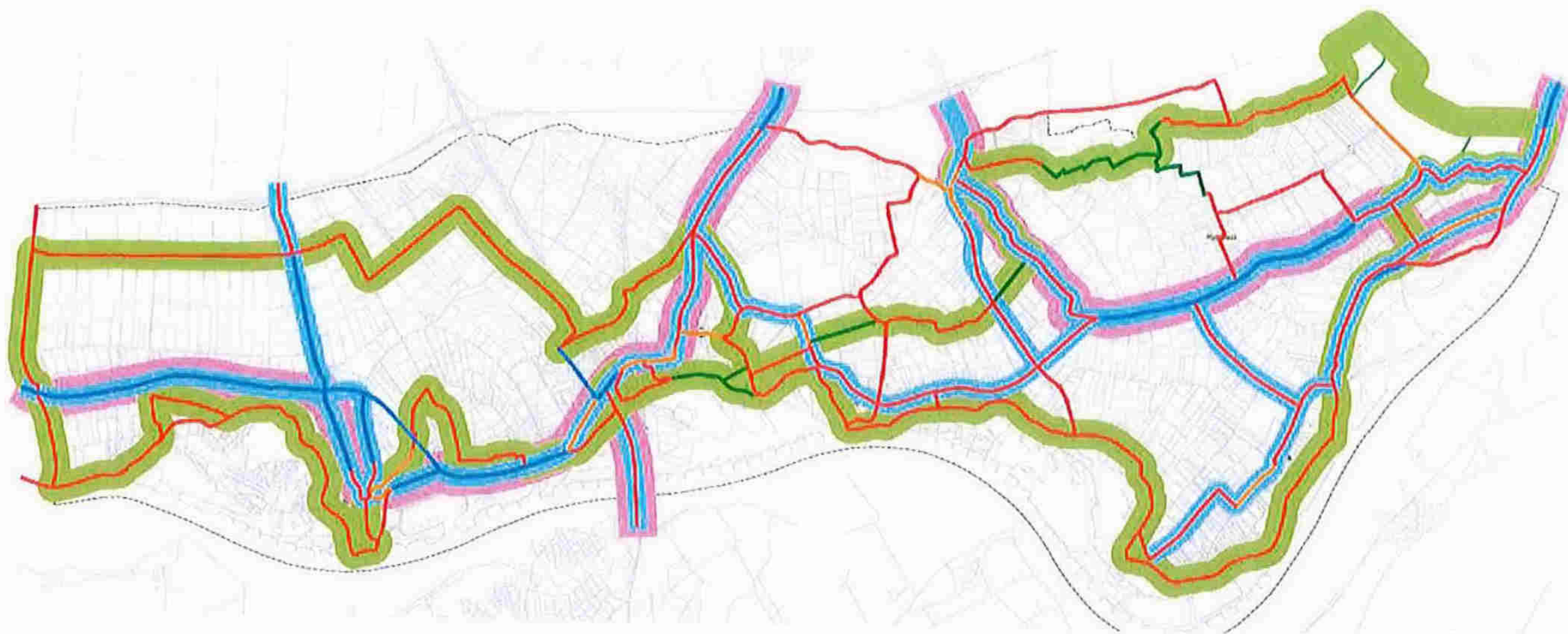
Scholieren zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Jonge kinderen tot 12 jaar zijn veelal minder bekend met de verkeersregels. Daarnaast kunnen zij verkeerssituaties minder goed inschatten en zijn snel afgeleid. Voor de jongeren 12-18 geldt dat zij meer risicovol gedrag vertonen en gevolgen van het eigen gedrag in het verkeer onderschatten. Voor beide categorieën geldt dat zij gevoeliger zijn voor ongevallen en dan ook relatief vaker slachtoffer worden van een verkeersongeval.

Utilitair fietsverkeer

Hieronder vallen alle verplaatsingen die niet recreatief van aard zijn, uiteraard met uitzondering van schoolgaand fietsverkeer. Het gaat hier bijvoorbeeld om verplaatsingen van woning naar werk, sportvoorziening of winkel.

Recreatieve fietsers

Recreatief fietsen kenmerkt zich door niet noodzakelijke verplaatsingen met als doel het bezichtigen van het landschap of andere culturele en toeristische attracties. Recreatief fietsen is in opmars. Er komen steeds meer ouderen die over meer vrije tijd beschikken en meer fietsen. Het aan te leggen fietsknooppuntensysteem voorziet in deze groeiende behoefte om toeristisch interessante routes met elkaar te verknopen en te gaan fietsen. Zodoende verdienen ook de toeristische routes door de gemeente Neerijnen aandacht.



Figuur 1: Huidig fietsnetwerk gemeente Neerijnen

- | | |
|---|---|
| ■ Utilitair gebruik | ■ Vrijliggende fietspaden |
| ■ Scholieren | ■ Aanliggende fietspaden |
| ■ Recreatief | ■ Solitaire fietspaden |
| | ■ Overige fietsroutes (zonder aparte fietsvoorzieningen) |

Analyse verkeersveiligheid

Verkeersincidenten met fietsers komen in Neerijnen niet bovengemiddeld veel voor. In de periode van 2001 tot 2007 waren er in totaal 43 ongevallen, waarvan één met dodelijke afloop. Dit lijkt in lijn met het relatief lage fietsgebruik en de landelijke omgeving. Echter, wanneer afgezet tegen het aantal inwoners scoort Neerijnen gelijk aan het Nederlands gemiddelde (respectievelijk 0.0036 en 0.0035 fietsongeval per inwoner), maar ook bijna gelijk aan fietsstad Amsterdam (0.004), en zelfs slechter dan Rotterdam (0.0025 fietsongevallen per inwoner).

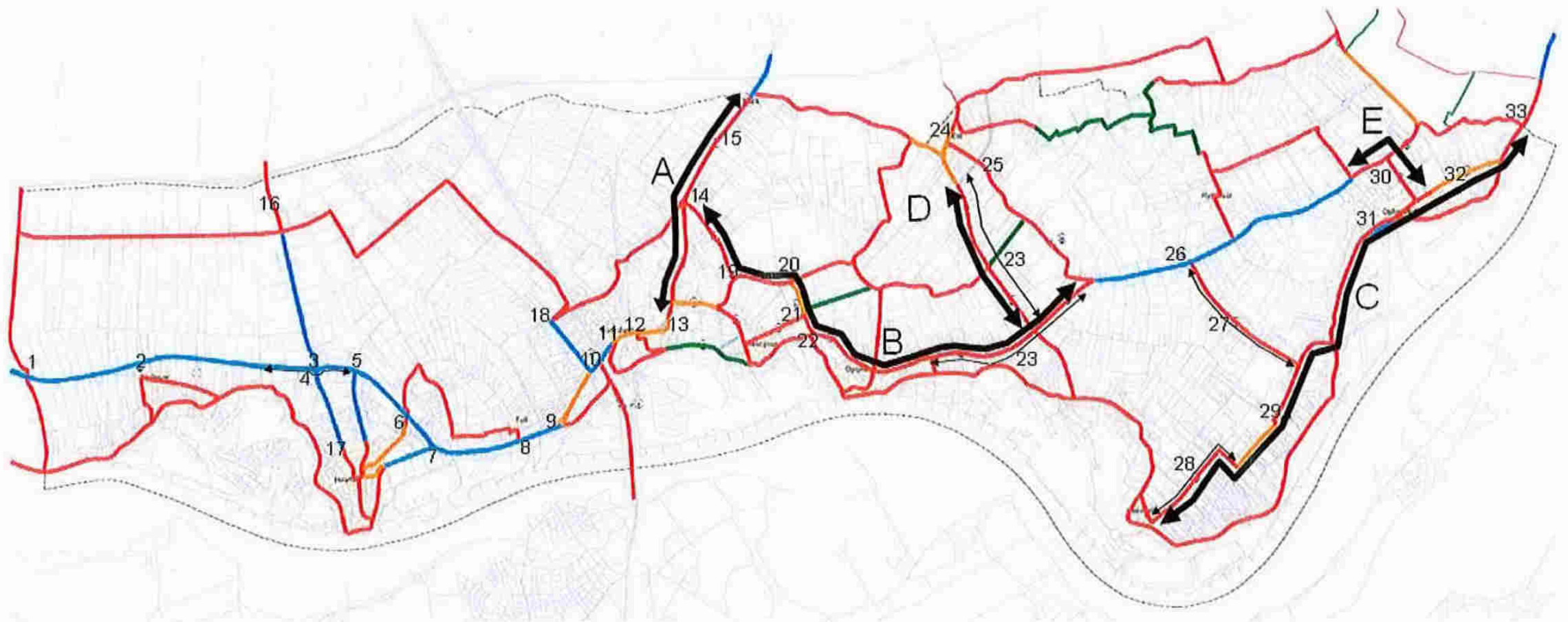
De veiligheid van fietsers in Neerijnen is nog niet op het gewenste niveau. Een gebrek aan een helder netwerk zorgt ervoor dat verschillende routes gebruikt worden. Met andere woorden, als het netwerk verbeterd wordt, verbetert de verkeersveiligheid waarschijnlijk mee. Daarnaast dient er op een aantal knelpunten maatregelen genomen te worden. Elk knelpunt heeft zijn eigen karakter, maar eventuele aanpassingen dienen wel volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig te geschieden.

Om een analyse te kunnen maken van de actuele knelpunten in het fietsnetwerk zijn drie verschillende bronnen geraadpleegd:

1. Knelpunten die de gemeente gesignaleerd heeft;
2. Ongevallenanalyse van 2004 tot 2006;
3. Rapport 'Schoolroutes in Gelderland,' uitgevoerd door de provincie Gelderland, enquête van de verkeersknelpunten die schooljeugd ondervindt op weg naar school.

Knelpunten

Uit de analyse van paragraaf 4.2 komen 33 verschillende verkeersveiligheidsknelpunten naar voren. Het overgrote deel hiervan zijn kruisingen, waar oversteken gevaarlijk is, of als gevaarlijk wordt ervaren. Met name de kruisingen aan de provinciale weg N830 verdienen aandacht. Hier zijn de snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers het grootst. Na beoordeling van de N830 volgt een opsomming van de knelpunten in of rond de verschillende dorpskernen. Hierbij wordt steeds bekeken welke typen fietsers veel gebruik maken van het knelpunt. De locaties van de knelpunten zijn weergegeven in figuur 2. Daaronder volgen de knelpunten puntsgewijs. Ook is er uit paragraaf 4.1 een vijftal hiaten in het fietsnetwerk te detecteren, deze routes zijn aangegeven op de knelpuntenkaart met de letters A t/m E. Een verdere uitwerking van deze routes volgt in het volgende hoofdstuk, paragraaf 5.2.



Figuur 2: Knelpuntenkaart fietsnetwerk gemeente Neerijnen

- Vrijliggende fietspaden
- Aanliggende fietspaden
- Solitaire fietspaden
- Overige fietsroutes (zonder aparte fietsvoorzieningen)

1 t/m 33 Knelpunten fietsveiligheid

A t/m E Knelpunten fietsnetwerk

Gemeente Neerijnen
Fietsbeleidsplan

	Locatie	Gebruikerstypen			Probleem
		Utiliteir	School	Recreatief	
	N830				
1	Kruising N830-Zeek, Hellouw west				Gevaarlijke oversteek
2	Kruising N830-Irenestraat, Hellouw				Veel ongevallen autoverkeer, bushalte, fietsenstalling
3	Kruising N830-Marijkestraat, Haften noord				Veel ongevallen, gevaarlijke kruising
4	Parallelweg N830, Haften noord				Conflict met vrachtverkeer
5	Kruising N830-Enggraaf, Haften noord				Onoverzichtelijke oversteek
6	Kruising N830-Buitenweg, Haften oost				Conflict met vrachtverkeer, gevaarlijke oversteek
7	Hertog Karelweg, Haften oost				Ongelukkig eind fietspad
8	Kruising N830-Kortestraat, Tuil				Gevaarlijke kruising, groot snelheidsverschil
9	Kruising N830-Waalbandijk, Tuil oost				Gevaarlijke kruising, groot snelheidsverschil
10	Kruising N830-fietspad Zaltbommel/Waardenburg				Onoverzichtelijk, hoge snelheid fietsers na afrit
11	Kruising N830-Dorpsstraat, Waardenburg				Drukke kruising in centrum, onoverzichtelijk
12	Kruising N830-Gasthuisstraat, Waardenburg				Onoverzichtelijke oversteek
13	Kruising N830-Noltheniuslaan in Waardenburg				Fietspad plotseling terug naast N830, niet vrijliggend
14	Kruising N830-Zandweg-AH de Kockstraat				Zeer onoverzichtelijk, veel ongevallen
15	N830, tussen Zandweg en Mark				Veel ongevallen, veel uitritten
	Hellouw				
16	Kruising Marijkestraat-Boutensteinseweg				Ongelukkig eind fietspad
	Haften				
17	Crobseweg, Haften				Aangelegde oversteek wordt afgesneden
	Waardenburg				
18	Kruising Zandweg-Slimmeistraat, Waardenburg				Onoverzichtelijke oversteek
	Neerijnen				
19	Kruising Zwaluwstraat-2 ^e Tieflaarsestraat				Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising
20	Kruising 2 ^e Tieflaarsestraat-Repe'sestraat				Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising
21	Kruising Repel'sestraat-Pallandweg				Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising
22	Kruising Repel'sestraat-Waalbandijk, Opijnen				Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising
	Opijnen				
23	Zandstraat en Esterweg				Ongemarkeerd buiten kom
	Est				
24	Dorpsplein, Est				Drukke in centrum, veel verkeer bij basisschool
25	Dreef, Est				Onoverzichtelijk door bebouwing, ongemarkeerd buiten kom
	Varik				
26	Kruising Bommelsestraat-Paasweg, Varik noord				Gevaarlijke en ongemarkeerde oversteek
27	Paasweg, Varik noord				Conflict met vrachtverkeer, ongemarkeerd
28	Gerestraat/Bommelsestraat, Heesselt-Varik				Onveilige route, ongemarkeerd
29	Kruising Walgsestraat-Grotestraat, Varik				Onoverzichtelijke en ongemarkeerde kruising
	Ophemert				
30	Kruising Pippertsestraat-Dreef, Ophemert				Onveilige route, ongemarkeerd
31	Onder Waalbandijk, Ophemert				Schoteren van dijk met hoge snelheid over kruising
32	Molenstraat, Ophemert				Onveilige route, ongemarkeerd
33	Kruising Hermoesestraat-Waalbandijk, Ophemert				Hoge snelheid auto's op dijk, ongemarkeerd

5. Maatregelenpakket

De hierboven benoemde doelstellingen met het gebruik van het fietsnetwerk en gesignaleerde knelpunten laten zich vertalen in een aantal concrete maatregelen.

De maatregelen zijn onder te verdelen in:

- Wegnemen knelpunten verkeersveiligheid, conform de lijst met 33 genoemde knelpunten.
- Verbetering van het fietsnetwerk. Het gaat hierbij om de totstandkoming van een kwalitatief hoogwaardig netwerk. De adviezen uit het fietsplan van 2007 met een aantal verbeteringen en opwaarderingen van fietspaden vormen de leidraad voor vijf maatregelen.

5.1 Maatregelen knelpunten verkeersveiligheid

1. Kruising N830-Zeek, Hellouw.



<i>Gebruik</i>	<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Actor</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Raming</i>	<i>Planning</i>
- Recreatief	Gevaarlijke oversteek	Koude oversteek	Provincie	Hoog	NVT	Gereed
- Scholieren		Middengeleiders	Provincie	Hoog	NVT	Lange termijn

2. Kruising N830-Irenestraat, Hellouw.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren	- Ongevallenlocatie - Fietsenstalling - Bushalte	Middengeleiders	Provincie	Hoog	NVT	Gereed

3. Kruising N830-Marijkestraat, Haafden.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	- Ongevallenlocatie	Rotonde	Provincie	Laag	NVT	2009

4. Parallelweg N830, Haafden.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren	Conflict met vrachtverkeer	Verbreding weg	Provincie	Middel	NVT	2009
- Utilitair		fietssuggestiestroken	Provincie	Middel	NVT	2009

5. Kruising N830-Enggraaf, Haafden.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
Scholieren	Onoverzichtelijke oversteek	Afsluiten oversteek	Provincie	Laag	NVT	Lange termijn

6. Kruising N830-Buitenweg (Haaften).



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	- Conflict met vrachtverkeer - Gevaarlijke oversteek	Drempel of middengeleiders	Provincie	Hoog	NVT	Lange termijn
		Koude oversteek	Provincie	Middel	NVT	Lange termijn

7. Kruising N830-Hertog Karelweg (Haaften).



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	Ongelukkig eind fietspad	Rotonde	Gemeente	Middel	€ 5.000	2009

8. *Kruising N830-Kortestraat (Tuil).*

<i>Gebruik</i>	<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Actor</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Raming</i>	<i>Planning</i>
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	Verholpen bij recente herinrichting	Geen verdere maatregelen	Provincie	NVT	NVT	gereed

9. *Kruising N830-Waalbandijk (Tuil).*

<i>Gebruik</i>	<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Actor</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Raming</i>	<i>Planning</i>
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	Gevaarlijke oversteek	Rotonde door provincie	Provincie	Laag	NVT	2010

10. Kruising N830-fietspad Zaltbommel (Waardenburg).



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	- Onoverzichtelijk door viaduct - Hoge snelheid na afrit brug	Middengeleiders en vrijliggend fietspad richting brug, in ontwerp kom Waardenburg	Provincie	Hoog	NVT	2009

11. Kruising N830-Dorpsstraat, Waardenburg.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	- Drukke in centrum - Onoverzichtelijk door bebouwing	Aanliggende paden en middengeleiders in ontwerp kom Waardenburg	Provincie	Hoog	NVT	2009
		Inrijdverbod auto's Meerwijk	Provincie	Middel	€ 5.000	2009

12. Kruising N830-Gasthuisstraat, Waardenburg



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	Onoverzichtelijke oversteek door bebouwing	Aanliggende paden in ontwerp bebouwde kom	Provincie	Middel	NVT	2009

13. Kruising N830-Noltheniuslaan in Waardenburg.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	Fietspad achter huizen, plotseling terug aan N830	Aanliggende paden tot rotonde Kaalakkerstraat	Provincie	Hoog	NVT	2009

14. Kruising N830-Zandweg-AH de Kockstraat.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	- Zeer onoverzichtelijk - Ongevallenlocatie	Drempels op N830	Provincie	Hoog	NVT	Onbekend
		Opheffen links- en rechtsafstroken, vervangen door fietseiland	Provincie	Hoog	NVT	Onbekend

15. N830, tussen Zandweg en Mark.

Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	- Uitritten huizen op gebiedsontsluitingsweg	Aanliggende fietspaden	Provincie	Laag	NVT	Onbekend

16. Kruising Marijkestraat-Boutensteinseweg.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Recreatief	Ongelukkig einde fietspad	Realiseren oversteek voor kruising	Gemeente	Middel	€ 5.000	2010
		Kruisingsvlak rood kleuren	Gemeente	Middel	€ 15.000	2010

17. Crobseweg, Haafden.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	Fietsoversteek wordt afgesneden, rijbaan wordt hiervoor gebruikt	Geen verdere maatregelen noodzakelijk	Gemeente	Laag	NVT	NVT

18. Kruising Zandweg-Slimweistraat, Waardenburg.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
Recreatief	Onoverzichtelijke oversteek	Kruisingsvlak in rood asfalt aanbrengen	Gemeente	Middel	€ 7.000	2010

19. Kruising Zwaluwstraat-2^e Tieflaarsestraat, Neerijnen.

Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Recreatief	Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising	Plateau op kruisingsvlak in rood asfalt	Gemeente	Laag	€ 15.000	2010
		Inrichting 60 km/u zone	Gemeente	Middel	NVT	NVT

20. Kruising 2^e Tieflaarsestraat-Repelsestraat, Neerijnen.

Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Recreatief	Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising	Plateau op kruising in rood asfalt aanbrengen	Gemeente	Hoog	€ 15.000	2010
		Inrichting 60 km/u zone	Gemeente	Middel	NVT	NVT

21. Kruising Repelsestraat-Pallandtweg, Neerijnen.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Recreatief	Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising	Plateau in rood asfalt op kruisingsvlak tot solitair fietspad	Gemeente	Middel	€ 20.000	2010
		Inrichting 60 km/u zone	Gemeente	Middel	NVT	NVT

22. Kruising Repelsestraat-Waalbandijk, Opijnen.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Recreatief	Onoverzichtelijke en ongelijkwaardige kruising	Plateau op kruising in rood asfalt aanbrengen	Gemeente	Middel	€ 10.000	2010
		Inrichting 60 km/u zone	Gemeente	Middel	NVT	NVT

23. Zandstraat en Esterweg, tussen Opijnen en Est



Zandstraat



Esterweg

Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Recreatief	Ongemarkeerd buiten bebouwde kom	Aanleg fiets-suggestiestroken	Gemeente	Middel	€ 10.000	2010

24. Dorpsplein Est.



<i>Gebruik</i>	<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>	<i>Actor</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Raming</i>	<i>Planning</i>
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	- Drukke in centrum - veel extra verkeer bij basisschool	Roodgekleurde streetprints op kruising	Gemeente	Middel	€ 5.000	2010
		Inrichting schoolzone	Gemeente	Middel	NVT	NVT

25. Dreef, Est.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	- Onoverzichtelijk, bebouwing dicht op weg - Ongemarkeerd buiten kom	Kantmarkering of fiets-suggestiestroken	Gemeente	Middel	€ 10.000	2011

26. Kruising Bommelsestraat-Paasweg, Varik noord.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	Gevaarlijke en ongemarkeerde oversteek	Aanleg rood-gekleurd plateau	Gemeente	Hoog	€ 10.000	2010
		Inrichting 60 km/u zone	Gemeente	Middel	NVT	NVT

27. Paasweg, Varik noord.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
Scholieren	- Ongemarkeerd - Conflict met vrachtverkeer	Aanleg fiets-suggestiestroken	Gemeente	Hoog	€ 8.000	2010

28. Gerestraat/Bommelstraat, Heesselt-Varik.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
Scholieren	- Ongemarkeerd - Onveilige route	Aanleg fiets-suggestiestroken	Gemeente	Middel	€ 6.500	2010

29. Kruising Walgtsestraat-Grotestraat, Varik.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
Scholieren	- Ongemarkeerd - door bosschages en bebouwing onoverzichtelijk	Roodgekleurd plateau op kruising aanbrengen	Gemeente	Hoog	€ 5.000	2009

30. Kruising Pippertsestraat-Dreef, Ophemert.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren	- Ongemarkeerd	Ophalen markering	Gemeente	Middel	€ 400	2009
- Utilitair	- Onveilige route	Aanleggen plateau	Gemeente	Middel	€ 10.000	2010
- Recreatief		Fiets- suggestiestroken	Gemeente	Middel	€ 4.000	2010

31. Onder Waalbandijk, Ophemert.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Recreatief	Scholieren van dijk, met hoge snelheid over kruising	Kruisingsvlak in rood asfalt	Gemeente	Hoog	€ 5.000	2010
		Haaientanden op fietspad	Gemeente	Middel	€ 200	2009

32. Molenstraat, Ophemert.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair	- Ongemarkeerd - Onveilige route	Fietssuggestiestro- ken worden aangelegd	Gemeente	Hoog	NVT	2009
		1 à 2 drempels	Gemeente	Middel	€ 10.000	2010

33. Kruising Hermoesestraat-Waalbandijk.



Gebruik	Knelpunt	Maatregel	Actor	Prioriteit	Raming	Planning
- Scholieren - Utilitair - Recreatief	- Ongemarkeerd - Hoge snelheid op dijk	Aanleg plateau met streetprint in rood asfalt	Gemeente	Hoog	€ 10.000	2010
		Inrichting 60 km/u zone	Gemeente	Middel	NVT	NVT

5.2 Maatregelen knelpunten fietsnetwerk

Naast knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, is er ook een aantal routes die op het gebied van vormgeving niet voldoen aan de eisen. Wanneer op onderstaande vijf fietsroutes de genoemde maatregelen genomen worden, beschikt de gemeente over een duidelijk, samenhangend netwerk waarin zowel herkomst- en bestemmingslocaties meegenomen zijn. Het betekent dat er veilige fietspaden vanuit vrijwel alle kernen richting de grotere steden buiten de gemeente lopen. Hier zijn de voornaamste fietsbewegingen ook op georiënteerd. Hieronder zijn de routes genoemd die niet of onvoldoende vormgegeven zijn voor het fietsverkeer.

A) N830 (Bebouwde kom Waardenburg tot gemeentegrens).

In de huidige situatie liggen er aanliggende fietsstroken langs dit wegvak. De weg heeft echter een gebiedsontsluitende functie, waardoor intensiteit en snelheid (80 km/uur) hoog zijn. Vanwege de lange rechtstanden behoort een hoge snelheid ook tot de mogelijkheden. Idealiter zouden hier vrijliggende fietspaden gerealiseerd moeten worden. Gezien de beperkte ruimte is dit waarschijnlijk niet mogelijk. Het blijft echter wenselijk om minstens aanliggende fietspaden te realiseren.

B) AH de Kockstraat – Zwaluwsestraat – 2^e Tieflaarsestraat – Repelsestraat – Repensestraat – Zandstraat (Neerijnen - Opijnen).

Deze wegen vormen een belangrijke fietsroute voor fietsers uit Opijnen en Neerijnen richting Geldermalsen. De route wordt echter nog niet als zodanig herkend. Los van de verbetering van een aantal knelpunten op deze wegen, is het aan te bevelen deze gehele route in te richten met aanliggende fietspaden.

C) Gerestraat – Bommelstraat – Walgtsestraat – Keizerstraat – Achterstraat – Waalbandijk – Molenstraat – Waalbandijk (Heesselt – gemeentegrens Tiel).

De route vanuit Heesselt, Varik en Ophemert richting Tiel is nog grotendeels zonder maatregelen. Binnen de kom in Varik (Walgtsestraat) is een aantal maatregelen genomen, op alle andere wegen is het aan te bevelen minimaal fietssuggestiestroken te realiseren.

D) Esterweg, tussen Bommelsestraat en Dorpsstraat (ten zuiden van Est).

De Esterweg is een belangrijke fietsroute, vooral omdat er boven Est een overgang over de rijksweg A15 is. Vanuit Opijnen, Varik en Ophemert is de Esterweg daarom een veelgebruikte route. Ook hier geldt dat het creëren van fietssuggestiestroken in combinatie met inrichting conform de richtlijnen van een 60 km/u zone, bijdraagt aan een beter en veiliger netwerk.

E) Bommelsestraat na Kapelstraat – Dreef (Ophemert).

De vrijliggende fietspaden die aan de belangrijke route van de Bommelsestraat liggen, houden hier op, terwijl dit de meest direct route naar Tiel is. Verdere voorzieningen in de vorm van aan- of vrijliggende fietspaden zijn gewenst.

6. Conclusie

De gemeente Neerijnen heeft een aantal fietsroutes binnen haar gemeente liggen. Nog niet overal voldoet het netwerk aan de inrichtingseisen en soms is de positie van de fietser helemaal niet helder vormgegeven. Door middel van een heldere statusonderkenning in de vormgeving kunnen fietsroutes een kwaliteitsimpuls krijgen.

Daarnaast kennen de fietsroutes een aantal knelpunten. Op basis van dit onderzoek is een aantal knelpunten naar voren gekomen op het gebied van verkeersveiligheid. Het merendeel van de knelpunten bevindt zich op of nabij de N830. De Provincie Gelderland is momenteel al bezig met het wegnemen van een aantal knelpunten op deze provinciale weg. Dit neemt niet weg dat er op de N830, maar ook elders in de gemeente een aantal knelpunten blijft bestaan die verbetering behoeven in de vormgeving.

Een terugkerend probleem speelt zich met name op de fietsroutes in de buitengebied. Er is nog geen sprake van een uniforme inrichting van het buitengebied met bijbehorende voorrangssituaties. Zo zijn verschillende kruisingen gelijkwaardig terwijl andere kruisingen met ogenschijnlijk hetzelfde wegtype wel met voorrangsregelingen zijn voorzien. Het dient aanbeveling om naast de aan te passen knelpunten en routes in dit fietsbeleidsplan breder naar de wegeninrichting met voorrangssituaties in het buitengebieden te kijken om voor alle weggebruikers zo een uniforme en veilige verkeerssituatie te bewerkstelligen. Een veelgebruikte maatregel hiervoor is een Duurzaam Veilige inrichting tot 60 km/u zones buiten de bebouwde kom. Een dergelijke inrichting is niet alleen goed voor een verbeterde verkeersveiligheid voor fietsers, ook andere weggebruikers zijn hierbij gebaat.

De gemeente Neerijnen kan met dit fietsbeleidsplan vorm geven aan het stimuleren van het fietsgebruik, door middel van een aanpak van knelpunten in verkeersveiligheid, alsmede een opwaardering van het netwerk. Met de in de maatregelen genoemde planning en prioritering biedt het plan een houvast voor een kwaliteitsimpuls van het netwerk en veiligheid.