Ontwikkeling Spijksedijk
Uitwerking mobiliteit

2-12-2025

Inhoud

1. Inleiding
2. Mobiliteitsconcept
3. Parkeerbalans
4. Verkeerskundige knelpunten en oplossingen

Bijlage 1. Ongevallen Spijksedijk

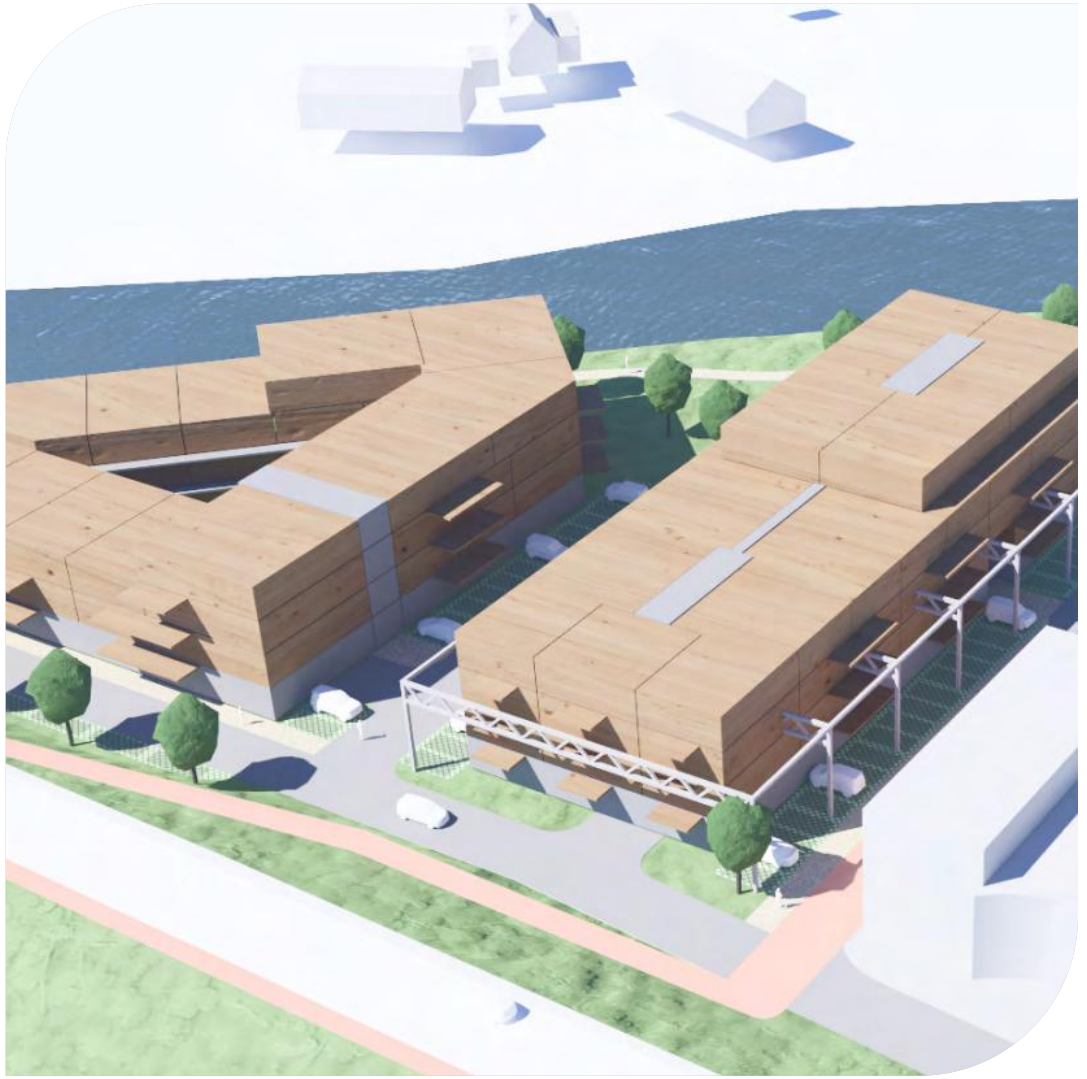
Inleiding

xtnt
waar de reis begint

Programma

De ontwikkeling aan de Spijksedijk bestaat uit de nieuwbouw van 95 appartementen, waarvan 29 sociale huurwoningen zijn en overige appartementen koopwoningen betreft. Op dit moment zijn er nog geen persoonskenmerken bekend van de beoogde doelgroep/nieuwe bewoners. De ontwikkeling is opgebouwd uit twee bouwblokken, het realiseren van parkeerplekken op maaiveld, en het toevoegen van nieuwe verbindingen voor wandelaars en fietsers.

Onderdeel	Woningen	m2 GO	m2 GO totaal
Blok 1	25x appartement 2x appartement 9x appartement 3x appartement	85 100 130 150	2.125 200 1.170 450
Blok 2	15x appartement (waarvan 15x sociale huur) 22x appartement (waarvan 14x sociale huur) 4x appartement 8x appartement 3x appartement 4x appartement	65 70 85 100 110 120	975 1.540 340 800 330 480
Totaal	95 apartementen	-	8.410

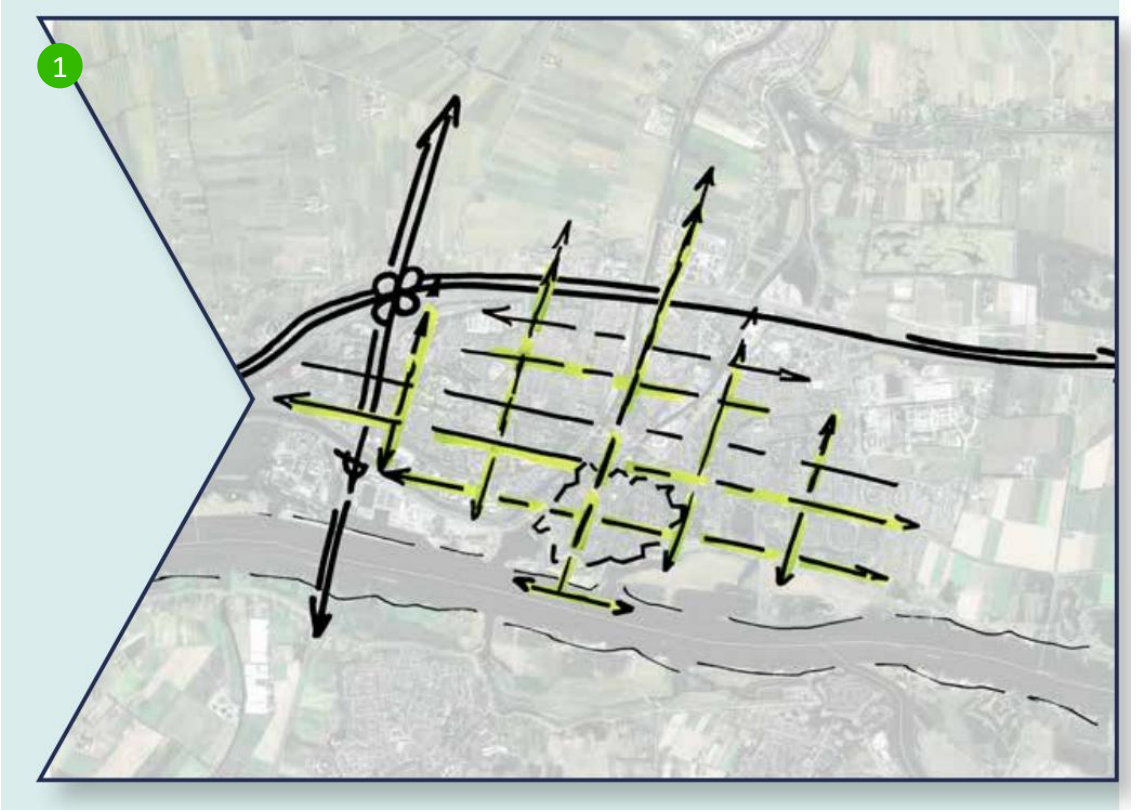


Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Koers
- Van autostad naar een duurzaam mobiliteitssysteem
- (Binnen)stad ontlasten van doorgaand verkeer uit A27/A15
- Versterking openbaarvervoer met twee nieuwe OV-hubs
- Het verbeteren van het stedelijk netwerk:
  - Bruggen bouwen
  - Voetganger/fietsverbindingen

Kanttekening impact projectgebied
- Vanuit beleid geen directe maatregelen voor Spijksedijk en omliggende omgeving

Mogelijke bijdrage: Spijksedijk is onderdeel van het stedelijk netwerk
- Oost-west verbindingen door de stad (zie foto 1)
- Voetganger/fietsverbinding verbeteren
  - Binnenstad
  - Wijk Wijdschild (via Flank of dijkfietspad)
- Benodigd: tweede opgang

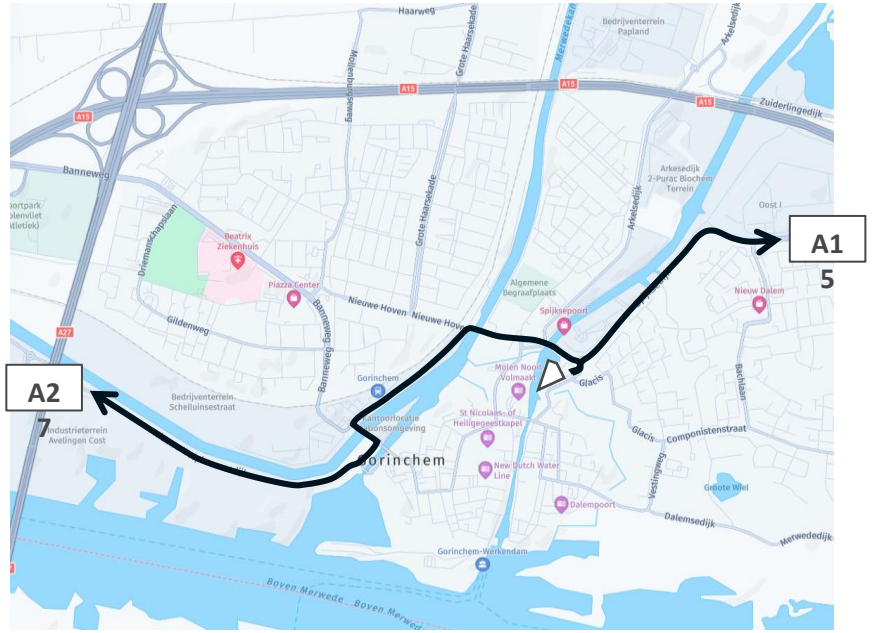


Mobiliteitsconcept

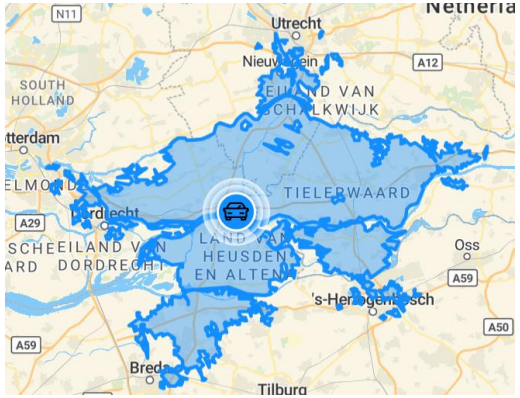
xtnt
waar de reis begint

Mobiliteitsanalyse - auto

Zoals in de Mobiliteitsvisie 2040 benoemd is gebruiken automobilisten de sluiproute tussen de snelwegen A27 en A15
Verkeersdrukte bevindt zich voornamelijk bij de voorspelbare verkeersaders, zie de avondspits van Google Maps
Tijdens de schouw op locatie bleek er ook veel fietsverkeer (buiten de spits waargenomen) met veel afslaand gemotoriseerd verkeer van en richting De Flank met de Spijksedijk.
Met de auto zijn steden zoals Utrecht, Dordrecht, ‘s Hertogenbosch en Breda bereikbaar binnen 30 minuten.



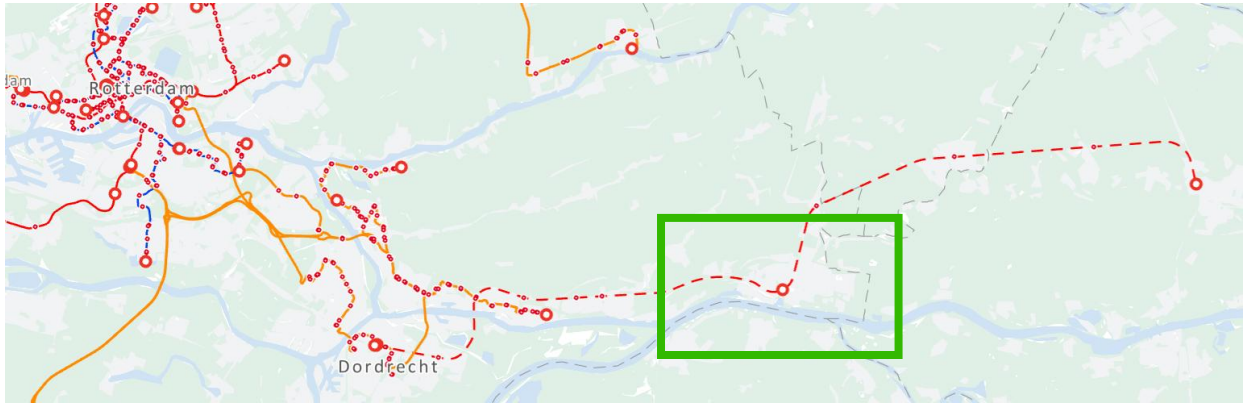


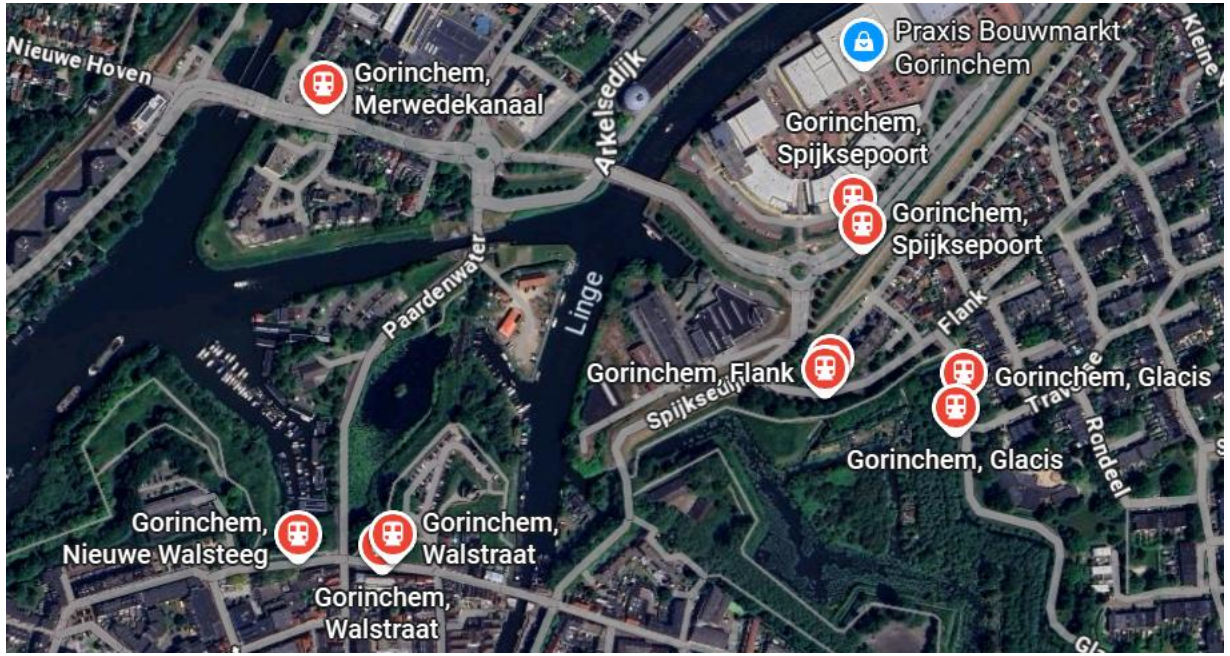


Mobiliteitsanalyses - OV

Trein
OV-station R-NET met stoptreinen van en naar Dordrecht
Het station is te bereiken met de bus, 18 minuten lopen of 5-6 minuten fietsen

Bussen
Qbuzz aanbod richting Rotterdam en Utrecht en binnen Gorichem
Bravo en Arriva aanbod richting Noord-Brabant en binnen Gorinchem
Vele haltes zijn in de buurt van het projectgebied en is te voet bereikbaar.





Mobiliteitsanalyses - deelmobiliteit

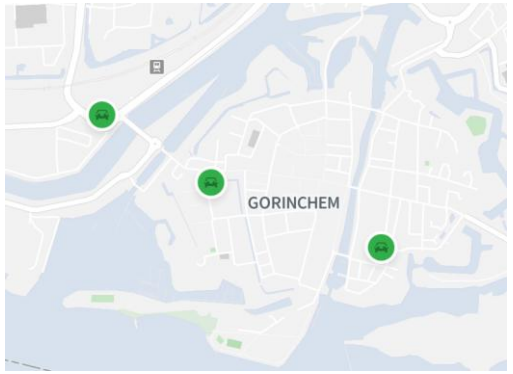
Deelauto’s aanbod bevat drie auto´s van mywheels en één van greenwheels

Deelfietsen Donkey republic (niet zichtbaar op website kaart, wel google maps) naar schatting tijdens schouw ongeveer 10 deelfietsen in Gorinchem

Het aanbod van deelmobiliteit is minder bereikbaar te voet, met de fiets wel gemakkelijker binnen bereik. Het biedt wel een extra weerstand om naar het huidig deelmobiliteitsaanbod te reizen.

Vanuit de mobiliteitsvisie 2040 is een pilotproject vastgesteld voor deelauto’s in het projectgebied





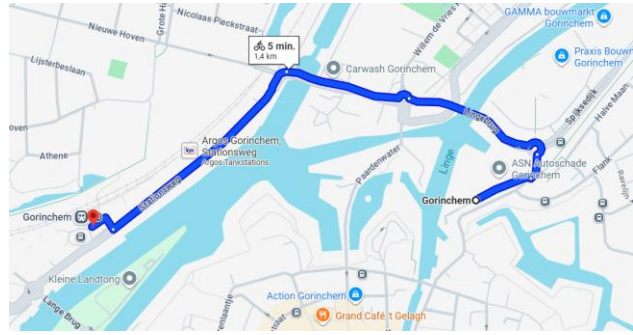


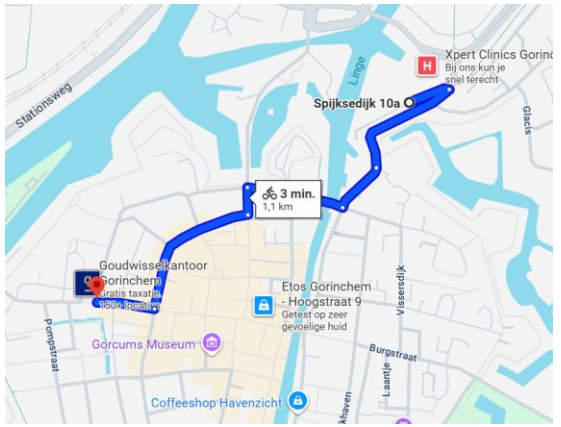
Mobiliteitsanalyse - fiets

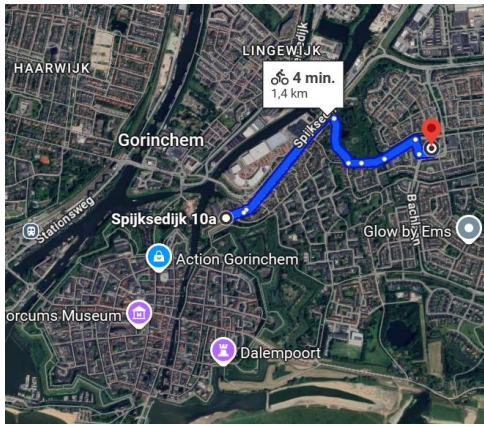
Fietsroute station en dichtstbijzijnde winkelcentrum/supermarkt is bereikbaar binnen 5 minuten fietsen

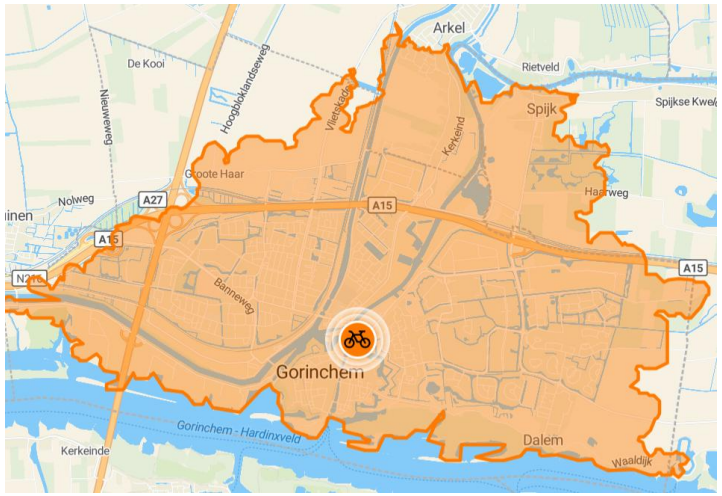
De Spijksedijk is onderdeel van het (recreatieve) fietsknooppuntenroutenetwerk met aansluiting op de knooppunten 22-50 en/of 25-27

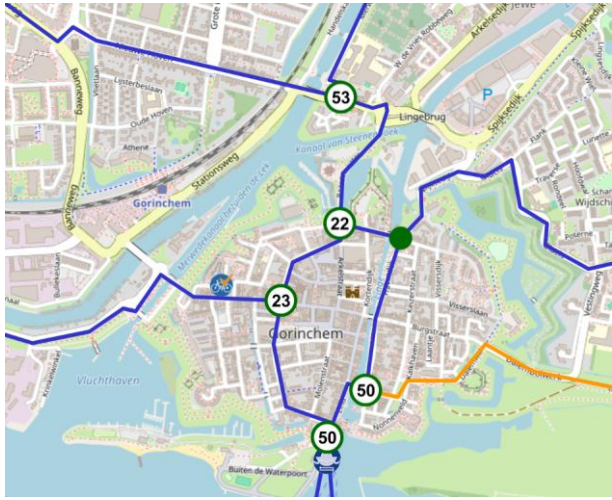
Met de fiets is heel Gorinchem bereikbaar binnen 15 minuten.









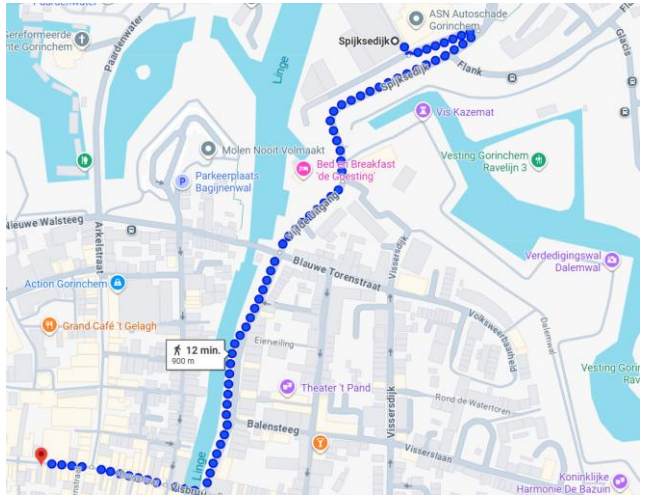


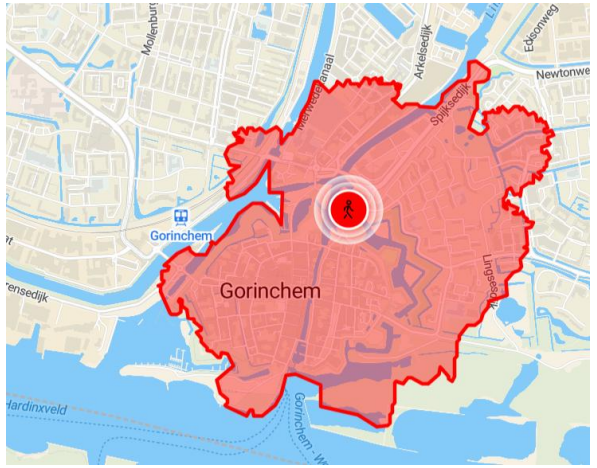
Mobiliteitsanalyse - voetganger

De algemene huidige looproute naar het centrum bedraagt 10-15 minuten

Het (recreatieve) wandelroutenetwerk is bij knooppunt 32 bereikbaar via de Spijksedijk

De gehele binnenstad van Gorinchem is binnen 15 minuten bereikbaar te voet

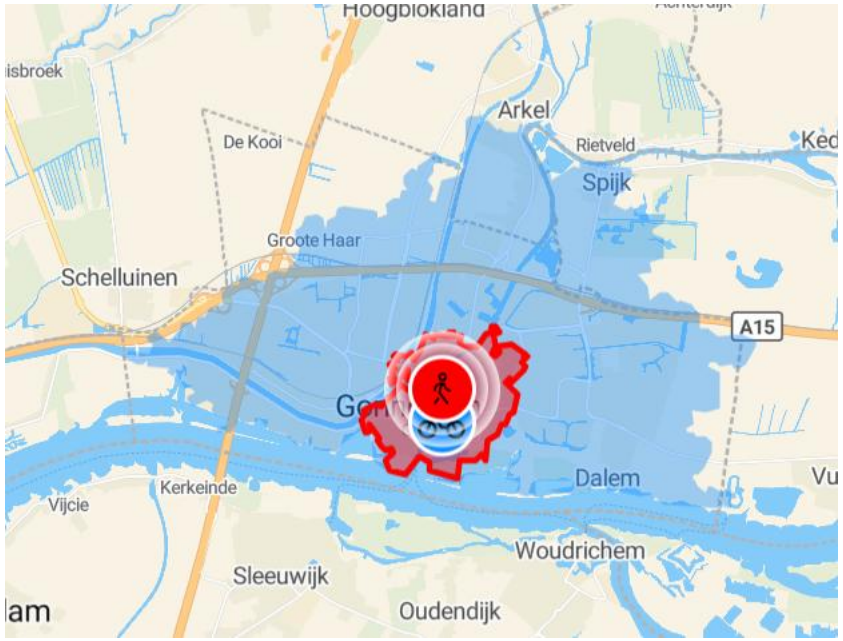






Mobiliteitsanalyses – Overzicht bereikbaarheid

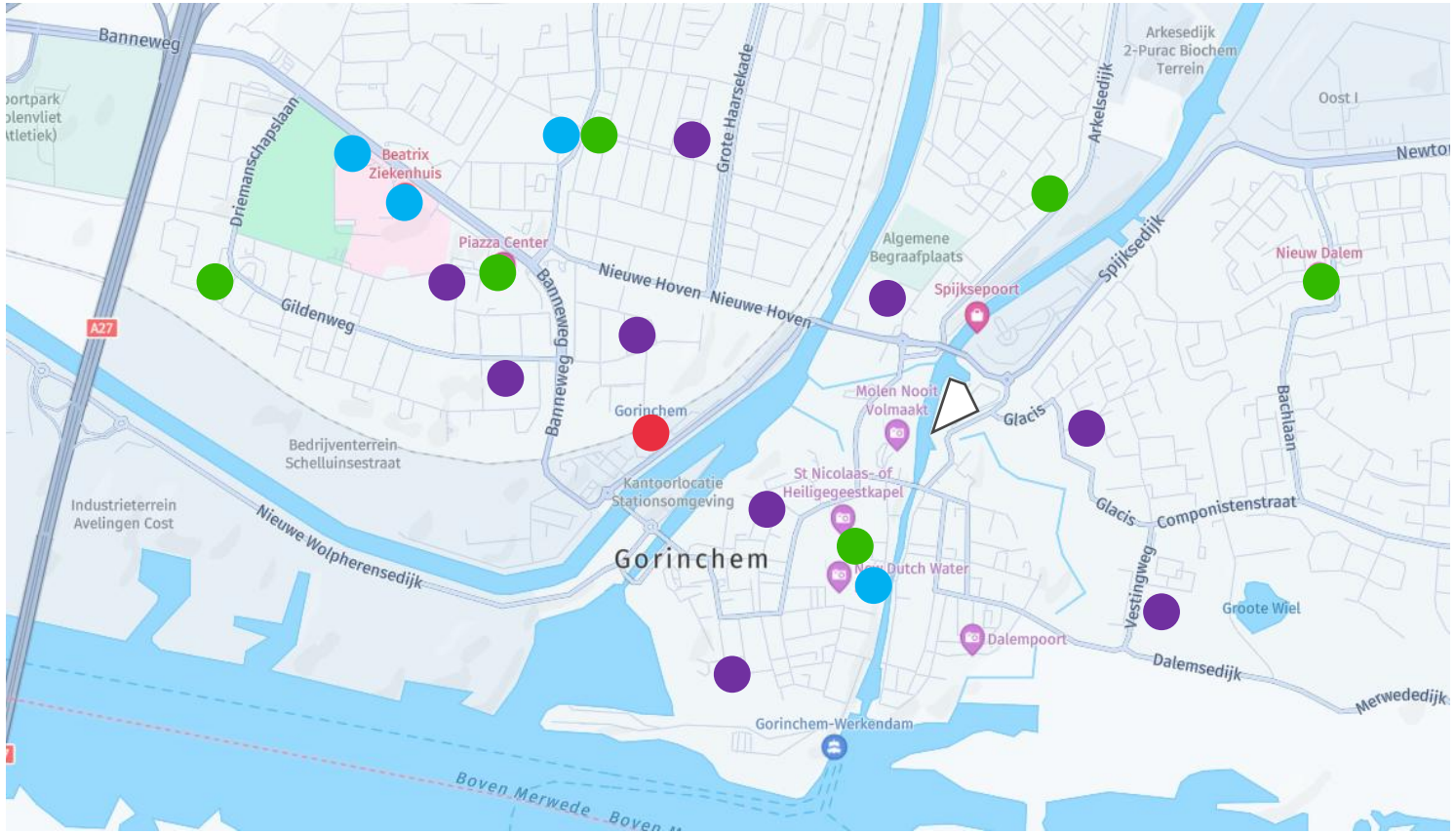
Bereikbaarheid fietser – voetganger



Bereikbaarheid fietser - automobilist



Voorzieningenkaart



- Supermarkt/winkelcentrum
- NS-station
- School
- Ziekenhuis /apotheek

Mobiliteitsanalyses – vervoerkeuzes algemeen

Voetganger
Men gaat te voet bij korte afstanden. De binnenstad is bereikbaar binnen de gewenste maximale reistijd voor voetganger (15 minuten). Ook de verschillende bushaltes zijn bereikbaar te voet. Het OV-station van R-NET is te ver, men kiest voor andere vervoersmiddelen hiervoor.

Fiets
Met de fiets kan geheel Gorinchem bereikt worden binnen een kwartier. Dit is aantrekkelijk voor korte ritten naar de winkel- en recreatiegebieden, andere modaliteiten (first-last mile) en overige belangrijke locaties.

OV
Het openbaar vervoer biedt reizen aan naar verschillende (rand)steden zoals Utrecht (bus) en Dordrecht (bus en stoptrein).
De busreizen naar steden kunnen wel tot een uur bedragen, wat het comfort voor de reiziger schaadt. Men kiest dan liever voor de auto.

Auto
Dankzij de huidige ontsluitingen naar het netwerk van snelwegen A27 en A15 zijn verschillende steden goed bereikbaar rond de 30 minuten (zonder file). Forenzen zijn geneigd om te kiezen voor de auto i.p.v. het openbaar vervoer wegens het comfort en de reistijd.

Deelmobiliteit
Het aanbod van deelmobiliteit is nog beperkt bereikbaar te voet, de deelauto's zijn in omliggende wijken gestationeerd. De deelfietsen juist op het station of in de binnenstad. Dit biedt extra weerstand voor het gebruik. Men kiest niet snel voor deelmobiliteit gezien de afstand voor het aanbod te veel weestand biedt.

Verkeerskundige analyse van knelpunten en oplossingen

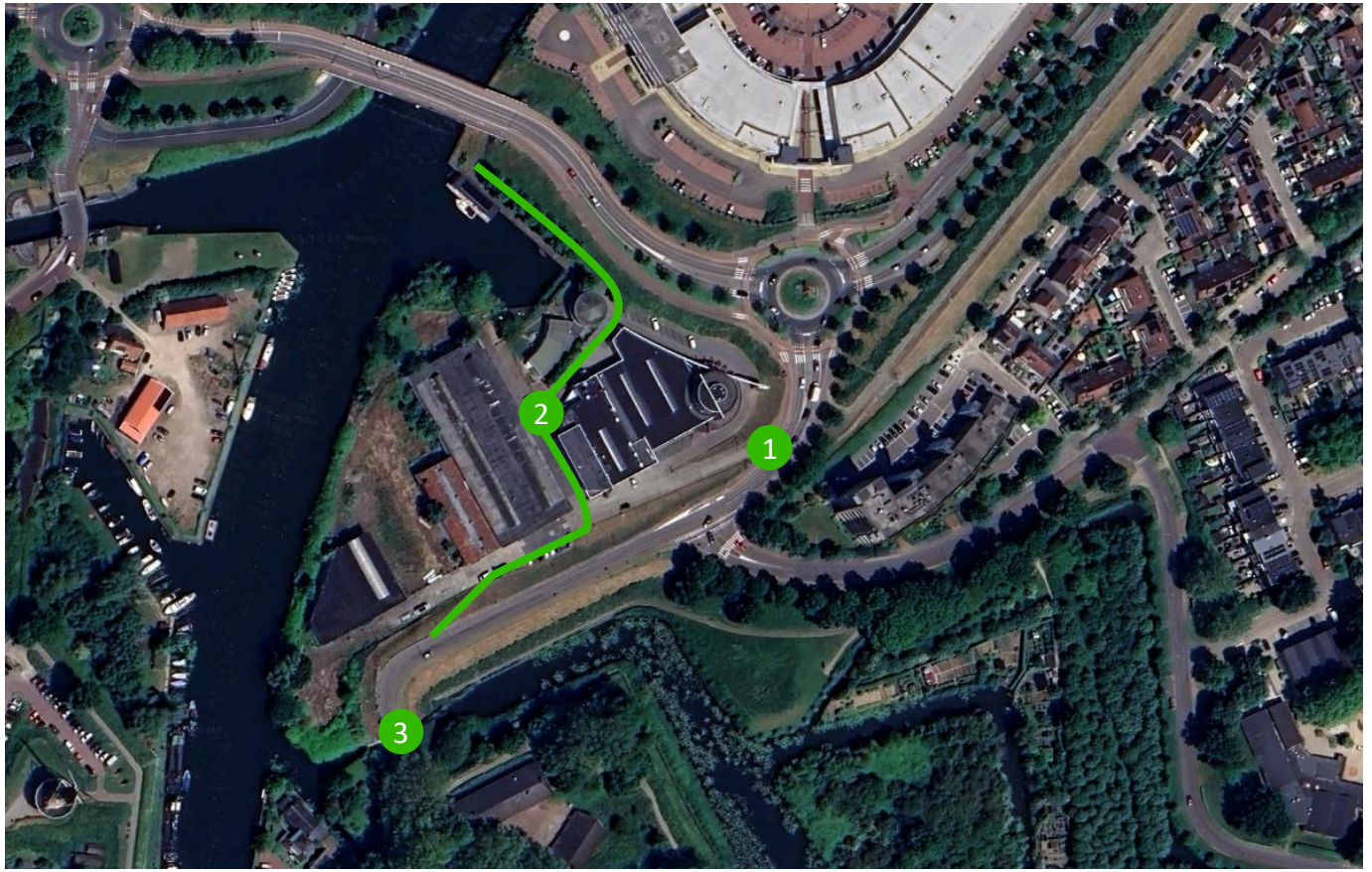
xtnt
waar de reis begint

Verkeerskundige knelpunten

Op basis van besprekingen van uw stedenbouwkundig plan zijn drie verkeerskundige knelpunten:

1. Aansluiting plangebied op de Spijksedijk
2. Nieuwe verbinding voor fietsers
3. Ontsluiting voor voetgangers

In de hierna volgende sheets worden deze knelpunten geanalyseerd en worden oplossingsrichtingen en concrete maatregelen geadviseerd.



1. Aansluiting plangebied op de Spijksedijk

Het stedenbouwkundig plan maakt gebruik van de bestaande aansluiting op de Spijksedijk. Het hoogteverschil tussen het plangebied en de dijk wordt overbrug met een korte helingsbaan. Door de ligging van deze hellingbaan bevat deze aansluiting een scherpe (niet haakse) hoek. Deze aansluiting veroorzaakt twee problemen: 1) vertrekkende autoverkeer heeft slechts beperkt zicht op het verkeer op de Spijksedijk dat vanuit het centrum nadert, en 2) autoverkeer dat vanuit het gebied rechtsaf wil slaan richting het centrum moet een zeer scherpe bocht maken. Deze aansluiting en geconstateerde problemen zijn niet nieuw, en daarmee ook niet veroorzaakt door de ontwikkeling van het plangebied. De ontwikkeling van nieuwe woningen zorgt echter wel voor een verandering van de verkeersstromen. Daarom is het belangrijk de bestaande probleempunten van deze aansluiting te beschouwen.

De verkeerstromen naar de bedrijven (Spijksedijk 10-14) blijven ongewijzigd. Het verkeer van/naar de nieuwe appartementen is een nieuwe verkeersstroom. Op basis van vaste vuistregels bedraagt deze verkeersstroom ca. 475 mvt per etmaal, waarvan 10% tijdens het drukste uur (ochtendspits). De bestaande ontsluiting heeft voldoende capaciteit om tijdens een ochtendspitsuur ca. 48 vertrekkende voertuigen te verwerken. Een vertrek van minder dan 1 voertuig per minuut kan incidenteel leiden tot korte wachtrijen op of nabij de hellingbaan. Dat is gezien het hoogteprofiel lastig voor gebruikers, maar leidt niet tot grote problemen in de doorstroming. Gezien de rittenanalyse (pag. 7) slaat het overgrote meerderheid van het autoverkeer linksaf naar de rotonde.

De geconstateerde complexiteit van de aansluiting zorgt wel voor een verkeersveiligheidsrisico. De toename van het verkeer op de aansluiting betekent daarmee een kleine stijging van de kans op een verkeersonveilige situatie. Uit verkeersongevalscijfers (bijlage 1) valt op te merken dat in de afgelopen jaren geen-weinig ongevallen hebben plaatsgevonden op deze locatie. Het is daarom aannemelijk dat de toename van het verkeer door de ontwikkeling niet direct zal leiden tot onveiligheid en/of ongevallen. Wel is het raadzaam om te overwegen extra maatregelen te nemen om de bestaande problematiek van de aansluiting te verbeteren, zodat deze aansluiting in algemene zin veiliger wordt. Mogelijke maatregelen worden in de volgende twee pagina's toegelicht.

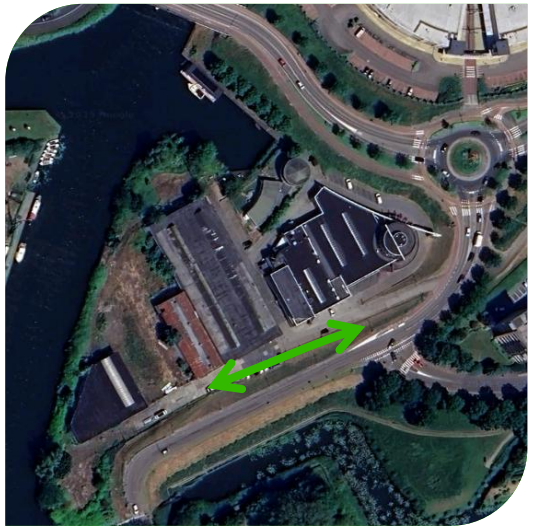
Verkeersgeneratie van 95 woningen
5,0 mvt per woning per weekdagetmaal*
95 x 5,0 = 475 mvt/etmaal
Drukste uur = ochtendspitsuur =
Vuistregel: 10% van etmaalintensiteit
Ochtendspitsuur = 475* 10% = 47,5 mvt



* Vuistregelen voor verkeersgeneratie voor Woonmilieutype: III Centrum-stedelijk overig en buiten-centrum overig ttps://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/PARK/Parkeerkencijfers_2024/Woongebieden/63678

Alternatieven voor aansluiting Spijksedijk

Om de problemen met de aansluiting op de Spijksedijk op te lossen zijn de onderstaande oplossingsrichtingen overwogen. Hoewel enkele alternatieven de bestaande verkeerskundige problemen zouden kunnen oplossen, ontstaan bij elke variant nieuwe problemen of sterke beperkingen voor ruimtelijke ontwikkeling.



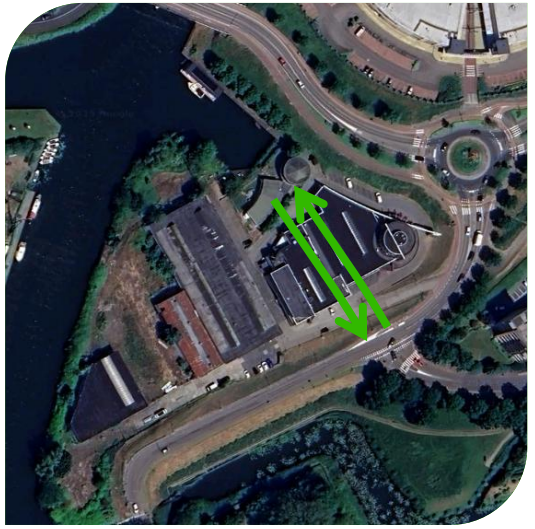
Verplaatsen van de hellingsbaan
Dit alternatief lost het probleem met invoegen op de Spijksedijk niet op; het blijft een lastige hoek. Door het verplaatsen wordt Spijksedijk 10-14 lastiger bereikbaar en moet de wegstructuur in het plangebied worden aangepast.



Haaks aansluiten op de Spijksedijk
In dit alternatief wordt de hellingbaan aangepast zodat er een haakse hoek ontstaat op de Spijksedijk. Dit verbetert het invoegen en het zicht op het verkeer. Door deze aanpassing komt de hellingsbaan echter niet langs de dijk, maar in het plangebied te liggen. Dit gaat ten koste van ruimte voor bebouwing.



Nieuwe aansluiting op rotonde
Dit alternatief voegt een nieuwe uitrit aan het gebied toe, en beperkt de bestaande hellingbaan tot alleen het inrijden van het gebied. Er is onvoldoende ruimte op/nabij de rotonde om deze nieuwe aansluiting in te passen. Ook het hoogteverschil en aanwezige fietspad zorgen voor problemen.



Volwaardige kruising met aansluiting Flank
Recht aansluiten op de bestaande kruising Spijksedijk/Flank zorgt voor een overzichtelijke verkeersituatie. Deze oplossing gaat echter ten koste van ontwikkelmogelijkheden in het plangebied en gaat vrijwel geheel ten koste van de kavels van Spijksedijk 10-14.

Mogelijke maatregelen

Voorgaande pagina toont aan dat de problemen met de aansluiting op de Spijksedijk niet kunnen worden opgelost door ingrijpende verandering of verplaatsing van de aansluiting. Om de verkeerskundige problemen te verlichten kunnen wel enkele kleine ingrepen of een reconstructie van de kruising Spijksedijk/De Flank worden overwogen.

Korte termijn maatregelen

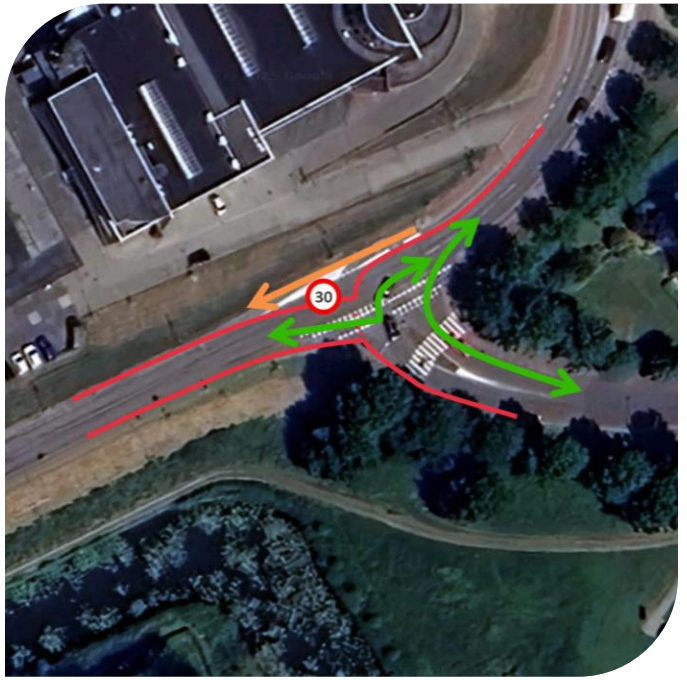
Voorgaande pagina toont aan dat de problemen met de aansluiting op de Spijksedijk niet kunnen worden opgelost door ingrijpende verandering of verplaatsing van de aansluiting. Om de verkeerskundige problemen te verlichten kunnen wel enkele kleine ingrepen worden overwogen. Wij adviseren daarbij de volgende maatregelen:

- Het plaatsen van een verkeersspiegel op de Spijksedijk: Dit kan een hulpmiddel zijn voor weggebruikers die het plangebied verlaten om beter zicht te krijgen op het naderende verkeer op de Spijksedijk (vanuit het centrum).
- Het aanleggen van een vlakke opstelplaats boven aan de hellingbaan, zodat het eenvoudiger is om vanuit stilstand in te voegen, en er beter zicht is op de Spijksedijk. Het realiseren van deze opstelplaats vergt wel kleine verschuiving van de hellingbaan om de benodigde ruimte voor een opstelplaats te maken.
- Invoeren van een verbod om rechtsaf te slaan vanuit het plangebied. Dit verbod dwingt alle vertrekkers om links af te slaan, en voorkomt dat automobilisten de zeer scherpe bocht moeten maken. Autoverkeer met een bestemming in het centrum kan dan keren via de rotonde. Het is echter de vraag hoe effectief deze maatregel is en of dit verbod ook daadwerkelijk wordt nageleefd.

Reconstructie kruising Spijksedijk/De Flank

Eén van de mogelijke verbetering is aanpassing van de kruising Spijksedijk/Flank. Het verkeer van/naar Spijksedijk-Flank is de grootste verkeersstroom; door deze stroom voorrang te geven zal de doorstroming op de Spijksedijk verbeteren, en door de rechtstand op de Spijksedijk te doorbreken zal de gereden snelheid op de Spijksedijk afnemen; verkeer vanuit het centrum moet afremmen voorrang verlenen aan verkeer vanaf de Flank. In de aangepaste situatie zou de 30-zone (van het centrum) al kunnen starten vanaf deze kruising. Het fietsverkeer kan wel rechtdoor blijven rijden (oranje pijl).

Hoewel deze reconstructie geen direct effect heeft op de aansluiting van het plangebied op de Spijksedijk, verbetert deze maatregel wel de verkeersveiligheid op die locatie. Door de lagere gereden snelheid kan het verkeer vanuit het plangebied eenvoudiger invoegen, en wordt de impact van een potentieel ongeval kleiner. Daarnaast heeft het invoegende verkeer vanuit het plangebied door de verlegging van de kruising iets beter zicht op het naderende verkeer.



2. Nieuwe verbinding voor fietsers

Het stedenbouwkundig plan bevat een fietsverbinding van het plangebied naar het centrum. De fietsroute loopt dwars door het gebied en sluit via een nieuwe hellingsbaan aan op de Spijksedijk (zie naaststaande figuur). In lijn met gemeentelijk mobiliteitsbeleid is dit een belangrijke maatregel om fietsen (of lopen) te stimuleren en een directe fietsroute te faciliteren.

Waarom een fietsverbinding?
Een extra fietsverbinding vanuit Linge 2 zuid naar de historische binnenstad is nodig om een directe en veilige fietsverbinding te realiseren. Zonder deze fietsontsluiting zullen alle fietsers samen met het autoverkeer van de bestaande helling gebruik moeten maken. Dit is een steile helling en de opstelruimte is beperkt. Ook sluit de bestaande uitrit aan op een druk stuk van de Spijksedijk tussen de Glacis/Flank en de Lingebrug. Door de tweede fietsontsluiting wordt dit drukke kruispunt ontlast.

Daarnaast is (tweede) fietsontsluiting een aanzienlijk veiligere route. De fietsers rijden separaat van het autoverkeer en komen uit op een stuk van de Spijksedijk dat aanzienlijk rustiger is. Daarnaast is de route ook in functionele zin veiliger. Fietsverkeer dat richting het centrum wil zal via de bestaande oprit een scherpe bocht naar rechts moeten maken icm met een helling. Dit is voor een fietser een relatief complexe beweging. Bij de fietsoprit is een flauwe bocht en de kans dat ze moeten stoppen is een stuk kleiner. De manoeuvre is dan ook aanzienlijk makkelijker te nemen.

De behoefte aan deze verbinding is bovendien niet nieuw. In het huidige gebied is ondanks veel leegstand al een ‘olifantenpaadje’ aanwezig op de beoogde locatie van deze hellingbaan. Dit toont aan dat een nieuwe hellingbaan voorziet in een bestaande behoefte en maakt duidelijk dat die behoefte sterk zal toenemen als het gebied door het ontwikkelen van woningen intensiever zal worden gebruikt.

Nadere uitwerking fietsverbinding
Het plan voor een nieuwe fietsverbinding (en hellingsbaan) vraagt om nadere uitwerking. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de nieuwe ontsluiting boven het profiel van vrije ruimte wordt aangelegd. Ook worden in de vervolgfase de technische uitwerkingen (incl. dwarsprofielen) en materialisatie/ verharding voorgelegd aan het waterschap om het voorstel door hen te laten beoordelen en rekening te houden met hun wensen.

Combineren met looppad
De hellingbaan voor de fiets kan ook worden gecombineerd met een looppad voor voetgangers. Het looppad langs de Linge dient dan te worden aangesloten op de nieuw ingetekende hellingbaan. Voor de bewoners van blok 2 ligt de nieuwe hellingbaan op de ideale plek, waardoor ‘lopen op het fietspad’ ook zeer denkbaar is.





Saletietbeeld 2000: fietspad aanwezig



Saletietbeeld 2008: fietspad niet meer aanwezig; markeringsborden geplaatst in de bocht

Herstellen van oude verbinding
De voorgestelde nieuwe fietsontsluiting is het herstellen van een verbinding die ca. 10 jaar geleden is verwijderd.
De satelliet- en streetview-beelden tonen dat er in het verleden al een fietspad op deze dijk lag. Het herstellen van deze verbinding is belangrijk om het plangebied beter te verbinden met de omgeving.



Streetview beeld 2005: hellingbaan/fietspad met klinkerverharding op de dijk



Foto van schouw oktober 2025: olifantenpaadje aanwezig

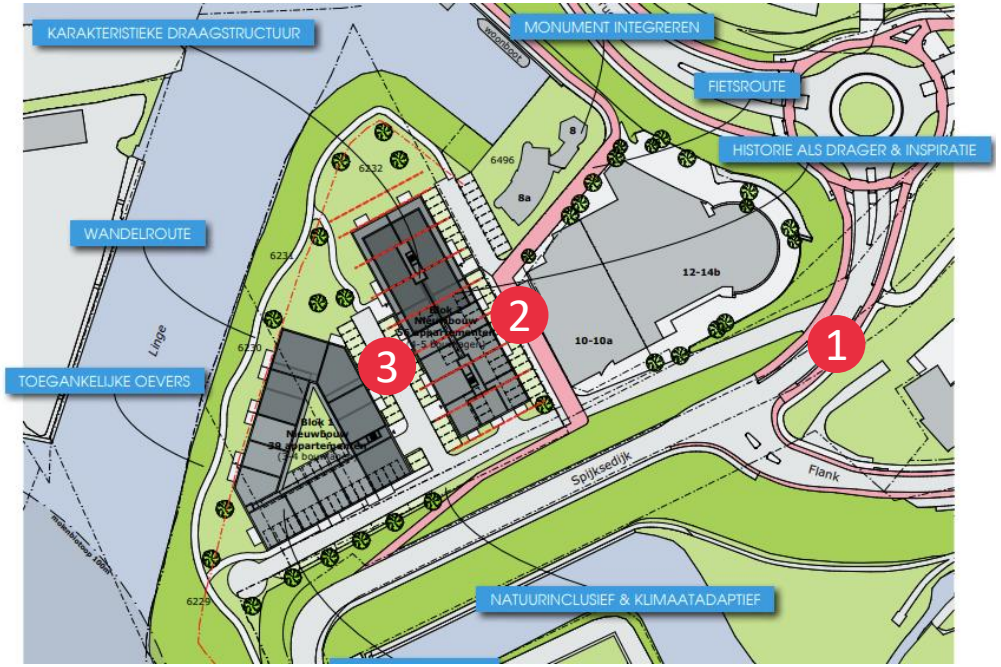
Aandachtspunten fietsen

Voor goede fietsverbindingen zien wij de volgende aandachtspunten:

- Fietsers die naar een bestemming rijden buiten het centrum gebruiken zeer waarschijnlijk wel de bestaande hellingbaan. De **kwaliteit van de oversteek (1)** naar de overzijde van de Spijksedijk kan nog worden verbeterd. Er is geen duidelijk opstelvak of midden-eiland. Ook de betonnen afscheiding tussen rijbaan en fietspad aan de overzijde heeft slechts een smalle doorgang voor invoegende fietsers.

- In het nieuwe plan vermengt het fietsverkeer met het overige (bestemmings)verkeer. Het is raadzaam dit gebied in te richten als **fietsstraat of shared-space (2)**, zodanig dat de snelheden laag zijn en het autoverkeer zich als 'te gast' gedraagt. Met name het in/uitrijden van de parkeervakken vormt een potentieel onveilige situatie met passerend fietsverkeer. Het is daarom belangrijk te zorgen voor zichtlijnen en mogelijke obstakels hierin te verminderen. Daarnaast heeft fietsverkeer op deze route voorrang op het overige verkeer. De gemeente heeft als beheerder van de openbare ruimte een belangrijke rol; nadere uitwerking van dit ontwerp wordt in nauwe samenwerking met de gemeente ontwikkeld.

- Stimuleren van fietsverkeer vraagt niet alleen om nieuwe fietspaden, maar ook om goede **fietsenstallingen (3)**. Naast parkeerplekken voor auto's is het belangrijk om ruimte te reseveren voor fietsparkeren. Dit kan zowel inpandig (in collectieve of individuele bergingen) en in de openbare ruimte.

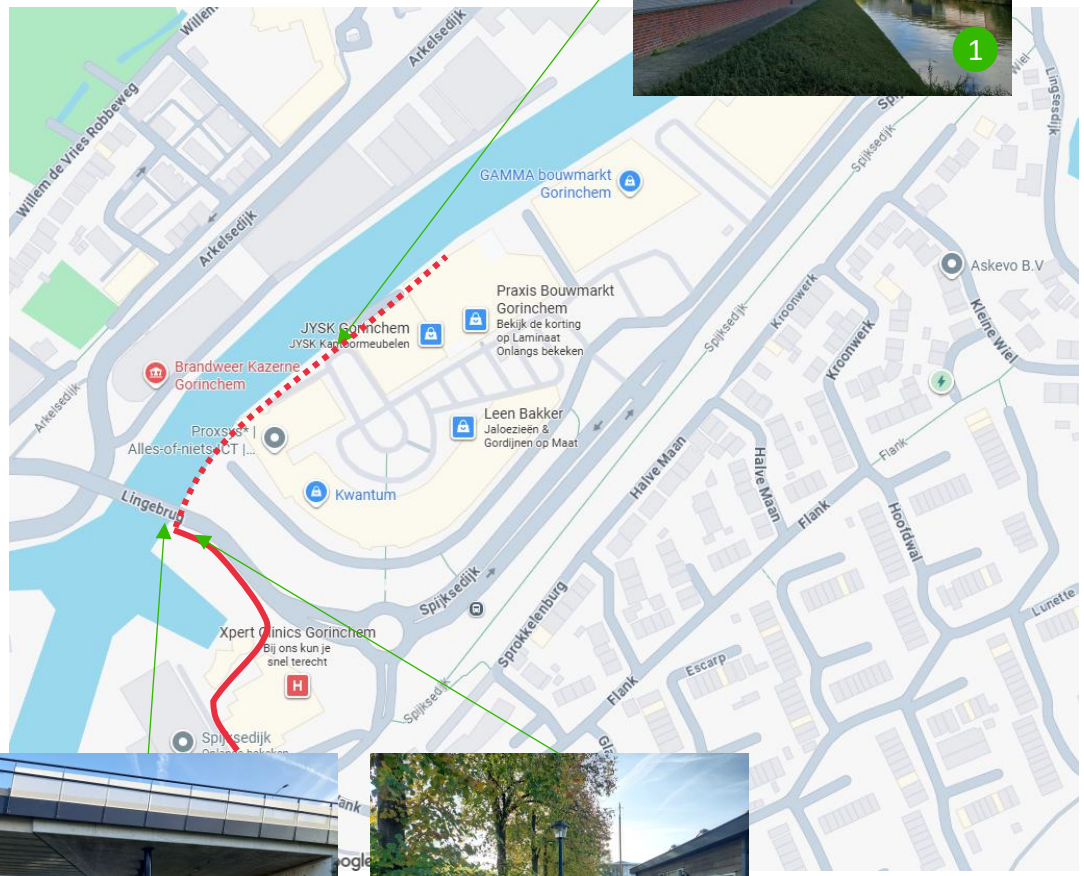


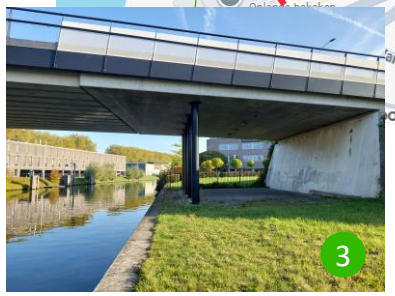
Geen doorgaande fietsroute

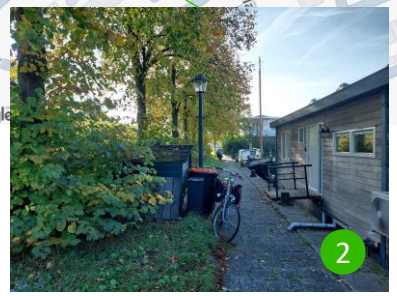
De ingetekende route is een goede ontsluiting van de nieuwbouw richting het centrum van Gorinchem. De route vormt echter geen logische verbinding voor doorgaand fietsverkeer van buiten het plangebied:

- **Functie van deze verbinding:** De ingetekend fietsroute uit het stedenbouwkundig plan geeft geen inzicht in de aansluiting op het omliggende netwerk, oftewel; hoe verbindt deze route het gebied met het omliggende fietsnetwerk? Als we uitzoomen naar een groter gebied dan lijkt deze route geen logische verbinding voor doorgaand fietsverkeer. Er is geen bestaand fietspad waarop kan worden aangesloten, en er is geen logische herkomst/bestemming die door middel van deze verbinding wordt verbonden met het centrum.
- **Ruimtelijke inpassing:** Er is op de bestaande woonboulevard geen ruimte voor een fietspad aan de Linge (foto 1), en het inpassen van een nieuwe fietsverbinding over de parkeerterreinen is vanuit verkeerskundig oogpunt onwenselijk. In het plangebied is de ruimte naast de huidige ligplaatsen van de woonboten is zeer krap voor een volwaardig, vrijliggend fietspad (foto 2). Onder de Lingebrug is wel ruimte voor een nieuwe fietsverbinding (foto 3).









3. Ontsluiting voor voetgangers



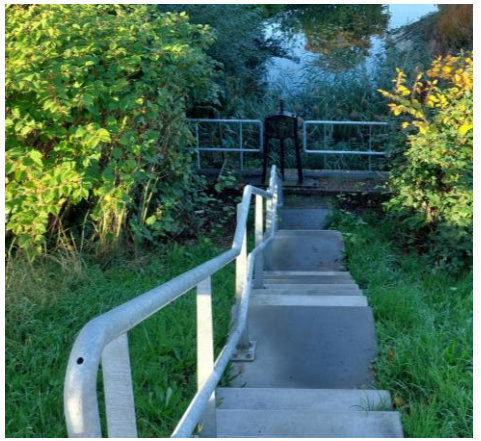
Het stedenbouwkundig plan bevat een nieuwe wandelroute langs de Linge. Om dit tot een logische wandelroute te maken ontbreekt nog één verbindende schakel; een oversteek vanuit het gebied naar het bestaande trottoir op de Spijksedijk. Door het toevoegen van een oversteek ontstaat een directe looproute naar het centrum, en aansluiting op de bestaande recreatieve route langs de kazematten.



Voor verbinden van deze looproutes adviseren wij:

- Een **veilige oversteek te realiseren door een zebrapad** aan te leggen op de bestaande snelheidsdrempel (bij het begin van de 30-zone). Door gebruik te maken van deze drempel ligt de oversteek verhoogd, waardoor voetgangers extra zichtbaar zijn en de snelheid van het (auto)verkeer wordt geremd. Hoewel deze locatie direct na de bocht in de Spijksedijk ligt, is er goed zicht vanaf deze locatie. Voetgangers en automobilisten kunnen elkaar zien.
- Voor een veilige oversteek dient de **opstelplek voor voetgangers** naast de rijbaan te worden vergroot; voetgangers hebben nu slechts een krappe plek en staan nu dicht naast passerend verkeer (foto 1).
- De looproute moet worden voorzien van **een trap of hellingbaan** om het hoogteverschil van de dijk te overbruggen. De voordehand liggende oplossing is om gebruik te maken van de bestaande betonnen trap (foto 2). Een looproute met behulp van de bestaande trap is echter niet toegankelijk voor iedereen. Om de route ook geschikt te maken voor mindervalide, kinderwagens, senioren zou de trap moeten worden vervangen door een andere opgang, bijv. een hellingbaan en/of minder steile trap. Ook kan worden overwogen om de opgang voor wandelaars en fietsers te combineren (zie pag. 23).





Colofon

Opdrachtgever: Spijksedijk B.V.
Projectteam: Joost de Jong en Yvo Sjauw-Koen-Fa
E-mail: j.dejong@xtnt.nl
Projectnummer: 694-485
Datum: 2-12-2025

Bijlage

xtnt
waar de reis begint

Bijlage 1. Ongevallen Spijksedijk

Data BRON, periode 2014-2025*

Aantal ongevallen = 10

Betrokkene	Aantal x
Automobilist	8
(Elektrische) Fietser	2
Snor-/Bromfietser	2
Voetganger	2
Totaal	14

Ernst	Aantal x
Ongeval	9
Gewond	1
Overleden	0

