

Rijndijk - Lekdijk

Wijk bij Duurstede - Amerongen v.v.



***<...Naar een fietsvriendelijke en veilige
weginrichting...>***

W. Meijboom, WM Verkeersadvies

Rapport: 220924.1

J. L.Krijger, Fietsersbond – UFO

24 september 2022

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Huidige wegsituatie Rijndijk-Lekdijk	3
1.2	Onderzoeksgebied	4
2	VERKEERSANALYSE RIJNDIJK-LEKDIJK	4
2.1	Wegfunctie	4
2.2	Gebruik	5
2.3	Vormgeving	7
3	CONCLUSIES	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Gevolg/Consequenties	8
4	BELEIDSVISIES	9
5	PROEFVAKKEN RIJNDIJK-LEKDIJK	10
5.1	Korte beschrijving	11
5.2	Verkeersanalyse	12
5.3	Conclusie algemeen	13
6	DUURZAAM VEILIG RIJNDIJK-LEKDIJK	14
6.1	Inrichtingsvoorstel	15
7	AANVULLING	15
7.1	Fietsstraat Rijndijk-Lekdijk	15
7.2	Amerongerwetering	17

Stellingname:

‘Fietsen en wandelen over de Rijndijk-Lekdijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen is in de huidige situatie onverantwoord, verkeersonveilig en soms levensgevaarlijk’.

Dat is de gezamenlijke conclusie van dhr. J.L. Krijger, Fietsersbond - Utrechts FietsOverleg (UFO) en van dhr. W. Meijboom, verkeerskundige, na uitgebreid onderzoek ter plaatse en uitgevoerde verkeersanalyses.

1 INLEIDING

1.1 Huidige situatie Rijndijk-Lekdijk

De dijkwegen Rijndijk en Lekdijk op de noordelijke rivierdijk van de Neder-Rijn verbinden Wijk bij Duurstede en Amerongen met elkaar. De wegen liggen in elkaars verlengde met een totale wegvaklengte van ca. 7.0 km en maken onderdeel uit van de gemeentelijke wegenstructuur. Voor zowel het auto- als het fietsverkeer is de Rijndijk-Lekdijk de meest directe wegverbinding tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen.

De Rijndijk en de Lekdijk zijn landelijke wegen waar het voor de aanwonenden en de gebruikers vooral genieten is van de natuur en van de rust in de directe omgeving. De dijkwegen ontsluiten voornamelijk de langs gelegen boerderijen en woningen, de boomgaarden en de weilanden. Het recreatieve fietsverkeer maakt intensief gebruik van deze prachtige route langs de rivier de Nederrijn. In de weekenden en op feestdagen worden de Rijndijk en de Lekdijk frequent gebruikt door auto's, motoren, fietsers en in mindere mate door voetgangers. Onderstaande foto geeft een beeld van de huidige wegsituatie Rijndijk-Lekdijk.



Fig. 1: Wegbeeld Rijndijk-Lekdijk, Wijk bij Duurstede-Amerongen v.v.

Het regionale autoverkeer in de directe omgeving wordt afgewikkeld via de daarvoor bestemde provinciale wegen te weten de N229 (Wijk bij Duurstede-Cothen), de N227 (Cothen-Doorn) en de N225 (Doorn-Amerongen/Veenendaal). Deze zogenoemde gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke verkeersfunctie. Autoverkeer, in de relatie Wijk bij Duurstede-Amerongen/Veenendaal v.v., dient gebruik te maken van deze gebiedsontsluitingswegen. Echter voor dit verkeer is deze route qua tijd en afstand een 'omweg'. Vooral qua tijd mede vanwege de mogelijke filevorming tijdens de spitsuren in de kern van Doorn met name op het kruispunt Dorpsstraat - Leersumseweg(N225) - Langbroekerweg (N227).

Dat is de reden waarom veel inwoners uit Wijk bij Duurstede en Amerongen de provinciale wegen mijden en kiezen voor de korte en snelle route via de Rijndijk-Lekdijk (sluipverkeer). En juist dit sluipverkeer maakt van de Rijndijk-Lekdijk een gevaarlijke route.

De gezamenlijke afwikkeling van dit sluipverkeer met de fietsers (en voetgangers) maakt van de Rijndijk-Lekdijk een gevaarlijke weg met een hoge subjectieve verkeersonveiligheid. Zonder extra verkeersmaatregelen zal de overlast en de verkeersonveiligheid op de Rijndijk-Lekdijk in de toekomst verder toenemen. Wijk bij Duurstede breidt zich verder uit met als gevolg een toename van het sluipverkeer. Ook de overlast van de motoren zal toenemen. Volgens het CBS is landelijk het aantal motoren van 2000-2022 met 74% toegenomen. Voldoende aanleiding om nader onderzoek te doen naar de huidige verkeersonveiligheid en de verkeersafwikkeling op de dijkwegen Rijndijk en Lekdijk.

1.2 Onderzoeksgebied

Het verkeersonderzoek richt zich op het gebied ten oosten van de bebouwde kom van Wijk bij Duurstede en ten westen van de bebouwde kom van Amerongen. De Neder-Rijn aan de zuidzijde en de Amerongerwetering ('binnenweg' Leersum-Wijk bij Duurstede v.v.) aan de noordzijde vormen hiervan de begrenzing. Onderzocht zijn de aspecten 'verkeersafwikkeling' en 'verkeersveiligheid' op de wegvakken Rijndijk en Lekdijk. Het resultaat van dit onderzoek is uitgebreid beschreven in de volgende hoofdstukken.

2 VERKEERSANALYSE RIJNDIJK-LEKDIJK

De huidige verkeerssituatie op de Rijndijk-Lekdijk is beschreven en geanalyseerd aan de hand van de thema's *functie*, *vorm* en *gebruik*. Een goede weginrichting sluit namelijk aan bij de functie en het gebruik van een weg. Wanneer deze zaken in balans zijn voldoet het wegbeeld aan de verwachtingen van de gebruikers. Dit biedt de basis voor een verantwoorde weginrichting. In de volgende paragrafen zijn voor het wegvak Rijndijk-Lekdijk de aspecten functie, vormgeving en gebruik nader onderzocht.

2.1 Wegfunctie

In het GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan) van zowel de gemeente Utrechtse Heuvelrug als van de gemeente Wijk bij Duurstede is het wegvak Rijndijk-Lekdijk gecategoriseerd als Erftoegangsweg (ETW). De primaire functie van deze wegcategorie is het veilig maken van de toegankelijkheid van percelen in de verblijfsgebieden. Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt een maximum rijsnelheid van 60km/h.

Volgens de Duurzaam Veilig-visie moeten op erftoegangswegen alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) veilig van dezelfde rijweg gebruik kunnen maken. Omdat deze zogenaamde verblijfsfunctie erg belangrijk is, moet de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer laag zijn om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere rijsnelheid af te dwingen zijn snelheid remmende maatregelen noodzakelijk. Door de lagere rijsnelheid kan het doorgaande gemotoriseerde verkeer (auto's en motoren) worden geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van erftoegangsweg als weg voor bestemmingsverkeer.

De Rijndijk-Lekdijk is een landelijke weg waarbij de rust voor de omgeving (aanwonenden, natuur en gebruikers van de weg) gewaarborgd moet zijn. De weg vervult meerdere functies zowel utilitair als recreatief. De Rijndijk-Lekdijk is een populaire recreatieve fietsroute in de regio. Met name in de weekenden en op feestdagen wordt de weg veelvuldig gebruikt door fietsers. Voor de gehele route is een parkeer- en stopverbod van kracht en er geldt tevens een inrijverbod voor het vrachtverkeer met uitzondering van het bestemmingsverkeer.

De functie van beide dijkwegen is meervoudig en verschilt per wegsituatie.

Deze zijn:

- Ontsluitende functie naar woningen en bedrijven (o.a. ook de Amerongse Stuw).
- Toegang bieden tot woon-, agrarische en/of bospercelen.
- Belangrijke recreatieve functie.
- Regionale fietsroute als onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk.
- Verkeersfunctie. Deze is voornamelijk lokaal verbindend/ontsluitend met een relatief lage verkeersintensiteit.



Fig. 2: Vrachtverkeer op de Rijndijk-Lekdijk

2.2 Gebruik

Het wegvak Rijndijk-Lekdijk heeft op de doordeweekse dagen een utilitair karakter. De verkeersintensiteit is relatief laag. In het voorjaar en in de zomerperiode neemt de verkeersintensiteit toe; dit door de aanwezigheid van het recreatieverkeer (zowel auto- als fietsverkeer). Vanwege de mooie ligging en de prachtige vergezichten is de dijkweg vooral populair als fiets-, motorfiets- en autoroute.

Landbouwverkeer maakt ook gebruik van de Rijndijk-Lekdijk. Dit verkeer is vooral seizoensgebonden in het kader van het maaien en het oogsten, veevervoer, e.d. Ondanks de lage intensiteit van het landbouwverkeer is dit verkeer qua ruimte nadrukkelijk aanwezig.

Oorzaak is de ruime voertuigbreedte in combinatie met de smalle rijweg. Bij een ontmoeting 'auto-landbouwvoertuig' moet worden uitgeweken naar de 'fietsuggestiestroken' en/of naar de zijbermen. Als gevolg daarvan is de zijberm op veel plaatsen zwaar beschadigd.

Naast het bestemmingsverkeer maakt ook doorgaand woon-werkverkeer gebruik van de Rijndijk-Lekdijk. Dit betreft verkeer (auto's/motoren) vanuit Wijk bij Duurstede naar o.a. Amerongen/Veenendaal/RW A12. Hiermee wordt de drukke provinciale wegen N229 (Wijk bij Duurstede-Cothen), N227 (Cothen-Doorn) en N225 (Doorn-Amerongen) gemeden. Qua rijtijd is de route via de provinciale wegen ook langer.

Voor het wegvak Rijndijk-Lekdijk is dit 'doorgaand verkeer' c.q. sluipverkeer; verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het beschouwde gebied. Dit is in tegenspraak met de functie van de beide wegen als erftoegangsweg.

Motorrijders op de Rijndijk-Lekdijk veroorzaken veel hinder en overlast zowel bij de omwonenden als de overige gebruikers van de route. Kenmerkend zijn de hoge rijnsnelheid en het gevaarlijk rijgedrag. Ook doet het motorverkeer afbreuk aan de functie/karakteristieken van de beide dijkwegen en het gebied waarin de Rijndijk en de Lekdijk zijn gelegen.

- Verkeersintensiteit Lekdijk

Mei 2018 is door de gemeente Wijk bij Duurstede een verkeerstelling uitgevoerd op de Lekdijk ten oosten van Wijk bij Duurstede. In de periode woensdag 16 mei t/m zondag 27 mei 2018 zijn de verkeersintensiteiten en de rijsnelheden geregistreerd. Het resultaat is weergegeven in onderstaand overzicht:

Werkdagen

- gemotoriseerd verkeer : 2.018 – 2.377 mvt./etm., gemiddeld 2.191 mvt./etm.
- fietsers : 132 – 273 fts./etm., gemiddeld 169 fts./etm.
- V85: 80 km/h.

Zaterdag/Zondag

- gemotoriseerd verkeer : 2.231 – 2.805 mvt./etm., gemiddeld 2.515 mvt./etm.
- fietsers : 240 – 604 fts./etm., gemiddeld 393 fts./etm.
- V85: 72 km/h

Opmerkingen:

- Vermeld moet worden dat de intensiteiten van het fietsverkeer een enigszins vertekend beeld geven. Bekend is dat veel inwoners uit Wijk bij Duurstede (en ook uit Amerongen) de Rijndijk en de Lekdijk bij voorkeur mijden. Dit als gevolg van de hoge subjectieve verkeers- onveiligheid en de hoge rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer.

- De voetgangers zijn in het onderzoek niet meegenomen. Opgemerkt moet worden dat er momenteel weinig wandelaars gebruik maken van de beide dijkwegen. Dit voornamelijk vanwege de aanwezigheid van het gemotoriseerde verkeer en het ontbreken van veilige voetgangersvoorzieningen.

- Bij deze registratie is geen onderscheid gemaakt naar auto's en motoren.

N.B: De gehanteerde verkeersgegevens zijn de resultaten van een verkeersonderzoek uit 2018. Deze verkeersgegevens zijn beschikbaar gesteld door de gemeente Wijk bij Duurstede.

- Rijsnelheden

De maximum rijsnelheid van $V_{max}=60$ km/h op de Rijndijk-Lekdijk wordt structureel overschreden. Op de doordeweekse dagen bedraagt de gemiddelde rijsnelheid: $V_{gem.}=80$ km/h. Dit betreft voornamelijk de zogenoemde 'gewoonterijders'. De rijsnelheden in het weekend zijn lager ($V_{gem.}=72$ km/h). Des te hoger de verkeersintensiteit des te lager de rijsnelheden. Er worden incidenteel rijsnelheden geregistreerd van 120 km/h en zelfs 140 km/h. De maximum rijsnelheid van 60km/h wordt **nergens** ondersteund met fysieke verkeersmaatregelen.

- Verkeersongevallen

Geregistreerd zijn de verkeersongevallen over de periode *januari 2014 t/m mei 2018*, verdeeld over de gemeenten Wijk bij Duurstede en Utrechtse Heuvelrug. Het betreft in totaal 12 verkeersongevallen op de Rijndijk-Lekdijk. Geregistreerd zijn in totaal 8 verkeersongevallen met gewonden als slachtoffer. Het betreft 5 motorrijders, 2 fietsers, 1 e-biker. Uit de ongevallenregistratie blijkt dat:

- het aantal geregistreerde ongevallen in de onderzochte periode van 4.5 jaar laag is. Hierbij zij opgemerkt dat de registratie van en met name de 'ongevallen met uitsluitend materiele schade' door zogeheten onder registratie laag is.
- de verkeersongevallen zich concentreren op het oostelijk gedeelte van de Lekdijk.
- het aandeel motorrijders is relatief hoog; dit zijn eenzijdige ongevallen.

2.3 Vormgeving

Het wegtracé van de Rijndijk-Lekdijk is relatief lang en plaatselijk bochtig van karakter. De verhardingsbreedte is variabel, min. 3.85m - max. 4.85m. De wegbreedte is te krap voor het afwikkelen van auto- en fietsverkeer in 2 richtingen. Dus voor 1Fts+1 Auto+1Fts, ook voor 2xFts + 1 Auto, en ook voor 1xFts+ vrachtwagen. Bij een ontmoeting 'motorvoertuig-landbouwvoertuig' en/of 'vrachtwagen-landbouwvoertuig' moet sowieso met 1 wiel worden uitgeweken naar de zijberm. De schade aan de zijbermen is daardoor groot (diepe kuilen incl. waterbassins). Bij sneeuwval en ook bij opzijgeschoven sneeuwbulen e.d. brengt dit extra risico's met zich mee. De rijweg is aan weerszijden voorzien van een markering op ca. 1.00m uit de kantverharding (1-1 streep).



Fig. 3: Huidige wegsituatie Rijndijk-Lekdijk

De gehele rijweg is uitgevoerd in een asfaltverharding met uitzondering van het wegvak ter plaatse van de langs gelegen woningen/het stuwcomplex Amerongen. Hier is de Lekdijk over een lengte van ca. 500m uitgevoerd in een klinkerverharding.

De kwaliteit van de asfaltverharding is over het gehele wegvak slecht. Oorzaken zijn zowel de slechte wegfundering als de aanwezigheid van zware brede voertuigen. Er zijn veel reparaties uitgevoerd en de asfaltverharding vertoont vele gaten.

Bovendien brokkelt de zijkant van de wegverharding af (achterstallig onderhoud). In combinatie met het 'smalle' dwarsprofiel een gevaarlijk situatie voor (brom-)fietsers. De met gras begroeide zijbermen zijn erg smal; de breedte varieert van 0.50m-2.00m. Langs het gehele wegvak zijn aan weerszijden de zijbermen voorzien van smalle, niet befietsbare grasbetonstenen (b=0.45m).

Het snelheidsregime op het gehele wegvak wordt nergens ondersteund met snelheidsremmende maatregelen en/of door handhaving. De 'krappe' horizontale boogstralen in het wegtracé werken enigszins snelheid verlagend. Echter de aanwezige sterke verkantingen in de bochten werken vervolgens weer snelheid verhogend. Het hoogteverschil 'binnenkant-buitenkant' rijweg in de bochten bedraagt maximaal 0.40m -0.50m.

Langs het gehele wegvak ontbreekt het aan stop-/kijkplaatsen, zowel direct langs de weg als onderaan de dijk aan de rivierzijde.

P.S: Er is een voornemen van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) om langs de dijkweg ca. 10 pleisterplaatsen aan te leggen waar men kan stoppen en kijken en het verhaal van de dijk kan lezen. Het veilig inrichten van dergelijke plekken incl. fietsparkeerruimte en het stoppen/doorrijden vraagt bijzondere aandacht !

3 CONCLUSIES

3.1 Algemeen

De vormgeving, de functie en het gebruik van de Rijndijk-Lekdijk zijn **niet** met elkaar in overeenstemming. De rijsnelheid van het autoverkeer is te hoog in relatie tot de functie en het gebruik. Het percentage 'doorgaand autoverkeer' is, in relatie tot de totale verkeersintensiteit, veel te hoog; dit is in strijd met de ontwerpuitgangspunten van een Erftoegangsweg (ETW). Gevolg: een **hoge** subjectieve verkeersonveiligheid op de Rijndijk-Lekdijk met name voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast is het huidige wegprofiel te krap in relatie tot het gebruik. Gevolg: grove berm-schade over grote lengte en daardoor gevaarlijke situaties vooral voor de fietsers.

Pluspunten:

- Genieten van het uitzicht en het rivierenlandschap, de boten, de weilanden, de bossen en de natuur/vogels.
- De rust, de ruimte en de luchten.

Minpunten:

- Het gebruik van deze dijkwegen is niet in overeenstemming met de functie en de vormgeving. Er is sprake van doorgaand gemotoriseerd verkeer (auto's en motoren).
- De aanwezigheid van het sluipverkeer. Dit verkeer drukt een zware stempel op de functie en het gebruik van de dijkwegen.
- De hoge subjectieve verkeersonveiligheid met name voor fietsende kinderen en ouders met kinderen van en naar het recreatieterrein Gravenbol.
- Hoge (en zeer hoge) rijsnelheden van auto's en motoren.
- Het wegprofiel is te krap in relatie tot het gebruik (doorgaand autoverkeer).
- De fietsonvriendelijke graskeien langs de rijweg. Deze zijn gevaarlijk voor fietsers; hobbelig (soms zelfs met ruggetjes) en te smal. En ook de aansluiting van die bermrandstroken op de asfaltverharding; dit door de levensgevaarlijke spleetvorming.
- Geluidhinder voor aanwonenden met name veroorzaakt door de motoren.

3.2 Gevolg/consequenties

Het drukke en snelrijdende auto- en motorverkeer heeft de fietsers en de wandelaars ruwweg van de Rijndijk-Lekdijk verdrongen. Ouders zien hun kinderen niet graag alleen op de fiets naar het recreatiegebied Gravenbol gaan. Scholieren durven zelf niet of mogen niet meer van hun ouders over de dijkwegen fietsen. En op de Lekdijk in Amerongen durven velen op mooie dagen niet meer te fietsen, zeker niet op zon- en feestdagen.

Bovendien ontbreekt het langs de Rijndijk-Lekdijk aan veilige stop- en passeerplekken. Voor de inwoners van Amerongen en Wijk bij Duurstede en voor de bewoners langs de Rijndijk/Lekdijk en de recreanten een onacceptabele situatie. De Rijndijk-Lekdijk is er tenslotte voor iedereen en het moet op deze dijkwegen voor met name fietsers en wandelaars, jong en oud, ervaren en nieuw, veilig en prettig fietsen en wandelen zijn.

In het volgende hoofdstuk een kort overzicht van de vastgestelde beleidsvisies van de betrokken gemeenten en de Provincie Utrecht in relatie tot de Rijndijk-Lekdijk. Tevens een korte beschrijving van het Dijkversterkingsproject 'Sterke Lekdijk' van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR).

4 BELEIDSVISIES RIJNDIJK-LEKDIJK

Gemeente Wijk bij Duurstede

- *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2019-2034 (GVVP)*

De fiets vervult als hoofdvervoerswijze een belangrijke rol. De gemeente Wijk bij Duurstede ziet volop kansen om het fietsgebruik in de gemeente de komende jaren te vergroten.

Kansen die benut kunnen worden als voldaan wordt aan een verbetering van de veiligheid van de fietsers en als een comfortabel, aantrekkelijk, samenhangend en direct fietsnetwerk wordt gerealiseerd. Dit vraagt een jarenlange actieve aanpak van het fietsbeleid.

- *Omgevingsvisie Stedelijk Gebied*

In de door de gemeente Wijk bij Duurstede vastgestelde 'Omgevingsvisie Stedelijk gebied', d.d. februari 2020, spreekt de gemeente de volgende ambitie uit nl. 'het realiseren van goede, veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes'. Dit ter bevordering en ter verhoging van de verkeersveiligheid van het langzame verkeer.

Gemeente Utrechtse Heuvelrug

- *Verkeersonderzoek buitengebied (2018)*

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft in het najaar van 2018 onderzoek gedaan naar de afwikkeling van het verkeer in het buitengebied. Daarbij is geconstateerd dat zowel de recreant als de toerist erg veel hinder ondervinden van auto's en motoren zowel op de Rijndijk-Lekdijk als in de bebouwde kom van Amerongen. Zie ook 'Werkgroep Motoroverlast Amerongen'.

Provincie Utrecht

- *Ontwikkelen van de Rijndijk-Lekdijk tot recreatieve as*

Een van de hoofdambities voor het wegvak Rijndijk-Lekdijk is het bevorderen van de recreatie op en langs de dijk. In de huidige situatie zijn er weinig recreatiemogelijkheden langs de dijk; de meeste rustpunten zijn geconcentreerd in de bebouwde kommen, waardoor er lange stukken dijkweg zijn zonder rustpunt. Daarnaast spelen de eerdergenoemde opgaven op het gebied van verkeersveiligheid en beeldkwaliteit een belangrijke rol.

De opgave voor deze visie is om de recreant op diverse schaalniveaus ruimte te bieden op de dijkwegen. De Rijndijk-Lekdijk moet aangenaam zijn voor lange fietstochten, maar ook makkelijk inpasbaar zijn in lokale fietsrondjes. Door de fietsers en de wandelaars gedurende het weekend hier prioriteit te geven zal het recreëren in deze gebieden aantrekken. In overleg met de diverse partijen moet bekeken worden welke mogelijkheden er zijn om deze gebieden autoluw te maken.

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR)

- *Dijkversterkingsproject 'Sterke Lekdijk'*

Voor de gemeentebesturen van Wijk bij Duurstede en de Utrechtse Heuvelrug een uitdaging om dit verkeersprobleem structureel op te lossen. En er doet zich nu een unieke kans voor.

De Rijndijk-Lekdijk maakt onderdeel uit van het dijkversterkingsproject 'Sterke Lekdijk' van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). Deze rivierdijk beschermt een groot deel van Midden- en West-Nederland tegen overstromingen.

Als de Rijndijk-Lekdijk doorbreekt dan zal een groot deel van de Randstad overstromen. Dat is de reden waarom de rivierdijk tussen Amerongen en Schoonhoven wordt versterkt. Met deze dijkversterking is de rivierdijk voor de toekomst voldoende veilig en kan deze voldoen aan de normen die sinds 2017 daarvoor gelden.

Naast de waterkerende functie heeft de rivierdijk ook een belangrijke rol als het gaat om mobiliteit en recreatie. Het HDSR, de Provincie Utrecht en de zeven dijkgemeenten in het beheergebied van De Stichtse Rijnlanden hebben daarvoor de 'Visie Mobiliteit en Recreatie' opgesteld. Met deze visie gaan de partners op weg naar een veilige en beleefbare dijkweg met als doel 'het creëren van een aantrekkelijke en verkeersveilige weg met prioriteit voor de fietsers en de wandelaars'.

Voor de beide gemeentebesturen aanleiding om samen met het Hoogheemraadschap een inrichtingsplan te ontwikkelen voor een veilige dijkweg. Immers zijn de gemeenten de wegbeheerders van de dijkweg en het HDSR is de beheerder van de dijk zelf.

Binnen het dijkversterkingsproject is er nu een unieke zogenaamde meekoppelkans, dat wil zeggen dat dijkversterkingsgeld ook benut kan worden voor wegverbetering. De Provincie wil deels financieel bijdragen aan o.a. de verkeersveiligheidsverbeteringen. Dijkversterkingsprojecten doen zich één keer per ca. 30 jaar voor.

5 PROEFVAKKEN RIJNDIJK-LEKDIJK

5.1 Korte beschrijving

In het kader van 'Verhogen verkeersveiligheid' zijn recentelijk door het HDSR in het kader van het project 'Sterke Lekdijk' op de Rijndijk in de gemeente Utrechtse Heuvelrug twee 2 proefvakken aangelegd. Met de aanleg wil het HDSR de invloed onderzoeken van de proefvakken op het rijgedrag van de weggebruikers. De proefvakken vormen uiteindelijk de opmaat naar een definitieve weginrichting Rijndijk-Lekdijk om deze in de komende jaren verkeersveiliger te maken. De proefvakken zijn aangelegd binnen het bestaande dijkprofiel. Onderscheid is gemaakt naar:

- . Proefvak 1, de '*doorlopende rijloper*', heeft een grijze coating in het midden van de rijweg en geribbelde grasbetontegels langs de kantverharding.
- . Proefvak 2, de '*geribbelde rijloper*', met in het midden onderbroken strepen. Naast de rijweg zijn gladde grasbetontegels aangelegd; deze zijn voorzien van noktegels met lichtpunten.

De maatvoering van de beide proefvakken is identiek. De totale wegbreedte bedraagt 5.10m en is opgedeeld in 2 'rijlopers' met een breedte van 1.85m en een 'middenberm' van 0.60m. De rabatstroken in de zijbermen aan weerszijden van de wegverharding zijn 0.40m breed. Voor fietsers en voetgangers zijn ter plaatse van de proefvakken geen aparte voorzieningen aangelegd; het langzame verkeer wordt gezamenlijk met het overige verkeer afgewikkeld via de bestaande rijweg.

Onderstaande foto's geven een beeld van de beide proefvakken.



Fig. 4: Proefvak 1 met doorlopende rijloper



Fig. 5: Proefvak 2 met geribbelde rijloper

5.2 Verkeersanalyse

De verkeersafwikkeling en het rijgedrag op de proefvakken zijn zowel op de werkdagen als in het weekend *visueel* geanalyseerd. Gedurende deze perioden was het zonnig en warm. Bij de beoordeling naar het functioneren van de proefvakken is de huidige verkeerssituatie op de Rijndijk-Lekdijk als referentiekader gebruikt (nulmeting).

Opmerking:

De Regeling Voertuigen -voorheen Reglement Voertuigen- is een onderdeel van de Wegenverkeerswet 1994. In de regeling zijn onder andere de eisen opgenomen waaraan de voertuigen moeten voldoen, om op de openbare weg te mogen rijden. In het algemeen geldt voor personenauto's en bedrijfsauto's op de Nederlandse wegen een maximale breedte van $b=1.83m$ met een wettelijk maximum van $b=2.55m$.

De wettelijke maximale breedte van een landbouwvoertuig (exclusief de spiegels) bedraagt 3.00m. Met een ontheffing van de wegbeheerder mogen deze voertuigen max. 3,50 meter breed zijn.

Resultaten:

. De totale wegbreedte van 5.10m inclusief de rabatstroken, is te krap voor het afwikkelen van zowel het autoverkeer als het fietsverkeer. Dit is gebaseerd op de volgende 'ontmoetingen' in het dwarsprofiel:

. 'landbouwvoertuig-vrachtauto'

Een landbouwvoertuig en een vrachtwagen moeten elkaar kunnen passeren. Hiervoor is volgens de richtlijnen tenminste een breedte van 5,50 meter nodig.

Ook kan het incidenteel voorkomen dat twee landbouwvoertuigen met een breedte van 3.00m. elkaar moeten kunnen passeren. Bij deze onderlinge ontmoeting met een huidige wegbreedte van 5.10m moet het landbouwverkeer en/of de vrachtauto ten alle tijden gebruik maken van de zijberm. Met als gevolg dat er na verloop van tijd veel schade ontstaat aan zowel de rabatstroken als aan de zijbermen.

. 'landbouwvoertuig-personenauto'

De breedte van een landbouwvoertuig bedraagt ca. 3.00m; de breedte van een personenauto min. 1.83m (excl. spiegels). De vrije ruimte tussen een landbouwvoertuig en een personenauto bedraagt ca. 0.40m. Bij een onderlinge ontmoeting met een wegbreedte van $b=5.10m$ moet de personenauto gebruik maken van de zijberm.

Op onderstaande foto's de ruimte van een landbouwvoertuig op de Rijndijk (fig. 6) en de ontmoeting 'landbouw-voertuig-personenauto (fig. 7).



Fig. 6: Benodigde ruimte landbouwvoertuig

Fig.7: Ontmoeting landbouwvoertuig-personenauto

Uit de waarnemingen is geconstateerd dat het verkeer (auto, landbouwvoertuig) op de beide proefvakken bij onderlinge ontmoetingen gebruik moet maken van de rabatstroken en/of zijbermen.

Op proefvak 2 zijn in de rabatstroken 'verhoogde' noktegels aangebracht. Dit met als doel de rijsnelheid van het autoverkeer enigszins te verlagen. Geconstateerd is dat de invloed van de noktegels op de rijsnelheid ter plaatse van de proefvakken nihil is.

. Personenauto-fiets

Volgens de richtlijnen bedraagt de benodigde breedte voor twee naast elkaar rijdende fietsers 2.50m. Binnen deze ruimte kunnen fietsers veilig worden afgewikkeld.

Opmerking: Wanneer bij de uitwerking van het plan de eis van het naast elkaar rijden wordt losgelaten dan kan deze breedte 1.75 m. zijn.

Gezien het belang van de Rijndijk-Lekdijk als recreatieve fietsroute is er bij de analyse vanuit gegaan dat fietsers naast elkaar moeten kunnen rijden.

Op proefstrook 2 bedraagt de beschikbare ruimte voor fietsers 1.85m. Wanneer 2 fietsers naast elkaar blijven rijden dan moet 1 fietser gebruik maken van de ribbelstrook in de 'middenberm'. Dit geeft zoveel hinder en ongemak dat fietsers achter elkaar gaan fietsen. Voor het gehele wegvak Rijndijk-Lekdijk als recreatieve fietsroute een onacceptabele situatie.

. Rijsnelheid

De max. rijsnelheid van $V_0=60\text{km/h}$. op de Rijndijk-Lekdijk wordt ter plaatse van de proefvakken structureel overschreden. De aangelegde snelheid remmende maatregelen op de proefvakken zijn daarbij onvoldoende. De invloed van de maatregelen op de rijsnelheid van auto's en motoren is nihil. De 'middenberm' in proefvak 1 is een duidelijk herkenbaar element op het wegvak, echter voor de weggebruikers geen reden om de rijsnelheid aan te passen. Dit geldt ook voor de geribbelde 'middenberm' en de noktegels in de rabatstroken (proefvak2).

. Verkeersveiligheid fietsers

De Rijndijk-Lekdijk heeft een belangrijke functie voor het fietsverkeer. Bij de voorgenomen herinrichting van de dijkwegen moet primair rekening worden gehouden met de kwetsbaarheid van de fietsers.

In proefvak 2 is de ruimte van 1.85 m1 voor 2 naast elkaar rijdende fietsers onvoldoende. Eén fietser wordt daarbij gedwongen om gebruik te maken van de ribbelstrook in de 'middenberm'. Dit geeft veel overlast en hinder voor de fietser.

De noktegels in de rabatstroken beïnvloeden het rijgedrag van de fietsers negatief. Wanneer een fietser noodgedwongen moet uitwijken naar de rabatstrook (vetergang) dan vormt de noktegel een hindernis met als gevolg een verkeersonveilige situatie (vallen/over de kop gaan/etc.). Met de noktegels is ook de obstakelvrees bij fietsers groter dan bij een vlakke zijberm. Dit gaat ten koste van de beschikbare ruimte op de rijweg.



Fig. 8: Fietsers op de Rijndijk (proefvak 2)

5.3 Conclusie algemeen

De beide proefvakken leveren nagenoeg geen bijdrage aan het verbeteren van de verkeersafwikkeling en het verhogen van de verkeersveiligheid op de Rijndijk-Lekdijk. Kijkend naar het aspect Duurzaam Veilig dan is het gebruik niet in evenwicht met de functie/vormgeving. De breedte van de rijweg is niet in overeenstemming met het gebruik. Daarnaast zijn de onderlinge rij snelheden tussen het autoverkeer en het fietsverkeer veel te hoog.

In relatie tot de verkeersveiligheid van de (brom-)fietsers vormen de noktegels in de rabatstroken een obstakel; dit mede ook gezien de vetergang bij kinderen en ouderen op de fiets. Hierbij het dringende advies de noktegels per direct te verwijderen.

6 DUURZAAM VEILIG RIJNDIJK-LEKDIJK

6.1 Inrichtingsvoorstel (First / Best-oplossing)

Het inrichtingsvoorstel is opgesteld zodanig dat de omgeving en het verblijven de hoogste prioriteit heeft. Een aantal speerpunten zijn de leefbaarheid voor omwonenden en van toeristen/recreanten staat centraal, een veilige weg voor iedereen, beperken gebiedsvreemd verkeer, ruimte voor toerisme en recreatie, de auto is te gast en het zichtbaar maken en inzetten van cultuurhistorie in de inrichting van de weg.

De beperkte beschikbare ruimte op de dijkwegen biedt echter weinig mogelijkheden om een veilige afwikkeling van zowel het autoverkeer als het langzame verkeer op de Rijndijk-Lekdijk te kunnen garanderen. Voor het recreatieve fietsverkeer is dit wel een belangrijke randvoorwaarde. Een zorgvuldige afweging van maatregelen is om die reden nodig waarbij vooral rekening moet worden gehouden met de kwetsbaarheid van de fietsers. Maatregelen gericht op de veiligheid van de fietsers zijn tevens van belang voor de aantrekkelijkheid van Wijk bij Duurstede als recreatieve fietsgemeente.

Uit de verkeersanalyse komt duidelijk naar voren dat er op de Rijndijk-Lekdijk onvoldoende ruimte aanwezig is voor een gezamenlijke afwikkeling van het landbouwverkeer/vrachtverkeer (bestemmingsverkeer) in combinatie met het overige verkeer (auto/fiets/voetganger).

Om te kunnen voldoen aan de eis van Duurzaam Veilig te weten 'de vormgeving, de functie en het gebruik met elkaar in overeenstemming', wordt voorgesteld het gebruik op de Rijndijk-Lekdijk aan te passen. *Dit met de bedoeling het aantal onderlinge ontmoetingen binnen de beperkte beschikbare ruimte op de Rijndijk-Lekdijk zoveel mogelijk te minimaliseren om daarmee ook de verkeersveiligheid van de fietsers en de voetgangers te kunnen garanderen. De schade aan de zijbermen en de rabatstroken worden met deze maatregel drastisch verminderd en daarmee ook de onderhoudskosten.*

De Rijndijk-Lekdijk kan voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig als:

..... De Rijndijk-Lekdijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen geheel wordt afgesloten voor auto's en motoren, met uitzondering van het bestemmingsverkeer (o.a. vrachtverkeer en landbouwverkeer). Daaraan gekoppeld de voorwaarde dat de aanwonenden ten alle tijden bereikbaar moeten blijven voor het verzorgend verkeer (ziekenauto, brandweer, dokter, etc.



Voor zowel de inwoners van de beide gemeenten als voor de aanwonenden biedt het afsluiten van de Rijndijk-Lekdijk voor gemotoriseerd verkeer veel voordelen. Deze zijn:

- de verkeersveiligheid van de fietsers en de voetgangers is volledig gegarandeerd;
- geen sluipverkeer(auto) tussen Wijk bij Duurstede - Amerongen v.v. maar uitsluitend bestemmingsverkeer;
- lage tot zeer lage verkeersintensiteiten;
- lage rijnsnelheden en veel minder verkeerslawaaï;
- geen kapotte wegranden en gevaarlijke zijbermen met veel onderhoudskosten;
- geen geluidoverlast van groepen motoren (ook in de kern van Amerongen);
- een toename van het fietsgebruik;
- nut/noodzaak vrijliggend fietspad van/naar Gravenbol komt te vervallen(kostenbesparend);

- meer rust voor fauna/vogels in het riviergebied (Natura2000);
- landschapsarchitecten hebben de vrije hand binnen 'Natuurlijk Sturen', want de verkeersveiligheid van het recreatieverkeer (fietsers en wandelaars) is volledig gegarandeerd.

Bovengenoemde maatregel levert bovendien een aanzienlijke kostenbesparing op. De aanleg van een groot aantal snelheid remmende maatregelen op de Rijndijk-Lekdijk (wegvaklengte ca. 7.0 km¹.) kan achterwege blijven. De eventuele aanleg van een vrij liggend fietspad is overbodig geworden. Bovendien kan de voorgenomen maatregel 'Verbreden dijkweg inclusief de aanleg van rode fietssuggestiestroken met middenberm' achterwege blijven. Zie 'Herinrichtingsplan Sterke Lekdijk'- Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). Met het verbieden van het doorgaande gemotoriseerde verkeer is het veilig fietsen op de Rijndijk-Lekdijk.

VANDAAR DEZE OPROEP AAN DE GEMEENTERADEN EN DE GEMEENTEBESTUREN VAN WIJK BIJ DUURSTEDEN EN UTRECHTSE HEUVELRUG:

.....'Toon NU moed en daadkracht. Geef de Rijndijk-Lekdijk terug aan de fietsers en de wandelaars. Maak van de Rijndijk-Lekdijk een 'FIETSWEG'. Sluit de dijkwegen af voor auto's en motoren' met uitzondering van het bestemmingsverkeer. Fietsen en wandelen op de Rijndijk-Lekdijk wordt daarmee verkeersveilig en aantrekkelijk'.....

7 AANVULLING

7.1 Fietsstraat Rijndijk-Lekdijk (second best-oplossing)

Om zowel de verkeersveiligheid van de fietsers te verhogen als de verkeersafwikkeling te verbeteren is er, onder bepaalde voorwaarden, een mogelijkheid de Rijndijk-Lekdijk in te richten als 'Fietsstraat'. Een Fietsstraat is in principe een inrichtingsvorm voor een straat of weg, waarop twee functies gecombineerd worden. Enerzijds een doorgaande functie voor het fietsverkeer (hoofd fietsroute, doorgaande fietsroute) en anderzijds een erftoegangsfunctie voor het autoverkeer (ETW).

Fietsstraten vormen een alternatief voor traditionele fietsroutes langs hoofdwegen. De straten liggen veelal in woongebieden (binnen de bebouwde kom), die daardoor een meer autoluw karakter kunnen krijgen. Het autogebruik wordt beperkt door het karakter en de inrichting van de Fietsstraat.

Voor het goed functioneren van een Fietsstraat moeten functie, vorm en gebruik in evenwicht zijn. Een Fietsstraat kan worden toegepast als deze voldoet aan de functie-eisen. Daarnaast is de vormgeving van belang om te zorgen voor een herkenbare, veilige en comfortabele Fietsstraat. Maar ook buiten de bebouwde kom zijn fietsstraten een goede oplossing om het primaat te verschuiven van de auto naar de fiets.

Op de Rijndijk en de Lekdijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen is momenteel sprake van een hoog percentage doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het afsluiten van dit gedeelte van de dijk voor autoverkeer en motoren, zonder herkomst of bestemming op de dijk, is en blijft de beste optie om de veiligheid voor de fietsers (en voetgangers) te verbeteren.

Onder bepaalde voorwaarden zou dit gedeelte van de dijk (als 'second best' oplossing) als een Fietsstraat ingericht kunnen worden. Deze voorwaarden zijn :

- Aanvullende en voor de dijkwegen passende verkeer remmende & snelheidsverlagende maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer;
- Vormgeving en herkenbaarheid van de Fietsstraat, conform de door CROW geadviseerde richtlijnen (o.a. voor de fietsers herkenbare rood asfalt met zwarte/grijze middenstrook), waarbij het cultuurhistorische en landschappelijke karakter van de dijkweg niet aangetast wordt en de dijkweg zijn landelijke uitstraling blijft behouden, als deel van de multifunctionele omgeving;
- Fietsvriendelijke weginrichting met o.a. een 'vergevinggezinde' bermverharding (fietsveilig, dus met goed aansluitende en gefundeerde grasbetontegels en zonder fietsgevaarlijke noktegels).

Opmerkingen:

De Rijndijk-Lekdijk heeft een landschappelijk karakter met een beperkte ruimte en is verweven met een onderdeel van het landschap. De inrichting van de weg, maar ook de inrichting van de omgeving, is van invloed op de verkeersdeelnemer. Belangrijk is dat de dijkwegen hun landelijke uitstraling blijven behouden als onderdeel van de multifunctionele omgeving. In dat kader is het niet verantwoord om de dijkwegen (weglengte ca.7 km.) te voorzien van een groot aantal verkeersvoorzieningen in de vorm van verkeersplateau's, wegversmallingen, verkeersborden, witte belijning, markeringen, etc. Dit is een forse aantasting van het landschappelijke karakter van de dijkwegen.

Met het inrichten van de Rijndijk-Lekdijk als 'Fietsstraat' blijven deze dijkwegen toegankelijk voor auto's en motoren. Het afdwingen van de maximum rijsnelheid met fysieke maatregelen is daarbij een vereiste. Echter in relatie tot de nadrukkelijke wens van met name de omwonenden en de inwoners van Amerongen om de motoren op de dijkwegen te weren, kan op een Fietsstraat vrijwel geen invulling worden gegeven. En fysieke maatregelen ontbreken zodat de overlast in de vorm van geluidsoverlast en hoge rijsnelheden nauwelijks zullen verminderen. Het plaatsen van uitsluitend verkeersborden met de tekst '*Verboden voor motoren*' zullen daar weinig tot geen invloed op hebben.

Voorbeeld Fietsstraat:

In de gemeente Houten zijn, naast veel fietsstraten binnen de bebouwde kom, een aantal goed functionerende fietsstraten/fietswegen (met auto te gast) in het buitengebied van de gemeente gerealiseerd. Erftoegangswegen (ETW) met een doorgaande fietsroute, waarbij de verkeersintensiteit en de verhouding autoverkeer versus fietsverkeer niet voldeden aan de normen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom. Goede voorbeelden zijn de fietsstraten op de Heemsteedseweg en de Koppeldijk. Hoewel deze fietsstraten niet allemaal voldoen aan het uitgangspunt 'meer fietsers dan auto's', functioneren deze redelijk. *Voorwaarde is wel dat er voldoende (aanvullende) snelheidsremmende maatregelen (lees 'verkeersdrempels') worden aangelegd om de automobilisten te dwingen hun snelheid aan te passen en meer rekening te houden met de fietsers.* De Koppeldijk is wat betreft de breedte van de rijbaan vergelijkbaar met de rijbaanbreedte op grote delen van de Rijndijk en Lekdijk. Het aantal fietsbewegingen op deze (fietsveilige) routes, met o.a. veel school- en woonwerkverkeer, is de laatste jaren gestegen, mede door de inrichting van deze fietsstraten.



7.2 Amerongerwetering

Het afsluiten van de Rijndijk-Lekdijk voor gemotoriseerd verkeer heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling op de wegen in de directe omgeving. Bijzondere aandacht daarbij vraagt de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de Amerongerwetering, Wijk bij Duurstede-Leersum v.v. Aannemelijk is dat bij het afsluiten van de Rijndijk-Lekdijk een deel van het doorgaande autoverkeer van de Rijndijk-Lekdijk zich zal verplaatsen naar deze erftoegangsweg. Echter in relatie tot de functie is doorgaand autoverkeer op de Amerongerwetering niet toegestaan. Dit zou ten koste gaan van de veiligheid van met name het langzame verkeer. De Amerongerwetering maakt onderdeel uit van de belangrijke schoolroute Leersum/ Amerongen-Wijk bij Duurstede v.v. De (geschatte) huidige verkeersintensiteit bedraagt gem. 200 fietsers in combinatie met gem. 2.000 motorvoertuigen per dag. De huidige verkeersveiligheid laat te wensen over daar schoolkinderen gebruik maken van de smalle rijweg in combinatie met de hoge rijsnelheid van auto's (incl. vrachtauto's en landbouwvoertuigen) en motoren. Bovendien ontbreekt het langs de route aan de noodzakelijke wegverlichting.

Conclusie: De verkeersveiligheid van de fietsers op de Amerongerwetering in de huidige situatie kan niet worden gegarandeerd.

Om te voorkomen dat, door het afsluiten van de Rijndijk-Lekdijk voor auto's en motoren, de verkeersintensiteit op de Amerongerwetering gaat toenemen en daarmee de verkeersveiligheid van de fietsers, moeten extra maatregelen worden genomen. Voorgesteld wordt op deze 'parallelroute' circulatieve maatregelen te nemen en wel zodanig dat de wegverbinding Wijk bij Duurstede-Leersum v.v. voor auto's en motoren onmogelijk wordt; dit met uitzondering van het bestemmingsverkeer. Het doorgaande gemotoriseerde verkeer moet gebruik maken van de daarvoor bestemde gebiedsontsluitingswegen te weten de provinciale wegen N229 (Wijk bij Duurstede-Cothen), N227 (Cothen-Doorn) en N225 (Doorn-Leersum). Met deze maatregel is ook een veilige afwikkeling van het langzame verkeer op de Amerongerwetering gewaarborgd en daarmee de veiligheid van de scholieren. Nadere uitwerking van dit maatregelpakket is noodzakelijk.