

Van: " " <@mobycon.nl>
Verzonden: maandag 19 januari 2026 17:25
Aan: " " <@barendrecht.nl>; " "
" <@barendrecht.nl>
" " <@mobycon.nl>; " " <@mobycon.nl>; "
" < >
Onderwerp: Re: Spoedvraag ontwerp Noldijk vs dijkenvisie Barendrecht

Dag " en ,

Hierbij puntsgewijs ons antwoord, waarin we onderbouwen waarom we weloverwogen op bepaalde zaken zijn afgeweken van de dijkenvisie. Deze visie hebben we wel meegenomen en meegewogen in ons proces en ontwerp, maar mogelijk nog niet expliciet genoeg beschreven in ons werkdocument.

- Een significant verschil tussen de Noldijk en de Voordijk is dat wij **veel minder ruimte beschikbaar** hebben op grote delen van de Noldijk, dan in de hieronder toegestuurde schermafbeelding van de Voordijk.
 - 4,8 meter als minimum voor een ETW30 rijbaan. Voordijk heeft voor de rijbaan alleen al op veel plekken 4,4 tot circa 5 meter. Hierbij komt dan nog een rabatstrook die dient als parkeerfunctie of trottoir.
- Op de Noldijk is er **geen ruimte voor een trottoir** en dus ook niet voor de rabatstrook.
- Als wij het profiel van de dijkenvisie op de Noldijk toepassen, betekent dat dus dat we alleen de rijbaan kunnen overnemen uit de dijkenvisie zonder trottoir en er **wederom een plak asfalt op de dijk** komt te liggen. Dat houdt in **dat er in werkelijkheid niks zou veranderen in de nieuwe situatie**.
 - Mocht er toch een rabatstrook aan weerszijden van de Noldijk gewenst zijn, dan betekent dat voor de smalle delen van 4,8 meter dat er 2 meter asfalt in het midden van de rijbaan komt te liggen (breedte van een personenauto) en 1,4 meter klinkers aan weerszijden. Dan krijg je dus wederom drie stroken over de dijk, maar dan een rijbaan waar fietsers over oncomfortabele klinkers fietsen en de auto hoofdzakelijk over de rabatstrook rijdt, met verzakking tot gevolg.
 - Tegelijk spoort het fietsers aan zich meer naar het midden van de rijbaan te gaan verplaatsen, waar ze, zoals in de huidige situatie, de strook delen met het autoverkeer; fietsers zullen immers de klinkers proberen te ontwijken. We prefereren juist een aparte zijloper waar deze meer de impressie geeft dat fietsers een eigen domein, een duidelijke plek, hebben.
- Laatstgenoemde zou overigens **streetprint** moeten zijn, aangezien **klinkers geen optie** zijn op de Noldijk.
- Dit profiel komt niet ten goede aan het verbeteren van de positie van de fietser en daarom is het schetsontwerp uitgekomen op ons voorstel in het ontwerp. Wij hebben namelijk gefocust op:
 - Het geven van een **duidelijke positie** en bieden van **comfort** aan de **fietser**
 - Het geven van een **ondergeschikte positie voor de auto** door deze te stimuleren om gebruik te maken van de middenstrook
- Het karakter van de dijk als landelijk of 'dorps' blijft intact doordat er geen gebruik wordt gemaakt van verkeerskundige markeringen of felle kleuren (zie sfeerimpressie in de bijlage).
- De parkeervakken die zijn aangegeven in het schetsontwerp, kunnen worden uitgevoerd in een klinkerpatroon, zodat deze aansluiten bij het voorbeeld profiel van de dijkenvisie voor dorpse dijken.

Kortom, om antwoord te geven op deze vraag waarmee je jouw mail afsluit: *Heeft dit gevolgen voor het ontwerp qua weginrichting of kunnen we het ontwerp 'makkelijk' aanpassen?*

- Nee, dit heeft in dit stadium geen gevolgen voor het ontwerp, want zoals hierboven weergegeven, is alles kwalitatief beoordeeld, meegewogen en meegenomen. Wel zullen we dit nog sterker positioneren in ons eindrapport, zodat het voor de lezer duidelijk is dat de dijkenvisie integraal is meegenomen en kwalitatief beschrijven waarom we, onder andere ten dienste van de fietser, afwijken van de dijkenvisie.

Met vriendelijke groet,

Projectmanager



Stationsplein 18
5211 AP 's-Hertogenbosch
T 073
M 06
www.mobycon.nl

Van: " " <@barendrecht.nl>

Datum: maandag, 19 januari 2026 om 14:16

Team Projecten Buitenruimte | Projectondersteuner | Cluster Buitenruimte
Tel: +31180 [REDACTED] | E-mail: [REDACTED]@barendrecht.nl
(Aanwezig op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag)