

Overzicht technische uitgangspunten Gastvrije Waldijk

Bijlage bij Samenwerkingsovereenkomst

*Datum: 11 mei 2021
definitief*

Inhoud

- A. Inleiding
- B. Totale lengten weggedeelten conform GVWD
- C. Situatie wegopbouw locaties met hoogte-opgave en met GVWD
- D. Situatie wegopbouw locaties zonder hoogte-opgave en met GVWD
- E. Rustpunten en belevingspunten met GVWD

Bijlagen

- 1. Breedte rijloper bij verschillende projecten
- 2. Detailvoorbeeld van rustpunten en belevingspunten

A. Inleiding

Deze notitie geeft een overzicht van de verschillende technische uitgangspunten die gelden voor het toepassen van het Gastvrij Waaldijk (GVWD)-concept voor de dijkversterkingsprojecten aan de noordelijke Waaldijk tussen Nijmegen en Gorinchem. De uitgangspunten zijn gebaseerd op een beoordeling van mogelijke oplossingen voor het inpassen van dat concept, de beoordelingen van kosten en de gevoerde gesprekken met de betrokken partners.

Bij de invulling van technische uitgangspunten is zoveel mogelijk aangesloten op het Masterplan Gastvrije Waaldijk zoals dat door OKRA landschapsarchitecten in mei 2021 is opgesteld.

De uitgangspunten zijn gericht op de wegopbouw en de rustpunten en belevingspunten. Voor het weggedeelte gaat het zowel over de trajecten met een hoogteopgave en/of een verschuiving van de as (waar de bestaande weg moet worden verwijderd) als over de trajecten zonder hoogteopgave, waarbij de bestaande weg gehandhaafd blijft.

In het algemeen gelden bij dijkversterkingen de volgende uitgangspunten bij het terugbrengen van de wegfunctie.

Bij weggedeelten met hoogteopgave:

- a) Weg terugbrengen in de kwaliteit zoals die er nu ligt;
- b) Afmetingen conform de bestaande afmetingen;
- c) Fundering conform de bestaande situatie (tenzij sprake is van landelijke wijziging van eisen);
- d) Kwaliteit en dikte asfalt conform de bestaande situatie;
- e) Toevoegen van reguliere doorgroeistenen aan beide zijden (voor erosiebestendigheid; 40 cm; niet bedoeld als rijweg).

Voor punt e) geldt dat aanbrengen van doorgroeistenen in het verleden in principe niet werd toegepast bij het terugbrengen van de wegconstructie als ze niet in de bestaande situatie aanwezig waren. Omdat het verhogen van het acceptabele overslagdebiet tot een hoger risico op lokale erosie kan leiden bij de overgang van de berm naar de weg, zijn reguliere grasbetonstenen toegevoegd (bermversteving).

Bij weggedeelten zonder hoogteopgave:

- a) Lokaal reparaties uitvoeren (ook aan onderliggende lagen);
- b) Daar waar lokale reparaties niet voldoende zijn, wordt de toplaag vernieuwd.

Voor punt b) geldt dat de ervaring leert dat over ca. 15 tot 25% van de lengte de lokale reparaties zo omvangrijk zijn dat vaak besloten wordt om een nieuwe toplaag asfalt aan te brengen. Voor de raming van de nul-situatie heeft Waterschap Rivierenland het uitgangspunt gehanteerd dat 50% van de lengte zou moeten worden voorzien van een nieuwe toplaag.

Voor het terugbrengen van de rustpunten of belevingspunten zijn de algemene uitgangspunten bij dijkversterkingen als volgt:

- a) De verwijderde elementen worden teruggebracht op nagenoeg dezelfde locatie als in de bestaande situatie;
- b) Bankjes, afvalbakken, lantaarnpalen, e.d. conform het aanwezige kwaliteitsniveau.

Bij het terugbrengen van de huidige situatie is altijd sprake van “nieuw voor oud”. Als een beheerder aanvullende maatregelen wil nemen dan is de algemene lijn dat de extra kosten daarvan voor de beheerder zijn.

Voor de Gastvrije Waaldijk is besloten tot een eenduidige inrichting van het wegprofiel over een lengte van circa 80 km dijk. Dat geldt voor de trajecten waar op dit moment de wegconstructie op de primaire waterkering ligt. Dus niet in stads- en dorpskernen en op dijktrajecten waar momenteel geen rijweg voor auto's aanwezig is.

Onderstaand zijn de uitgangspunten beschreven van de invulling van dit GVWD-concept.

B. Totale lengten weggedeelten conform GVWD

Het uitgangspunt ten aanzien van de lengten waar het GVWD-concept in de dijkversterking wordt ingebracht, is in onderstaande tabel weergegeven.

	Code	Projectnaam	Lengte met hoogteopgave		Lengte zonder hoogteopgave		Totaal	
1	GoWa	Dijkversterking Gorinchem - Waardenburg	18.653	m	2.144	m	20.797	m
2	WoS	Dijkversterking Wolferen - Sprok	9.270	m	4.000	m	13.270	m
3	NeBe	Dijkversterking Neder-Betuwe	12.390	m	7.650	m	20.040	m
4	TiWa	Dijkversterking Tiel - Waardenburg	18.000	m	500	m	18.500	m
5	Tiel	Dijkversterking Stad Tiel	1.000	m	0	m	1.000	m
		Totaal:	59.313	m	14.294	m	73.607	m

Tabel 1: overzicht lengtes

De resterende circa 6,4 km van de totale 80 km betreffen waterkeringen zonder wegfunctie of binnen stads- en dorpskernen.

C. Situatie wegopbouw locaties met hoogte-opgave en met GVWD

Uitgangspunten wegopbouw en afmetingen

De uitgangspunten voor de raming van de nieuwe wegconstructie met inachtneming van GVWD zijn als volgt:

- a) De rijloper wordt per project en per locatie zoveel mogelijk gelijk gehouden aan de bestaande rijloper.
- b) De asfaltbreedte wordt zoveel mogelijk gehandhaafd; de beschikbare kruinbreedte van de dijk en de benodigde bermbreedte voor verkeer en erosiebescherming zijn daarbij bepalend.
- c) Aan de rivierzijde wordt een betonnen, gepavede band toegevoegd (0,4 m breed; dikte circa 0,2 m); Alleen indien nodig bij kleine kruinbreedtes, wordt deze gezien als onderdeel van de rijloper.
- d) Aan de landzijde wordt een vlakke doorgroeisteen (0,4 m) aangebracht; Deze wordt niet gezien als onderdeel van de rijloper.
- e) Overal wordt een reguliere kwaliteit asfalt toegepast.
- f) De gepavede band rust op een vergelijkbare fundering als het asfalt. Goede fundering om wijken van asfalt en gepavede betonband te voorkomen; verankering wordt toegevoegd in fundering (kunststof mat).

Deze uitgangspunten zijn gehanteerd om te komen tot een raming van GVWD. Gedurende het ontwerp en uitvoering van de projecten zullen er mogelijk aanpassingen zijn die bijvoorbeeld lokaal tot een bredere of minder brede weg leiden. Dat is op dit moment echter niet bekend.

Voor de gepavede band aan de rivierzijde en de grasbetonsteen aan de landzijde is eerder gesproken over breedtes van 0,6 m. Op diverse trajecten zouden volgens de wegbeheerders de asfaltbreedte te smal worden. Het argument dat de betonband eveneens onderdeel uitmaakte van de rijloper, bracht vanwege de symmetrie van de weg geen oplossing. Deze band kan niet gezien worden als volwaardig onderdeel van de rijloper. Om die reden is unaniem besloten om de gepavede band en de grasbetonsteen 0,4 m breed te maken.

Voor punt b) geldt een minimaal benodigde bermbreedte van 1,0 m. Bij smalle dijken zal een aanpassing moeten plaatsvinden. Bij een gelijkblijvende asfaltbreedte en toevoeging van de betonband en de grasbetonstrook is er onvoldoende ruimte voor bermen. Zowel vanuit de verkeersfunctie als voor de noodzaak van voldoende zijdelingse steun en erosiebestendigheid moeten bermen een voldoende breedte hebben. De minimale bermbreedte van 1,5 m voor verkeer blijkt op dijken in de praktijk nauwelijks haalbaar te zijn.

Voor de Gastvrije Waaldijk wordt daarom als uitgangspunt aangehouden dat de bermen minimaal 1,0 m moeten zijn.

Dat betekent dat wanneer zowel de betonnen band als de grasbetonband van 0,4 m worden toegevoegd deze onderdeel uitmaken van de wegbermen. Dan zal dus minimaal 0,6 m grondberm aanwezig moeten zijn.

De betonnen gepavede band van 0,4 m wordt op dezelfde fundering gelegd als het asfalt om voldoende ondersteuning te hebben. Daarmee worden zettingsverschillen zoveel mogelijk voorkomen. Zeker op plaatsen waar de betonnen band als berijdbaar en daarmee, zij het deels, als onderdeel van de rijloper wordt gezien.

In de gesprekken zijn kanttekeningen geplaatst bij de grasbetonstenen om twee redenen:

- Het breken van dergelijke stenen (kanttekening gemeenten);
- De geluidhinder die ontstaat als daarop gereden wordt (kanttekening bewoners).

De band van grasbetonstenen is alleen gericht op het voorkomen van erosie en schade aan de wegbermen bij inhalen. Het moet dus gaan om beperkt gebruik. Om geluidhinder te beperken is een vlak model opgenomen.

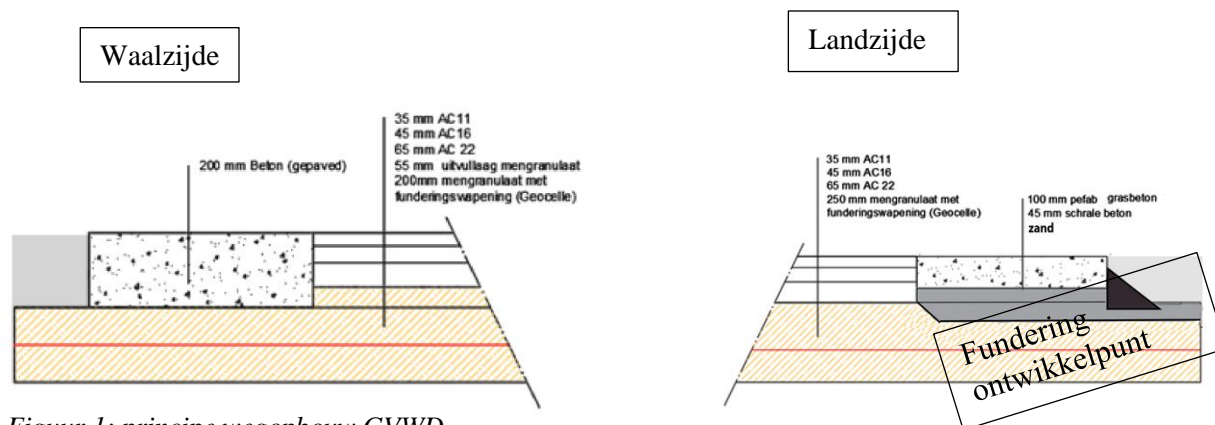
Om de doorgroefunctie (gras) iets meer te bevorderen, kan besloten worden om de fundering onder de doorgroeiasten aan te passen. Bijvoorbeeld door een dikkere zand-/vlijlaag onder de steen aan te brengen en gebruik te maken van specifieke grasmengsels voor grasbetonstenen. Dat zorgt voor iets flexibelere ondersteuning en betere mogelijkheid tot grasbegroeiing. Dit is een ontwikkelpunt dat samen met de gemeenten in de projecten zal worden besproken.

De wegfundering bestaat uit een menggranulaat (dikte variërend tussen 200 - 255 mm), met daarin een horizontaal liggende, kunststof wapening. Deze wapening voorkomt dat door scheurvorming van de fundering ook de toplagen zullen scheuren of gaan wijken.

Over de restzetting van het dijklichaam zijn of worden eisen opgenomen, afhankelijk van de actuele status van het project. Het gaat dan in de meeste gevallen over zettingen die over grote lengten optreden (afhankelijk van de bodemopbouw) en die in het algemeen geen lokale verschilzettingen opleveren die van invloed zijn op de wegconstructie.

Het asfalt is opgebouwd uit 3 lagen variërend van 35 tot 65 mm dikte (totaal 145 mm). Dit komt overeen met een wegklasse (ETW) conform de huidige klasse.

Het principe profiel van het GVWD-concept is weergegeven in figuur 1, met een aangepaste fundering van grasbeton als ontwikkelpunt in de projecten:



Figuur 1: principe wegbouw GVWD

Situatie gemiddelde wegbreedtes bij de verschillende projecten

Op basis van de informatie van de projecten is een overzicht gemaakt van de kruinbreedten en wegbreedten langs de dijk. De kruin van de dijk is niet overal even breed, waardoor de wegbreedte niet overal hetzelfde is of kan zijn.

In bijlage 1 is een kort overzicht gegeven van de minimale en maximale kruinbreedten en wegbreedten bij de verschillende projecten. Daaruit is een gemiddelde situatie voor een GVWD-profiel gedestilleerd (zie onderstaande tabel 2) die de basis is voor de ramingen.

Project	Breedte kruin	Breedte asfalt	Betonstrook	Grasbeton steen	Berm
GoWa	6,2	4,2	0,4	0,4	0,6
TiWa	6,2	4,0	0,4	0,4	0,6
WoS	7,0	4,6	0,4	0,4	0,8
NeBu	7,2	4,5	0,4	0,4	0,8
Stad Tiel	7,0	4,0	0,4	0,4	1,1

Tabel 2: gemiddelde kruin- en wegbreedten GVWD-profiel

Hieruit blijkt dat de situatie niet overal gelijk is aan de gemiddelde situatie. Er zijn locaties waar de kruinbreedten breder of smaller zijn dan het gemiddelde. Op basis van de uitgangspunten kan het principe over grote lengtes worden toegepast. Op sommige locaties zal de beschikbare berm kleiner zijn, waardoor een aanpassing nodig is. Bijvoorbeeld door het iets verkleinen van de asfaltbreedte en het deels opnemen van de betonnen band als onderdeel van de rijloper.

D. Situatie wegopbouw locaties **zonder hoogte-opgave en met GVWD**

Het uitgangspunt voor de nieuwe wegconstructie met inachtneming van GVWD is als volgt:

- a) De rijloper wordt per project en per locatie zoveel mogelijk gelijk gehouden aan de bestaande rijloper.
- b) Bestaand asfalt wordt indien nodig, versmald voor de aanleg van twee banden.
- c) Aan de rivierzijde wordt een betonnen, gepavede band toegevoegd (0,4 m breed; dikte circa 0,2 m); Alleen indien nodig bij kleine kruinbreedtes, wordt deze gezien als onderdeel van de rijloper.
- d) Aan de landzijde wordt een vlakke doorgroeisteen (0,4 m) aangebracht; Deze wordt niet gezien als onderdeel van de rijloper.
- e) Herstel van diepere scheuren.
- f) Nieuwe deklaag tussen de banden (aansluiten aan de banden).
- g) De gepavede band rust op een vergelijkbare fundering als het asfalt.

Het principe profiel van het GVWD-concept is weergegeven in figuur 1. De lengtes waarvoor deze partiële aanpassing gelden zijn opgenomen in tabel 1.

De voorgestelde oplossing met het zoveel mogelijk handhaven van de bestaande wegbreedte is iets eenvoudiger dan de voorstellen die eerder zijn gedaan. Het insnijden van asfalt en afvoeren ervan kan dan ook beperkter zijn.

Ook hier geldt dat de situatie niet overal gelijk is aan de gemiddelde situatie. Er zijn locaties waar de kruinbreedten breder of smaller zijn dan het gemiddelde. Op basis van de uitgangspunten kan het principe over grote lengtes worden toegepast. Op sommige locaties zal de beschikbare berm kleiner zijn, waardoor een aanpassing nodig is. Bijvoorbeeld door het iets verkleinen van de asfaltbreedte en het deels opnemen van de betonnen band als onderdeel van de rijloper.

De risico's voor deze oplossingen en daarmee voor de ramingen zijn:

- De benodigde fundering moet zwaarder of omvangrijker zijn;
- Het insnijden en afvoeren van bestaand asfalt neemt toe als een bredere strook asfalt moet worden verwijderd. Het gehanteerde uitgangspunt is ca. 5 – 10 cm.

Elk project zal in overleg met de gemeenten tot een oplossing komen voor de fundering die past binnen de financiële mogelijkheden.

E. Rustpunten en belevingspunten met GVWD

Voor de invulling van de rustpunten zijn de volgende stappen gezet:

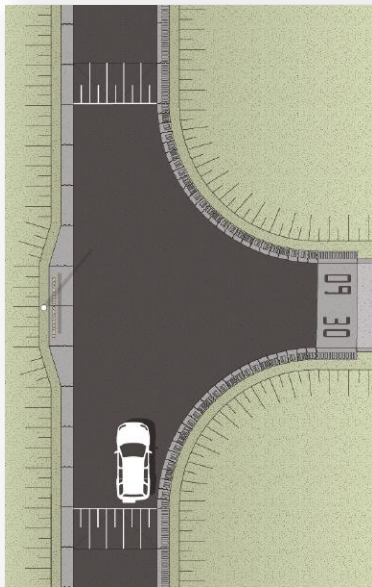
- Per project zijn de locaties van bestaande uitzicht- en rustpunten geïnventariseerd.
- Per locatie is de bestaande invulling geïnventariseerd.
- De locaties vanuit de landschapsplannen en de invulling daarvan zijn toegevoegd.
- De locaties uit de tekening bij het aangepaste Masterplan GVWD 2021 zijn aan het overzicht toegevoegd (met beschrijving en dijkpaal).
- Er zijn 3 principe voorstellen voor de invulling van rustpunten (A, B en C) gemaakt.

Een detailvoorbeeld van de inventarisatie van rustpunten en belevingspunten van het project Tiel-Waardenburg is als bijlage 2 bijgevoegd. Dit geeft een beeld van de informatie die is samengebracht.

Bij de invulling van de rustpunten is gebruik gemaakt van de laatste voorstellen van Okra, zoals opgenomen in het Masterplan 2021.

Aansluitingen wegen op de dijk

Op veel locaties is bij een dijkopgang vanuit het achterland een stop-element aanwezig bestaande uit een metalen rood-wit gekleurde band op metalen poten. Deze staat in de berm van de dijk, in het gras)



Voor GVWD wordt een dergelijke 'waalstop' als volgt ingevuld:

- Verbreding van de betonnen band met 0,6 m naar 1,0 m in totaal.
- De lengte is circa 4 m.

Bij aansluitingen nagenoeg parallel aan de dijk wordt geen waalstop toegepast.

Vorm van rustpunten

In het Masterplan Gastvrije Waaldijk 2021 zijn de vorm en de omvang van de rustpunten aangepast.

De grootte van de rustpunten kan verschillen en ook in de invulling zijn variaties mogelijk. In de raming zijn in totaal 47 rustpunten opgenomen in de volgende principe varianten (aantallen in vet):

- variant A: klein, eenvoudig rustpunt (34 stuks)

- Onder meer op locaties waar momenteel ook kleine bankjes staan.
- Betonnen vloer (aansluitend aan de betonnen band)
- Grootte/oppervlakte van circa 20 m².
- 1 bank
- 1 afvalbak¹

- variant B: middelgroot rustpunt (8 stuks)

- Betonnen vloer (aansluitend aan de betonnen band)
- Grootte/oppervlakte van circa 30 m².
- 2 banken
- 1 afvalbak¹
- 1 fietsbeugel
- Waalzuil

- variant C: groot rustpunt (5 stuks)

- Op plekken waar voldoende ruimte gevonden kan worden en waar sprake is van mooie uitzichten
- Betonnen vloer (aansluitend aan de betonnen band)
- Grootte/Oppervlakte ca. 40 m².
- 3 banken
- 2 afvalbakken¹
- 1 fietsbeugel
- Waalzuil

De aantallen van de rustpunten zijn gebaseerd op de tekening bij het aangepaste Masterplan GVWD 2021. De verdeling van A, B en C-varianten is gebaseerd op de lokale situaties. Deze keuze kan nog nader worden ingevuld.

Waaltribunes

Op enkele locaties zijn waaltribunes voorgesteld als belevingspunten in het GVWD-concept. In de kostenraming zijn 7 waaltribunes opgenomen. Voor enkele van deze waaltribunes moeten de risico's voor erosie van het buitentalud nog worden onderzocht. Met name bij die tribunes die zijn gesitueerd bij schaaldijken.

¹ De gemeenten hebben aangegeven dat ze de kans groot achten dat ze geen afvalbakken bij de rustpunten willen plaatsen.

Boulevards

Voor 13 locaties zijn boulevards voorgesteld. Deze belevingspunten bestaan uit een verbreding van de betonnen band van 0,4 m naar 0,8 m over een bepaalde lengte. De totale lengte waarover deze boulevards worden aangebracht is 7,3 km.

De locaties van de boulevards zijn gebaseerd op de tekening bij het aangepaste Masterplan GVWD 2021.

Onderdelen voor de rustpunten

Op diverse locaties zijn bankjes langs de dijk aanwezig in verschillende materialen en uitvoeringen. Vaak van hout, in combinatie met metaal en soms gemetseld. In sommige gevallen staat er een afvalbak of informatiebord bij.

De raming van kosten van de invulling van GVWD is gebaseerd op de voorbeelden zoals weergegeven in het Masterplan GVWD 2021.

In de bestaande situatie komen fietsbeugels of -rekken beperkt voor. Voor de varianten B en C zijn ze toegevoegd conform het ontwerp GVWD.

Op diverse locaties langs de dijk staan op dit moment reguliere kunststof afvalbakken. Een voorstel voor een nieuwe afvalbak is nog niet bekend. Vooralsnog is in de raming een versie opgenomen die financieel voldoende ruimte geeft. Sommige gemeenten hebben aangegeven geen afvalbakken bij de rustpunten te plaatsen. Als er geen afvalbakken worden geplaatst, kunnen de extra kosten voor GVWD met ongeveer € 100.000 (incl. BTW) worden verminderd.

Lichtmasten

In de raming zijn in totaal 13 lichtmasten opgenomen bij de rustpunten B en C. In het kernteam is aangegeven dat er aan de rivierzijde geen lichtmasten hoeven te worden geplaatst. Wel zullen bij de wat grotere kruispunten (op/afrit Waaldijk) lichtmasten nodig zijn. Als de masten bij de rustpunten vervallen en opgenomen worden bij een aantal kruispunten, blijft de raming op dit punt grotendeels gelijk.

Dijktrappen binnen- en buitendijks

Uit het oogpunt van waterveiligheid is het raadzaam het aantal dijktrappen te beperken. Met name de trappen aan buitenzijde leiden tot gevoeligheid voor erosie.

Daarom zijn de trappen nog niet opgenomen in het kosten overzicht voor GVWD. In de projecten zal het gebruik van dijktrappen nader worden besproken.

Bijlage 1

Breedte rijloper bij de verschillende projecten.

Dit overzicht geeft inzicht in de kruinbreedten en de daarbij passende wegbreedtes bij de verschillende projecten.

Doelen:

- Inzicht krijgen mogelijkheden invulling wegprofiel binnen kruinbreedte.
- Uitgangspunten vastleggen voor de raming.

Gorinchem-Waardenburg (GoWa)

De situatie t.a.v. kruinbreedte en asfaltbreedte is als volgt (samengevat):

Huidige situatie

Minimale situatie GoWa: kruinbreedte ca. 5,1 m; (bij een reguliere asfaltweg)

Maximale situatie GoWa: kruinbreedte ca. 13,4 m (met een asfaltbreedte ca. 7,7 m)

Gemiddeld is de kruinbreedte ca. 6,2 m met een asfaltbreedte van ca. 4,2 m

Nieuwe situatie met GVWD:

Situatie	Breedte kruin	Breedte asfalt	Betonstrook	Grasbeton steen	Berm
Min	5,1	3,2	0,4	0,4	0,55
Gemiddeld	6,2	4,2	0,4	0,4	0,6
Max	13,4	7,9	0,4	0,4	2,35

Tiel-Waardenburg (TiWa)

De situatie t.a.v. kruinbreedte en asfaltbreedte is als volgt (samengevat):

Huidige situatie

Minimale situatie TiWa: kruinbreedte ca. 6,0 m (bij een reguliere asfaltweg).

Maximale situatie TiWa: kruinbreedte ca. 8,0 m (met asfaltweg van ca. 5,5 m)

De minimale maat is over het grootste deel van de dijk aanwezig. De daarop liggende wegbreedte is ca. 4,2 m

Nieuwe situatie met GVWD:

situatie	Breedte kruin	Breedte asfalt	Betonstrook	Grasbeton steen	Berm
Min	6,0	4,0	0,4	0,4	0,6
Gemiddeld	6,2	4,2	0,4	0,4	0,6
Max	8,0	5,5	0,4	0,4	0,85

Wolferen-Sprok (WoS)

De situatie t.a.v. kruinbreedte en asfaltbreedte is als volgt (samengevat):

Huidige situatie

Minimale situatie WoS: kruinbreedte ca. 6,7 m; (bij een reguliere asfaltweg).

Maximale situatie WoS: kruinbreedte ca. 7,7 m; (met asfaltweg van ca. 4,6 m)

Gemiddeld is de kruinbreedte ca. 7,0 m met een asfaltbreedte van ca. 4,6 m

Nieuwe situatie met GVWD:

situatie	Breedte kruin	Breedte asfalt	Betonstrook	Grasbeton steen	Berm
Min	6,7	4,6	0,4	0,4	0,65
Gemiddeld	7,0	4,6	0,4	0,4	0,8
Max	7,7	4,6	0,4	0,4	1,15

Neder-Betuwe (NeBu)

De situatie t.a.v. kruinbreedte en asfaltbreedte is als volgt (samengevat):

Huidige situatie

Minimale situatie NeBu: kruinbreedte ca. 4,7 m (bij een reguliere asfaltweg)

Maximale situatie NeBu: kruinbreedte ca. 9,8 m (met een asfaltbreedte ca. 4,5 m)

Gemiddeld is de kruinbreedte ca. 7,2 m met een asfaltbreedte van ca. 4,5 m

Nieuwe situatie met GVWD:

situatie	Breedte kruin	Breedte asfalt	Betonstrook	Grasbeton steen	Berm
Min	4,7	3,2	0,4	0,4	0,35
Gemiddeld	7,2	4,5	0,4	0,4	0,95
Max	9,8	4,5	0,4	0,4	2,25

Stad Tiel

De situatie t.a.v. kruinbreedte en asfaltbreedte is als volgt (samengevat):

Huidige situatie

Slechts op 1 traject is sprake van een wegconstructie.

Gemiddeld is de kruinbreedte ca. 7,0 m met een asfaltbreedte van ca. 4,0 m

Nieuwe situatie met GVWD:

situatie	Breedte kruin	Breedte asfalt	Betonstrook	Grasbeton steen	Berm
Gemiddeld	7,0	4,0	0,4	0,4	1,1

Bijlage 2

Detailvoorbeeld van rustpunten en belevingspunten



Overzicht huidige recreatieve voorzieningen v.s. toekomstige recreatieve voorzieningen GVWD, t.b.v. kostenraming										Elemente												
Info vanuit kaart Kees		Informatie vanuit projecten						Rustpunt		Boulevard		Entree		Waaltribune		Opmerkingen		nummer	TG	verharding m2	GVWD bank	fl. beu.
nummer	naam punt	code	nummer Dijkpaal	Locatie	hulp getal	afstand tot vorige punt (m)	aanwezige inrichtings-elementen	Opmerkingen	rustpunt	categorie	boulevard	lengte										
70	Boulevard Ochten	E6b	DT118	Ochten	118	300	- 3 banken - 2 afvalbakken				x	600						E6b	DT118			
		E7	DT117	Ochten: restaurant De Waal	117	100	niets											E7	DT117			
72	Rustpunt Wiel en Edik	E8	DT097	Eidik: wiel van Eldik	97	2000	niets		x	A								E8	DT097	20	X	1
		E9	DT075	Dodewaard: weg naar veer Weg naar veer: is dat niet bij DT073	75	2200	niets											E9	DT075			
73	Rustpunt De Snor	E10	DT065	Dodewaard: De Snor	65	1000	3 banken - bestrating parkeerlus; bestaande situatie wordt teruggebracht (oppervlakte circa 30 m x 10 m naast dijk)		x	C								E10	DT065	40	X	3
74		E11	DT049	Dodewaard: kerk/Waalwaard	49	1600	niets				x	600						E11	DT049			
75	Rustpunt Vloedschuur	E12	DD327	Dodewaard: Pluimenburgstraat Vloedschuur	327		- 3 banken - 2 afvalbakken - bestrating bestaande situatie wordt teruggebracht (oppervlakte circa 10 x 2 m)		x	C								E12	DD327	40	X	3
		E13	DD319	Dodewaard; bij De Engel - horeca	319	800	niets											E13	DD319			
76	Rustpunt Groenestraat	?	DD311	Rustpunt Groenestraat	311	800	niets		x	A								?	DD311	20	X	1
77	Check fietsroute omdijk								0	0								0	0			
78	Rustpunt Horstweg	E14	DD294	Wely; bij Horstweg (is niet genoemd in tekening GVWD)	294	2500	- 2 banken, - trapje, - afvalbak Oppervlakte (10 x 3		x	B								E14	DD294	30	X	2