

Achtergrondrapport Recreatie en verkeer



HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

Colofon

Rapportgegevens	
Rapporttitel	Achtergrondrapport Recreatie en verkeer
Ondertitel	Dijkversterking Wijk bij Duurstede
DMS nummer:	012539-RAP-22180
Versie:	1.0
Datum:	22 september 2022

Vrijgave:

Verantwoordelijkheid	Functie	Naam
Opgesteld door:	Junior specialist planproducten Arcadis Nederland B.V.	Jicke Dröge
	Senior Verkeersdeskundige	Niels de Groot
Gecontroleerd door:	Adviseur planvorming	Esther Kruijk
Vrijgegeven door:	Adviseur planvorming en vergunningen	Pauline van Veen
Autorisator Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden	Omgevingsmanager	Margreet van Zee
Vrijgever Hooheemraadschap de Stichtse Rijnlanden	Projectmanager	Freek Visser

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Poldermolen 2
3994 DD Houten

030 634 57 00 T
sterkelekdiijk@hdsr.nl E
hdsr.nl/sterkelekdiijk W



Documenthistorie:

Versie	Datum	Toelichting
0.1	11-03-2022	Conceptversie
0.2	22-06-2022	Interne review planteam
Reviewversie	10-08-2022	Versie voor interne review projectteam Wijk bij Duurstede - Amerongen en HDSR
Reviewversie	18-08-2022	Versie voor review Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, Gemeente Wijk bij Duurstede, Gemeente Utrechtse Heuvelrug en Natuurorganisaties
Definitief	22-09-2022	Versie voor programmteam Sterke Lekdijk en ambtelijke werkgroep

Inhoud

1 Inleiding 7

- 1.1 Aanleiding en context 7
- 1.2 Doelstelling 7
- 1.3 Leeswijzer 7

2 Randvoorwaarden en uitgangspunten 9

- 2.1 Kader van de effectbeoordeling 9
- 2.2 Wettelijk en beleidsmatig kader 11
- 2.3 Huidige situatie 13
- 2.4 Autonome ontwikkeling 16
- 2.5 Verantwoording informatie en onderzoek 19

3 Beoordelingskader 21

- 3.1 Recreatie 21
- 3.2 Verkeer 22

4 Literatuur 25

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en context

In het programma Sterke Lekdijk werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) aan het versterken van de Lekdijk tussen Amerongen en Schoonhoven. De Lekdijk strekt zich uit langs de noordelijke oever van de Lek en Nederrijn van Amerongen tot Schoonhoven over een lengte van 55 kilometer. De dijk is bijna 1000 jaar oud en beschermt een groot deel van Midden- en West-Nederland tegen hoge waterstanden op de Lek en Nederrijn. HDSR heeft de taak om de dijk aan de nieuwe norm van de Waterwet te laten voldoen.

Het programma Sterke Lekdijk is onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en is verdeeld in zes deelprojecten van oost naar west:

- Wijk bij Duurstede – Amerongen
- Irenesluis – Culumborgse Veer
- Culemborgse Veer – Beatrixsluis
- Jaarsveld – Vreeswijk
- Salmsteke
- Salmsteke – Schoonhoven

Het deelproject Wijk bij Duurstede – Amerongen ligt tussen de rand van de kern Amerongen en de Prinses Irenesluizen bij Wijk bij Duurstede. Het deelproject bestrijkt daarmee elf kilometer aan primaire kering.

Het dijktraject tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen voldoet niet aan de in 2017 aangescherpte veiligheidsnormen voor hoogte, piping, macrostabiliteit, microstabiliteit en de grasbekleding binnenwaarts en buitenwaarts. Versterking is daarom noodzakelijk. Op 1 juli 2020 heeft het bestuur van HDSR het voorkeursalternatief vastgesteld

1.2 Doelstelling

Na het vaststellen van het voorkeursalternatief is het dijkontwerp uitgewerkt. Dit wordt vastgelegd in een Projectplan Waterwet en doorloopt daarmee een openbare besluitvormingsprocedure. Daarbij is ook een Milieueffectrapport (MER) opgesteld waarin de milieueffecten van het dijkontwerp in kaart zijn gebracht. Het beoordelingskader voor het MER is eerder vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Sterke Lekdijk. Omgevingsaspecten krijgen daarmee een volwaardige rol in de totstandkoming van het dijkontwerp.

Dit achtergrondrapport recreatie en verkeer is onderdeel van het MER en heeft als doel het beschrijven van de randvoorwaarden, uitgangspunten en het beoordelingskader voor de effectbeoordeling. De effectbeoordeling zelf is opgenomen in het MER. De achtergrondrapporten per thema zijn als bijlage opgenomen bij het MER.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 Randvoorwaarden en uitgangspunten worden het wettelijk kader, de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en eerdere onderzoeken beschreven. In hoofdstuk 3 Beoordelingskader wordt beschreven op welke manier de effecten beoordeeld worden.

2.2 Wettelijk en beleidsmatig kader

2.2.1 Recreatie

2.2.1.1 Provincie

Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie gaat de provincie Utrecht in op de vraag hoe de provincie er in 2050 uit wil zien [1]. In de omgevingsvisie worden voor het projectgebied een aantal waarden benoemd.

Groen groeit mee

Groen groeit mee is de afspraak dat de provincie bij alle ruimtelijke plannen, projecten en gebiedsontwikkelingen, de groenontwikkeling in evenwichtige verhouding en volwaardig meeneemt in de plannen.

Vrijtijdseconomie en toerisme

De provincie wil gelet op deze autonome groei van bezoekers, zorgen voor spreiding van voorzieningen met een goede match tussen vraag en aanbod.

Vrijtijdsbesteding

De provincie streeft naar functiecombinaties met (het benutten van) natuur, cultuur, landbouw, erfgoed en klimaatadaptatie.

Daarnaast is de Gravenbol aangewezen als bovenlokaal dagrecreatieterrein en is de volledige omgeving buiten de bebouwde kom aangewezen als gebied voor recreatiewoningen.

Omgevingsverordening

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet treedt de Omgevingsverordening in werking [2]. In de Interim Omgevingsverordening heeft de provincie Utrecht regels (incl. toelichting) vastgesteld die betrekking hebben op recreatie.

In de omgevingsverordening staat de gravenbol aangewezen als dagrecreatiegebied. Het projectgebied, vanaf kasteel Duurstede tot aan Amerongen, is aangewezen als aandachtsgebied stiltegebied. Dit in verband met een stiltegebied dat 250 meter landinwaarts van de kering ligt.

2.2.1.2 Waterschap

Beeldkwaliteitsplan route-ontwerp Sterke Lekdijk

Het waterschap de Stichtse Rijnlanden heeft het beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin staan inrichtingsplannen die bij realisatie leiden tot een eenduidige invulling van recreatiepunten langs de Lekdijk [3].

Zo zijn hierin standaard uitwerkingen van de recreatiepunten opgenomen en is ook onderscheid gemaakt in de aanleidingen voor een rustpunt (Bijvoorbeeld een klein rustpunt bij objecten en uitzichten of grotere rustpunten bij horeca en bebouwing).

2.2.1.3 Gemeente

Bestemmingsplan Buitengebied, Wijk bij Duurstede

Dit bestemmingsplan geldt voor de omgeving van Wijk bij Duurstede buiten de bebouwde kom. Voor dit project is dit relevant vanaf het sluizencomplex tot aan de Gravenbol met uitzondering van het projectgebied binnen de bebouwde kom. Voor het aspect recreatie zijn locaties met de bestemming recreatie en sport aangewezen [4].

Bestemmingsplan Binnenstad, Wijk bij Duurstede

Dit bestemmingsplan is vigerend voor het deel van het project binnen de stadsgrenzen van Wijk bij Duurstede. Hierin zijn de bestemmingen horeca en cultuur en ontspanning relevant [5].

Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen, Utrechtse Heuvelrug

Dit bestemmingsplan is vigerend voor het project vanaf de Gravenbol tot aan Amerongen. Binnen het projectgebied zijn er geen bestemmingsaanduidingen met betrekking tot recreatie aanwezig die relevant zijn voor dit project [6].

2.2.2 Verkeer

2.2.2.1 Rijk

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en dient als kapstok voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De visie is opgesteld voor de middellange termijn (2028).

Om de ambities te verwezenlijken staan er drie hoofdoelen in de structuurvisie:

1. Vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

2.2.2.2 Provincie

Mobiliteitsplan

Met het Mobiliteitsplan 2014-2028 [7] wil de provincie Utrecht zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto. Het plan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma.

Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsprogramma

De Mobiliteitsvisie bevat de lange termijndoelen. Dit beleid wordt concreet gemaakt in het Mobiliteitsprogramma. Hierin staan welke acties er nodig zijn.

In het Mobiliteitsprogramma (2019-2023) zijn de doelen uit de Mobiliteitsvisie vertaald naar een aantal streefwaarden en keuzes:

- Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei. De ruimtelijke en economische groei in de provincie Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Door verantwoord accommoderen blijft de provincie leefbaar en aantrekkelijk;
- Kiezen voor de meest geschikte combinatie van vervoerwijzen per gebied. Voor sommige locaties en reizen is het openbaar vervoer geschikt, voor andere de auto. Soms is het beter om te lopen of te fietsen. Hierbij is belangrijk dat het overstappen tussen vervoerwijzen vlot en soepel verloopt. Daarom versterkt de provincie Utrecht knooppunten en bevorderen de ketenmobiliteit;
- Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger. Topprioriteiten daarbinnen zijn de verbetering van de betrouwbaarheid van het totale openbaar vervoersysteem, vergroting van de capaciteit door een schaa sprong in het openbaar vervoersysteem en het ontlasten van het Utrechtse stationsgebied;
- Kiezen voor kwaliteit voor de fietser. Hiermee kiest de provincie voor een schaa sprong van het fietsnetwerk omdat fietsen een goedkope, ruimte efficiënte en gezonde wijze van verplaatsen is;
- Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht. Op veel plekken in de provincie Utrecht blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel. Denk hierbij aan de werkgebieden met voldoende parkeergelegenheid, of aan landelijke woongebieden. Veel autoritten gaan over een deel van de Ring Utrecht. Als de Ring Utrecht vast staat kiezen automobilisten voor

alternatieven door steden en dorpen wat negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid van grootstedelijk Utrecht;

- Kiezen voor duurzame en innovatieve oplossingen. De provincie zet in op slimme, gezonde en toekomstbestendige oplossingen. Smart Mobility wordt ingezet binnen deze kaders in om vraag en aanbod goed te verbinden en de modaliteiten beter te integreren en benutten. Belangrijk is om flexibel in te kunnen spelen op nieuwe trends en ontwikkelingen.

Visie Mobiliteit en recreatie Sterke Lekdijk

De Visie Mobiliteit en recreatie Sterke Lekdijk is een uitwerking van de gecombineerde ambities van de Provincie Utrecht, het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en betrokken gemeenten voor de Noordelijke Rijn- en Lekdijk.

Kernpunten uit deze visie zijn:

- Een objectief en subjectief verkeersveilige Lekdijk: Door de grote variatie aan gebruikers zijn de snelheidsverschillen op de dijk groot. Om de dijk zowel objectief als subjectief verkeersveilig te maken worden deze snelheidsverschillen gereduceerd, zoveel mogelijk volgens het principe 'natuurlijk sturen';
- De Lekdijk als continu en herkenbaar element in het landschap: Een eenduidige weginrichting over de gehele lengte van de dijk;
- Onopvallende dijkinrichting zodat landschap de boventoon voert: Om de beleving van het landschap vanaf de dijk te verhogen en zo de recreatieve waarde van de dijk te verhogen dient de weginrichting terughoudend te zijn;
- Langzaam verkeer heeft prioriteit: Om de recreatieve waarde van de Lekdijk te benadrukken krijgt langzaam verkeer prioriteit. Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt ontmoedigd.

2.2.2.3 Gemeente

Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan 2019-2034, Wijk bij Duurstede

Doel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is het bieden van een realistisch en concreet beleidskader voor het optreden van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Het geeft prioriteiten aan voor investeringen en brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid en andere beleidsterreinen. Uitwerking van dit GVVP vindt plaats op basis van een onderzoeks- en uitvoeringsprogramma [8].

Verveers- en Vervoerplan, Utrechtse Heuvelrug

Voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug is het mobiliteitsbeleid vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan [9]. De doelstelling hiervan is dat het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid moet leiden tot een duurzaam verkeers- en vervoersysteem met een gezonde en veilige leefomgeving in een groene, bereikbare, economisch gezonde gemeente.

2.3 Huidige situatie

2.3.1 Recreatie

De dijk heeft naast een veiligheids- en verkeersfunctie ook een recreatieve functie, als verbinding tussen de oude centra en kastelen van Amerongen en Wijk bij Duurstede. De dijk wordt ook gebruikt door recreatieve fietsers, wandelaars en motorrijders.

Wandelnetwerk

In het onderzoeksgebied liggen diverse wandelroutes. Voor alle routes is bewijzing aanwezig. Het wandelnetwerk van de provincie Utrecht ligt op het hele dijktraject. Ook loopt het trekvogelpad door het projectgebied. Dit is een

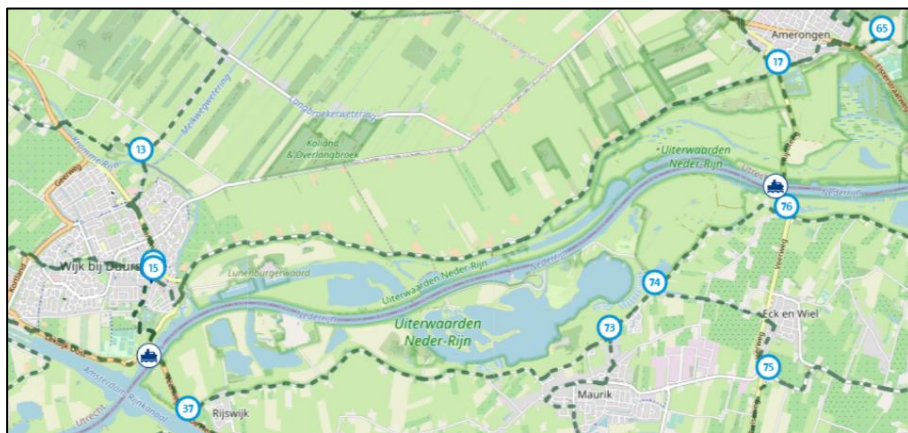
langeafstandswandelpad in de buitenpolder (tussen dijkpalen 13 en 17). En het lange afstand wandelpad Romeinse Limespad ligt op de dijk. Deze loopt vanaf de Wijkse veer, tot aan kasteel Duurstede.

Als onderdeel van de natuurinrichting van de Lunenburgerwaard wordt aan de buitenteen van de dijk (tussen dijkpalen 74 en 85), een nieuw wandelpad ingericht. In paragraaf 2.4 wordt de natuurinrichting van de Lunerwaard verder toegelicht.

Fietsroute

Ook voor fietsers bestaan er recreatieve routes. De knooppunten 14 en 15 van het landelijke fietsknooppuntennetwerk liggen in Wijk bij Duurstede, en het knooppunt 17 ligt in Amerongen. De Rijnfietsroute loopt door Wijk bij Duurstede en Amerongen. Het ligt voor een klein deel op de Lekdijk, bij het vrouwenpoortpad

Vooraf in het weekend en op zomerdagen is het druk op de dijk met fietsers en wandelaars. Op een zomerse weekenddag gebruiken gemiddeld 393 fietsers de dijk [10].



Figuur 2.2 De dijk ligt in het fietsknooppuntennetwerk, tussen knooppunten 14,15 en 17

Recreatiegebied Gravenbol

In de westelijke punt van het dijktraject 'Sluis' (dijkpaal 52) ligt de toegangsweg naar recreatiegebied de Gravenbol.

Hier bevindt zich een zwemwater, maar het is ook een populair opstappunt voor mensen die op de Nederrijn willen varen met een eigen boot.

Jachthavens

Voor mensen met een boot zijn er ook in de Lunenburgerwaard recreatieve functies aanwezig. Aan de weg de Aalswaard liggen meerdere jachthavens.

Horeca

Langs de dijk zijn ook meerdere horecagelegenheden te vinden. In Amerongen ligt bij de kruising van de Lekdijk en de Donkerstraat een gelegenheid, en ook op het terrein van Kasteel Amerongen zijn meerdere horecagelegenheden.

Aan de dijkstraat in Wijk bij Duurstede zitten een lunchroom en een restaurant met daar tussenin de 17^e -eeuwse Molen Rijn en Lek die voor recreanten toegankelijk is voor bezoek.

Overnachtingen

Binnendijs van de buitenpolder ligt boerderij de Ark (dijkpaal 15). Hier bevindt zich een Bed & Breakfast. Binnendijs van de Lunenburgerwaard West ligt Bed & Breakfast Dijklodges (dijkpaal 80).

Overige recreatieve voorzieningen

Langs de Kanaaldijk in Wijk bij Duurstede bevinden zich een beeldentuin een volkstuin met een recreatieve bestemming en een sportcomplex.

2.3.2 Verkeer

De Lekdijk kan qua functie en verschijningsvorm worden opgedeeld in een oostelijk en westelijk deel.



Figuur 1.3 Het dijktraject is op te delen in het oostelijk en het westelijke deel.

Het oostelijk deel van de Lekdijk, tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen, wordt gebruikt voor de ontsluiting van recreatieterrein Gravenbol, aanliggende agrarische percelen en verkeer tussen de kernen Wijk bij Duurstede en Amerongen.

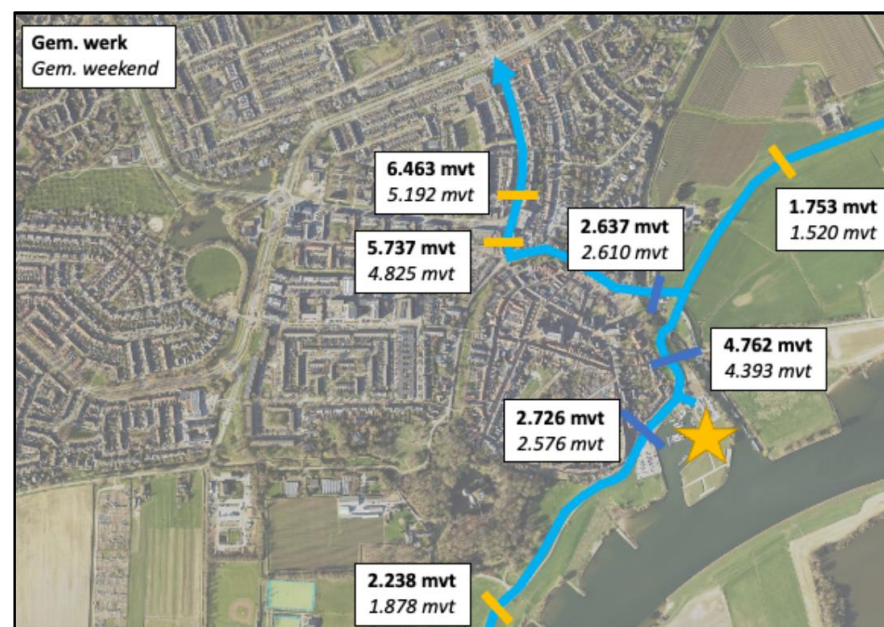
De weg ligt buiten de bebouwde kom en heeft een erftoegangsfunctie met een 60 km/h-regime. De Lekdijk is hier voorzien van fietssuggestiestroken. Voor vrachtverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer) geldt een inrijverbod. Binnen Amerongen is de route van/naar de Lekdijk niet geschikt voor zwaar transport door smalle straten en dichte bebouwing.

Het westelijk deel van de Lekdijk is deels onderdeel van de doorgaande provinciale weg N229 tussen Rijksweg A12 (aansluiting Bunnik), en de provinciale weg N320. Met een veerverbinding Wijk bij Duurstede – Rijswijk ('t Wijkse Veer) steekt de N229 de Nederrijn over naar het Gelderse richting N320.

Op dit westelijke deel wordt de Lekdijk gebruikt voor de ontsluiting van het centrum van Wijk bij Duurstede en de jachthaven. De snelheidsregimes variëren van 30 km/h (binnen bebouwde kom), 50 km/h (binnen bebouwde kom) en 60 km/h (buiten bebouwde kom), waarbij deels sprake is van een vrij liggend fietspad.

Verkeersintensiteiten en -snelheden

In 2018 en 2022 zijn er verkeerstellingen uitgevoerd [10] [11]. De gemeten intensiteiten (werkdag en weekenddag) zijn weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 2.4 Verkeersintensiteiten 2022.

Uit de in 2018 uitgevoerde meting kan aanvullend het volgende worden geconcludeerd:

- Op een werkdag rijden er 170 fietsers op de Lekdijk;
- In een weekend rijden 390 fietsers op de Lekdijk;
- De toegestane snelheid van 60 km/h wordt structureel overtreden. De V85 (de rijsnelheid waar 85% van de voertuigen beneden blijft) is op werkdagen 79 km/h en in het weekend 72 km/h.

Verkeersveiligheid

In de periode van januari 2014 t/m mei 2018 zijn in het projectgebied in totaal 13 ongevallen geregistreerd, waarvan 1 op het westelijk deel van de Lekdijk en 12 op het oostelijke deel.

Van deze 13 ongevallen waren er 5 zonder lichamelijk letsel. De 8 slachtofferongevallen betroffen 5 motorrijders, 2 fietsers en 1 e-bike. Opvallend is het grote aandeel motoren en het feit dat alle ongevallen met motoren eenzijdige ongevallen betroffen.

Uit een in 2017 uitgevoerd belevingswaardeonderzoek onder bewoners uit Amerongen, Wijk bij Duurstede en de omgeving blijkt dat deze vooral verkeersveiligheidsaspecten als negatief punt noemen. Motoren worden het vaakst als minpunt genoemd, gevolgd door auto's en wielrenners.



Figuur 1.5 Uitkomsten belevingswaarde onderzoek

2.4 Autonome ontwikkeling

2.4.1 Recreatie

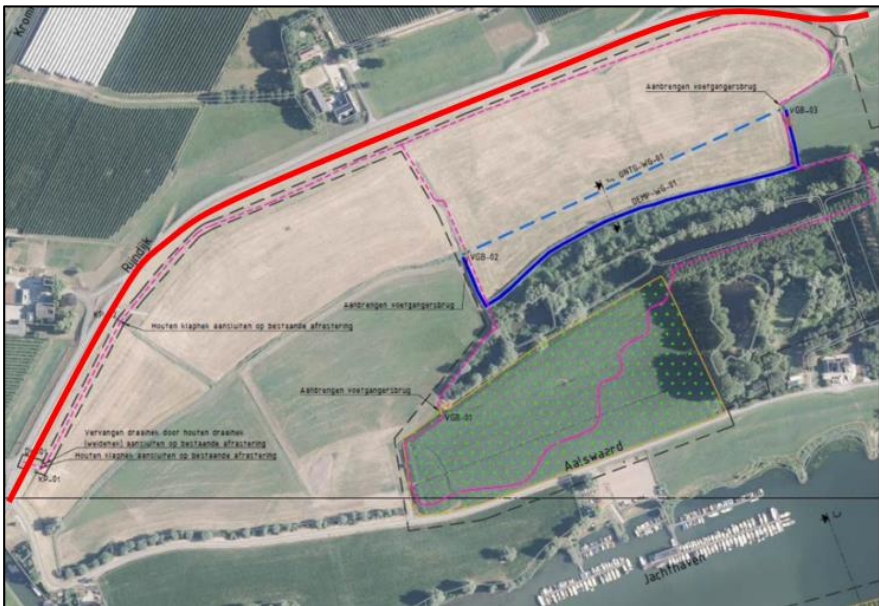
In het kader van de herinrichting van de Lunenburgerwaard wordt door provincie Utrecht een nieuw wandelpad gerealiseerd (figuur 2.7). Dit gebeurt aan de buitenteen van de kering (dijkpalen 74 – 85).

2.4.1.1 Verkeer

Er zijn geen wijzigingen in de weginfrastructuur voorzien. In 2022 is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de realisatie van een landbouwontsluitingsroute tussen de Amerongerwetering en de Rijndijk [12]. Dit is echter nog geen vastgesteld beleid. Eind 2022 vindt hierover besluitvorming plaats.

Door de toename van recreatie in eigen land en de vergrijzing van de bevolking zal het aandeel recreatief verkeer in de toekomst toenemen. Daarnaast is de verwachting dat de recreatieve behoefte in de toekomst groter wordt door het verbeteren van de recreatieve functie van de dijk.

Het aandeel fietsers en wandelaars op de dijk zal door de ontwikkelingen van de recreatieve functie toenemen. De overlast die bewoners in het gebied door recreanten ervaren zal groter worden.



*Figuur 2.6 Aanleag nieuw wandelpad in het kader van de herontwikkeling
Figuur 1.1*

2.5 Verantwoording informatie en onderzoek

2.5.1 Recreatie

2.5.1.1 Eerder uitgevoerde onderzoeken

Voor de beoordeling op recreatieve functies zijn recreatieve functies in kaart gebracht door middel van bestemmingsplannen. Gronden met de bestemming recreatie, horeca, sport en cultuur en ontspanning zijn in beeld gebracht. Daarnaast zijn Bed & Breakfast de Ark en Bed & Breakfast Dijklodges meegenomen in de beoordeling.

2.5.1.2 Leemten in kennis

Voor het aspect recreatie is er geen sprake van leemte in kennis.

2.5.2 Verkeer

2.5.2.1 Eerder uitgevoerde onderzoeken

De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd voor het verkeer:

- Visie Mobiliteit en Recreatie Sterke Lekdijk (2020) [13]. Dit onderzoek geeft inzicht in de wensen en kansen van de verschillende stakeholders;
- Verkeerskundige inventarisatie van de huidige situatie en wensen voor herinrichting, SWECO en Arcadis (2018) [10];
- Eindnotitie werksessie Sterke Lekdijk (2019). De notitie geeft inzicht in de huidige fiets- en wandelroutes op en rond de dijk en de ontbrekende schakels;
- Notitie Reikwijdte en detailniveau Sterke Lekdijk [14]. Dit vormt de basis van alle ontwerpen en onderzoeken binnen het project Sterke Lekdijk.

Om inzicht te krijgen in de knelpunten en kansen voor het verkeer op de dijk zijn een aantal aanvullende analyses uitgevoerd:

- Als eerste is een ongevalanalyse uitgevoerd door middel van Viastat online [10];
- Daarnaast is gekeken naar lessons learned van het project Gastvrije Waaldijk en ervaringen van natuurlijk sturen door Waterschap Rivierenland;
- Ook zijn er knelpunten, wensen en visies opgehaald bij de zeven gemeenten die de Lekdijk doorkruist;
- Daarnaast is een digitale enquête onder stakeholders als ANWB, Fietzersbond, Motorrijders Actie Groep Recreatieschappen en dergelijk uitgezet. Dit geeft een beeld welke wensen zij hebben en welke knelpunten zij ervaren rond de Lekdijken;
- Ook het OmgevingsKwaliteitsteam dat voor de Sterke Lekdijk is opgesteld is betrokken bij de uitwerking.

2.5.2.2 Leemten in kennis

Verkeersintensiteiten en onderzoeksresultaten van het SWECO en het rapport 'Verkeerskundige inventarisatie van de huidige situatie en wensen voor (Arcadis) dateren uit 2017 en 2018. Normaliter zouden de intensiteiten worden ge-update naar het huidige jaar (2022). Recentere intensiteiten zijn echter niet beschikbaar.

Er zijn verder geen kennisleemten geconstateerd die de oordeel- en besluitvorming kunnen belemmeren.

3 Beoordelingskader

3.1 Recreatie

3.1.1 Inleiding

Voor de effectbeoordeling van het aspect recreatie worden de permanente en tijdelijke effecten van de ontwerpvarianten van de dijkversterking op recreatieve functies beoordeeld.

De dijkversterking kan zowel positieve als negatieve effecten hebben op recreatie. Zo worden de recreatieve functies permanent aangetast wanneer bijvoorbeeld een deel van het terras verloren gaat, ten behoeve van de dijkversterking. De dijkversterking heeft een positief effect op de recreatieve functies wanneer als onderdeel van het dijkontwerp bijvoorbeeld een nieuw wandelpad wordt aangelegd, een nieuw rustpunt wordt aangebracht of de belevingswaarde van bestaande recreatieve functies toeneemt.

3.1.2 Wijze van effectbeoordeling

Voor de effectbeoordeling van het aspect recreatie wordt een kwalitatieve beoordeling gecombineerd met een GIS-analyse. Het ruimtebeslag op recreatieve functies en de toename of afname in lengte van recreatieve routes wordt met een GIS-analyse in beeld gebracht.

Of de kwaliteit van recreatieve functies wordt aangetast of verbeterd wordt kwalitatief beoordeeld. Hierbij kan gedacht worden aan de invloed van het verwijderen, of juist aanbrengen van extra rustpunten op de dijk.

3.1.3 Beoordelingskader

Voor het aspect recreatie worden de permanente en de tijdelijke effecten van de dijkversterking beoordeeld. De ontwerpvarianten worden op de volgende aspecten kwalitatief beoordeeld: recreatieve routes (aanlegfase en gebruiksfase) en op het effect op horeca en verblijfsfuncties.

3.1.4 Normering

3.1.4.1 Effect op recreatieve routes

Dit aspect betreft de invloed van de dijkverbetering op de lengte van recreatieve routes, en de kwaliteit van recreatief gebruik van de dijk (wandelen, fietsen). Ook wordt het effect van een mogelijke tijdelijke afsluiting tijdens de uitvoering beschouwd.

Tabel 3-1 Scoretabel gebruiksfase recreatie

Effectscore	Toelichting
+++	Er is een sterke toename in lengte of kwaliteit van recreatieve routes.
++	Er is een matige toename in lengte of kwaliteit van recreatieve routes.
+	Er is een beperkte toename in lengte of kwaliteit van recreatieve routes.
0	Er is geen sprake van aantasting van recreatieve routes
-	Er is een lichte afname in lengte of kwaliteit van recreatieve routes.
--	Er is een matige afname in lengte of kwaliteit van recreatieve routes.
---	Er is een sterke afname in lengte of kwaliteit van recreatieve routes.

Tabel 3-2 Scoretabel aanlegfase recreatie

Effectscore	Toelichting
+++	n.v.t.
++	n.v.t.
+	n.v.t.
0	Er is geen sprake van tijdelijke aantasting van recreatieve routes
-	Er is sprake van een licht negatief effect wanneer recreatieve routes voor een korte aaneengesloten periode worden afgesloten en er een omrijroute beschikbaar is die vergelijkbaar is in lengte.
--	Er is sprake van een matig negatief effect wanneer recreatieve routes voor een korte aaneengesloten periode worden afgesloten maar wanneer omrijroutes voor recreanten aanzienlijk langer zijn dan normaal.
---	Er is sprake van een sterk negatief effect voor recreatieve routes worden voor een periode langer dan een maand aaneengesloten afgesloten. Dit geldt ook wanneer er geen gedegen alternatief is of de omrijroute significant langer is dan de oorspronkelijke route.

3.1.4.2 Effect op horeca en verblijfsfuncties

Dit aspect gaat in op de effecten op horeca en recreatieve verblijfsfuncties. Effecten zijn kwaliteitsvermindering, kwaliteitsverbetering of (tijdelijke) aantasting van bedrijfsvoering tijdens de uitvoering/ aanlegfase.

Tabel 3-3 Scoretabel horeca en verblijfsfuncties

Effectscore	Toelichting
+++	Er is sprake van een sterk positief (tijdelijk) effect op horeca en/of recreatieve verblijfsfuncties.
++	Er is sprake van een matig positief (tijdelijk) effect op horeca en/of recreatieve verblijfsfuncties.
+	Er is sprake van een licht positief (tijdelijk) effect op horeca en/of recreatieve verblijfsfuncties.
0	Er zijn geen (tijdelijke) effecten op horeca en/of recreatieve verblijfsfuncties.
-	Er is sprake van een licht negatief (tijdelijk) effect op horeca en/of recreatieve verblijfsfuncties.
--	Er is sprake van een matig negatief (tijdelijk) effect op horeca en/of recreatieve verblijfsfuncties.
---	Er is sprake van een sterk negatief (tijdelijk) effect op horeca en/of recreatieve verblijfsfuncties.

3.2 Verkeer

3.2.1 Inleiding

Door de dijkversterking ontstaan er wijzigingen de verkeerssituatie. Enerzijds zullen er tijdelijke wijzigingen zijn tijdens de aanlegfase. Anderzijds kunnen er ook na realisatie van de dijkversterking permanente wijzigingen in de verkeerssituatie zijn (de gebruiksfase).

3.2.2 Wijze van effectbeoordeling

De effecten van de dijkversterking op de verkeerssituatie worden kwalitatief beoordeeld.

3.2.3 Beoordelingskader

Het thema verkeer wordt beoordeeld op twee criteria. Het eerste criterium is de verkeersveiligheid en bereikbaarheid/ verkeersafwikkeling in de eindsituatie (gebruiksfase). Het tweede beoordelingscriterium voor verkeer is de bereikbaarheid/ verkeersafwikkeling in de aanlegfase. Deze worden hieronder toegelicht.

3.2.3.1 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de eindsituatie betekent: hoe verhoudt de (ontwikkeling van de) verkeersveiligheid zich ten opzichte van die in de autonome ontwikkeling.

Hierbij wordt vooral gekeken naar de inrichting van de weg, of verkeersstromen elkaar kruisen en of verkeersstromen van elkaar worden gescheiden.

Het voorkomen van grote snelheidsverschillen tussen de modaliteiten en een lage snelheid op de uitwisselpunten (kruispunten en parkeerplaatsen) zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

3.2.3.2 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid wordt beoordeeld in de eindsituatie (gebruiksfase) en voor de situatie tijdens de aanlegfase.

Voor de eindsituatie wordt de bereikbaarheid beoordeeld ten opzichte van de bereikbaarheid in de autonome ontwikkeling. Voor de aanlegfase wordt de bereikbaarheid beoordeeld ten opzichte van de 0-situatie (de situatie bij aanvang van de uitvoering dijkversterking).

De bereikbaarheid is een maat voor de toegankelijkheid van een bestemming, in dit geval de omliggende percelen. Voor alle aspecten wordt de normering gehanteerd zoals weergegeven in par. 3.4.

3.2.4 Normering

Voor beide criteria maken we gebruik van een 7 puntenschaal:

- - - ernstig negatief effect (ten opzichte van de autonome ontwikkeling)
- - negatief effect
- licht negatief effect
- 0 geen effect
- + licht positief effect
- ++ positief effect
- +++ sterk positief effect

3.2.4.1 Verkeersveiligheid

Voor het onderdeel verkeersveiligheid resulteert dit in de volgende effectscore:

Tabel 3-4 Scoretabel verkeersveiligheid

Effectscore	Toelichting
+++	Zeer sterke verbetering van de verkeersveiligheid
++	Sterke verbetering van de verkeersveiligheid
+	Verbetering van de verkeersveiligheid
0	Geen effect
-	Verslechtering van de verkeersveiligheid
- -	Sterke verslechtering van de verkeersveiligheid
- - -	Zeer sterke verslechtering van de verkeersveiligheid

3.2.4.2 Bereikbaarheid

Voor het onderdeel bereikbaarheid resulteert dit in de volgende effectscore:

Tabel 3-4 Scoretabel bereikbaarheid

Effectscore	Toelichting
+++	Zeer sterke verbetering van de bereikbaarheid
++	Sterke verbetering van de bereikbaarheid
+	Verbetering van de bereikbaarheid
0	Geen effect
-	Verslechtering van de bereikbaarheid
--	Sterke verslechtering van de bereikbaarheid
---	Zeer sterke verslechtering van de bereikbaarheid

4 Literatuur

- [1] Provincie Utrecht, „Omgevingsvisie provincie Utrecht,” 2021.
- [2] Provincie Utrecht, „Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht,” 2021.
- [3] Royal Haskoning DHV, „Visie mobiliteit en recreatie - Sterke Lekdijk,” 2019.
- [4] *Bestemmingsplan buitengebied 2015*, Gemeente Wijk bij Duurstede.
- [5] *Bestemmingsplan Binnenstad*, Gemeente Wijk bij Duurstede.
- [6] *Bestemmingsplan Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen*, Gemeente Utrechtse Heuvelrug.
- [7] Provincie Utrecht, „Mobiliteitsplan Provincie Utrecht, visie 2014-2028,” 2014.
- [8] Gemeente Wijk bij Duurstede, „Omgevingsvisie Stedelijk Gebied,” 2021.
- [9] Gemeente Utrechtse Heuvelrug, „Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan,” 2010.
- [10] Sweco, „Sterke Lekdijk Wijk bij Duurstede-Amerongen - Verkeerskundige inventarisatie van de huidige situatie en wensen voor herinrichting,” 2018.
- [11] Mobycon, „Parkeer en verkeersonderzoek Stadshaven Wijk bij Duurstede,” 2022.
- [12] Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, „Landbouwontsluitingsroute Amerongerwetering – Rijndijk te Wijk bij Duurstede,” 2022.
- [13] Provincie Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Gemeenten Krimpenerwaard, Lopik, IJsselstein, Nieuwegein, Houten, Wijk bij Duurstede en Utrechtse Heuvelrug, „Visie mobiliteit en recreatie Sterke Lekdijk,” 2020.
- [14] Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, „Notitie Reikwijdte en detailniveau Sterke Lekdijk (online)”.