Ontwikkeling Spijksedijk
Uitwerking mobiliteit

13-5-2026

Inhoud

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

Bijlage 1. CROW Parkeernormen 2024

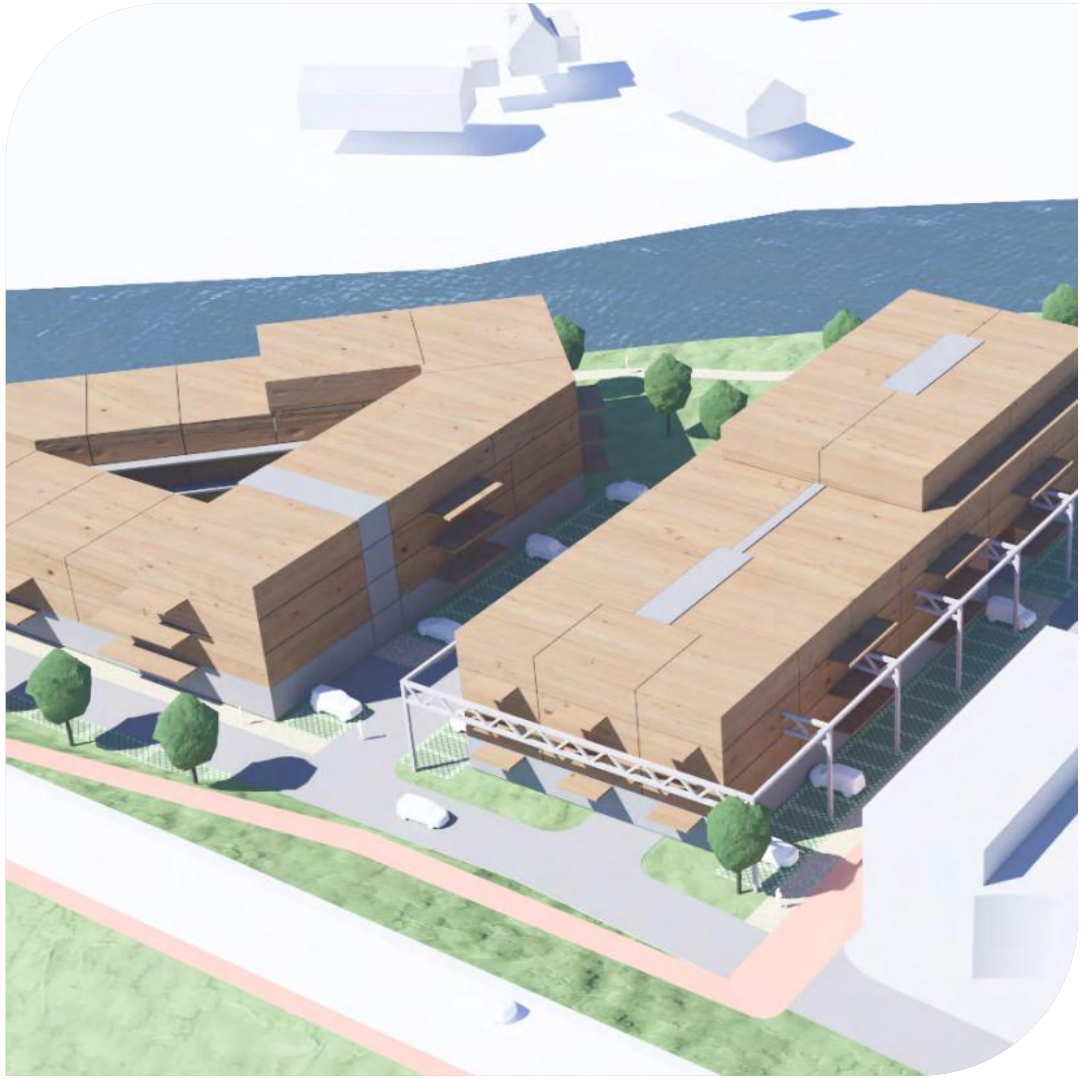
Bijlage 2. Ongevallen Spijksedijk

Inleiding

xtnt
waar de reis begint

Programma

De ontwikkeling aan de Spijksedijk bestaat uit de nieuwbouw van 97 appartementen, waarvan 31 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.

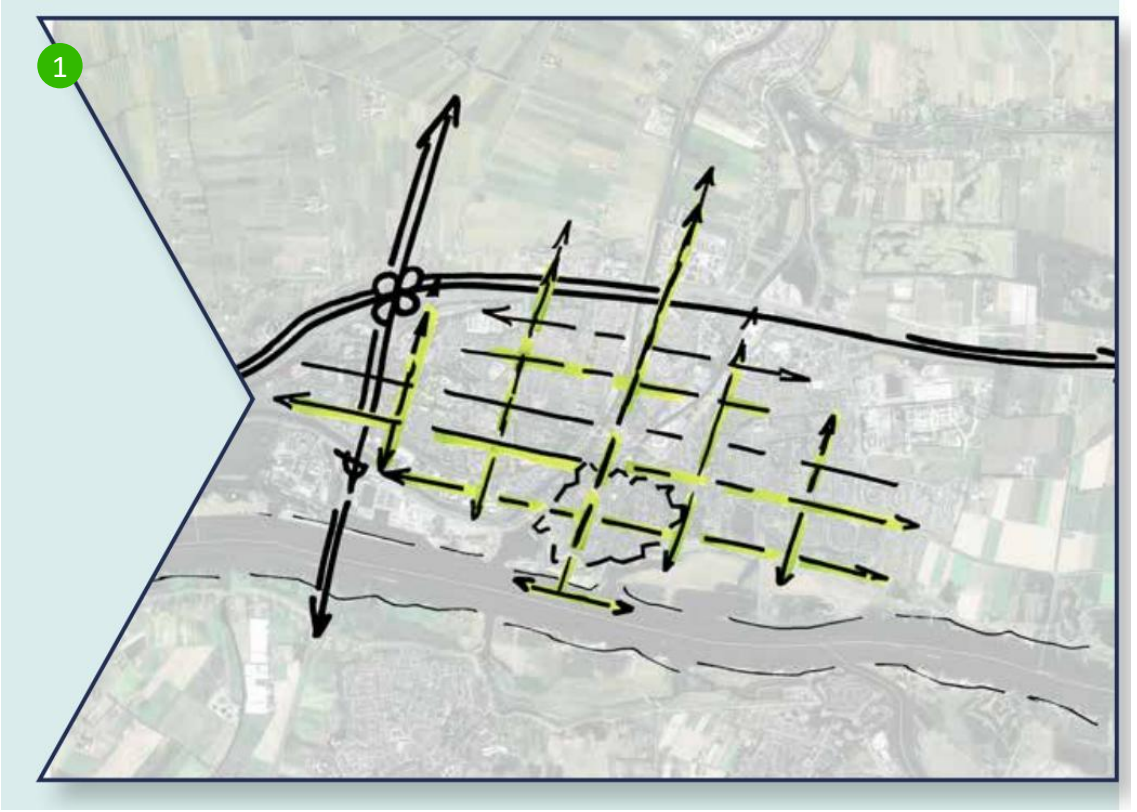


Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

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

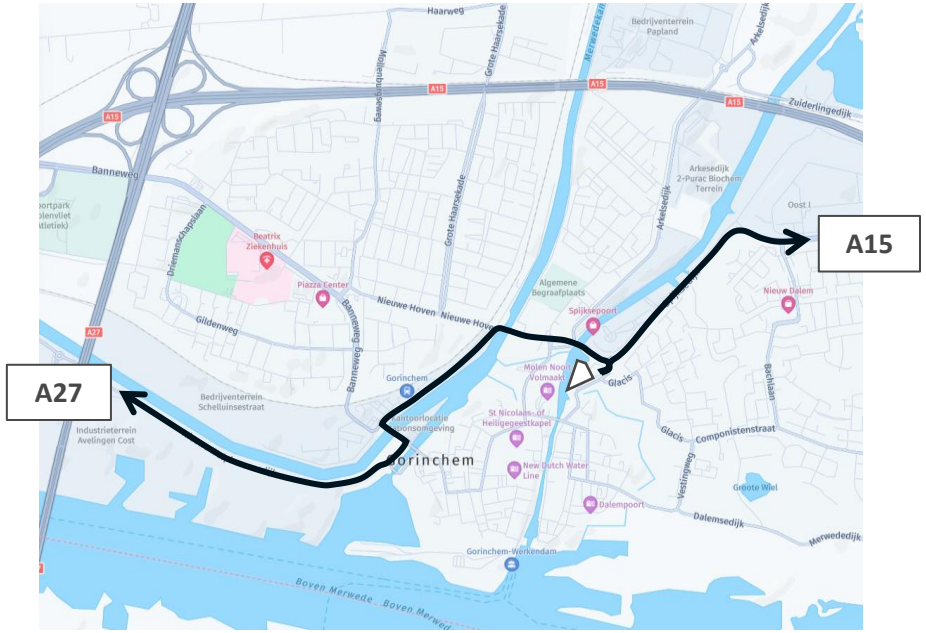


Mobiliteitsconcept

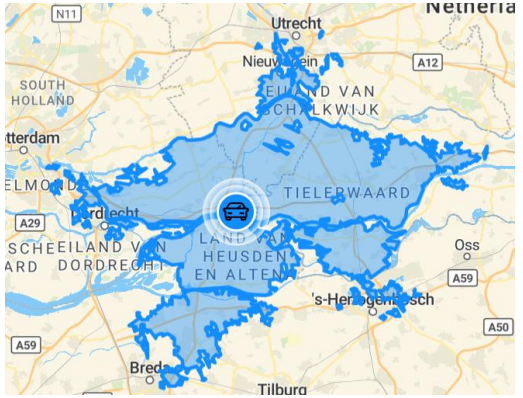
xtnt
waar de reis begint

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.



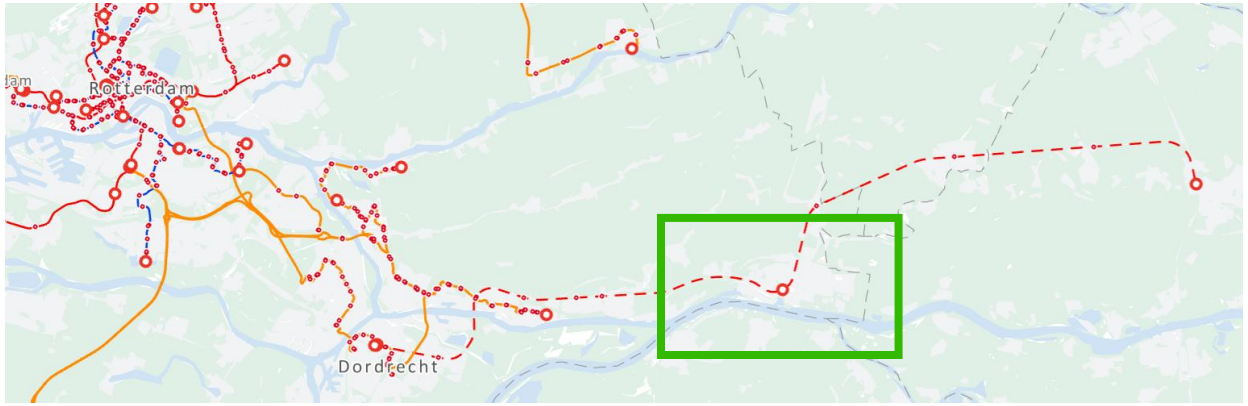


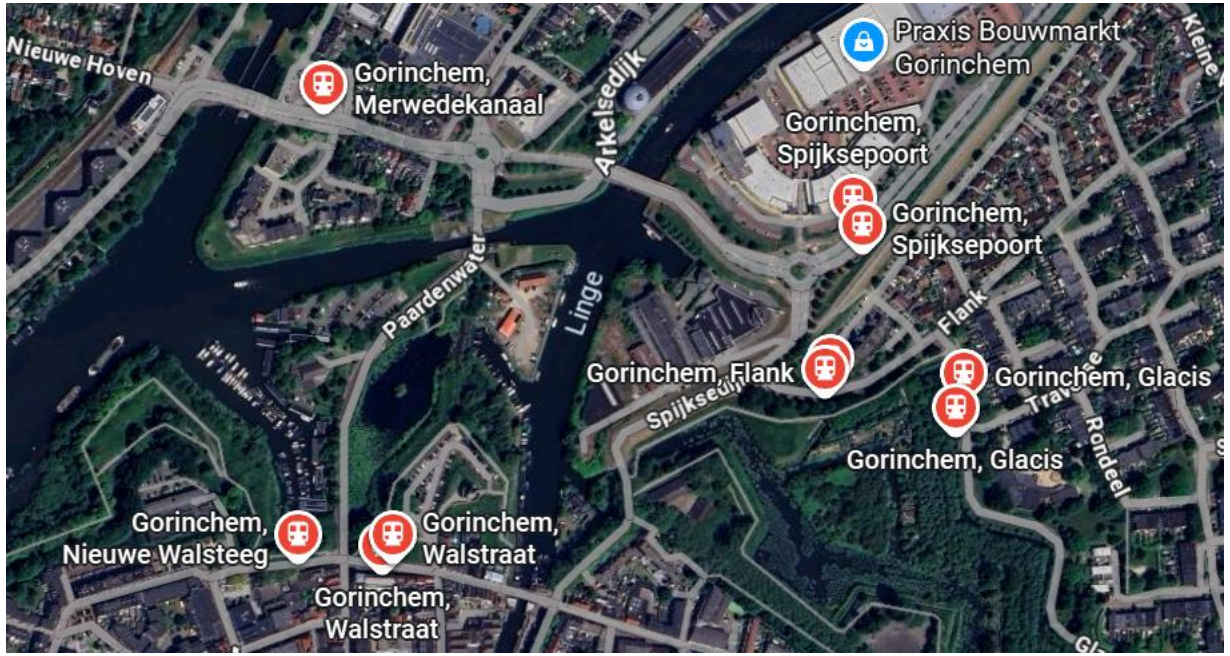


Mobiliteitsanalyses - OV

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.



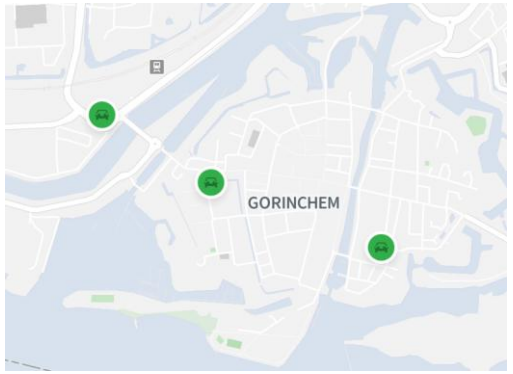


Mobiliteitsanalyses - deelmobiliteit

Het bestaande aanbod van deelmobiliteit in gemeente Gorinchem bestaat uit drie deelauto´s van MyWheels en één van Greenwheels. Daarnaast is ook Donkey Republic actief met deelfietsen (niet zichtbaar op website/kaart, wel Google Maps). Naar schatting tijdens schouw bestaat dit aanbod uit ca. 10 fietsen. 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 pilot vastgesteld voor toevoegen van deelauto’s in gebiedsontwikkelingen





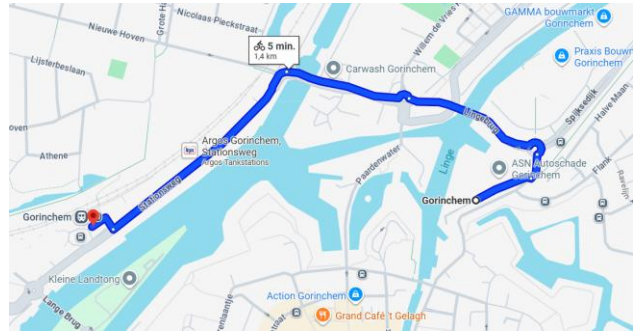


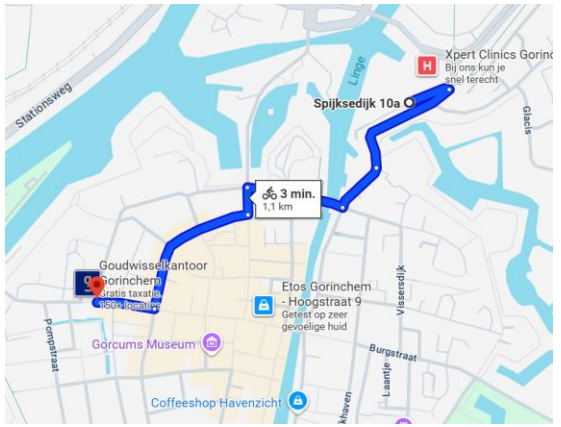
Mobiliteitsanalyse - fiets

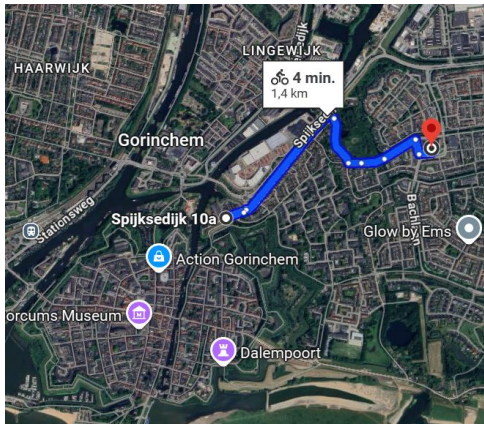
Fietsroute station en dichtstbijzijnde winkelcentrum/supermarkt is bereikbaar binnen 5 minuten fietsen

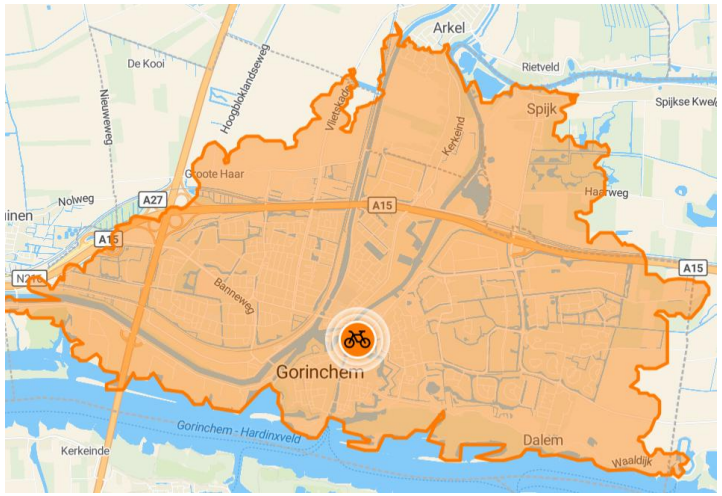
De Spijksedijk is onderdeel van het (recreatieve) fietsknooppuntenroutenetwerk met aansluiting op de knooppunten 22-50 en/of 25-27

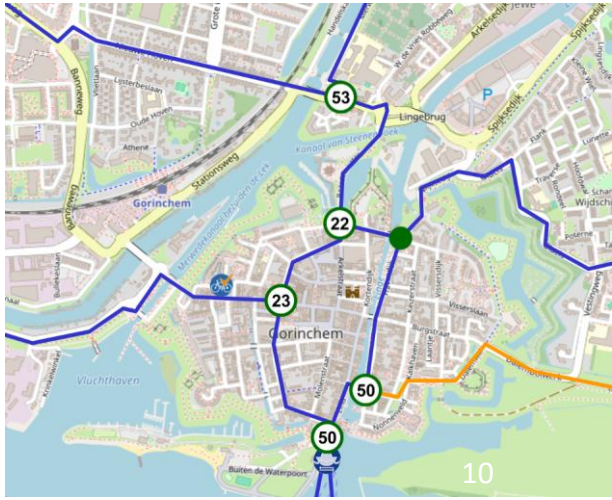
Met de fiets is heel Gorinchem bereikbaar binnen 15 minuten.









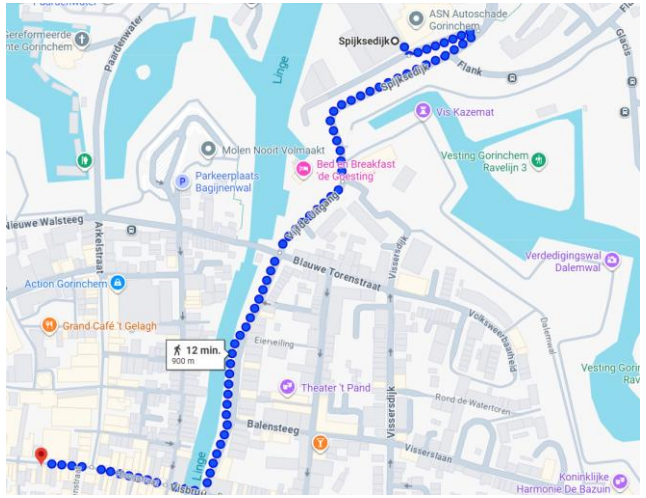


Mobiliteitsanalyse - voetganger

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

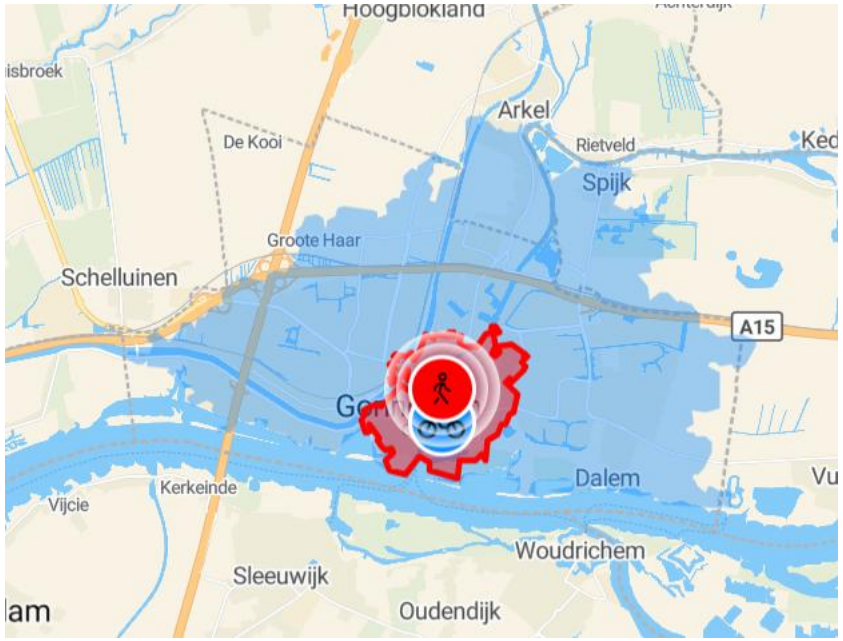
Het (recreatieve) wandelroutenetwerk is bij knooppunt 32 bereikbaar via de Spijksedijk

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


Spijksedijk
Blauwe Torenstraat
12 min.
900 m
Balensteeg
Theater 't Pand
Grand Café 't Gelagh
Action Gorinchem
Vis Kazemat
Vesting Gorinchem Ravelijn 3
Verdedigingswal Dalemwal
Parkeerplaats Bagijnenwal
Arkelstraat
Vissersdijk
Vissersplein
Vissersteeg
Vissersbrug
Vissersbrug
Vissersbrug

Mobiliteitsanalyses – Overzicht bereikbaarheid

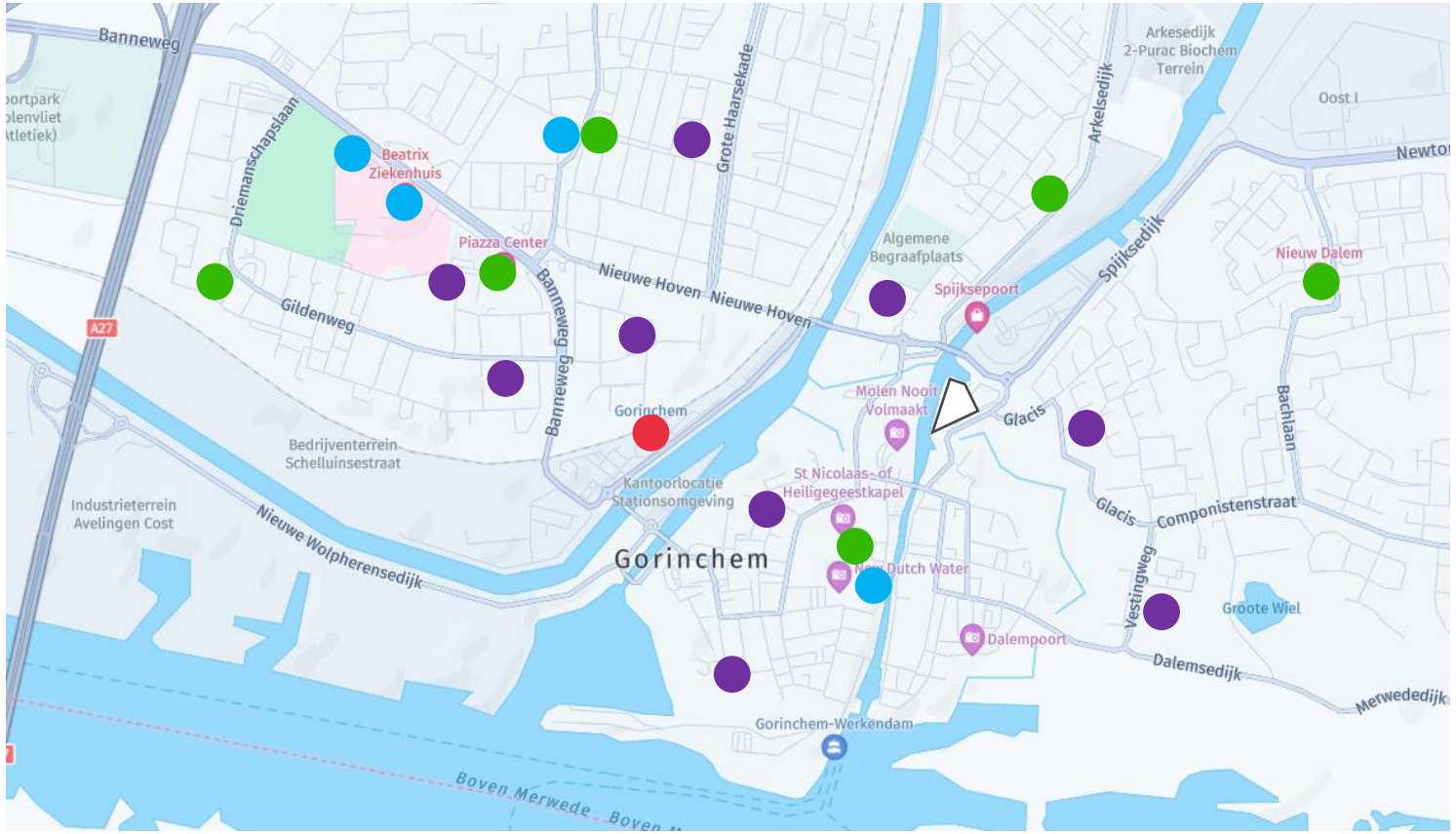
Bereikbaarheid fietser – voetganger



Bereikbaarheid fietser - automobilist



Voorzieningenkaart



- Supermarkt/winkelcentrum
- Treinstation
- 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. De loopafstand naar het treinstation is relatief ver, waardoor voortransport waarschijnlijk per fiets/bus plaatsvindt.

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 staan verspreid over de gehele gemeente, vooral bij OV-haltes. Om gebruik hiervan te stimuleren is het noodzakelijk deze zo dicht mogelijk bij de gebruikers te plaatsen, dus bij voorkeur in het plangebied.

Parkeerbalans

xtnt
waar de reis begint

Parkeerbalans

Op basis van het vigerende beleid van de gemeente Gorinchem (Nota parkeernormen van juni 2019) is naaststaande berekening gemaakt voor het benodigde aantal parkeerplekken. Conform de normen uit het beleid ontstaat een parkeerbehoefte van ca. 126 parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen, inclusief bezoekersparkeren.

Wij adviseren echter op een aantal punten af te wijken van het vigerende parkeerbeleid en voor een aantal functies de nieuwe, actualiseerde CROW-richtlijnen te gebruiken. De CROW-richtlijnen vormen voor Nederlandse gemeentes de basis voor hun parkeerbeleid en zijn gestoeld op actuele en onderbouwde ervaringscijfers voor parkeren en autobezit. Vooruitlopend op een gemeente-brede update van het parkeerbeleid is het verstandig om parkeernorm voor sociale huurwoning en bezoekers te verlagen en deelmobiliteit toevoegen. Deze afwijkingen worden op de volgende pagina's onderbouwd.

Op basis van de voorgestelde aanpassingen komt de totale parkeerbehoefte van het plan daarmee uit op ca. 100 parkeerplaatsen. In het ontwerp is rekening gehouden met 125 parkeerplaatsen, waarvan 15 plekken gereserveerd zijn voor de parkeerbehoefte van de naastgelegen bedrijvigheid (Dullaart). Het parkeeraanbod van de overige 110 plekken is passend bij de parkeervraag van de ontwikkeling. Er ontstaat een positief saldo; een overschot van 10 parkeerplekken.

Parkeerbeleid Gorinchem (CROW 317)

Woontype*	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur, appartement, sociale huur	29	1,2	34,80
Huur, appartement, sociale huur	2	1,2	2,40
Koop, appartement midden	37	1,3	48,10
Koop, appartement duur	29	1,4	40,60
Totaal parkeerbehoefte			**125,90**

**aandeel bezoekers zit in de parkeerbehoefte opgenomen*

Afwijking parkeerbeleid Gorinchem

Woontype*	Aantal	Parkeernorm bewoners	Parkeernorm bezoekers	Bron	Parkeerbehoefte
Huur, appartement, sociale huur (<75m2 GO)	29	0,5	0,15	CROW 744	18,85
Huur, appartement, sociale huur (>75m2 GO)	2	0,5	0,15	CROW 744	1,30
Koop, appartement midden	37	1,1	0,15	Vigerend parkeerbeleid	46,25
Koop, appartement duur	29	1,2	0,15	Vigerend parkeerbeleid	39,15
Totaal					105,55
Reductie deelmobiliteit (+/-10%)					8,00
Aandeel plekken voor deelauto's (8/4)					2,00
Totaal parkeerbehoefte					**99,55**

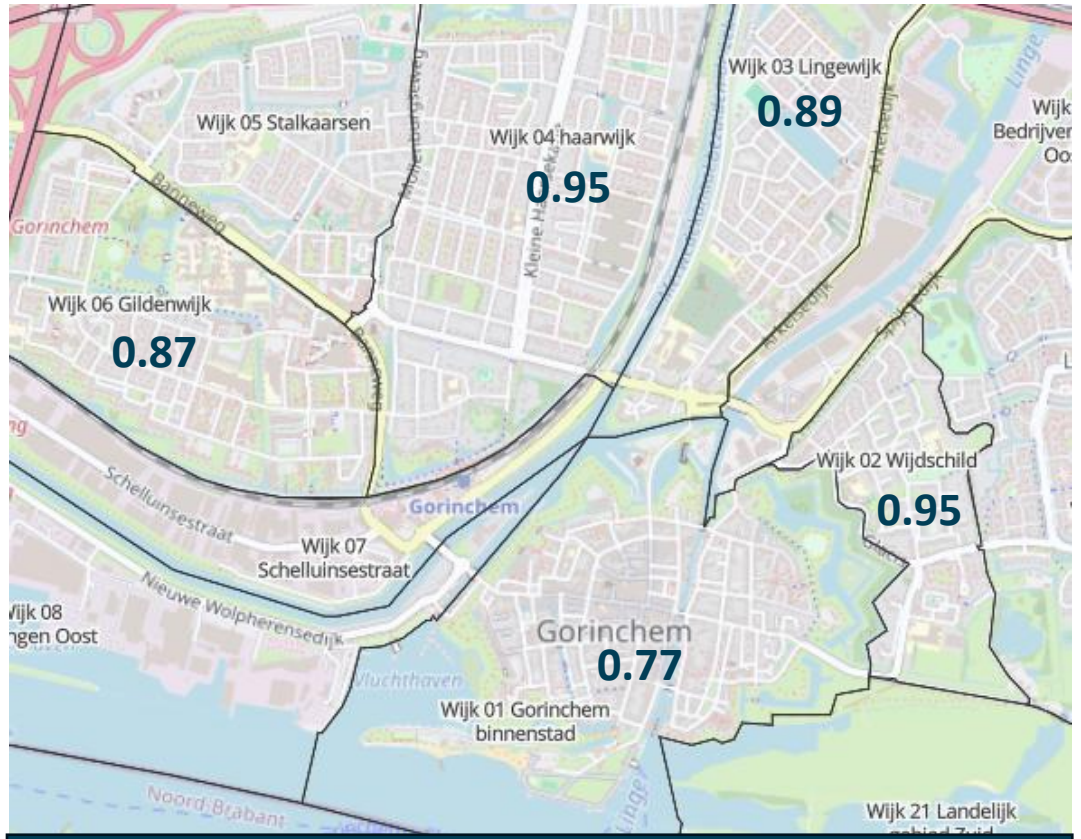
Parkeerbalans: afwijkingen onderbouwen

- **Geactualiseerde parkeernorm voor bezoekersparkeren:** In het vigerende parkeerbeleid Gorinchem wordt rekening gehouden met 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers per woning, ongeacht de locatie. In de meest recente versie van de CROW wordt een differentiatie gemaakt in de bezoekersnorm per locatie. In de praktijk bleek dat het bezoekersaandeel voor verschillende locaties verschilt, bijvoorbeeld het centrum met het buitengebied. Daarom is de meest recente CROW een losse tabel opgenomen van het bezoekersparkeren, met dezelfde onderverdeling als een parkeernorm (stedelijkheidsgraad en ligging locatie). In de vernieuwde CROW-richtlijn wordt in een ‘sterk stedelijke’ omgeving in het gebied ‘centrum’ een bezoekersnorm van 0,1 gehanteerd. Wij adviseren de bezoekersnorm daarom te verlagen naar 0,15. Dit sluit ook aan bij de uitgangspunten die voor gebiedsontwikkeling LingeOever worden gebruikt.
  - Afwijking op bezoekersnorm (van 0,3 naar 0,15): vermindering parkeerplekken van 29 naar 15 parkeerplekken

- **Reductie parkeeraanbod door toevoegen van deelmobiliteit:** In lijn met het gemeentelijke mobiliteitsbeleid wordt in toenemende mate ingezet op een mobiliteitstransitie. Deze transitie betreft het verminderen van autobezit/gebruik en het stimuleren van duurzame alternatieven. In lijn hiermee wordt in soortgelijke gebieden (zoals Lingeoever in Gorinchem) ook deelmobiliteit toegevoegd om de parkeerbehoefte te verlagen. Een veelgebruikte vuistregel hierbij is: 1 deelauto vervangt 4 privéauto’s. In soortgelijke gemeentes en projecten geldt daarbij dat de parkeervraag maximaal 10-25% kan worden gereduceerd. Wij adviseren in te zetten op toevoegen van deelmobiliteit ter vervanging van ca. 10% van de parkeervraag.
  - Toevoegen van twee deelauto’s: vermindering parkeerplekken = 2 * 4 privéauto's = 8 parkeerplekken

Parkeerbalans: afwijkingen onderbouwen

- **Geactualiseerde parkeernorm voor sociale huur:** In het vigerende parkeerbeleid Gorinchem wordt één norm gehanteerd voor sociale huurwoningen en er wordt geen onderscheid gemaakt tussen een sociaal huurappartement en een sociale huurwoning (eengezinshuishouden vs. meergezinhuishouden). In de meest recente versie van de CROW is een onderverdeling gemaakt naar appartementsoppervlakte. De sociale huurwoningen die worden gerealiseerd in het plan zijn relatief klein (15x65 m2 GO, 14x70m2GO en 2x >75m2 GO) en zijn daarmee in de praktijk veelal geschikt voor kleinere huishoudens. De norm uit het vigerende parkeerbeleid is daarvoor ontoereikend (te hoog). Het daadwerkelijke autobezit voor een sociale huurwoning in Gorinchem is lager: gemiddeld 0,89. Op basis van de meest recente versie van de CROW kan voor kleine sociale huurwoningen (<75m2 bvo) een lagere parkeernorm van 0,4 worden gebruikt, en voor grotere appartementen (>75m2 bvo) een norm van 0,5. Wij kiezen om gebruik te maken van een geactualiseerde norm, en maken daarbij een uniforme en conservatieve keuze voor toepassen van de norm van 0,5 op alle sociale huurwoningen.
  - Afwijking op parkeernorm voor sociaal: vermindering parkeerplekken van 28 naar 16 parkeerplekken (exclusief bezoekersparkeren)



Gemiddeld autobezit o.b.v. sociaal huurhuis (wijk)

Parkeerbehoefte van het totale gebied

Het plangebied bevat bedrijfspanden die op dit moment niet meer in gebruik zijn. Op delen van het plangebied en direct aangrenzende wegen wordt echter wel geparkeerd. Dit laat zien dat de parkeerbehoefte van de huidige gebruikers groter is dan de overige aanwezige parkeerplaatsen bij de andere kavels in dit gebied. Het huidige parkeerverbod wordt door middel van een groot aantal verbodsborden kenbaar gemaakt. Desondanks wordt er veel geparkeerd buiten de aangegeven vakken.

Het huidige parkeergedrag onderstreept het belang dat een parkeeroplossing past bij de parkeerbehoefte van het totale gebied. Het is verstandig om aanvullend een parkeerbalans op te stellen voor het totale gebied, en/of concrete afspraken met de huidige stakeholders in het gebied over gebruik van de nieuw te realiseren parkeerplekken. Een parkeerregulering met vergunningen en goede handhaving van dit parkeerregime zijn nodig om te voorkomen dat de nieuwe parkeervakken bij de appartementen worden gebruikt als ‘gratis’ parkeerplekken voor bezoekers van het centrum of omliggende bedrijven.

In de nadere uitwerking van het stedenbouwkundige plan is het belangrijk om ook expliciet te toetsen hoe ongewenst/fout parkeren kan worden voorkomen. Bijvoorbeeld parkeren buiten de vakken (zoals in de keerlus en op de hellingbaan).



Verkeerskundige analyse van knelpunten en oplossingen

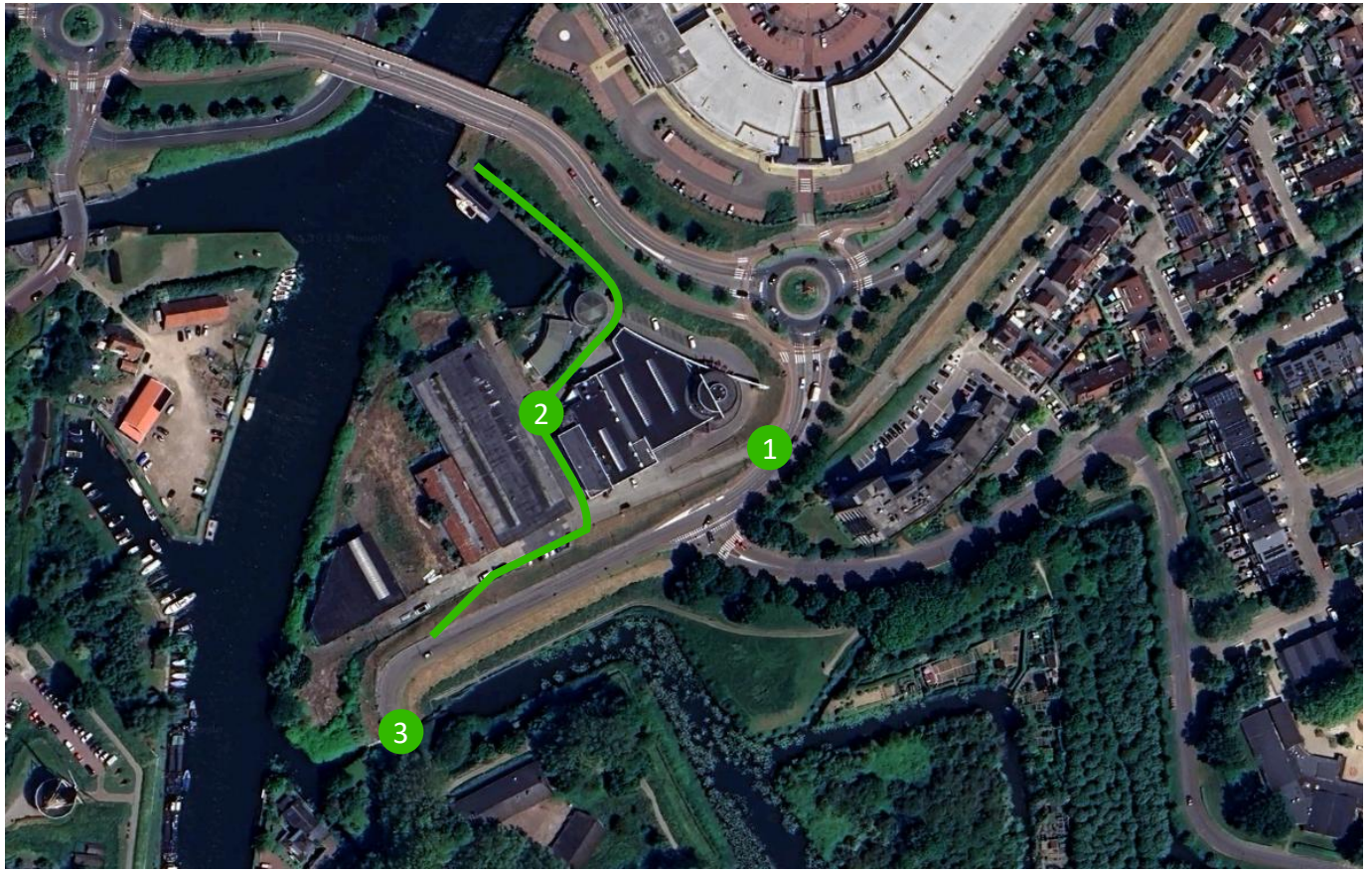
xtnt
waar de reis begint

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. 485 mvt per etmaal, waarvan 10% tijdens het drukste uur (ochtendspits). De bestaande ontsluiting heeft voldoende capaciteit om tijdens een ochtendspitsuur ca. 49 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.

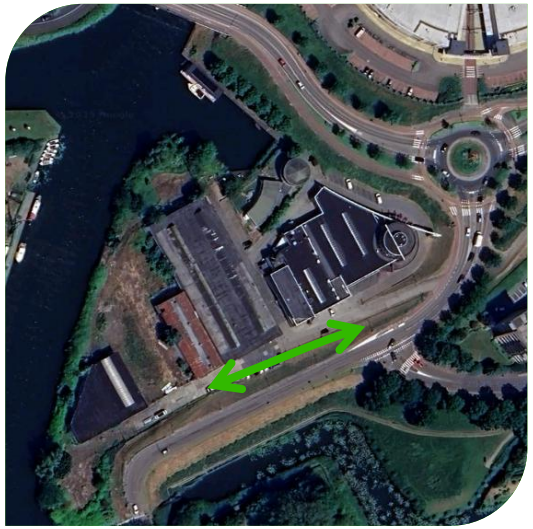
Verkeersgeneratie van 97 woningen
5,0 mvt per woning per weekdagetmaal*
97 x 5,0 = 485 mvt/etmaal
Drukste uur = ochtendspitsuur =
Vuistregel: 10% van etmaalintensiteit
Ochtendspitsuur = 485* 10% = 48,5 mvt



* Vuistregelen voor verkeersgeneratie voor Woonmilieutype: III Centrum-stedelijk overig en buiten-centrum overig https://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 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.

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

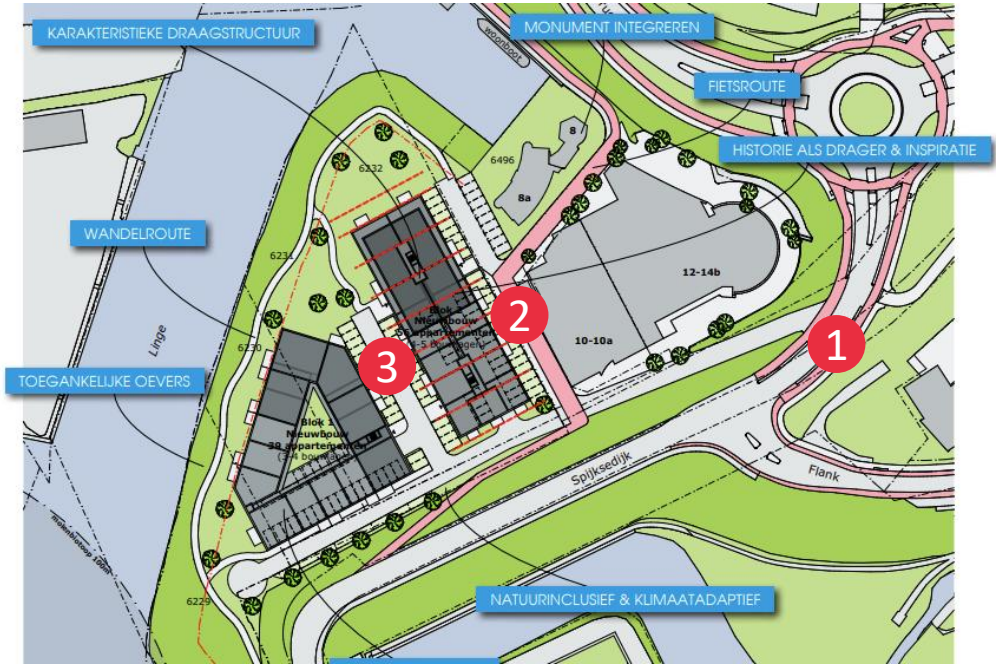
Aandachtspunten fietsen

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.

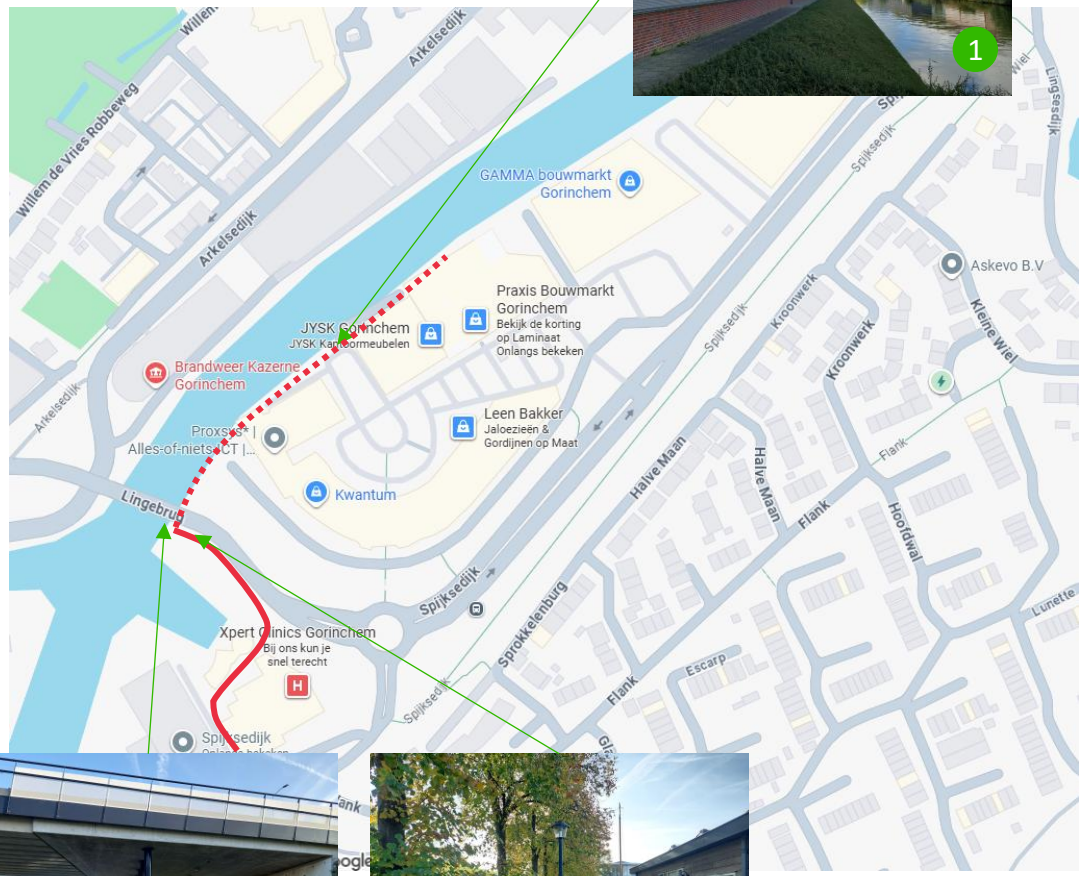


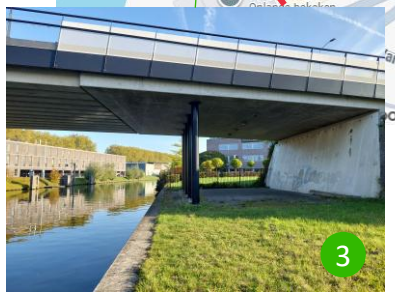
Geen doorgaande fietsroute

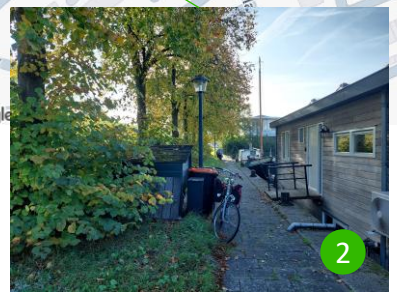
De ingetekende route is een goede ontsluiting van de nieuwbouw richting het centrum van Gorinchem. De route vormt echter geen logische verbinding voor doorgaand fietsverkeer van buiten het plangebied:

- **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



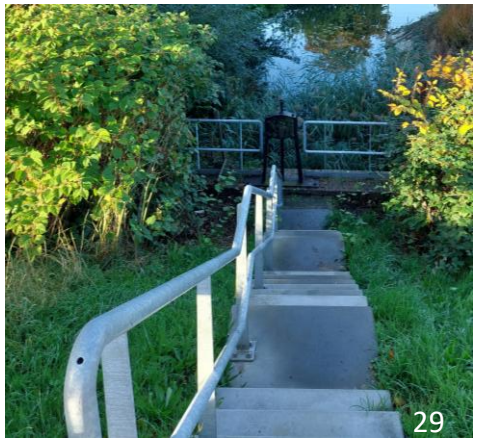
Het stedenbouwkundig plan bevat een nieuwe wandelroute langs de Linge. Om dit tot een logische wandelroute te maken ontbreekt nog één verbindende schakel; een oversteek vanuit het gebied naar het bestaande trottoir op de Spijksedijk. Door het toevoegen van een oversteek ontstaat een directe looproute 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: 13-5-2026

xtnt
waar de reis begint

Bijlages

xtnt
waar de reis begint

Bijlage 1. Onderbouwing parkeernormen

De nota parkeernormen van de gemeente Gorinchem (juni 2019) is het vingerende beleid voor het vaststellen van het benodigde aantal parkeerplekken. De normen in deze gemeentelijke nota zijn gebaseerd op de CROW parkeernormen; dit zijn de landelijke richtlijnen voor het opstellen van gemeentelijk parkeerbeleid. In de parkeernota (juni 2019) wordt verwezen naar de CROW-publicatie (317) 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (richtlijn die is gepubliceerd in 2012). De gemeente kiest in haar nota om het gemiddelde te nemen van bandbreedte die CROW voorschrijft voor gemeentes van type 'Sterk stedelijk'. Het gebied Spijksedijk behoort volgens de gebiedsindeling van de gemeente bij gebied 'Centrum'.

CROW heeft medio 2024 nieuwe parkeerkerncijfers gepubliceerd. Deze nieuwe publicatie (744) bevat aangepaste normen, gebaseerd op recente inzichten, literatuur en onderzoek, en vervangt de verouderde CROW-publicatie (317). Om die reden is voor het opstellen van de parkeerbalans van de Spijksedijk gebruik gemaakt van de recent geactualiseerde CROW-parkeernormen. Onderstaande tabel toont de verschillen tussen de verouderde en geactualiseerde normen (voor de relevante functies) voor 'Sterk stedelijk' en 'Centrum'.

Woontype	Norm (conform verouderde publicatie, CROW-317)
Huurhuis, sociale huur	1,2
Appartement goedkoop	1,2
Appartement midden	1,3
Appartement duur	1,4
Bezoekersaandeel	0,3

Woontype	Categorie	Norm (conform geactualiseerde publicatie, CROW-744)
Huur, appartement, sociale huur	<75m2	0,4
Huur, appartement, sociale huur	75-100m^2	0,5
Koop, appartement	75-100m^2	1,0
Koop, appartement	>100m^2	1,1
Bezoekersaandeel		0,1

Bijlage 1. CROW Parkeernormen 2024

Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m² bvo

	Parkeerkencijfers(per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,2	0,6	0,2	0,8	0,2	1,0	0,4	1,2	
Sterk stedelijk	0,2	0,8	0,2	1,0	0,4	1,2	0,5	1,3	
Matig stedelijk	0,2	1,0	0,3	1,1	0,5	1,3	0,5	1,3	1- 3% per woning
Weinig stedelijk	0,2	1,0	0,3	1,1	0,5	1,3	0,5	1,3	
Niet stedelijk	0,2	1,0	0,3	1,1	0,5	1,3	0,5	1,3	

Opmerking
Let op: de tabel is exclusief bezoekersparkeren

Huur, appartement, sociale huur, < 75 m² bvo

	Parkeerkencijfers(per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,2	0,5	0,2	0,6	0,2	0,8	0,3	1,1	
Sterk stedelijk	0,2	0,6	0,2	0,8	0,3	1,1	0,4	1,2	
Matig stedelijk	0,2	0,8	0,2	1,0	0,4	1,2	0,4	1,2	1- 3% per woning
Weinig stedelijk	0.2	0,8	0,2	1,0	0,4	1,2	0,4	1,2	
Niet stedelijk	0,2	0,8	0,2	1,0	0,4	1,2	0,4	1,2	

Opmerking
Let op: de tabel is exclusief bezoekersparkeren

Bijlage 1. CROW Parkeernormen 2024

Koop, appartement, > 100 m^2 bvo

	Parkeerkencijfers(per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,4	0,8	1,6	1,1	1,9	1,3	2,1	
Sterk stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1,2	2	1,4	2,2	
Matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,3	2,1	1,4	2,2	8 - 13% per woning
Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,4	2,2	1,4	2,2	
Niet stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,4	2,3	1,4	2,2	

Opmerking
Let op: de tabel is exclusief bezoekersparkeren

Koop, appartement, 75-100 m^2 bvo

	Parkeerkencijfers(per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,5	1,3	0,7	1,5	0,9	1,7	
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,6	1,4	0,8	1,6	1,0	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	5 - 8% per woning
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	

Opmerking
Let op: de tabel is exclusief bezoekers

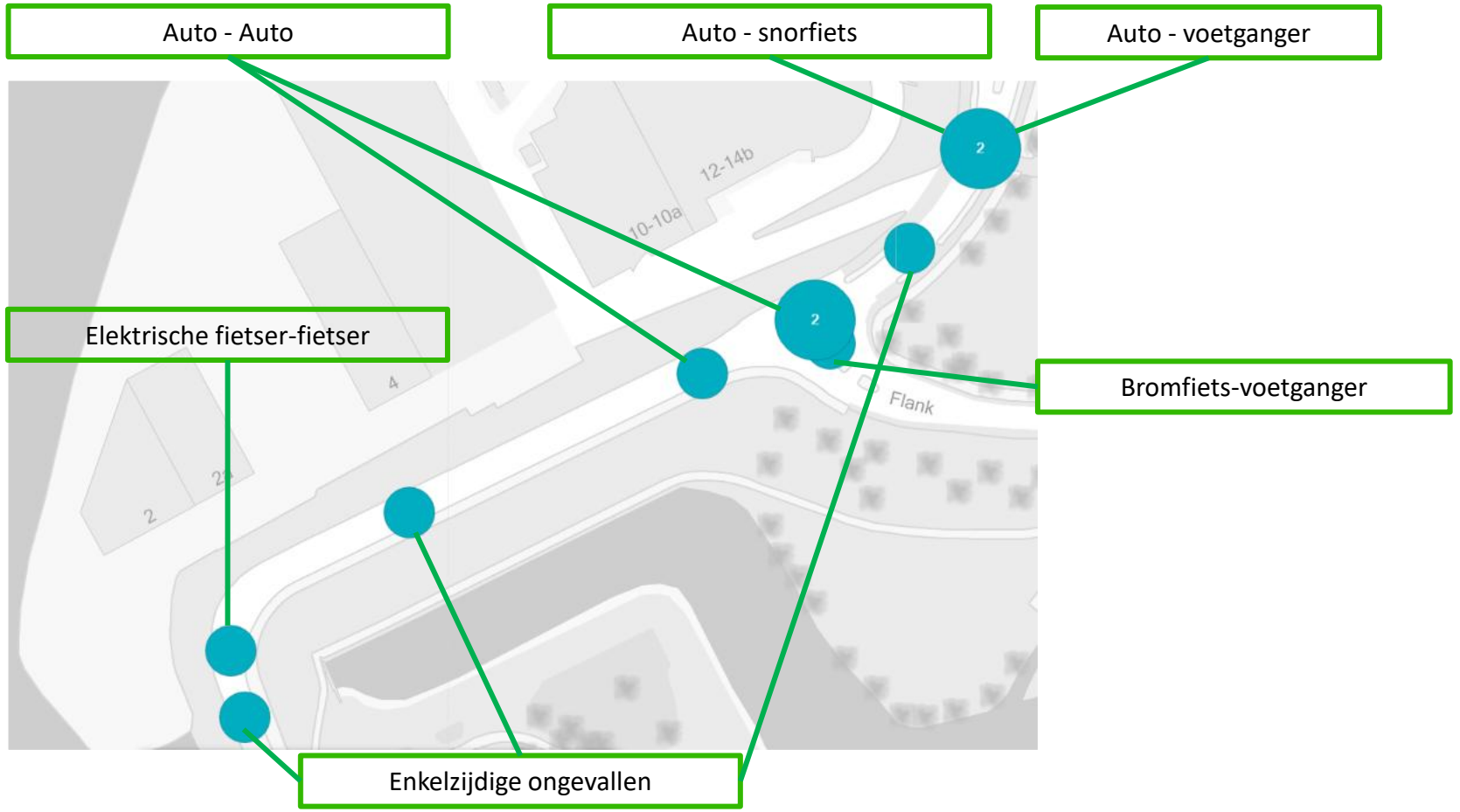
Bijlage 2. Ongevallen Spijksedijk

Data BRON, periode 2014-2025*

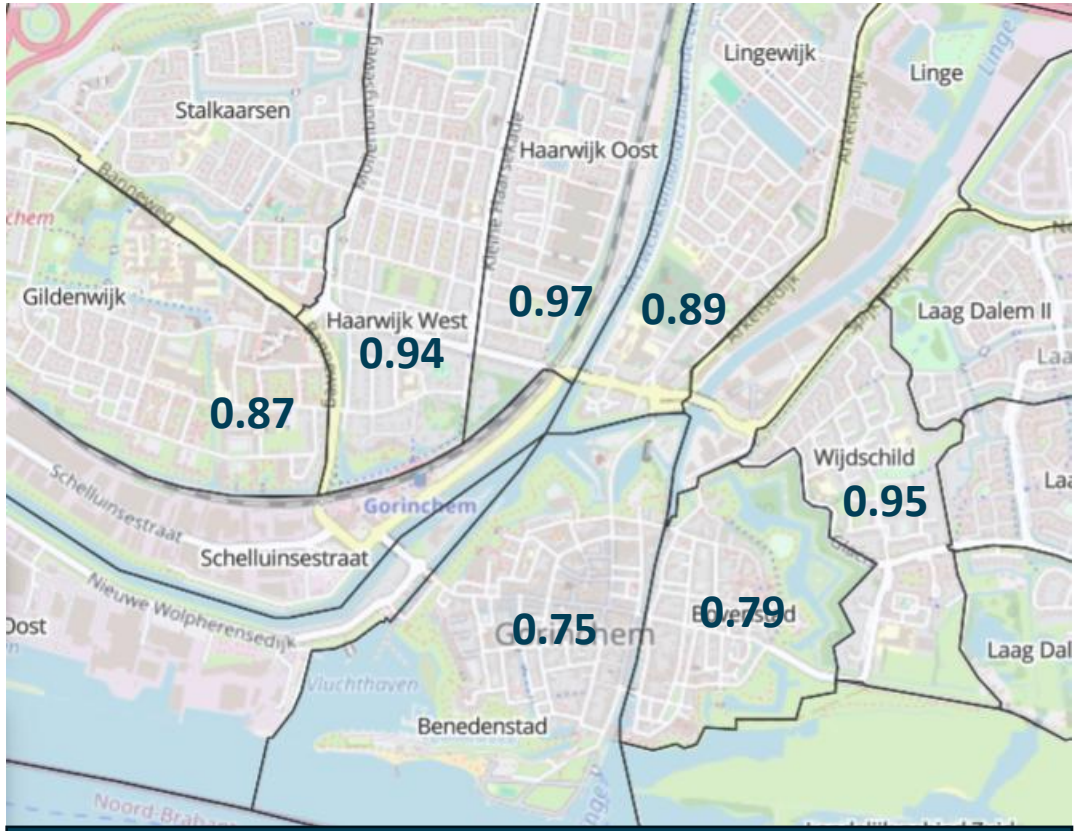
Aantal ongevallen = 10

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

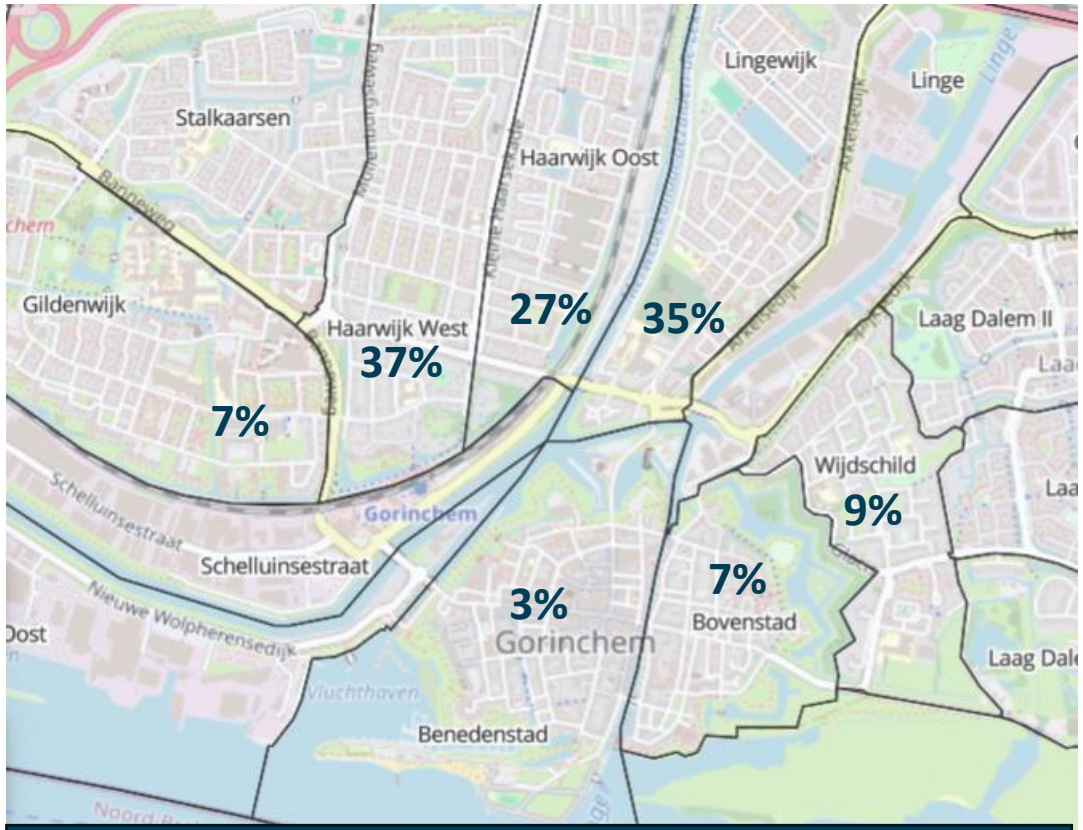
Ernst	Aantal x
Ongeval	9
Gewond	1
Overleden	0



Bijlage 3: Passende parkeernorm (Buurt)

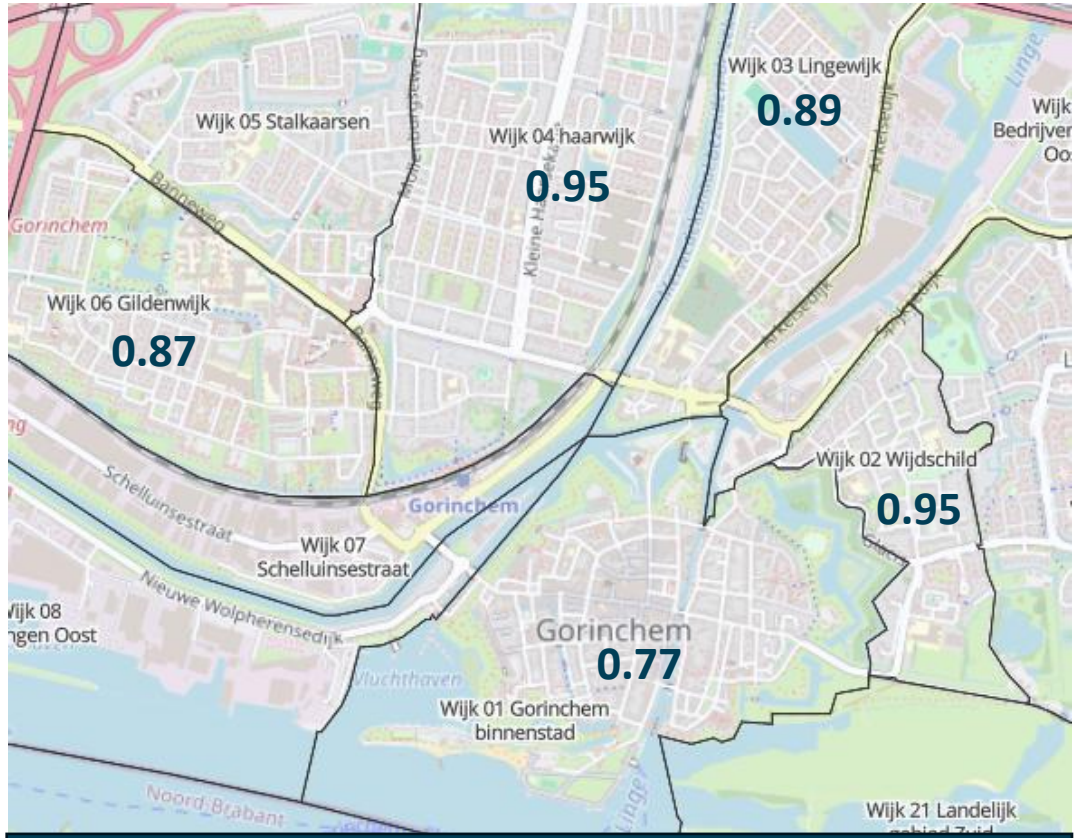


Gemiddeld autobezit o.b.v. sociaal huurhuis (buurt)

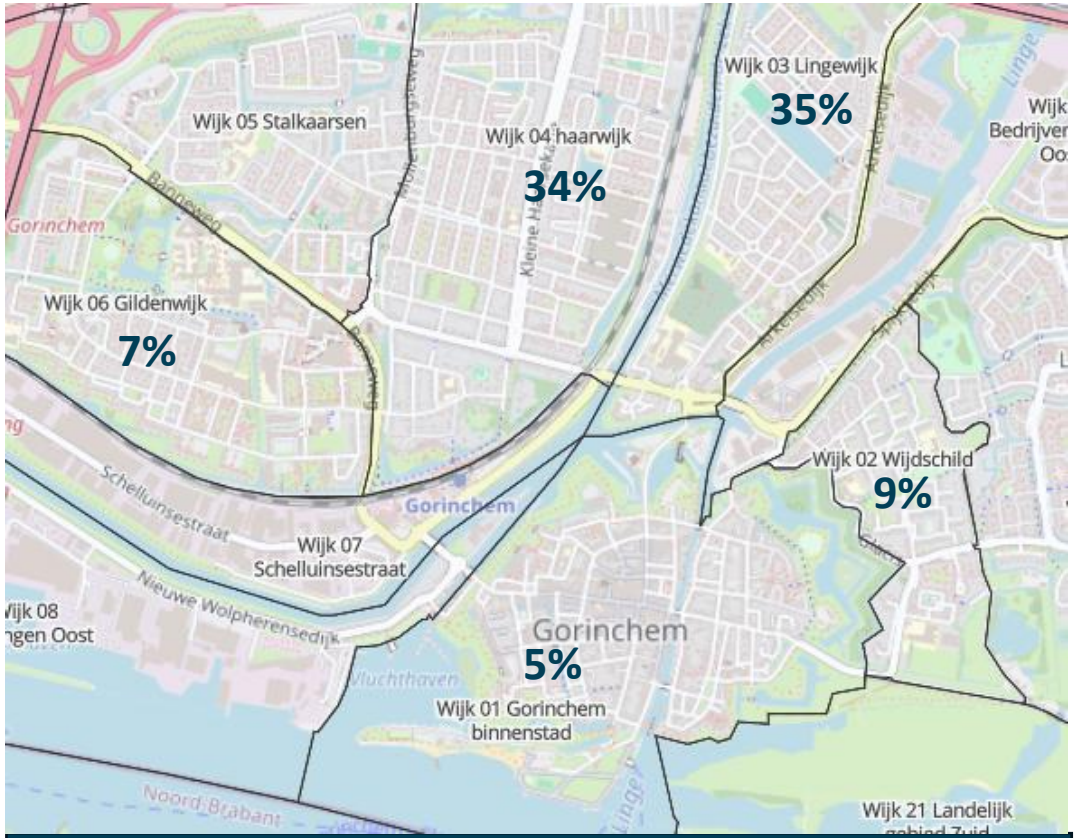


Aandeel sociale huurwoningen (buurt)

Bijlage 3: Passende parkeernorm (Wijk)



Gemiddeld autobezit o.b.v. sociaal huurhuis (wijk)



Aandeel sociale huurwoningen (wijk)