



N834 traject 60 (Zoelmond - Kerk Avezaath (A15))
(km 0,000 – 8,300)
Verkeerskundig integrale trajectpreverkenning
Trajectprogrammering 2025

Provincie Gelderland

1 november 2021

Definitief

Documenttitel N834 traject 60 (Zoelmond - Kerk Avezaath (A15))
(km 0,000 – 8,300)


Verkorte documenttitel N834 traject 60 Verkeerskundig integrale
trajectpreverkenning
Status Definitief
Datum 1 november 2021
Projectnaam Preverkenningen (trajectprogrammering 2025)
Opdrachtgever Provincie Gelderland

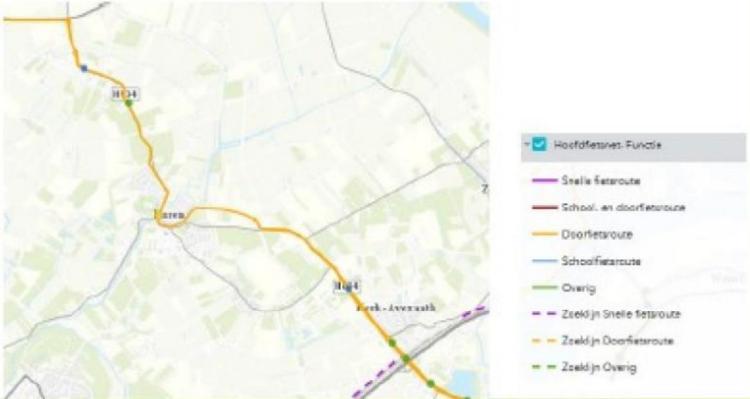
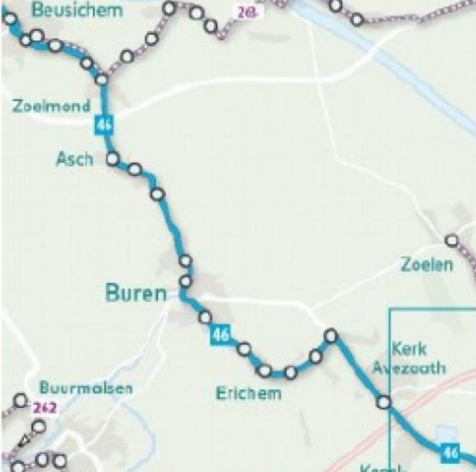
Auteur(s) 5.1.2e
Collegiale toets 5.1.2e
Datum/paraaf 1 november 2021
Vrijgegeven door 5.1.2e
Datum/paraaf 1 november 2021

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INTEGRALE TRAJECTVISIE	1
2	VERKEERSKUNDIGE ANALYSE	7
2.1	Verkeersveiligheid	7
2.2	Bereikbaarheid en Verkeersmanagement	9
3	VISIE VERSUS VORMGEVING	10
3.1	Toetsingskader	10
3.2	Aandachtspunten benoemd in de trajectvisie en vanuit beheer	10
3.3	Analyse vormgeving	15
4	OPENBAAR VERVOER	54
4.1	Toetsingskader	55
4.2	Beoordeling route	56
4.3	Beoordeling haltevoorzieningen	57
5	ADVIES VOOR HET VERVOLG	72
5.1	Onderbouwing te verkennen knelpunten met prioriteit	72
5.2	Onderbouwing knelpunten met prioriteit niet verkennen	73

1 INTEGRALE TRAJECTVISIE

<h2>Traject 60: N834 (Zoelmond - Kerk Avezaath (A15))</h2> <p>Km 0,000 – 8,300 Gemeente Buren / Tiel</p> <p>Interne visie op het traject; input voor de preverkenning; NIET verzenden voor de scopebijeenkomsten</p> <p>Datum:</p>	
<h3>1. GEMOTORISEERD VERKEER</h3>	
Gebruik	Intensiteit gemotoriseerd verkeer: 5.860 (ten noorden van Buren) tot 11.570 (ten zuiden van Buren) mvt/etmaal (2019) Waarvan vrachtverkeer: 9% S85: van 77 tot 89 km/h (2019, bij Vmax 80 km/h) Risicoscore: gemiddeld en laag
Functie	Onderdeel regionaal hoofdwegennet: ja Wegfunctie: Lokale ontsluitingsweg Wegcategorie: GOW basis Kwaliteitsnet Goederenvervoer: nee Kaartje uit functioneel kader wegennet <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> SW voorkeur GOW voorkeur GOW basis ETW voorkeur ETW basis Maatwerk </div> </div>
Visie	a. GOW basis. De N834 is een gemiddeld gebruikte GOW met de laagste regionale functie en is geen onderdeel van het KnG. b. Geen bijzonderheden vanuit de functie voor deze cyclus.
Ruimte voor overige opmerkingen	
<h3>2. FIETS</h3>	
Gebruik	Intensiteit fietsverkeer: 110-550 fietsers/etmaal
Definitiekader fietsnetwerk	Onderdeel hoofdfietsnetwerk Gelderland (HFG); ja. Functie fietsvoorzieningen: Doorfietsroute Routes van het HFG die het traject kruisen; ja nl zoeklijn snelle fietsroute Tiel-Geldermalsen Kaartje ogv definitiekader toevoegen

	
Visie	<p>a. Wat is de visie vanuit fietsverkeer op deze weg voor de lange termijn? Fietspaden op vereiste breedte HFN brengen.</p> <p>b. Geef daarnaast zo concreet mogelijk aan wat (vanuit de lange termijn) de visie is voor deze onderhoudscyclus Prioriteit bij fietspaden, vanwege functie HFN.</p>
Ruimte voor overige opmerkingen	
3. OPENBAAR VERVOER	
Gebruik	<p>Frequentie openbaar vervoer OV lijn ja, nummer 46.... Tussen 06:00.... – 22:30.... (...1. keer per uur) Buurtbus nee</p>
Netwerk openbaar vervoer (lopende concessie)	<p>Ligt traject onderdeel van OV-lijnnet? ja Ligt het op hoofdas binnen hoofdnetwerk OV; nee Is dit een sterke lokale / regionale lijn binnen netwerk OV; nee. Is dit een ontwikkelij OV (voormalig flexnet); nee.</p>
	
Visie	<p>a. Omschrijf hier de visie vanuit openbaar vervoer op deze weg voor de lange termijn. ...is een B - lijn, gaat niet veel veranderen.....</p> <p>b. Geef daarnaast zo concreet mogelijk aan wat (vanuit de lange termijn) de visie is voor deze onderhoudscyclus</p>

Ruimte voor overige opmerkingen	Geen drukke haltes, dus als daar wat moet gebeuren even contact hierover
4. Relevante informatie vanuit de voorgaande trajectaanpak	
<p>Zijn er aandachtspunten vanuit het verleden die van belang zijn voor de voorgaande trajectaanpak? Bijvoorbeeld knelpunten die niet zijn opgelost cq zijn doorgeschoven, initiatieven die zijn ontstaan na het vorige onderhoud, knelpunten die al zijn onderzocht etc.</p> <p>Aantekeningen opgehaald bij de projectmanager: De N834 is deels een GOW basis (A15 tot Buren) en vanaf Buren naar Zoelmond is het een ETW. Destijds was de wens van de provincie Gelderland om dit deel af te waarderen maar dat is er niet van gekomen omdat de gemeente Buren dit anders zag. Het enig knelpunt wat is blijven liggen is de bebouwde kom van Asch wat door 5.1.2e wordt opgepakt in een solitaire verkenning. Verder ligt er vanuit de gemeente een wens voor een veilige fietsroute vanuit Kerk Avezaath naar Erichem.</p> <p>Opmerking opgehaald bij gemeente Buren 5.1.2e Er zijn vanuit de bewoners verzoeken om de 80 km weg af te waarderen naar 60 km tussen de N320 en de kern Buren. Er is ook een rapportage naar de gevolgen van 80 naar 60 voor de omliggende wegen.</p> <p>Vanuit de gemeente Tiel (Paul Stienstra) zijn er geen opmerkingen.</p> <p>.....</p>	
AANVULLENDE INFORMATIE VANUIT GEMEENTE(N)	
5. Toekomstige ontwikkelingen	
<p>Zijn er ontwikkelingen die kunnen leiden tot heroverweging van de trajectvisie voor de komende 10 jaar (relevante ontwikkelingen met mogelijke effecten op de visie vanuit gemotoriseerd verkeer, fiets of OV)</p> <p>Bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nieuw bedrijventerrein ➤ Nieuwe woonwijk ➤ Nieuwe voorzieningen ➤ Wijziging verkeerscirculatie <p>.....</p>	
6. Overige aandachtspunten, inschatting van de issues die er spelen	
<p>Bv</p> <p>Wat is reactie van de gemeente(n) op onze visie weg/OV/fiets, zijn er fundamentele verschillen van inzicht?</p> <p>Zijn er zaken die in de preverkenning zouden moeten worden meegenomen?</p> <p>Welke vorm van burgerparticipatie lijkt gewenst, gezien de issues die er spelen?</p> <p>.....</p>	
7. Opmerkingen over het gebied waar de weg zich bevindt, provinciale ontwikkelingen/wensen	
<p>Spelen er andere zaken (natuur, wonen, ruimtelijke ordening, energietransitie etc.) in het gebied waar de weg zich bevindt?</p> <p>.....</p>	

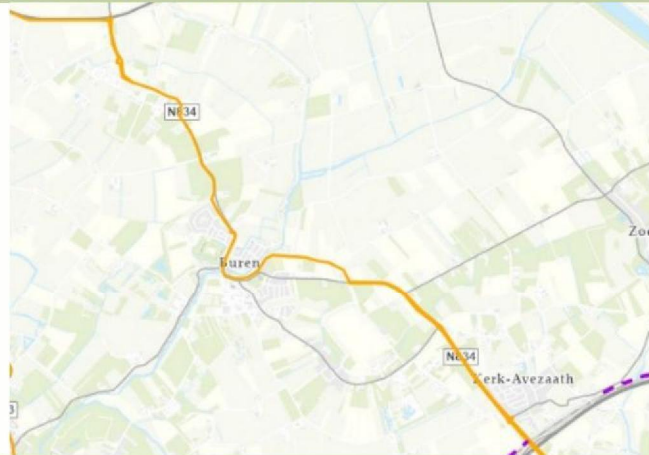
DEEL 1:

Preverkenning

Gemotoriseerd verkeer en Fiets

N834 traject 60 Verkeerskundig integrale trajectpreverkenning

Definitiekader Hoofdfietsnet Gelderland



Hoofdfietsnet- Functie

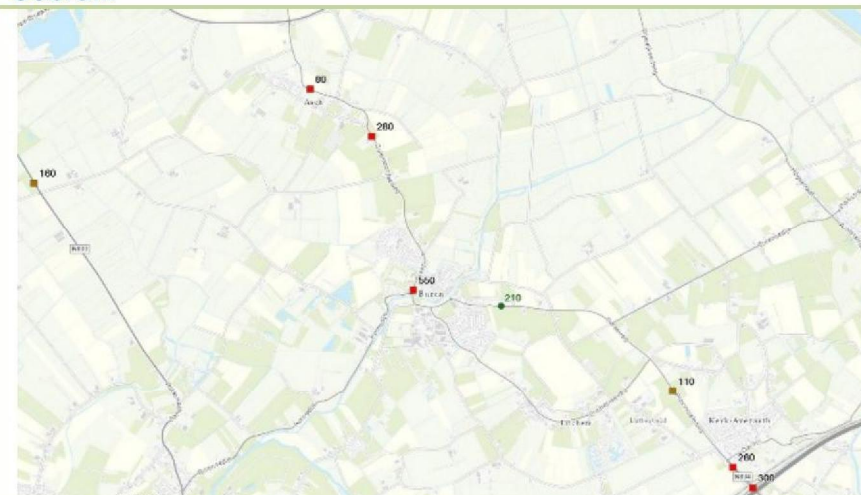
Functie

- Snelle fietsroute
- School- en doorfietsroute
- Doorfietsroute
- Schoolfietsroute
- Overig
- - - Zoeklijn Snelle fietsroute
- - - Zoeklijn Doorfietsroute
- - - Zoeklijn Overig

Functioneel netwerk fiets

Traject	Van/Naar	Functie
	N834 Zoelmond – Kerk Avezaath A15	Doorfietsroute
Kruisingen	Locatie kruising	Kruising met type route
	A15 noord	Zoeklijn snelle fietsroute

Gebruik



Fietstellocaties permanent 2020



Fietstellocaties periodiek 2020

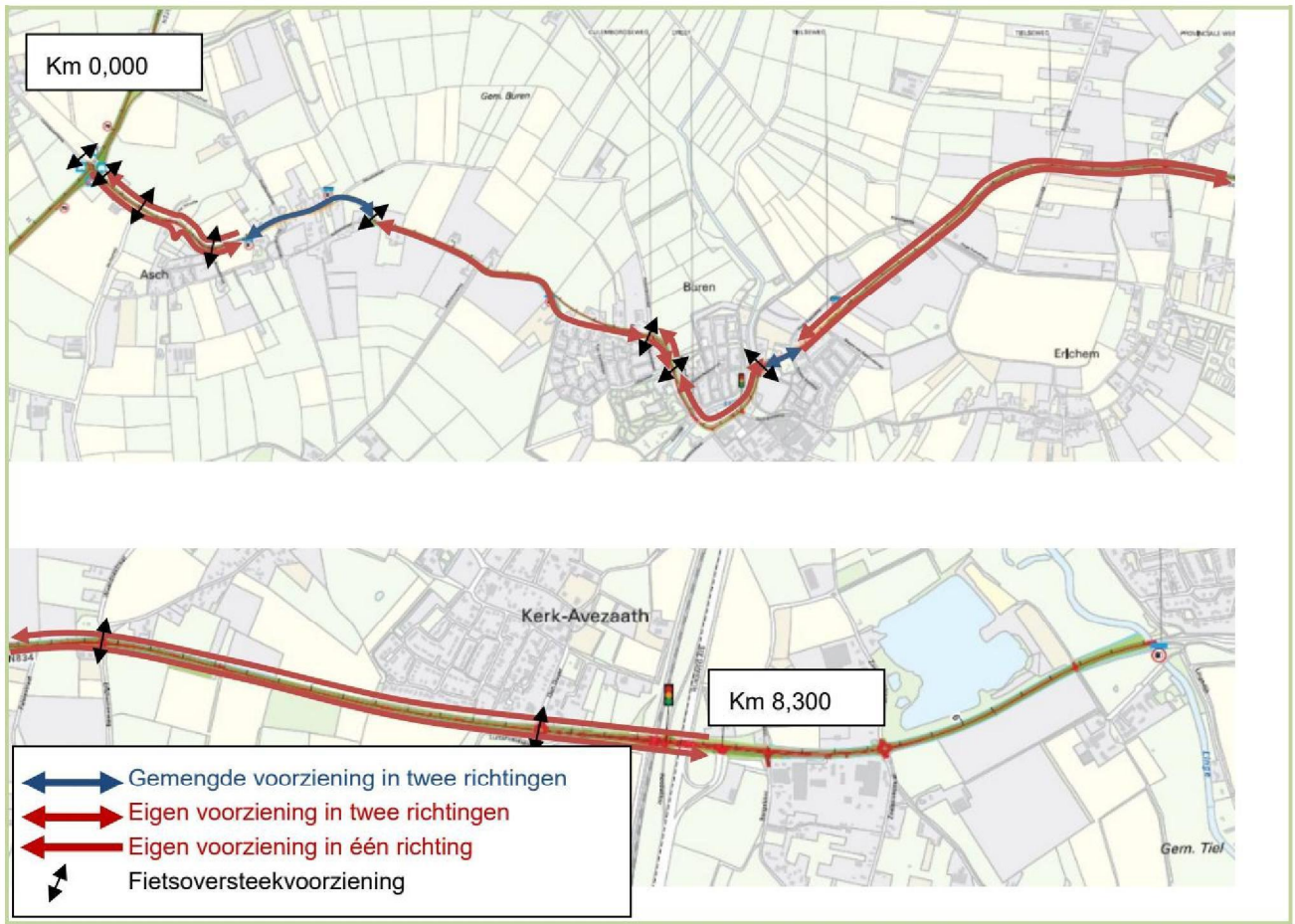
- 2013
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020

Fietstellocaties gemeenten 2020

- ▲ 2018
- ▲ 2019
- ▲ 2020

Permanent telpunt	Buren oost
Intensiteit	210
Periodiek telpunt	6
Intensiteit	80 fietsers per etmaal bij Asch in 2017
	280 fietsers per etmaal bij Ash Oost in 2017
	550 fietsers per etmaal bij Buren in 2017
	110 fietsers per etmaal bij Lutternveld in 2018
	280 fietsers per etmaal bij Kerk Avezaat zuid in 2017
	300 fietsers per etmaal bij A15 in 2017

Voorzieningen



2 VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

2.1 Verkeersveiligheid

2.1.1 Objectieve verkeersveiligheid

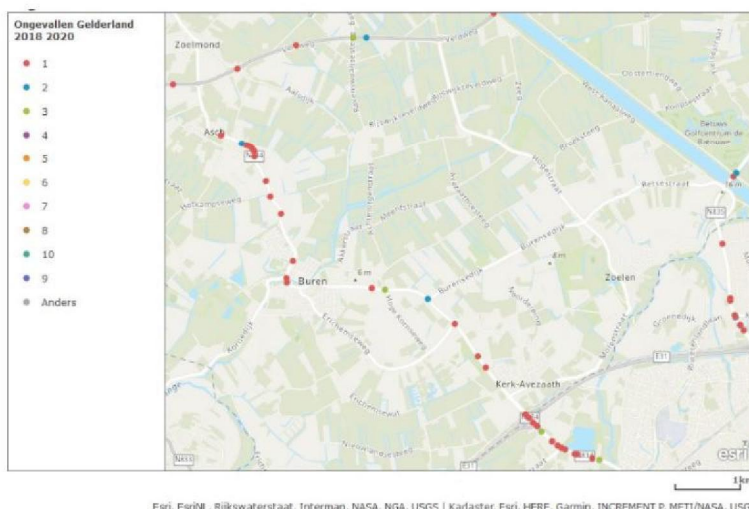
Jaar	Wegvak buiten de kom			Ongeval Risico	Letsel risico	Ongeval dichtheid	Letsel dichtheid
2014 – 2016	N384	Traject 60	0 – 8,3	0.423	0.065	1.072	0.165
	Gewogen gemiddelde in Gelderland			0,567	0,084	1,736	0,229

Jaar	Wegvak binnen de kom			Ongeval Risico	Letsel risico	Ongeval dichtheid	Letsel dichtheid
2014 – 2016	N384	Traject 60	0.892 – 1.346 (ASCH)	0.805	0.00	1.468	0.00
	N384	Traject 60	2.581 – 4.535 (BUREN)	0.712	0.00	1.534	0.00
	Gewogen gemiddelde in Gelderland			0,567	0,084	1,736	0,229

Ten opzichte van het gemiddelde in de provincie Gelderland is in de periode 2014 – 2016 op traject 60, buiten de bebouwde kommen de ongevals-dichtheid relatief laag. Binnen de bebouwde kommen van Asch en Buren ligt het ongevalsrisico boven het provinciaal gemiddelde. Een knelpuntlocatie is de bocht ten oosten van Asch. Hier heeft in de afgelopen jaren een aantal ongevallen plaatsgevonden.

In de periode 2018 t/m 2020 zijn 34 ongevallen geregistreerd. De ongevallen waren, op één slachtofferongeval na, uitsluitend met materiële schade. Er hebben zich geen dodelijke ongevallen voorgedaan.

Verkeersveiligheid	Analyse
Totaal ongevallen	34 (<i>alleen afgesloten data</i>)
Slachtofferongevallen	1
Waarvan dodelijk	0
Aard ongeval	Dier (1x), Eenzijdig (1x), Flank (6x), Frontaal (3x), Kop/Staart (8x), Los voorwerp (0x), Onbekend (11x), Vast voorwerp (4x)
Ongevallen langzaam verkeer	1 (1x fiets)
Knelpuntlocatie?	Ja, bocht ten oosten van Asch



Esrri, Esri/INL, Rijkswaterstaat, Intermap, NASA, NGA, USGS | Kadaster, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS

2.1.2 Geobserveerd gedrag en wegbeleving

De verkeersveiligheid van een weg wordt niet alleen bepaald door de inrichting van de weg, maar voor een groot deel ook door de wijze waarop verkeersdeelnemers de weg gebruiken (het gedrag).

De oorzaak van het ongewenste gedrag is divers. Continu komen prikkels op weggebruikers af. Deze prikkels kunnen komen van bijvoorbeeld andere verkeersdeelnemers of als gevolg van weersomstandigheden. De wegbeheerder stuurt ook prikkels naar de weggebruiker in de vorm van weginrichting. De prikkels die de wegbeheerder zendt prikkelen en/of dwingen de weggebruiker tot bepaald gedrag.

Weggebruikers doorlopen continu een (grotendeels onbewust) proces van het (al dan niet) ontvangen van de prikkel tot het (al dan niet) vertonen van het gewenste gedrag. Dit proces heet de gedragsketen. Wanneer het gewenste gedrag niet vertoond wordt, betekent dit dat ergens in de gedragsketen een barrière is opgetreden. Hier ligt de oorzaak van het ongewenste gedrag. De plek in de gedragsketen waar de barrière optreedt, bepaalt de maatregel die de wegbeheerder kan nemen om de negatieve verkeerseffecten van bepaald gedrag weg te nemen. In de onderstaande afbeelding is een schematische versie van de gedragsketen opgenomen.



De bovenstaande gedragsketen geeft handvatten om de oorzaak van geconstateerde knelpunten in gedrag te achterhalen. Het achterhalen van de oorzaak van het geconstateerde gedrag is van belang om te komen tot effectieve maatregelen.

Het tijdens de locatiebezoeken geconstateerde gedrag is opgenomen in de tabellen van de vormgevingsanalyse (hoofdstuk 3.3). Daarbij is aan de hand van de plek in de gedragsketen (de oorzaak van het gedrag) een passende maatregel is toegekend.

In de tabellen is aangegeven of het gedrag is waargenomen tijdens de schouw, is geconstateerd door de politie, genoemd is in het wegbelevingsonderzoek van de ANWB danwel Platform WOW (Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders en Water Ontmoet Water) of een hypothese is als gevolg van de weginrichting. Onder hypothese wordt verstaan dat een knelpunt niet geconstateerd is, maar wel verwacht wordt als gevolg van de weginrichting.

2.2 Bereikbaarheid en Verkeersmanagement

2.2.1 Functie

De N834 heeft geen functie in het verkeersmanagement netwerk. De weg is geen onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer.



De N834 maakt geen onderdeel uit van het U-routen netwerk.

2.2.2 Doorstroming en geobserveerd gedrag

Deze preverkenning is uitgevoerd in een tijd waarin coronamaatregelen van kracht zijn. Dat betekent dat het wegbeeld, de verkeersintensiteiten, anders zijn dan gebruikelijk. Dit komt als gevolg van een groot aandeel thuiswerkenden. Waargenomen gedrag, doorstroming en snelheden zijn daar mogelijk (deels) door beïnvloedt.

Tijdens het locatiebezoek (2 juli 2021 tussen 9:00 en 13:00) zijn vrijwel geen noemenswaardige gedragingen geconstateerd die leiden tot verkeersrisico's. Enkel bij de VRI Graafschapstraat bij km 3,780 wordt rood licht genegeerd door voetgangers en fietsers.

De doorstroming op de weg was tijdens het locatiebezoek goed. Er zijn daarbij geen opvallende zaken geconstateerd. De gereden snelheid lijkt overeenkomstig de trajectvisie: V85 is 77 en 89km/u bij een snelheid van 80km/u.

2.2.3 Conclusies bereikbaarheid en verkeersmanagement

Wegvakken	Conclusie	Knelpuntnummer (hoofdstuk 3.3)
Aandachtspunten functie	N.v.t.	
Aandachtspunten doorstroming	N.v.t.	
Knelpunten doorstroming	N.v.t.	
Kruispunten	Conclusie	
Aandachtspunten functie	N.v.t.	
Aandachtspunten doorstroming	N.v.t.	
Knelpunten doorstroming	N.v.t.	

3 VISIE VERSUS VORMGEVING

3.1 Toetsingskader

In dit hoofdstuk wordt de huidige vormgeving van het traject getoetst aan de vereiste vormgeving. De toetsing vindt plaats aan de hand van de uitgangspunten die passen bij de wegcategorie voortkomend uit de trajectvisie.

In de trajectvisie is de N834 traject 60 opgenomen als:

GOW Basis BuBeKo (N834 km 0,000 – 0,920)

GOW Basis BiBeKo (N834 km 0,920 – 1,390)

GOW Basis BuBeKo (N834 km 1,390- 2,600)

GOW Basis BiBeKo (N834 km 2,600 – 4,410)

GOW Basis BuBeKo (N834 km 4,410- 8,300)

Op de volgende pagina zijn de factsheets weergegeven met het toetsingskader voor de hierboven genoemde wegcategorieën op basis van de uitgangspunten van het CROW en de beleidsrichtlijn Gelderse Essentiële Wegkenmerken. Tevens is de factsheet opgenomen aan de hand waarvan de fietsvoorzieningen zijn getoetst.

Een (gedrags)observatie kan aanleiding geven om de gestelde kaders lokaal nader te specificeren of ervan af te wijken als dit de duiding van het knelpunt of de effectiviteit van maatregelen ten goede komt. Altijd dient hierbij de afweging 'lokaal maatwerk versus uniformiteit' te worden gemaakt.

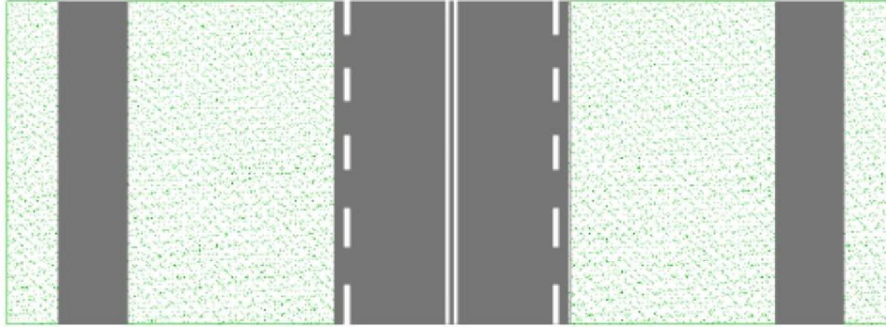
3.2 Aandachtspunten benoemd in de trajectvisie en vanuit beheer

De trajectvisie geeft sturing aan de trajectpreverkenning. Naast het algemene toetsingskader voor het type weg kunnen aanvullende aandachtspunten worden benoemd. In het geval van traject 60 zijn dit:

- De N834 is deels een GOW basis (A15 tot Buren) en vanaf Buren naar Zoelmond is het een ETW. Destijds was de wens van de provincie Gelderland om dit deel af te waarderen maar dat is er niet van gekomen omdat de gemeente Buren dit anders zag. Het enige knelpunt wat is blijven liggen is de bebouwde kom van Asch wat door Wilbert de Hoog wordt opgepakt in een solitaire verkenning.
- Er zijn vanuit de bewoners verzoeken om de 80 km weg af te waarderen naar 60 km tussen de N320 en de kern Buren. Er is ook een rapportage naar de gevolgen van 80 naar 60 voor de omliggende wegen.
- Voor de inrichting van de kern Asch wordt een solitaire verkenning integraal uitgewerkt. Eventuele knelpunten die tijdens de preverkenning zijn geconstateerd en die verband houden tot die solitaire verkenning, zijn daarom niet opgenomen in dit rapport.

Belangrijk om op te merken in dit traject is dat op een aantal wegvakken de visie en vormgeving niet in overeenstemming zijn. Dit is in de trajectverkenning van 2015 ook al geconstateerd. Het voornemen was toen om de verkenning te richten op het inrichten van de weg als ETW voorkeur tussen de N320 en kern Buren. En tussen Buren en de A15 een GOW voorkeursinrichting aan te houden.

GOW Basis BuBeKo – 80 km/uur



Profiel

Vorhardingsbreedte, huidig profiel, minimaal 6,85 m

Alignement

Huidig alignement
Maatwerk bij objectieve knelpunten

Snelheid

Geen adviessnelheden
Lagere snelheid mogelijk bij knelpuntlocaties (scherpe bochten, etc).

Voorrang

GOW altijd voorrangsweg
Zijwegen die tot knelpunten leiden afsluiten
Landbouwverkeer en erftoegangen
Afwegingskader landbouwverkeer toepassen
Huidige erftoegangen handhaven, geen nieuwe uitritten toestaan, bundelen waar mogelijk

Fiets

Langsvoorzieningen: vrijliggend, tussenberm >4,50 m
Oversteken: bij kruispunten, geen solitaire oversteken
Middengeleiders toepassen bij kruising hoofd fietsroute en knelpunt oversteekbaarheid

Voetgangers

Langsvoorzieningen: vrijliggend
Oversteken: indien LAW/bushaltes combineren met fietsoversteken (met middengeleider)
Overige geleiden naar geregelde kruispunten
Geen zebra, geen GOP

Obstakels

Knelpuntobstakels verwijderen, 'werkwijze bomen' toepassen

Parkeren

Geen parkeren, parkeerhavens verwijderen indien geen functie voor handhaving of onderhoud

Principe



Breedtes (Gelderse EHK)

Algemeen

Rijstrookbreedte: 2,75 m
Ruimte tussen deelstreep: 0,15 m
Redresseerstrook: 0,30 m
Obstakelvrije zone, binnenkant kantstreep: 4,50 m
Breedte parallelweg: Zie parallelweg

Variaties in breedtes (CROW)

Rijstrookbreedte: 2,75 – 3,10 m
Ruimte tussen deelstreep: > 0,15 m
Redresseerstrook: 0,30 – 0,60 m

Breedtes (brom)fietspaden:

Intensiteit	Fietsroute		Doornfietsroute		Schoolroute		Overig	
	1-ri	2-ri	1-ri	2-ri	1-ri	2-ri	1-ri	2-ri
0-500					2 m	2,5 m	2 m	2,5 m
500-1000					2 m	2,5 m		
1000-2000			3 m	4 m	2 m	3 m		
>2000	4 m	5 m	4 m	5 m	3 m	4 m		

Markeringen (Gelderse EHK)

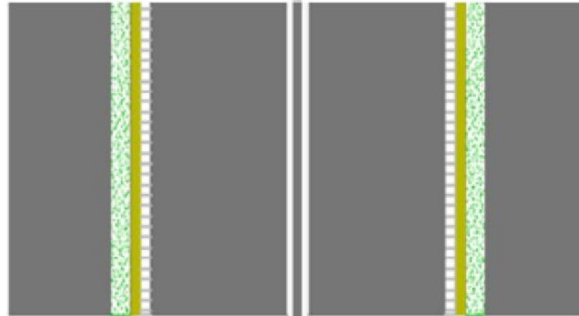
Algemeen

Rijrichtingscheiding: dubbel ononderbroken (0,15 m) met minimaal 0,15 m tussenruimte
Indien geen inhaalverbod: dubbel 9-1 (0,15 m)
Bij eenzijdig inhalen: enkel 9-1 (0,15 m) én ononderbroken (0,15 m)
Kantstreep: 3-3 (0,15 m)

Markering (brom)fietspad:

Toepassen afwegingskader kantmarkering
Asmarkering (brom)fietspad: 0,30-2,70 (0,10 m)

GOW Basis BiBeKo – 50 km/uur



Profiel

Verhardingsbreedte, huidig profiel, minimaal 6,00 m

Alignement

Huidig alignement

Maatwerk bij objectieve knelpunten

Snelheid

Geen adviessnelheden

Voorrang

GOW altijd voorrangsweg

Kruispunten en zijwegen

Zijwegen die tot knelpunten leiden afsluiten

Landbouwverkeer en erftoegangen

Landbouwerkeer handhaven

Huidige erftoegangen handhaven, geen nieuwe uitritten

toestaan, bundelen waar mogelijk

Fiets en voetgangers

Langsvoorzieningen: vrijliggend, huidige tussenberm

Oversteken: bij kruispunten, geen solitaire oversteken

Middengeleiders toepassen als sprake is van kruising

bovenlokaal fietsroute en knelpunt oversteekbaarheid

Voetgangers:

Langsvoorzieningen: vrijliggend

Oversteken: indien LAW/bushaltes combineren met

fietsoversteken

Overige geleiden naar geregelde kruispunten

Geen GOP

Obstakels

Knelpuntobstakels verwijderen

Parkeren

Geen haaks parkeren

Principe



Ploaibaam

Breedtes (Gelderse EHK)

Algemeen

Rijstrookbreedte: 3,00 m

Berm (vrijliggend fietspad): > 0,60 m

(smalle tussenbermen worden verhard)

Ruimte tussen deelstreep: 0,18 m (0,20 m)

Goottegel (bij opsluitband): 0,10 m

Variaties in breedtes (CROW)

Ruimte tussen deelstreep 0,10 m

Rijstrookbreedte: 2,75 – 3,10 m

Breedtes (brom)fietspaden:

Intensiteit	Snelle fietsroute		Doorfietsroute		Schoolroute		Overig	
	1-ri	2-ri	1-ri	2-ri	1-ri	2-ri	1-ri	2-ri
0-500					2 m	2,5 m	2 m	2,5 m
500-1000					2 m	2,5 m		
1000-2000			3 m	4 m	2 m	3 m		
>2000	4 m	5 m	4 m	5 m	3 m	4 m		

Aanliggende fietsstroken eventueel verhoogd aanleggen (0,05 à 0,06 m). Geldt ook voor aanliggend langsparkeren (breedte 2,20 – 2,50 m)

Markeringen (Gelderse EHK)

Algemeen

Rijrichtingscheiding:

dubbel ononderbroken (0,10 m)

Kantstreep (indien geen banden): 1-3 (0,10 m)

Variaties in rijrichtingscheiding

Bij inhaalverbod: dubbel ononderbroken (0,10 m) of

overrijdbare middenberm

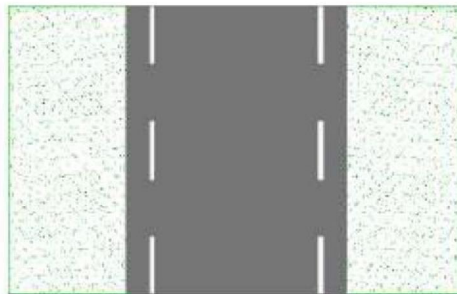
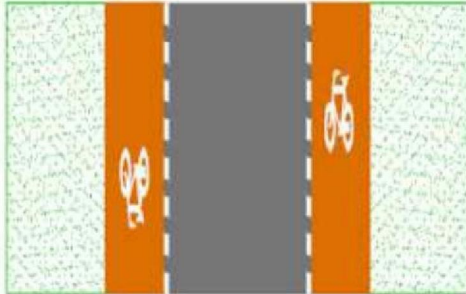
Bij veel uitritten: dubbel 3-1 (0,10 m)

Markering (brom)fietspad:

Toepassen afwegingskader kantmarkering

Asmarkering op (brom)fietspad: 0,30-2,70 (0,10 m)

Parallelwegen



Profiel

Verhardingsbreedte gemengd profiel: 4,80 m, met aanliggende fietsvoorzieningen minimaal: 6,70 m

Alignement

Maatwerk bij knelpunten

Snelheid

Snelheidsbeïnvloedende maatregelen gewenst op kruispunten en wegvakken

Breedtes (Gelderse EHK)

Algemeen

Rijloperbreedte:	3,50 m
Rijloperbreedte met fietsvoorzieningen:	3,00 m
Breedte fietsstrook 1 richting:	1,70 m
Redresseerstrook:	0,50 m
Buitenberm:	2,50 m
Obstakelvrije zone, kant verharding:	1,50 m

Bij I_{Auto} tussen 2.000 – 3.000 mv/etmaal minimaal fietsstroken aanbrengen.

Voorrang

Aansluitingen onderliggend wegennet: Gelijkwaardige kruispunten (rechts heeft voorrang)

Indien kruisende weg aangesloten is op hoofdrijbaan parallelweg uit de voorrang

Kruispunten en zijwegen

Beperken van het aantal aansluitingen op hoofdrijbaan

Aanvang 60 km/uur zone

Voorkeur: Zonebord plaatsen op wegvak tussen parallelweg en hoofdrijbaan

Alternatief: Als parallelweg onvoldoende uitgebogen is dan zonebord plaatsen op de drie aansluitende takken

Landbouwverkeer en erftoegangen

Erftoegangen en landbouwverkeer handhaven

Fiets

Fietsstroken indien onderdeel hoofdfietsroute of

>2.000 mv/etmaal of > 5 landbouwvoertuigen/uur:

Oversteken: Kruisende bovenlokale route op plateau.

Obstakels

Handhaven

Knelpuntobstakels verwijderen

Parkeren

Geen parkeren op de rijbaan

Markeringen (Gelderse EHK)

Algemeen

Rijrichtingscheiding:	geen
Kantstreep:	1-1 of 1-3 (0,15 m)

Variaties in rijrichtingscheiding

Geen, rijrichtingscheiding of asmarkering wordt op een ETW60 doorgaans niet toegepast

Markering (brom)fietspad:

Toepassen afwegingskader kantmarkering

Principe



Fietsvoorzieningen



Vrijliggend of niet?

Bij $I_{Auto} > 3.000$ mv/etm: vrijliggende voorziening
 Bij $I_{Auto} < 3.000$ mv/etm: minimaal fietsstroken

Verkeersrichtingen

Bij voorkeur 2x 1ri voorziening

Netwerk en continuïteit

Uitgangspunt: doorgaande fietser steekt niet over op een traject

Maatvoering

Voorziening:

Int./uur	Hoofd fietsroute				Geen functie	
	Snelle fietsroute		Overig HFN		1 ri	2 ri
0 - 50	3,0 m	4,0 m	3,5 m	3,5 m	3,5 m	2,5 m
50 - 100	3,0 m	4,0 m	2,0 m	3,5 m	3,5 m	3,5 m
100 - 200	3,0 m	4,0 m	2,5 m	3,5 m	2,0 m	3,5 m
200 - 300	3,0 m	4,0 m	3,0 m	4,0 m	NVT	NVT
> 300	4,0 m	5,0 m	3,0 m	4,0 m	NVT	NVT

Bermen en obstakels

Tussenberm langs 80 km/uur: 4,50 – 6,00m

Tussenberm langs 60 km/uur: 1,50m

Obstakelvrije zone:

> Eindbeeld: 1,50m; minimaal: 0,50 m

Markering

Toepassen anwagingskader kantmarkering op fietspaden langs provinciale wegen.

Fietsstroken: minimaal 2x 1,70 m; gewenst 2-2,5 m

Rijbaan minimaal 5,80, anders rijbaan gemengd verkeer

Uitbuigen

Basisregel:

in de voorrang: 6m – 10m; uit de voorrang: >10m

Praktijk:

Wens: 2-6m bij 1-ri 6m bij 2-ri

Parallele oversteken

Zie: beleidslijn en uitvoeringsvoorschriften Fietzers in/uit voorrang >> G:\projecten\verkeerskundig algemeen\fietsvoorrang

Fietsvoorziening in 1 richting

> Oversteek in de voorrang, MITS

Fietsvoorziening in 2 richtingen

> Snelle fietsroute altijd in de voorrang MITS

> Alle andere 2 richtingen oversteken uit de voorrang TENZIJ

Haakse oversteken

Haakse fietsoversteken zijn bubeko altijd uit de voorrang en bij voorkeur op kruispunten.

Middengeleider

> Bij haakse oversteek over GOW waarbij sprake is van:

- > hoofd fietsroutes of hoger EN
- > Objectief probleem oversteekbaarheid OF
- > Waar drie of meer stroken gekruist worden

Kanaliseringsstrepen

> alle overige haakse oversteken

Overig

Verlichting adviseren bij:

- > Snelle fietsroute
- > Alle parallelle en haakse oversteken

Attentieverhogende maatregelen

- > Zo min mogelijk
- > Alleen bij objectieve verkeersveiligheidsknelpunten waar geen middengeleider komt
- > Attentieverhogende maatregelen ook richten op het fietsverkeer

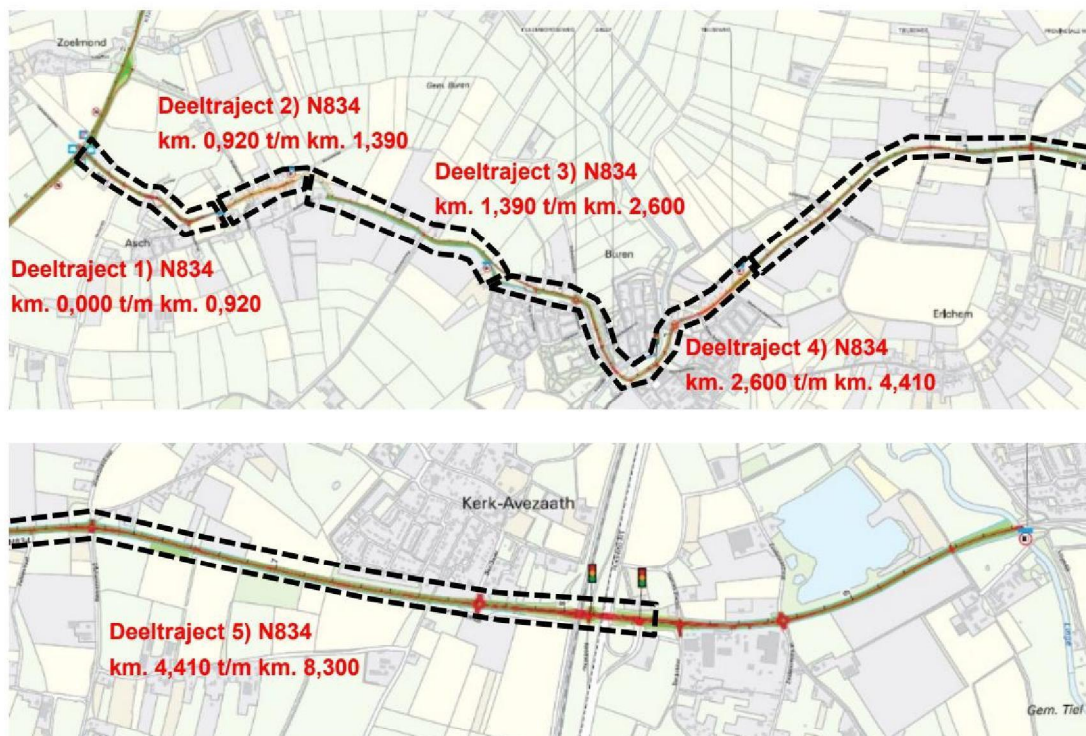
Kantmarkering

- > In bogen bij geen verlichting
- > Bij bos

3.3 Analyse vormgeving

Deze paragraaf geeft in woord en beeld een beschrijving van de vormgeving van de wegvakken, kruispunten en fietsvoorzieningen van de N834, traject 60.

Figuur 2.1: Overzicht uitsneden palinggraatkaart vormbeschrijving



Bij alle knelpunten is weergegeven wat de ernst van het knelpunt is en wat de mate van realiseerbaarheid van de maatregel is.

De ernst van een knelpunt (kans op/afloop van een ongeval) wordt weergegeven door middel van A/B/C. Daarbij staat A voor de hoogste ernst en kent daarmee prioriteit om opgelost te worden.

De realiseerbaarheid wordt uitgedrukt in 1/2/3/4. Maatregelen in categorie 1 kunnen worden meegenomen bij het reguliere onderhoud en kennen daarmee een geringe (financiële) inspanning om opgelost te worden. Voor de maatregelen in categorie 2/3/4 is meer inspanning nodig (bijvoorbeeld grondaankoop, financiële middelen, draagvlak, ruimtelijke inpassing), waarbij maatregelen in categorie 2 de grootste kans heeft om in deze trajectcyclus opgelost te worden. Maatregelen in categorie 4 zijn het meest onzeker om deze trajectcyclus op te lossen.

Op basis van de ernst, realiseerbaarheid en wegcategorie wordt bepaald of het advies wordt gegeven om het knelpunt en maatregel in de verkenning verder uit te werken.

Wegvak 1) N834 km 0,000 – 0,920



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
1.1	Profiel	Verhardingsbreedte voldoet niet van km 0,000 tot km 0,920, 6,25m in plaats van 6,85; mitigerende maatregel toegepast in de vorm van bermbeton (7,50m)	1.1	Geen maatregel. Wegbreedte voldoet door mitigerende maatregel bermbeton.				Auto
		Ruimte tussen deelstreep voldoet niet van km 0,000 tot km 0,920, 0,10m in plaats van 0,15m	1.1	Geen maatregel bij wegcategorie gow-basis.				Auto
1.2	Alignement							
1.3	Snelheid							
1.4	Voorrang							
1.5	Kruispunten: dichtheid en netwerk							
1.6	Landbouwverkeer en uitritten	Geen onderbroken asmarkering bij uitrit km 0,45		Toepassen onderbroken asmarkering	C	1	Verkennen	Auto
1.7	Fiets	Vrijliggende fietsvoorziening op GOW 80 ontbreekt van km 0,800 tot km 0,920	1.7.1	Realiseren vrijliggende fietsvoorziening tot voorbij kongrens Asch	A	3	Verkennen	Fiets
		Tussenberm met rijbaan en fietsvoorziening te smal van km 0,000 tot km 0,800, 3,00m in plaats van 4,50m	1.7.2	Verbreden tussenberm rijbaan en fietsvoorziening	C	3	niet verkennen	Fiets
1.8	Obstakels							
1.9	Parkeren	Informatiehaven ter hoogte van km 0,70 is gecombineerd met bushalte. Voertuigen die bij het informatiebord stoppen, staan ter hoogte van haltebord L3.		Haltehaven opheffen of verplaatsen	B	2	Verkennen (opheffen)	Auto

Wegvak 1) N834 km 0,000 – 0,920



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
1.10	Gedrag							

1.1 verhardingsbreedte en deelstreep	1.7.1 niet-vrijliggende fietsvoorzieningen	1.7.2 Te smalle tussenberm	

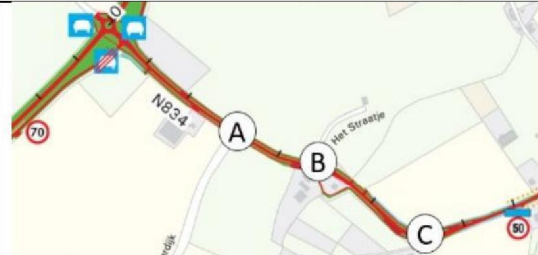
Kruispunt A: N834 Culemborgseweg / Haardijk (km 0,310)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
A.1	Kruispuntvorm							
A.2	Zicht en obstakels							
A.3	Overstekend verkeer							
A.4	Verlichting							
A.5	Gedrag							

Kruispunt B: N834 Culemborgseweg / Afslag brandstofpomp (km 0,470)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
B.1	Kruispuntvorm	Inrit tankstation gemarkeerd met zwart wit tegels		Verwijderen zwart wit tegels	C	1	Verkennen	Auto
B.2	Zicht en obstakels							
B.3	Overstekend verkeer	Geen onderbroken asmarkering uitrit overzijde brandstofpomp		Realiseren onderbroken asmarkering	C	1	Verkennen	Auto
B.4	Verlichting							
B.5	Gedrag							



B.1 Zwart wit tegels inrit brandstofpomp

Kruispunt C: N834 Culemborgseweg / Achterstraat (km 0,720)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
C.1	Kruispuntvorm							
C.2	Zicht en obstakels							
C.3	Overstekend verkeer	Haakse oversteek voldoet niet, omdat middengeleider smal is. Daardoor is er weinig opstelruimte voor fietsers	C.3	Verbreden en verbeteren middengeleider.	B	3	niet verkennen	Fiets
C.4	Verlichting							
C.5	Gedrag							



C.1 B6 borden ontbreken



C.3 Smalle middengeleider

Wegvak 2) N834 km 0,910 – 1,390



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
2.1	Profiel	Wegvak is getoetst op zaken die niet in de solitaire verkenning van het wegvak worden opgenomen.						
2.2	Alignement							
2.3	Snelheid							
2.4	Voorrang							
2.5	Kruispunten: dichtheid en netwerk							
2.6	Landbouwverkeer en uitritten							
2.7	Fiets							
2.8	Obstakels							
2.9	Parkeren							
2.10	Gedrag							

Kruispunt D: N834 Culemborgseweg / Krupheulstraat km 1,090



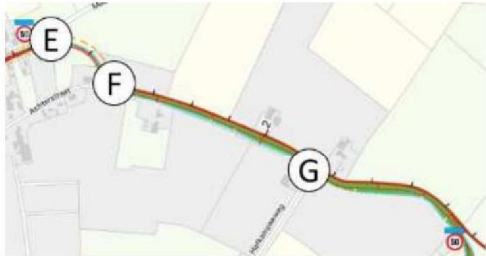
		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
D.1	Kruispuntvorm							
D.2	Zicht en obstakels	Onvoldoende oprijzicht naar rechts vanuit Krupheulstraat door aanwezigheid bossages op de aansluiting. Er staat een spiegel voor oprijzicht naar links	D.2	Verbeteren zicht naar rechts door bossages te snoeien	B	1	niet verkennen, want overlap thematiek solitaire verkenning	Auto
D.3	Overstekend verkeer							
D.4	Verlichting							
D.5	Gedrag							



D.2 Onvoldoende oprijzicht

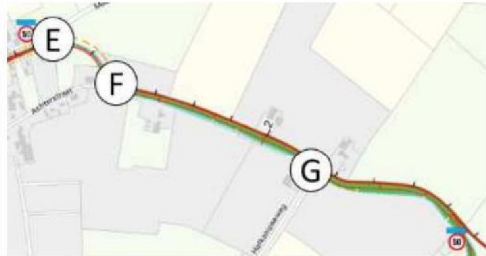
Wegvak 3) N834 km 1,390 – 2,600



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
3.1	Profiel	Het wegvak is van km 1,390 tot km 1,600 ingericht als een erftoegangsweg (ETW-voorkeur). De huidige inrichting (oa snelheid, breedte, markering en fietstroken) strookt daarom niet met de trajectvisie GOW-basis	3.1.1	Profiel aanpassen naar GOW-basis	A	3	Verkennen	Auto/ Fiets
		Verhardingsbreedte voldoet niet van km 1,600 tot km 2,600, 6.25m in plaats van 6,85; mitigerende maatregel toegepast in de vorm van bermbeton (7.50m)	3.1.2	Geen maatregel. Wegbreedte voldoet door mitigerende maatregel bermbeton.				
		Ruimte tussen deelstreep voldoet niet van km 1,600 tot km 2,600, 0,10m in plaats van 0,15m	3.1.3	Geen maatregel bij wegcategorie GOW-basis.				
3.2	Alignement	Scherpe bochten in combinatie met slecht zicht bij km 1,400 km 2,200. <ul style="list-style-type: none"> Km 1.400 bocht ligt in 60 zone. Er zijn afgelopen jaren meerdere ongevallen gebeurd en is daarom een knelpuntlocatie. Km 2,200: Bocht is te scherp om met 80km/u te nemen. Zicht op tegemoetkomend verkeer wordt daarbij beperkt door aanliggende bossages 	3.2	Maatregelen om verkeersveiligheid te vergroten. Bijvoorbeeld het instellen van een adviessnelheid, het plaatsen van bord J2 of het terugsnoeien van de bossages.	B	2	Verkennen (check overlap met solitair project Asch)	Auto
3.3	Snelheid							
3.4	Voorrang							



Wegvak 3) N834 km 1,390 – 2,600



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
3.5	Kruispunten: dichtheid en netwerk	Erfaansluitingen kort na elkaar bij km 2,200 kort na scherpe bocht (zie 3.2)	3.5	Erfaansluitingen bundelen	B	3	niet verkennen	Auto
3.6	Landbouwverkeer en uitritten							
3.7	Fiets	Aanliggend tweerichtingen fietspad te smal tussen km 1,600 en km 2,600 (2,50m ipv 3,50m)		Verbreden fietspad naar 3,50m conform richtlijn doorfietsroute in twee richtingen	A	3	Verkennen	Fiets
	Fiets	Ontbreken vrijliggende fietspaden langs GOW bij km 1,390 tot km 1,600		Realiseren vrijliggende fietspaden (zie ook knelpunt 3.1)	A	3	Verkennen	Fiets
3.8	Obstakels							
3.9	Parkeren	Informatiehaven bij km 2,55		Haltehaven opheffen of te verplaatsen	B	2	Verkennen	Auto
3.10	Gedrag							



			
<p>3.5 erfaansluitingen kort na elkaar</p>	<p>3.7 (brom)fietsvoorziening te smal</p>		

Kruispunt E: N834 Culemborgseweg / De Meentstraat km 1,390



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
E.1	Kruispuntvorm	Een te krappe boogstraal in de bocht aanwezig, hierdoor worden bermen kapot gereden door in- en uitdraaiend (landbouw)verkeer. Dit geeft een verkeersveiligheidsrisico en/of verminderde doorgang op hoofdrijbaan.	E.1	Aansluiting is een doodlopende weg. Maatregelen als grasbeton om de bermen te verstevigen. Dit is reeds als knelpunt benoemd door Cumela in 2015.	B	2	Verkennen	Auto
E.2	Zicht en obstakels							
E.3	Overstekend verkeer							
E.4	Verlichting							
E.5	Gedrag							

			
E.1 Boogstraal onvoldoende	E.1 Boogstraal onvoldoende		

Kruispunt F: N834 Culemborgseweg / Achterstraat km 1,580

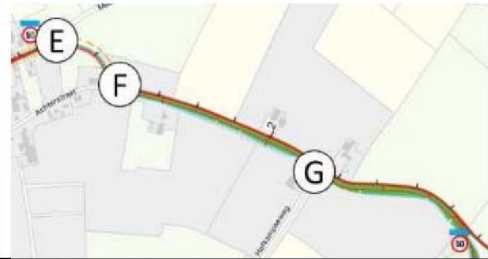


		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
F.1	Kruispuntvorm	Voorrangssituatie lijkt te ontbreken. Haaientanden en B6 ontbreken op aansluiting fietspad op Achterstraat	F.1	Aanbrengen haaientanden om voorrangssituatie te regelen	C	1	Verkennen	Fiets
F.2	Zicht en obstakels	Beperkt oprijzicht vanuit Achterstraat door bossages	F.2.1	Zicht verbeteren door bijvoorbeeld terugsnoeien/verplaatsen bossages	B	2	Verkennen	Auto
		Obstakels in berm aanwezig	F.2.2	Verwijderen obstakels	C	1	Verkennen	Auto
F.3	Overstekend verkeer							
F.4	Verlichting							
F.5	Gedrag							

			
F.1 Haaientanden ontbreken	F.2.1 Beperkt zicht	F.2.2 Obstakels in de berm	

Kruispunt G: N834 Culemborgseweg / Hofkampseweg km 2,150

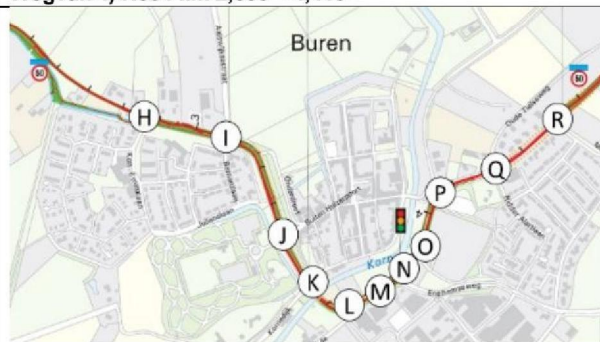


		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
G.1	Kruispuntvorm							
G.2	Zicht en obstakels							
G.3	Overstekend verkeer							
G.4	Verlichting							
G.5	Gedrag	Kapotgereden bermen in op de aansluiting aanwezig	G.5	Verbreden en doortrekken bembeton in de bochten van de aansluiting	B	1	Verkennen	Auto

G.5 Kapot gereden berm			

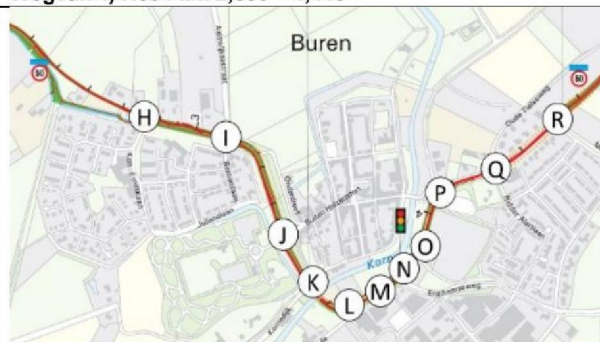
Wegvak 4) N834 km 2,600 – 4,410



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
4.1	Profiel	Het wegvak is van km 4,220 tot km 4,410 ingericht als een erftoegangsweg (ETW-voorkeur). De huidige inrichting (oa breedte, markering en fietstroken) strookt daarom niet met de trajectvisie GOW basis op dit wegvak	4.1	Profiel aanpassen naar GOW-basis	A	3	verkennen	Auto/ Fiets
4.2	Alignement							
4.3	Snelheid							
4.4	Voorrang							
4.5	Kruispunten: dichtheid en netwerk							
4.6	Landbouwverkeer en uitritten							
4.7	Fiets	Aanliggend tweerichtingen fietspad te smal tussen km 2,600 en km 4,050 (2,50m ipv 3,50m)		Verbreiden fietspad naar 3,50m conform richtlijn doorfietsroute in twee richtingen	A	3	Verkennen	Fiets
		Ontbreken vrijliggende fietspaden bij km 4,220 tot km 4,410		Verkennen mogelijkheid het profiel aan te passen naar GOW-basis (zie knelpunt 4.1)	A	3	Verkennen,	Fiets
		Aanliggende langsvoorzieningen voor voetgangers ontbreken tussen km 2,600 en 4,200	4.7.1	Realiseren langsvoorzieningen voetgangers	B	3	niet verkennen	Voet

Wegvak 4) N834 km 2,600 – 4,410



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
		Haag beperkt zicht van tegemoetkomend fiets/voetgangersverkeer ter hoogte van de brug bij km 3,500	4.7.2	Terugsnoeien van haag om zicht te verbeteren.	B	2	Verkennen	Fiets/voet
4.8	Obstakels	2 Bomen binnen obstakelvrije zone (>1m) van het fietspad bij km 3,400	4.8.1	In de verkenning doorlopen van de werkwijze Bomen	B	3	Verkennen	Fiets
		Biggenruggen en gevaarlijk vormgegeven geleiderail vormt obstakel tussen fietspad en hoofdrijbaan bij km 3,500. Fietsers kunnen hier achter blijven hangen/verwonden	4.8.2	Verwijderen biggenruggen en aanpassen geleiderail, door deze te verlengen en af te buigen naar de grond	A	2	Verkennen	Auto/ Fiets
4.9	Parkeren							
4.10	Gedrag							



4.1 Inrichting als ETW

4.7.1 Voetpaden ontbreken

4.7.2 Zicht tegemoetkomend verkeer

4.8.1 bomen in ovz fietspad

4.8.2 biggenruggen en geleiderail

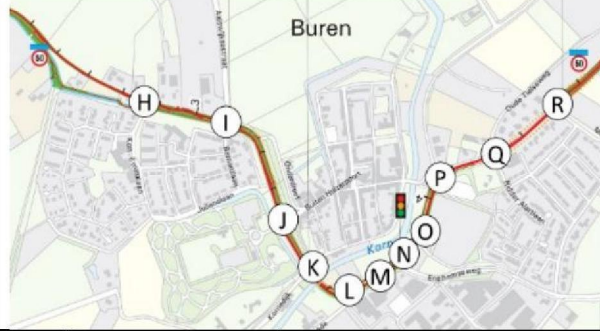
Kruispunt H: N834 Culemborgseweg / Koningin Emmastraat (km 2,941)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
H.1	Kruispuntvorm							
H.2	Zicht en obstakels							
H.3	Overstekend verkeer							
H.4	Verlichting							
H.5	Gedrag							

Kruispunt I: N834 Culemborgseweg / Aalswijksestraat / Bernhardlaan (km 3,090)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
I.1	Kruispuntvorm	Fietscirculatie niet volledig: mogelijkheid om fietscirculatie in twee richtingen rondom rotonde volledig te maken, door fietspad op noord-westelijke tak te voorzien van deelstreep	I.1.2	Aanbrengen deelstreep op noord-westelijke tak fietsvoorziening en onderborden OB505	B	2	Verkennen	Fiets
I.2	Zicht en obstakels							
I.3	Overstekend verkeer							
I.4	Verlichting							
I.5	Gedrag							



I.1.1 Onderbord OB505 aanbrengen



I.1.2 Deelstreep aanbrengen

Kruispunt J: N834 Dreef / Buitenhuiserpoort (inclusief voetgangersoversteek Julianalaan) (km 3,400)

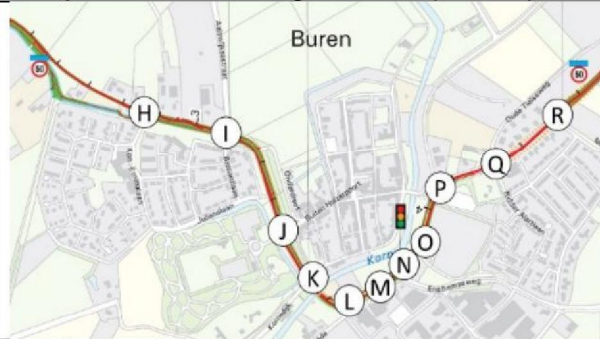


		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
J.1	Kruispuntvorm	Zijwegen zijn vormgegeven als uitritconstructies, door middel van klinkerverharding en uitgerust met haaiantanden en B6 bord	J.1	Geen maatregel. Dit is een maatwerkoplossing die voldoet en past bij het karakter van de omgeving en de toegang tot het dorp Buren			niet verkennen	Auto
J.2	Zicht en obstakels							
J.3	Overstekend verkeer	Aanliggende fiets-/bromfietsoversteek (in de voorrang) aan de oost- en westkant niet gemarkeerd en niet uitgevoerd in rood asfalt	J.3	Geen maatregel. Dit is een maatwerkoplossing die voldoet en past bij het karakter van de omgeving en de toegang tot het dorp Buren			niet verkennen	Fiets
J.4	Verlichting							
J.5	Gedrag							

			
J.1 Zijwegen vormgegeven als uitrit	J.3 Fietsoversteek niet in rood asfalt		

Kruispunt K: N834 Tielseweg / Kornewal (km 3,530)

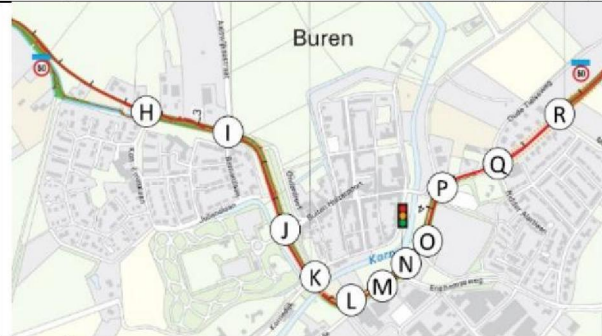


		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
K.1	Kruispuntvorm	Haaiantanden ontbreken in beide richtingen op haakse fietsoversteek	K.1	Aanbrengen haaiantanden op haakse fietsoversteek (Quickwin)	C	1	Verkennen, quickwin	Fiets
K.2	Zicht en obstakels	Beperkt zicht op aanliggende fietspaden vanuit Kornewal op hoofdrijbaan, door aanwezigheid haag	K.2	Terugsnoeien van de haag	B	2	Verkennen	Fiets
K.3	Overstekend verkeer	Smalle haakse fietsoversteeken <1,50m breed bij veel overstekend verkeer	K.1	Verbreiden fietsoversteeken	B	2	Verkennen	Fiets
K.4	Verlichting							
K.5	Gedrag							

					
K.1 Haaiantanden ontbreken	K.1 Haaiantanden ontbreken	K.2 Beperkt zicht op fietspaden			

Kruispunt L: N834 Tielseweg / Erichemsekade (km 3,650)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
L.1	Kruispuntvorm							
L.2	Zicht en obstakels							
L.3	Overstekend verkeer	Aansluiting fietsoversteek onlogisch. Fiets moet op de Erichemsekade in het midden opstellen voor de haakse overstek		Oversteek splitsen in twee oversteeken, waarbij fietsers naar zijkant Erichemsekade worden geleid	B	2	Verkennen	Fiets
		Direct na de fietsoversteek is aan de noordoostzijde een splitsing richting het vrijliggende fietspad. Op deze verbindingsstukken is geen asmarkering aangebracht	L.3	Vrijliggende fietsvoorziening ophogen, zodat deze ter hoogte van het kruispunt op gelijke hoogte ligt als de rijbaan. Onderzoek of er dan een haakse aansluiting op kan worden gerealiseerd.	C	3	niet verkennen	Fiets
L.4	Verlichting							
L.5	Gedrag	Kapotgereden bermen in op de aansluiting aanwezig	L.5	Verbreden en doortrekken bermbeton in de bochten van de aansluiting	B	2	Verkennen	Auto

			
L.5 Bemschade	L.5 Bemschade	L.3 splitsing naar fietsoversteek	

Kruispunt M: N834 Tielseweg / VRI Graafschapstraat (km 3,780)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
M.1	Kruispuntvorm	Met VRI geregelde oversteekplaatsen zijn vanwege verkeersveiligheid ongewenst, zeker bij lage intensiteiten.	M.1	Verken de mogelijkheid om de VRI op te heffen en te vervangen door een gefaseerde oversteek	A	3	Verkennen	Auto
M.2	Zicht en obstakels							
M.3	Overstekend verkeer	Door de (afwijkende) inrichting met elementverharding is niet duidelijk dat deze oversteek en de aanliggende paden tevens fietspaden zijn. Markering ontbreekt (asmarkering, haaiantanden)		Elementverharding verwijderen en vervangen voor asfalt	B	2	Verkennen	Fiets
M.4	Verlichting							
M.5	Gedrag	Rood licht wordt genegeerd door fietsers en voetgangers. Huidige inrichting/regeling nodigt uit om rood licht te negeren.		Overweeg aanpassen regeling in altijd groen voor overstekend verkeer, behalve als er auto's zijn of verwijder VRI en realiseer gefaseerde oversteek	A	3	Verkennen	Auto



M.1 VRI kruispunt Graafschapstraat			

Kruispunt N: N834 Tielseweg / Erichemseweg (km 3,820)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
N.1	Kruispuntvorm	Breed vormgegeven voorrangskruispunt maakt het mogelijk dat links- en rechtsafslaand verkeer zich naast elkaar opstelt, dit vergroot de kans op afdekongevallen.	N.1	Aansluiting kleiner maken, met aandacht voor toegankelijkheid openbaar vervoer en vrachtverkeer richting achterliggende bedrijvigheid	B	2	Verkennen	Auto
N.2	Zicht en obstakels							
N.3	Overstekend verkeer							
N.4	Verlichting							
N.5	Gedrag	Kapotgereden bermen in op de aansluiting aanwezig, ondanks ruime vormgeving	N.5	Realiseer bermbeton in de bochten van de aansluiting	B	1	Verkennen	Auto


					
N.1 Breed vormgegeven kruispunt	N.5 kapotgereden berm				

Kruispunt O: N834 Tielseweg / Tielseweg (doodlopend) (km 3,890)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
O.1	Kruispuntvorm	Bord B6 ontbreekt	O.1	Plaatsen bord B6	C	1	Verkennen, quick win	Auto
O.2	Zicht en obstakels							
O.3	Overstekend verkeer	Verbinding tussen oversteek en fietspad zijn te smal (ca. 2.00m in plaats van 2,50m). Tevens ontbreken asmarkering en voorrangsregeling op aansluiting fietspad (borden / haaiantanden)		Verbreiden fietsverbindingen tussen oversteek en fietspad tot 2,50m en aanbrengen voorrangsregeling.	B	2	Verkennen,	Fiets
O.4	Verlichting							
O.5	Gedrag							

			
O.1 B6 ontbreekt			

Kruispunt P: N834 Tielseweg / Peperstraat (km 4,050)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
P.1	Kruispuntvorm							
P.2	Zicht en obstakels							
P.3	Overstekend verkeer	Voetgangers maken gebruik van de fietsoversteek, wanneer zij vanaf parkeerplaats richting centrum Buren gaan ondanks de aanwezigheid van een zebepad aan de andere zijde van de rotonde	P.3	Realiseren voetgangersoversteek op oostelijke tak rotonde	B	2	Verkennen	Voet
P.4	Verlichting							
P.5	Gedrag							



P.3 Locatie voetgangersoversteek wenselijk

Kruispunt Q: N834 Tielseweg / Ridder Alardlaan / Oude Tielseweg (km 4,220)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
Q.1	Kruispuntvorm	Bord B6 is overgroeid door haag	Q.1	Bord B6 verplaatsen om het niet een terugkerend probleem te laten worden. In het vorige trajectcyclus is ook overgroeiing van dit bord geconstateerd	C	1	Verkennen, quick win	Voet
Q.2	Zicht en obstakels	Jong aangeplante boom op aansluiting wordt mogelijk obstakel in het oprijzicht over een aantal jaar	Q.2	Afwegingskader bomen toepassen	C	3	Verkennen	Auto
Q.3	Overstekend verkeer	Haakse oversteek voor voetganger onlogisch, van bocht naar bocht	Q.3	Realiseren haakse oversteek buiten boogstralen van kruispunt	B	2	Verkennen	Voet
Q.4	Verlichting							
Q.5	Gedrag							


			
Q.1 B6-bord overgroeid door haag	Q.2 Jonge boom in oprijzicht	Q.3 Haakse oversteek van bocht naar bocht	

Kruispunt R: N834 Tielseweg / Max van Egmondstraat (km 4,410)

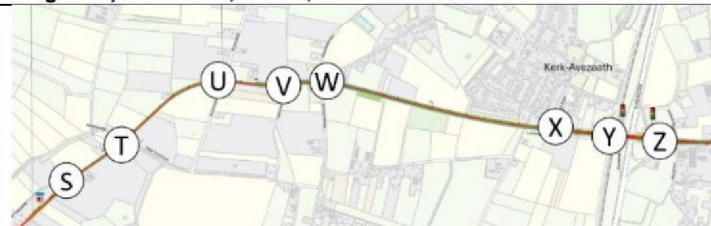


		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
R.1	Kruispuntvorm	Zijweg vormgegeven als uitritconstructie door middel van klinkerverharding en plateau	R.1	Aanpassen aansluiting door aanbrengen asfalt en haaiantanden	B	2	Verkennen	Auto
R.2	Zicht en obstakels							
R.3	Overstekend verkeer							
R.4	Verlichting							
R.5	Gedrag							

			
R.1 Uitritconstructie			





Wegvak 5) N834 km 4,410 – 8,300



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
5.1	Profiel	Verhardingsbreedte voldoet niet volledig van km 4,410 tot km 8,300, 6.30m in plaats van 6,85; mitigerende maatregel toegepast in de vorm van bermbeton (7.50m)	5.1	Geen maatregel. Wegbreedte voldoet door mitigerende maatregel bermbeton.				
		Ruimte tussen deelstreep voldoet niet van km 4,410 tot km 8,300, 0,10m in plaats van 0,15m	5.1	Geen maatregel bij wegcategorie gow-basis.				
5.2	Alignement							
5.3	Snelheid							
5.4	Voorrang							
5.5	Kruispunten: dichtheid en netwerk							
5.6	Landbouwverkeer en uitritten							
5.7	Fiets	Tussenberm met rijbaan en fietsvoorziening te smal van km 4,410 tot km 8,300, max 2,00m in plaats van 4,00m	5.7	Handhaven huidige situatie. Dit is in een vorige trajectcyclus al onderzocht, waarbij is geconstateerd dat kosten en baten niet tegen elkaar opwegen. Ook waren destijds geen ongevallen met fietsers bekend.				
5.8	Obstakels	Op een aantal plekken wordt het fietspad optisch en fysiek versmald door de aanwezigheid van brede hagen langs het fietspad	5.8	Overleg met eigenaren over terugsnoeien van hagen en verkennen duurzame oplossing	B	2	Verkennen	

Wegvak 5) N834 km 4,410 – 8,300																																					
				<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="4">Realiseerbaarheid</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="3">Ernst</th> <th>A</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>B</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>C</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								Realiseerbaarheid						1	2	3	4	Ernst	A					B					C				
		Realiseerbaarheid																																			
		1	2	3	4																																
Ernst	A																																				
	B																																				
	C																																				
Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat																													
5.9	Parkeren	Parkeerhavens aanwezig bij: <ul style="list-style-type: none"> Km 6,550 Km 6,750 Km 7,000 Km 7,200 Km 7,450 Ook benoemd in vorige trajectcyclus	5.9	Verwijderen parkeerhavens indien ze geen functie hebben voor handhaving of onderhoud	B	2	Verkennen	Auto																													
5.10	Gedrag																																				


			
5.1 Verhardingsbreedte en middenstreep	5.7.1 Fietsvoorziening en tussenberm smal	5.8 Hagen langs fietsvoorziening	5.9 Parkeerhavens

Kruispunt S: N834 Tielseweg / Oude Tielseweg (km 4,730)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
S.1	Kruispuntvorm							
S.2	Zicht en obstakels							
S.3	Overstekend verkeer							
S.4	Verlichting							
S.5	Gedrag	Kapotgereden bermen in op de aansluiting aanwezig	S.5	Verbreden en doortrekken bembeton in de bochten van de aansluiting	B	1	Verkennen	Auto

			
S.5 Bemschade			

Kruispunt T: N834 Tielseweg / Hoge Kornstraat / Blatensedijk (km 5,130)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
T.1	Kruispuntvorm	Aanliggende fiets-/bromfietsoversteek (in de voorrang) onvoldoende uitgebogen, afstand tot hoofdrijbaan is 1,20m in plaats van 4,50 - 6,00m	T.1	In de vorige trajectcyclus is de oversteek uitgevoerd met rood asfalt. Onduidelijk is of destijds is onderzocht om de oversteek ook uit te buigen. Daarom het advies om maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers en verkeer op de hoofdrijbaan te onderzoeken. Bijvoorbeeld verder uitbuigen aansluiting.	B	3	niet verkennen	Auto / Fiets
		Stopbord met stopstreep aanwezig, evenals haaiantanden		Voorrangsregel uitvoeren met stopbord en stopstreep	C	1	Verkennen	Auto
T.2	Zicht en obstakels	Beperkt oprijzicht vanuit Blatensedijk	T.3	Kruispunt uitbuigen en snoeien van de haag (stopstreep aanwezig)	B	2	Verkennen, (alleen de zichthoeken)	Auto
T.3	Overstekend verkeer							
T.4	Verlichting							
T.5	Gedrag	Kapotgereden bermen in op de aansluiting aanwezig	T.5	Verbreden en doortrekken bermbeton in de bochten van de aansluiting	B	1	Verkennen	Auto

			
T.1 Aansluiting onvoldoende uitgebogen	T.2 Beperkt oprijzicht Blatensedijk	T.5 Bermshade	

Kruispunt U: N834 Tielseweg / Burensedijk (km 5,800)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
U.1	Kruispuntvorm	Aanliggende fiets-/bromfietsoversteek (in de voorrang) onvoldoende uitgebogen, afstand tot hoofdrijbaan is 1,20m in plaats van 4.50 - 6,00m	U.1	In de vorige trajectcyclus is de oversteek uitgevoerd met rood asfalt. Onduidelijk is of destijds is onderzocht om de oversteek ook uit te buigen. Daarom het advies om maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers en verkeer op de hoofdrijbaan te onderzoeken. Bijvoorbeeld verder uitbuigen aansluiting.	B	3	niet verkennen	Auto / Fiets
		Stopbord met stopstreep aanwezig, evenals haaiantanden		Voorrangregel uitvoeren met stopbord en stopstreep	C	1	Verkennen	Auto
U.2	Zicht en obstakels							
U.3	Overstekend verkeer							
U.4	Verlichting							
U.5	Gedrag							




U.1 Aansluiting onvoldoende uitgebogen			
--	--	--	--


Kruispunt V: N834 Tielseweg / Paleisstraat (km 6,150)




		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

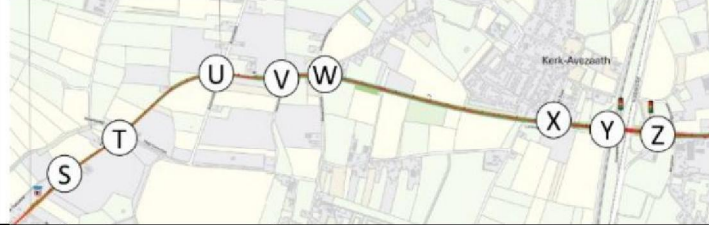
Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
V.1	Kruispuntvorm	Kruispunt is een overgang tussen twee landbouwpercelen. Is vormgegeven als erfaansluitingen en vervolgt in onverharde weg. Er is geen voorrangregeling en het kruispunt is onverlicht en slecht zichtbaar vanaf de hoofdrijbaan	V.1	Geen maatregelen, want in vorige trajectcyclus is dit kruispunt in deze vorm aangelegd.				
V.2	Zicht en obstakels							
V.3	Overstekend verkeer							
V.4	Verlichting							
V.5	Gedrag							

			
V.1 Kruispuntvorm			

Kruispunt W: N834 Tielseweg / Erichemseweg / Woerd (km 6,360)																																					
				<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="4">Realiseerbaarheid</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="3">Ernst</th> <th>A</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>B</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>C</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								Realiseerbaarheid						1	2	3	4	Ernst	A					B					C				
		Realiseerbaarheid																																			
		1	2	3	4																																
Ernst	A																																				
	B																																				
	C																																				
Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat																													
W.1	Kruispuntvorm																																				
W.2	Zicht en obstakels																																				
W.3	Overstekend verkeer	Overstekende fietsers moeten in één beweging grote afstand overbruggen door aanwezigheid uitvoegstroken voor autoverkeer	W.3	Creëer gefaseerde fietsoversteek op kruispunt, in verband met aanwezigheid recreatieve fietsroute	B	3	niet verkennen	Fiets																													
W.4	Verlichting																																				
W.5	Gedrag																																				

									
W.3 Kruispunt met uitvoegstroken									

Kruispunt X: N834 Provincialeweg / Daver / Lutteveldstraat (km 7,710)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
X.1	Kruispuntvorm							
X.2	Zicht en obstakels							
X.3	Overstekend verkeer							
X.4	Verlichting							
X.5	Gedrag							



X.1 B6 borden ontbreken


--	--	--	--

Kruispunt Y: N834 Provincialeweg / Op- en Afrit A15 Noord (km 8,090)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
Y.1	Kruispuntvorm	Op dit kruispunt is maatwerk toegepast om alle verkeersstromen binnen het bestaande profiel in te passen. Dat komt vanwege de ligging op het viaduct. Daardoor zijn maatvoeringen niet volledig binnen de normen die daarvoor gelden	Y.1					
Y.2	Zicht en obstakels							
Y.3	Overstekend verkeer							
Y.4	Verlichting							
Y.5	Gedrag							

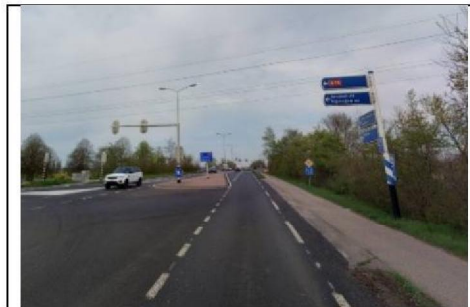
			
Y.1 Kruispuntvorm			

Kruispunt Z: N834 Provincialeweg / Op- en Afrit A15 Zuid (km 8,260)



		Realiseerbaarheid			
		1	2	3	4
Ernst	A				
	B				
	C				

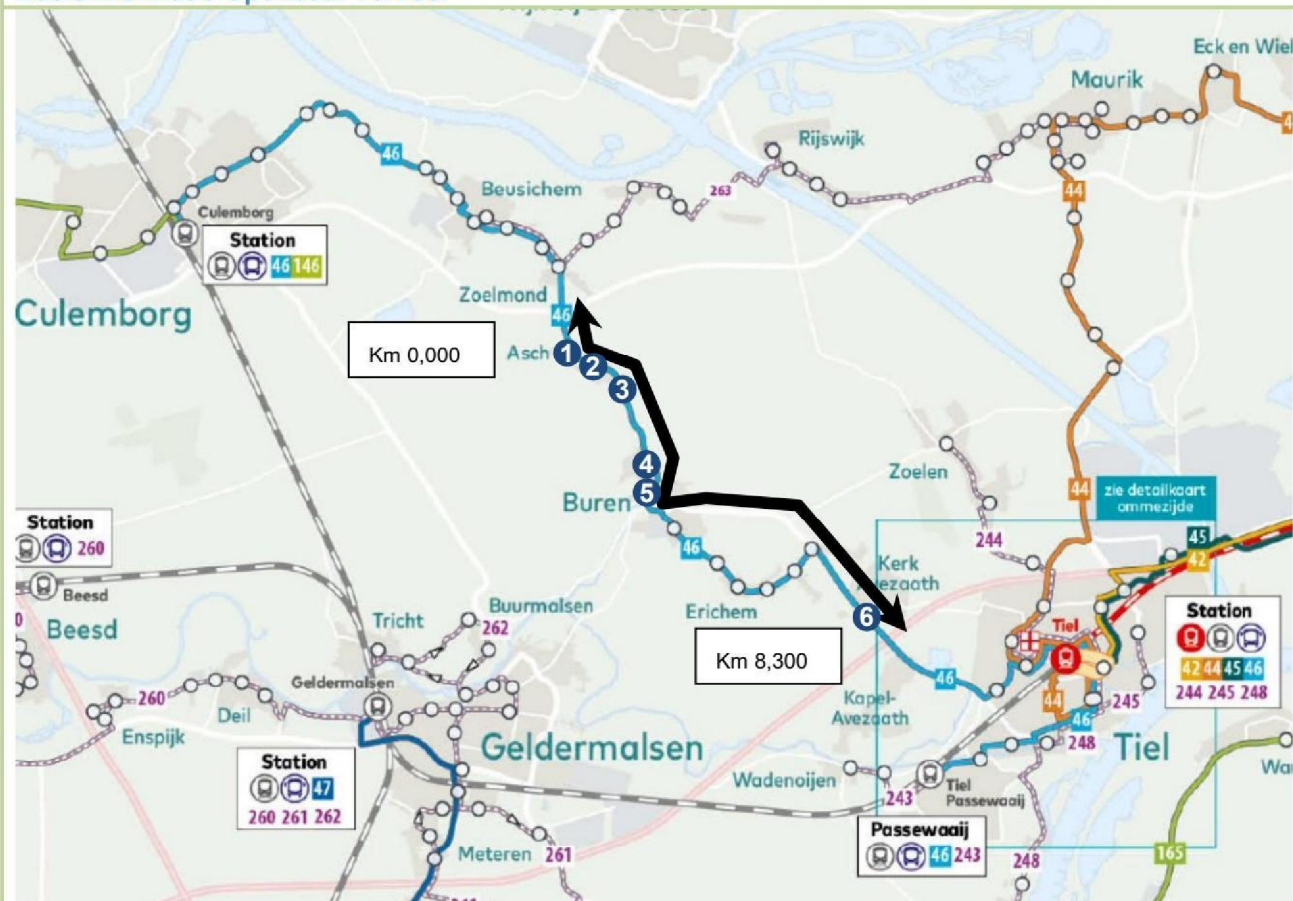
Nr	Thema	Knelpunt	Foto	Oplossing	Ernst	Realiseerbaarheid	Advies en onderbouwing	Cat
Z.1	Kruispuntvorm	Op dit kruispunt is maatwerk toegepast om alle verkeersstromen binnen het bestaande profiel in te passen. Dat komt vanwege de ligging op het viaduct. Daardoor zijn maatvoeringen niet volledig binnen de normen die daarvoor gelden. Daardoor oa: <ul style="list-style-type: none"> geen scheiding tussen hoofdrijbaan en fietspad, waardoor rijlijnen van het gemotoriseerde (vracht)verkeer kunnen conflicteren met het fietsverkeer 	Z.1	<ul style="list-style-type: none"> Aanbrengen scheiding tussen fietser en rijbaan Vorm van de noordelijke middengeleider aanpassen zodat vrachtwagens daar makkelijker omheen kunnen rijden 	A	3	Verkennen	auto
Z.2	Zicht en obstakels	Betonblokken in tussenberm bij inleiding rechtsafvak voor VRI		Betonblokken verwijderen	B	1	Verkennen	auto
Z.3	Overstekend verkeer							
Z.4	Verlichting							
Z.5	Gedrag							

			
<p>Z.1 Kruispuntvorm</p>			

DEEL 2:
Preverkenning
Openbaar Vervoer

4 OPENBAAR VERVOER

Basisinformatie Openbaar vervoer



Lijnvoering

Lijn	Route	Lengte buslijn	Lengte via traject 60	Frequentie
46	Tiel Passewaaij – Culemborg Station	26 km	5,7 km	1x per uur

De N834 is een ontsluitingsweg voor de kernen tussen Tiel en Culemborg. Traject 60 betreft het deel van de N834 tussen de N320 en de A15. Het openbaar vervoer maakt gebruik van twee weggedeelten, het deel tussen de N320 en Buren (Erichemseweg) en de Erichemseweg (Kerk-Avezaath) en de A15. Het openbaar vervoer maakt gebruik van traject 60 om de diverse kernen tussen Culemborg en Tiel met elkaar te verbinden.

Bushaltes en gebruik

Halte	KM	Ontsluiting	Instappers / dag	
			2013	2019
1. Asch, Kerkpad	0,7	Dorpskern van Asch, nabijgelegen woningen	2	6
2. Asch, Krupheulstraat	1,1	Nabijgelegen woningen en bedrijven	0	1
3. Asch, 't Hanenest	1,7	Boerderij het Hanenest	1	0
4. Buren, Oranjehof	3,0	Nabijgelegen woningen en bedrijven	13	8
5. Buren, Plantsoen	3,4	Dorpskern van Buren, nabijgelegen woningen, (sport)park	20	15
6. Kerk-Avezaath, N834/Daver	7,8	Dorpskern van Kerk-Avezaath, nabijgelegen woningen, sportpark	n.b.	5

Ontwikkelingen in de vraag

In Kerk-Avezaath ligt er een plan voor nieuwbouwwoningen in Teisterbant. Mogelijk leidt dit na realisatie tot een toename van het aantal reizigers.

4.1 Toetsingskader

In dit hoofdstuk vindt een beoordeling plaats van de huidige en toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer voor traject. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in serviceniveau van de betreffende lijndiensten op het traject (route) en het serviceniveau van de haltes langs het traject (haltevoorziening). De vereiste vormgeving van de verschillende bushaltes wordt bepaald door de trajectvisie en het haltetype.

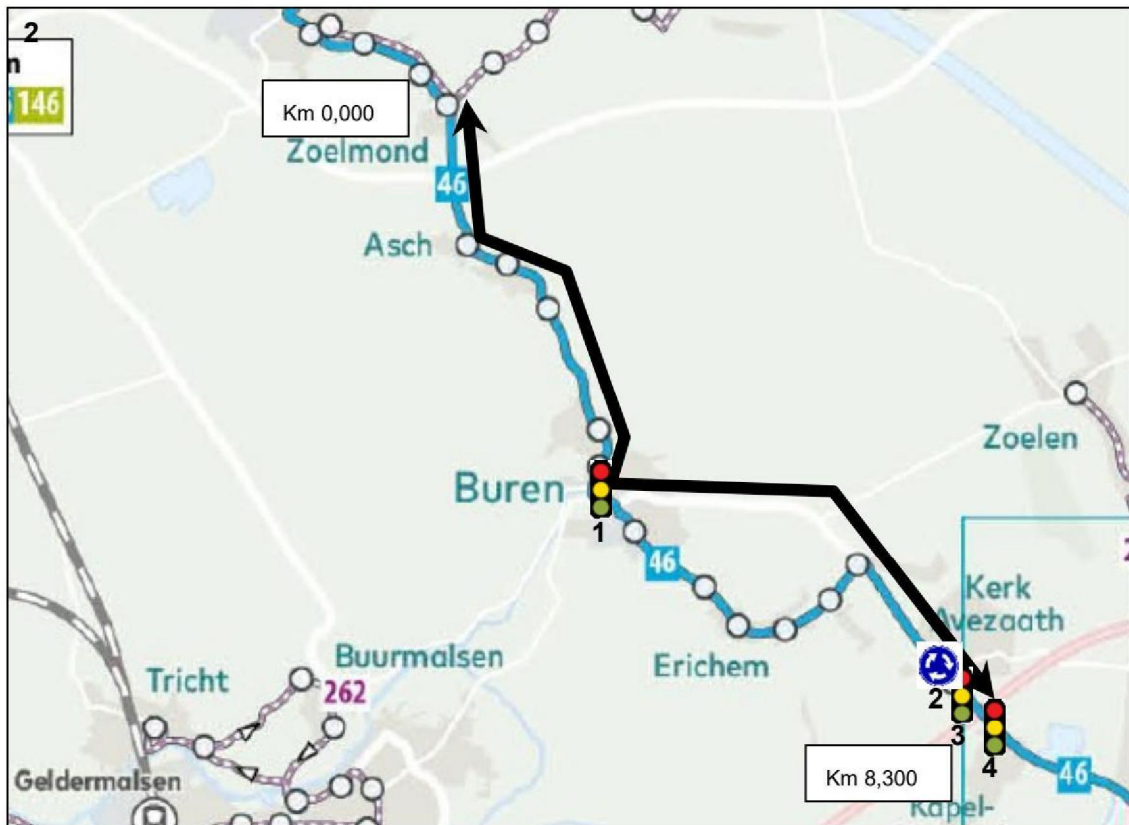
In de trajectvisie is de N834 traject 60 in zijn geheel opgenomen als **GOW Basis** (km 0 – 8,3). De beoordelingscriteria waaraan wordt getoetst staan benoemd in tabel 4.1.

Tabel 4.1: Beoordelingscriteria route

Onderdeel	Criterium ¹	Indicator
Route	Snelheid	Traject snelheid > 45 km/u.
		Prioriteit t.o.v. auto aanwezig en werkend.
		Halteringstijden (rijtijden vs. reistijden).
	Ontsluiting	Logische locaties haltevoorzieningen.
		Haltedichtheid/halteafstanden (naar type voorziening: wonen, winkelen, werken, gezondheidszorg).
	Comfort	Te passeren obstakels (drempels, rotondes).
Goed zicht op verkeerssituatie door chauffeur.		
Haltevoorziening	Comfort	Voorzieningenniveau afhankelijk van haltetype: <ul style="list-style-type: none"> • Basishalte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Perron, zodat reizigers veilig en met droge voeten kunnen wachten; ○ Haltepaal met statische reisinformatie. • Reguliere halte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Haltepaal type 2; ○ Abri met reisinformatie; ○ Toegankelijke inrichting overeenkomstig normering 'besluit toegankelijk OV' ○ Meubilair (fietsenstalling en bankje); ○ Afvalbak alleen op verzoek van, en onderhouden door, gemeente • Plushalte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Inrichting gelijk aan reguliere halte, met displays voor actuele reisinformatie; ○ Fietskluizen.
	Veiligheid	Sociale veiligheid omgeving (groen, verlichting, locatie).
	Onderhoud	Staat van onderhoud bestrating, verlichting en overige voorzieningen.
	Toegankelijkheid	Kwaliteit toeleidende infrastructuur (fiets/voetganger/mindervalide).
		Maatvoering halteplaats (lengte langshalteren, haltekom, breedte, hoogte, hoogteverschil (tabel 7, CROW 233 en 337).

¹ Zitplaatskans (Gebruik vs. capaciteit), stiptheid en halteringstijden (rijtijden vs. reistijden) vallen buiten de verkenning omdat deze kenmerken vooral op strategisch niveau hun betekenis hebben.

4.2 Beoordeling route



Snelheid				
Nr	Locatie	Km	Infrastructureel	Vertraging
1	N834/N320	0,0	Rotonde	Alleen door manoeuvre, niet door wachtrij
2	N834/Bernhardlaan	3,1	Rotonde	Alleen door manoeuvre, niet door wachtrij
3	N834/Erichemseweg	3,8	VRI (voetgangers)	Max. 1 cyclus verkeerslichtenregeling, alleen bij overstekende voetgangers
4	N834/Blatumsedijk	4,0	Rotonde	Bus maakt geen gebruik van dit trajectgedeelte
5	N834/Daver	7,7	Rotonde	Alleen door manoeuvre, niet door wachtrij
6	N834/A15 (Noord)	8,1	VRI	Max. 1 cyclus verkeerslichtenregeling
7	N835/A15 (Zuid)	8,3	VRI	Max. 1 cyclus verkeerslichtenregeling
<p>Tijdens het locatiebezoek (Donderdag 2 juli 2021, 09:00 – 13:00 uur) is globaal gekeken naar de gereden snelheid. De beoogde gemiddelde snelheid van 45 km/u buiten de bebouwde kom wordt op de route gehaald. De verkeersintensiteiten zijn dermate laag dat de bussen vanaf de zijweg de rijbaan goed op kunnen rijden.</p> <p>Mogelijk treedt er vertraging op bij aanwezigheid van landbouwvoertuigen op de rijbaan. Tijdens het locatiebezoek zijn geen vertragingen gemeten in de reistijd volgens de dienstregeling en de daadwerkelijke reistijd.</p>				
Ontsluiting				
<p>De bushaltes Kerkpad, Krupheulstraat en 't Hanennest ontsluiten allen de kern Asch. De dichtheid van de bebouwing is relatief laag, maar redelijk continu langs de N834. De bushalte Oranjestad ontsluit de buurt Appelenboomgaard in Buren. De bushalte Plantsoen ontsluit de oude kern in Buren. De Bushalte Daver is gelegen aan de rand van Kerk-Avezaath en ontsluit de gehele kern.</p>				
Comfort				

Het traject is overwegend bochtig tussen de kernen Zoelmond en Tiel. Op het deel waar de bus rijdt zijn liggen 3 VRI's en 3 rotondes. De aanwezige rotondes en VRI's werken comfort verlagend voor het busverkeer over de N834. De bus moet hier afremmen en optrekken. Echter gezien het beperkte aantal, de afstand tussen de rotondes en VRI's onderling, en de vlotte verkeersafwikkeling is de impact op het reiscomfort beperkt.

4.3 Beoordeling haltevoorzieningen

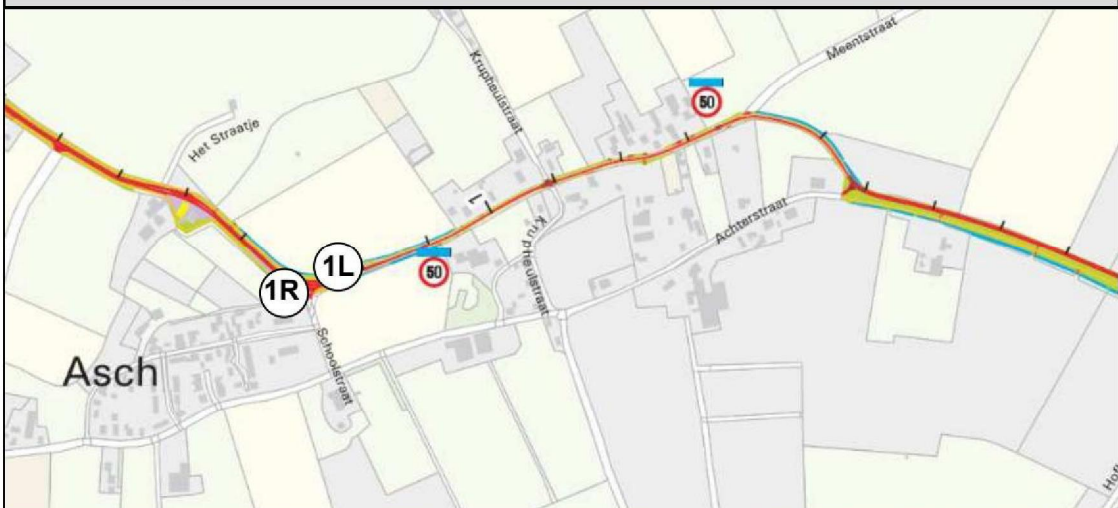
Het gewenste voorzieningenniveau van de haltes langs traject 60 is bepaald aan de hand van het Beleidskader provinciale OV-haltes Gelderland. Op basis van dit beleidskader zijn de haltes als volgt getypeerd.

Tabel 4.2 Categorisering bushaltes conform Beleidskader provinciale OV-haltes Gelderland

Halte	KM	Ontsluiting	Instappers*		Haltetype	
			2013	2019	Rechts	Links
1. Kerkpad, Asch	0,7	Dorpskern Asch, nabijgelegen woningen	2	6	Basis	Basis
2. Krupheulstraat, Asch	1,1	Nabijgelegen woningen en bedrijven in Asch	0	1	Basis	Basis
3. 't Hanenest, Asch	1,7	Boerderij 't Hanenest (rijksmonument)	1	0	Basis	Basis
4. Oranjehof, Buren	3,0	Nabijgelegen woningen en bedrijven	13	8	Basis	Basis
5. Plantsoen, Buren	3,4	Oude Kern Buren, (sport)park	20	15	Regulier	Regulier
6. N834/Daver, Kerk-Avezaath	7,8	Dorpskern van Kerk-Avezaath, nabijgelegen woningen, sportpark	n.b.	5	Basis	Basis

De wet (Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer) geeft aan dat per 1 januari 2015 reisinformatie voor visueel en auditief gehandicapten beschikbaar moet zijn. De reisinformatie dient voorafgaand aan de reis ten minste via internet in beeld en geluid en desgevraagd op schrift en per telefoon beschikbaar en bruikbaar te zijn voor mensen met een beperking. Derhalve is het wettelijk niet verplicht om bij haltes reisinformatie aan te bieden voor visueel en auditief gehandicapten. Bij de beoordeling van de haltes is daarom het ontbreken van reisinformatie voor visueel en auditief gehandicapten niet als knelpunt aangemerkt.

Bushalte 1: Kerkpad, km 0,7



^ Overzichtsfoto halte rechts





^ Overzichtsfoto halte links

Algemene kenmerken

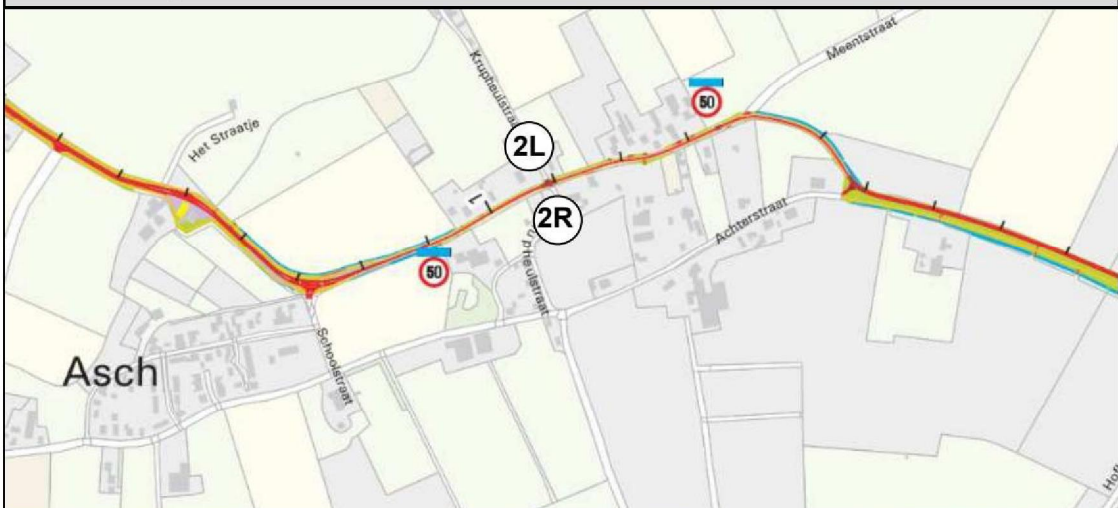
Aspect	Halte rechts	Opmerkingen	Halte links	Opmerkingen
Haltetype	Basis		Basis	
Aantal instappers per dag	6 (2019)			
Bibeko / bubeko	Bubeko		Bubeko	
Wettelijke snelheid	80 km/u		80 km/u	
Haltekom / Op rijbaan	Haltekom		Haltekom	
Afstand tot kruispunt	>25 m		>25 m	
Voor/na kruispunt/rotonde	Voor kruispunt		Voor kruispunt	
Ligging in bocht	Nee		Nee	

Comfort en toegankelijkheid

Breedte perron (> 1,5m)	1,20 m		1,35 m	
Lengte perron	Ca. 50 m	Inclusief perron voor informatiebord. Ca. 20 m verhoogd.	Ca. 22 m	Ca. 20 m verhoogd
Hoogte perron	0,18 m		0,18 m	
Vrije doorgang looppad	> 0,90 m		>0,90 m	
Logische ontsluiting	Ja	Via voet- en fietspad	Ja	Via voet- en fietspad en fietsoversteek.
Geleiding slechtzienden	Nee		Nee	
Blokmarkering aanwezig	Ja		Ja	

Haltebord aanwezig	Ja	Staat parallel ipv haaks op de weg. Achterkant is alleen vanaf fietspad te lezen.	Ja	
Volledigheid reisinformatie (dienstregeling + kaart)	Ja		Ja	
Abri	Nee		Nee	
Zitelement	Nee		Nee	
Afvalbak	Nee		Nee	
Fietsenstalling	Nee		Nee	
Veiligheid				
Verlichting	Ja	Straatverlichting	Ja	Straatverlichting
Hekwerk	Nee	Hoogteverschil (ca. 13 cm) met achterliggend fietspad	Nee	Hoogteverschil (ca. 13 cm) met achterliggend fietspad
Manoeuvrerruimte bus	Ja		Ja	
Onderhoud				
Oneffenheden (< 2 cm)	Geen		Geen	
Kwaliteit verharding	Goed		Goed	
Kwaliteit groenvoorziening	Matig	Overhangende bosschages over voetpad	Goed	
Haltebord	Matig		Matig	
Abri	n.v.t.		n.v.t.	
Zitelement	n.v.t.		n.v.t.	
Afvalbak	n.v.t.		n.v.t.	
Verlichting	Goed		Goed	
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Fietsenstalling	n.v.t.		n.v.t.	
Schade stootbanden	Geen		Geen	
Spoorvorming halteplaats	Geen		Geen	
Overige opmerkingen / foto's				
				
Afbladerende coating		Haltebord haaks op rijbaan		

Bushalte 2: Krupheulstraat, km 1,1



^ Overzichtsfoto halte rechts



^ Overzichtsfoto halte links

Algemene kenmerken

Aspect	Halte rechts	Opmerkingen	Halte links	Opmerkingen
Haltetype	Basis		Basis	
Aantal instappers per dag	1 (2019)			
Bibeko / bubeko	Bibeko		Bibeko	
Wettelijke snelheid	50 km/u		50 km/u	
Haltekom / Op rijbaan	Op rijbaan	Bus halteert op fietssuggestiestrook	Op rijbaan	Bus halteert op fietssuggestiestrook
Afstand tot kruispunt	< 25 m		< 25 m	
Voor/na kruispunt/rotonde	Na kruispunt	Bij halterende bus minder zicht op verkeer N834 vanuit zijwegen	Na kruispunt	Bij halterende bus minder zicht op verkeer N834 vanuit zijwegen
Ligging in bocht	Ja	Zeer flauwe bocht	Ja	Zeer flauwe bocht

Comfort en toegankelijkheid

Breedte perron (> 1,5m)	0,90 m		1 m	
Lengte perron	Ca. 7,5 m		Ca. 7,5 m	
Hoogte perron	0,14 m		0,14 m	
Vrije doorgang looppad	0,90 m	Geen looppad	0,90 m	Geen looppad
Logische ontsluiting	Nee	Via rijbaan	Nee	Via rijbaan
Geleiding slechtzienden	Nee		Nee	
Blokmarkering aanwezig	Ja		Ja	

Haltebord aanwezig	Ja	Staat voor halteplaats (ontneemt zicht op perron)	Ja	Staat voor halteplaats (ontneemt zicht op perron)
Volledigheid reisinformatie (dienstregeling + kaart)	Ja	Lijnnetkaart alleen vanuit berm te lezen	Ja	Lijnnetkaart alleen vanuit berm te lezen
Abri	Nee		Nee	
Zitelement	Nee		Nee	
Afvalbak	Nee		Nee	
Fietsstalling	Nee		Nee	
Veiligheid				
Verlichting	Ja	Straatverlichting	Ja	Straatverlichting
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Manoeuvrerruimte bus	Ja		Ja	
Onderhoud				
Oneffenheden (< 2 cm)	Geen		Geen	
Kwaliteit verharding	Goed		Goed	
Kwaliteit groenvoorziening	Matig	Overhangende bosschages over perron	Goed	
Haltebord	Matig	Overhangende bosschages	Matig	Groene aanslag
Abri	n.v.t.		n.v.t.	
Zitelement	n.v.t.		n.v.t.	
Afvalbak	n.v.t.		n.v.t.	
Verlichting	Goed		Goed	
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Fietsstalling	n.v.t.		n.v.t.	
Schade stootbanden	Geen		Geen	
Spoorvorming halteplaats	Geen		Geen	
Overige opmerkingen / foto's				

Bushalte 3: 't Hanenest, km 1,7



^ Overzichtsfoto halte rechts

^ Overzichtsfoto halte links

Algemene kenmerken

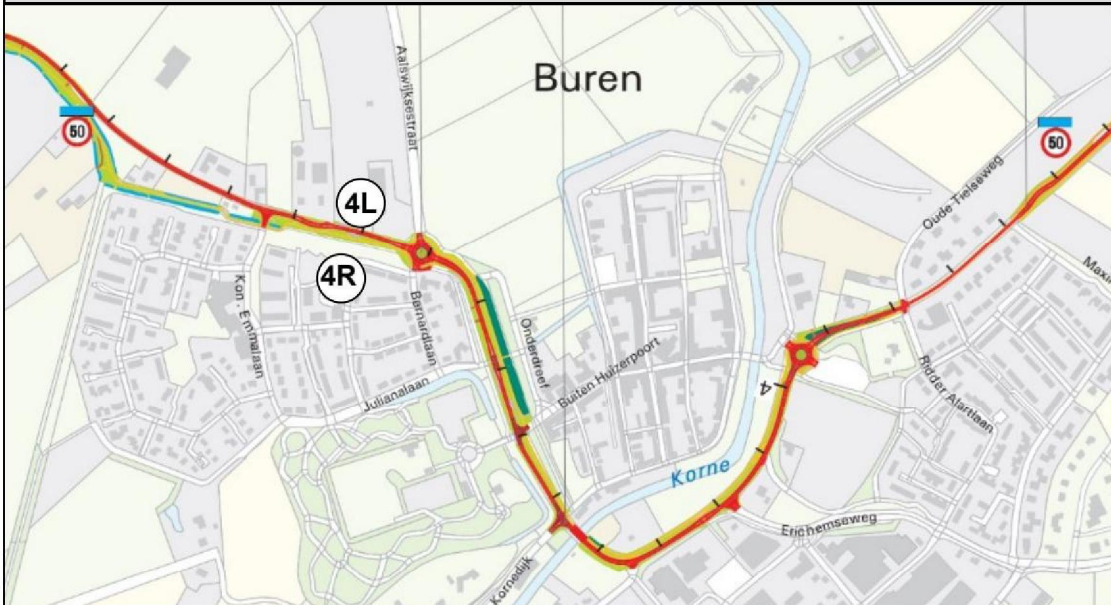
Aspect	Halte rechts	Opmerkingen	Halte links	Opmerkingen
Haltetype	Basis		Basis	
Aantal instappers per dag	0 (2019)			
Bibeko / bubeko	Bubeko		Bubeko	
Wettelijke snelheid	80 km/u		80 km/u	
Haltekom / Op rijbaan	Op rijbaan		Op rijbaan	
Afstand tot kruispunt	>25 m		>25 m	
Voor/na kruispunt/rotonde	N.v.t.	Na uitrit	N.v.t.	Na uitrit
Ligging in bocht	Nee		Nee	

Comfort en toegankelijkheid

Breedte perron (> 1,5m)	n.v.t.	Geen perron	n.v.t.	Geen perron
Lengte perron	n.v.t.	Geen perron	n.v.t.	Geen perron
Hoogte perron	n.v.t.	Geen perron	n.v.t.	Geen perron
Vrije doorgang looppad	Nee		Nee	
Logische ontsluiting	Nee	Alleen via fietspad en tussenberm te bereiken	Nee	Alleen via (gevaarlijke looproute over) de rijbaan en/of berm te bereiken
Geleiding slechtzienden	Nee		Nee	
Blokmarkering aanwezig	Nee		Nee	
Haltebord aanwezig	Ja		Ja	Dicht naast rijbaan

Volledigheid reisinformatie (dienstregeling + kaart)	Ja		Ja	
Abri	Nee		Nee	
Zitelement	Nee		Nee	
Afvalbak	Nee		Nee	
Fietsenstalling	Nee		Nee	
Veiligheid				
Verlichting	Nee		Nee	
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Manoeuvrerruimte bus	Ja		Ja	
Onderhoud				
Oneffenheden (< 2 cm)	Geen		Geen	
Kwaliteit verharding	Goed		Goed	
Kwaliteit groenvoorziening	Goed		Goed	
Haltebord	Goed		Goed	
Abri	n.v.t.		n.v.t.	
Zitelement	n.v.t.		n.v.t.	
Afvalbak	n.v.t.		n.v.t.	
Verlichting	n.v.t.		n.v.t.	
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Fietsenstalling	n.v.t.		n.v.t.	
Schade stootbanden	n.v.t.		n.v.t.	
Spoorvorming halteplaats	Geen		Geen	
Overige opmerkingen / foto's				

Bushalte 4: Oranjehof, km 3,0



^ Overzichtsfoto halte rechts



^ Overzichtsfoto halte links

Algemene kenmerken

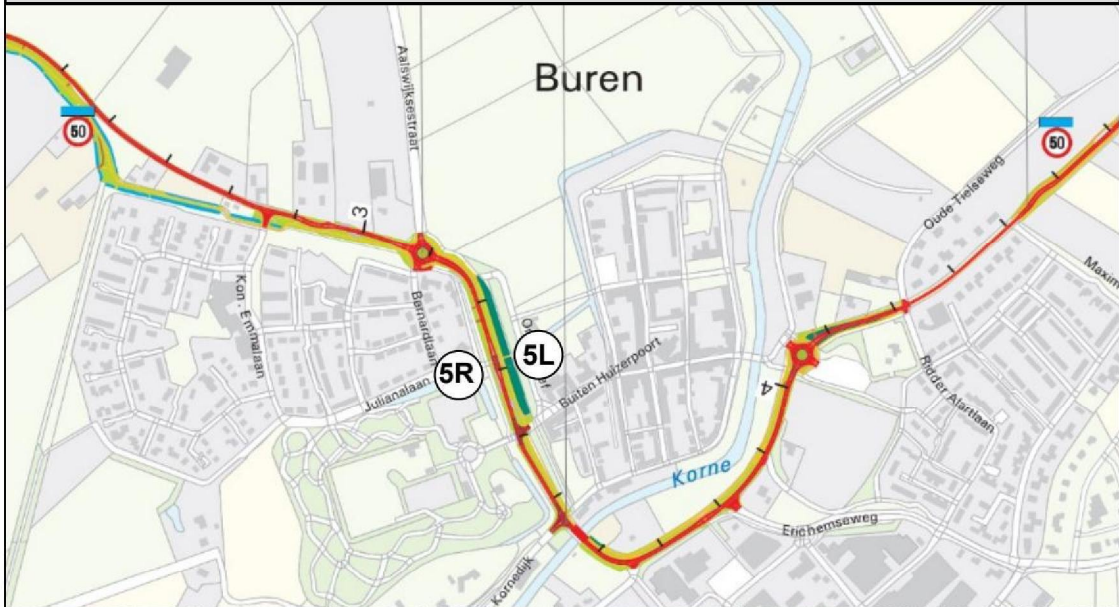
Aspect	Halte rechts	Opmerkingen	Halte links	Opmerkingen
Haltetype	Basis		Basis	
Aantal instappers per dag	8 (2019)			
Bibeko / bubeko	Bibeko		Bibeko	
Wettelijke snelheid	50 km/u		50 km/u	
Haltekom / Op rijbaan	Op rijbaan		Op rijbaan	
Afstand tot kruispunt	>25 m		>25 m	
Voor/na kruispunt/rotonde	Na kruispunt		Na kruispunt	
Ligging in bocht	Nee		Nee	

Comfort en toegankelijkheid

Breedte perron (> 1,5m)	> 1,50 m		> 1,50 m	
Lengte perron	13 m		13 m	
Hoogte perron	0,18 m		0,18 m	
Vrije doorgang looppad	Ja		Ja	
Logische ontsluiting	Ja	Steile helling looproute naar/van perron	Ja	
Geleiding slechtzienden	Ja		Ja	
Blokmarkering aanwezig	Ja		Ja	

Haltebord aanwezig	Ja		Ja	
Volledigheid reisinformatie (dienstregeling + kaart)	Ja		Ja	
Abri	Ja	Niet conform huisstijl Cf. haltetype niet noodz.	Ja	Niet conform huisstijl Cf. haltetype niet noodz.
Zitelement	Ja	Niet conform huisstijl Cf. haltetype niet noodz.	Ja	Niet conform huisstijl Cf. haltetype niet noodz.
Afvalbak	Nee		Nee	
Fietsenstalling	Nee		Nee	
Veiligheid				
Verlichting	Ja		Ja	
Hekwerk	Ja		n.v.t.	
Manoeuvrerruimte bus	Ja		Ja	
Onderhoud				
Oneffenheden (< 2 cm)	Geen		Ja	Hoogteverschil met geleiding voor slechtzienden
Kwaliteit verharding	Goed		Goed	
Kwaliteit groenvoorziening	Goed		Goed	
Haltebord	Goed		Matig	Vervaagde kleurenbanden
Abri	Goed		Goed	
Zitelement	Verroest		Verroest	
Afvalbak				
Verlichting	Goed		Goed	
Hekwerk	Goed			
Fietsenstalling				
Schade stootbanden	Goed		Goed	
Spoorvorming halteplaats	Goed		Goed	
Overige opmerkingen / foto's				

Bushalte 5: Plantsoen, km 3,4



^ Overzichtsfoto halte rechts



^ Overzichtsfoto halte links

Algemene kenmerken

Aspect	Halte rechts	Opmerkingen	Halte links	Opmerkingen
Haltetype	Regulier		Regulier	
Aantal instappers per dag	15 (2019)			
Bibeko / bubeko	Bibeko		Bibeko	
Wettelijke snelheid	50 km/u		50 km/u	
Haltekom / Op rijbaan	Op rijbaan		Op rijbaan	
Afstand tot kruispunt	>25 m		>25 m	
Voor/na kruispunt/rotonde	Voor kruispunt		Na kruispunt	
Ligging in bocht	Nee		Nee	

Comfort en toegankelijkheid

Breedte perron (> 1,5m)	3,00 m	1,20 m voor abri	3,00 m	1,20 m voor abri
Lengte perron	Ca. 40 m	Incl. looproute. Ca. 13 m verhoogd.	Ca. 30 m	Incl. looproute. Ca. 13 m verhoogd.
Hoogte perron	0,18 m		0,18 m	
Vrije doorgang looppad	> 0,90m		> 0,90m	
Logische ontsluiting	Nee	Geen directe voorziening richting centrum. Geen	Ja	

		logische aansluiting op zebra­pad Julianalaan		
Geleiding slechtzienden	Ja	Enkele strook tegels voor abri, oneffen overgangen geleiding	Ja	Enkele strook tegels voor abri, loopt niet helemaal door naar einde voetpad
Blokmarkering aanwezig	Ja		Ja	
Haltebord aanwezig	Ja		Ja	
Volledigheid reisinformatie (dienstregeling + kaart)	Ja		Ja	
Abri	Ja	Niet conform huisstijl	Ja	Niet conform huisstijl
Zitelement	Ja	Niet conform huisstijl	Ja	Niet conform huisstijl
Afvalbak	Nee		Nee	
Fietsenstalling	Ja	Aan overzijde weg	Ja	Niet conform huisstijl
Veiligheid				
Verlichting	Ja	In abri en straatverlichting	Ja	In abri en straatverlichting
Hekwerk	Nee	Steile helling naar achterliggend fietspad	N.v.t.	
Manoeuvrerruimte bus	Ja		Ja	
Onderhoud				
Oneffenheden (< 2 cm)	Geen		Geen	
Kwaliteit verharding	Groenafval	Glad en vuil perron	Groenafval	Glad en vuil perron
Kwaliteit groenvoorziening	Matig	Onkruid door verharding, glad en vuil perron	Matig	Onkruid door verharding, glad en vuil perron
Haltebord	Goed		Goed	
Abri	Goed		Goed	
Zitelement	Matig	Enige roestvorming	Matig	Enige roestvorming
Afvalbak	n.v.t.		n.v.t.	
Verlichting	Goed		Goed	
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Fietsenstalling	n.v.t.		Slecht	Overhangende bosschages
Schade stootbanden	Geen		Geen	
Spoorvorming halteplaats	Geen		Geen	
Overige opmerkingen / foto's				
				
Onlogische aansluiting voetpad op oversteek		Overhangende bosschages fietsenstalling		

Bushalte 6: N834/Daver, km 3,4



^ Overzichtsfoto halte rechts



^ Overzichtsfoto halte links

Algemene kenmerken

Aspect	Halte rechts	Opmerkingen	Halte links	Opmerkingen
Haltetype	Basis		Basis	
Aantal instappers per dag	5 (2019)			
Bibeko / bubeko	Bubeko		Bubeko	
Wettelijke snelheid	80 km/u		80 km/u	
Haltekom / Op rijbaan	Haltekom		Haltekom	
Afstand tot kruispunt	< 25 m		< 25 m	
Voor/na kruispunt/rotonde	Na rotonde		Voor rotonde	
Ligging in bocht	Nee		Nee	
Comfort en toegankelijkheid				
Breedte perron (> 1,5m)	> 1,50 m	0,90 m voor abri	> 1,50 m	1,20 m voor abri
Lengte perron	Ca. 40 m	Ca. 20 m verhoogd	Ca. 40 m	Ca. 20 m verhoogd
Hoogte perron	0,18 m		0,18 m	
Vrije doorgang looppad	0,90m		> 0,90m	
Logische ontsluiting	Ja	Relatief grote afstand tussen abri en verhoogd perron	Ja	Relatief grote afstand tussen abri en verhoogd perron

Geleiding slechtzienden	Ja	Onvoldoende breed (0,3m ipv min. 0,6m)	Ja	Onvoldoende breed (0,3m ipv min. 0,6m)
Blokmarkering aanwezig	Ja		Ja	
Haltebord aanwezig	Ja		Ja	
Volledigheid reisinformatie (dienstregeling + kaart)	Nee	Haltepaal zonder lijnnummer	Nee	Haltepaal met gedateerde informatie
Abri	Ja	Niet conform huisstijl Cf. haltetype niet noodz.	Ja	Niet conform huisstijl Cf. haltetype niet noodz.
Zitelement	Ja	Niet conform huisstijl Cf. haltetype niet noodz.	Nee	
Afvalbak	Nee		Nee	
Fietsenstalling	Nee		Nee	
Veiligheid				
Verlichting	Ja		Ja	
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Manoeuvrerruimte bus	Ja		Ja	
Onderhoud				
Oneffenheden (< 2 cm)	Geen		Geen	
Kwaliteit verharding	Goed		Goed	
Kwaliteit groenvoorziening	Matig	Wandelpad toegangsroute overgroeid	Matig	Moet gemaaid worden
Haltebord	Matig	Vervaagde kleurenbanden	Matig	Beschadigde kleurenbanden, staat scheef
Abri	Goed		Goed	
Zitelement	Goed	Enige roestvorming	n.v.t.	
Afvalbak	n.v.t.		n.v.t.	
Verlichting	Goed		Goed	
Hekwerk	n.v.t.		n.v.t.	
Fietsenstalling	n.v.t.		n.v.t.	
Schade stootbanden	Geen		Geen	
Spoorvorming halteplaats	Geen		Geen	
Overige opmerkingen / foto's				
				
Gedateerde reisinformatie en vervaagde kleurenbanden				

4.4 Oplossingsrichtingen

4.4.1 Haltevoorzieningen

Halte	Km	Knelpunt en maatregel
Overige knelpunten		
3 4 6	<i>Km 1,7</i> <i>Km 3,0</i> <i>Km 7,8</i>	Haltevoorzieningen niet in lijn met gebruik <ul style="list-style-type: none">• <i>Gezien beperkt gebruik van haltes km 1,7 (geen gebruikers), 3,0 en 7,8 (basishalte conform gebruik, ingericht als reguliere halte) samen met de vervoerder een halteplan voor het gehele traject verkennen om te bepalen welke haltes toekomstbestendig moeten worden ingericht (haltes km 3,0 en 7,8) en welke haltes eventueel kunnen worden opgeheven (halte km 1,7). Verwijderen en hergebruik van overtollig meubilair dient onderdeel te zijn van het halteplan.</i>
1 2 4 5 6	<i>Km 0,7</i> <i>Km 1,1</i> <i>Km 3,0</i> <i>Km 3,4</i> <i>Km 7,8</i>	Haltevoorzieningen Openbaar Vervoer voldoen niet aan de richtlijnen <ul style="list-style-type: none">• <i>Verbreden perrons km 0,7 en 1,1</i>• <i>Verlengen perron km 1,1</i>• <i>Aanbrengen geleiding slechteinden halte km 0,7; 1,1 en 3,4.</i>• <i>Verbeteren looproute halte km 1,1 (beide richtingen), km 3,4 (rechts)</i>• <i>Vernieuwen informatie op haltebord km 7,8 (links)</i>• <i>Groenonderhoud bij halte km 0,7; 1,1; 3,0; 3,4 en 7,8.</i>

DEEL 3:

Advies voor het vervolg

5 ADVIES VOOR HET VERVOLG

5.1 Onderbouwing te verkennen knelpunten met prioriteit

1. Breedtes fietspaden langs het traject

Het fietspad dat langs de N834 ligt is een doorfietsroute. Deze categorie is toebedeeld op basis van de regionale functie van het fietspad en het dagelijks gebruik. Een doorfietsroute heeft na een snelle fietsroute, een hoge prioriteit in het hoofdfietsnet van de provincie en heeft zodoende een aantal leidende ontwerpuitgangspunten. Op basis van de bestaande breedtes en de gemeten fietsintensiteiten is geconstateerd dat de inrichting van de fietsinfrastructuur niet op orde is op basis van de uitgangspunten voor een doorfietsroute. Op elk wegvak is sprake van te smalle voorzieningen in verhouding tot de minimale breedte-eisen die daarvoor zijn opgesteld door de provincie. Onderzocht moet worden of het mogelijk is om de fietsvoorzieningen te verbreden zodat deze voldoen aan de maatvoering voor een doorfietsroute.

2. Fietsers op de hoofdrijbaan

Tussen km 0,800 – 1,920 zijn fietsers onbescherm van het gemotoriseerd verkeer, door het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de hoofdrijbaan. Dit strookt niet met voorkeursinrichting van de wegcategorie GOW sober. De combinatie van hoge snelheden en te smalle fietsvoorzieningen zorgen voor een verhoogd risico op ongevallen. Om de risico's te verkleinen moet onderzocht worden of er vrijliggende fietspaden kunnen worden gerealiseerd of dat er bijvoorbeeld snelheidsverlaging moet worden toegepast op de wegdelen zonder vrijliggende fietsvoorzieningen.

3. Obstakels en geleiderail tussen hoofdrijbaan en fietspad bij km 3,500

Ter hoogte van km 3,5 (Korneweg/Korndijk) gaat de N834 over de rivier de Korne. Op de brug is het fietspad en rijbaan van elkaar gescheiden middels een geleiderail. Komende vanuit de richting Asch mist er een inleidend element aan het begin van de geleiderail waardoor er sprake is van een letselrisico bij aanrijding door zowel fietsers als automobilisten. In het bijzonder voor het fietspad geldt dat deze in een bocht ligt en overhangende bosschages de effectieve breedte beperkt. Fietsers vanuit de richting Tiel fietsen op de asstreep en tegemoetkomende fietsers moeten mogelijk onverwachts uitwijken in de richting van de geleiderail. Om het letselrisico te verkleinen dient de geleiderail voorzien te worden van een goede inleiding. Om daarnaast het ongevallenrisico te verkleinen dienen de aanwezige bossages teruggesnoeid te worden zodat het gehele fietspad weer benut kan worden.

4. Roodlicht negatie bij VRI Graafschapstraat bij km 3,780

De VRI ter hoogte van km 3,780 bij de Graafschapstraat biedt ondersteuning bij de fietsvoetgangersoversteekplaats over N834 ten behoeve van de nabijgelegen scholen en andere overstekende fietsers en voetgangers. Doordat voetgangers en fietsers over het algemeen sneller oversteken dan waar de geprogrammeerde uitruimingstijd rekening mee houdt ontstaat er een risico op roodlichtnegatie door het gemotoriseerde verkeer. Immers is voor het gemotoriseerd verkeer duidelijk dat de voetganger-fietsers inmiddels de overkant heeft bereikt en op niemand meer hoeft te wachten. Om de risico's rondom roodlichtnegatie te beperken dient de noodzaak van deze VRI overwogen te worden ten opzichte van andere inrichtingsmogelijkheden zoals een gefaseerde oversteek, zebraapad of bundeling van deze oversteek met de naastgelegen Erichemseweg.

5.2 Onderbouwing knelpunten met prioriteit niet verkennen

Paragraaf wordt ingevuld op basis van nog uit te voeren benchmark (in deze paragraaf komen de knelpunten uit paragraaf 5.1 die toch niet verkend worden vanwege lage realiseerbaarheid).