

RUIMTE VOOR DE LEK (SNIP 3) BASISRAPPORT VERKEER EN BEREIKBAARHEID

PROVINCIE UTRECHT

19 mei 2011
074937961:F
C03021.000044

Voorwoord

Het basisrapport verkeer en bereikbaarheid maakt onderdeel uit van de basisrapporten van de planstudie Ruimte voor de Lek in de SNIP-3 fase. In deze fase staat de verdere uitwerking en optimalisatie van de Gekozen Variant uit de verkennende fase van de planstudie (de SNIP-2a fase) centraal. Daarbij is het doel om te komen tot een ontwerp, waarin technische en landschappelijke aspecten, omliggende projecten en de wensen van belanghebbenden optimaal samen komen. Hierbij is de haalbaarheid van het plan belangrijk: het plan moet uitvoerbaar, betaalbaar, vergunbaar en onderhoudbaar zijn. De samenhang tussen de producten in de SNIP-3 fase is in onderstaande figuur weergegeven. De SNIP-3 fase eindigt met de projectbeslissing van de Staatssecretaris. Deze beslissing markeert het einde van de planstudiefase en het begin van de realisatiefase. Voordat echt tot realisatie over kan worden gegaan, moeten ook de betreffende Bevoegde Gezagen het Provinciaal Inpassingsplan en de vergunningaanvragen goed keuren.

Figuur 1.1

Overzicht van producten voor de SNIP-3 fase



Inhoud

Samenvatting	5
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doelstellingen van Ruimte voor de Lek	6
1.3 Van Gekozen Variant naar Projectontwerp SNIP3	6
1.4 Doel van basisrapport verkeer en bereikbaarheid	8
1.5 Kwaliteitsborging	8
1.6 Leeswijzer	9
2 Aanpak en afbakening van het onderzoek verkeer en bereikbaarheid	10
3 Beleid	11
4 Beschrijving plangebied	12
4.1 Projectgebied en plangebied	12
4.2 Huidige situatie	13
4.3 Autonome ontwikkeling	14
5 Beoordelingscriteria en referentiesituatie	16
5.1 Beoordelingscriteria	16
5.1.1 Uitwerking van de beoordelingscriteria	16
5.2 De referentiesituatie of nulalternatief	17
6 Effectbeoordeling VVKA en ontsluitingsvarianten	18
6.1 Beschrijving Voorlopig voorkeursalternatief (VVKA)	18
6.1.1 Ontsluitingsvarianten	19
6.1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	20
6.2 MER Beoordeling van het VVKA en de ontsluitingsvarianten	23
6.2.1 Verkeerstructuur / verbindingen	23
6.2.2 Bereikbaarheid verkeer	25
6.2.3 Toekomstvisie De Pontwaard	26
7 Effectbeoordeling VKA	29
7.1 Van Voorlopig Voorkeursalternatief (VVKA) naar Voorkeursalternatief (VKA)	29
7.2 Optimalisatie vanuit verkeer en bereikbaarheid	31
7.3 Invloed van de wijzigingen op verkeer en bereikbaarheid	31
7.4 MER-beoordeling van het VKA	31
8 Effectbeoordeling Projectontwerp en uitvoeringsvarianten	32
8.1 Van Voorkeursalternatief (VKA) naar Projectontwerp	32
8.1.1 Uitvoeringsvarianten	33
8.2 Optimalisatie vanuit verkeer en bereikbaarheid	34
8.3 Invloed van de wijzigingen op verkeer en bereikbaarheid	34

8.4	Toetsing van het Projectontwerp en uitvoeringsvarianten aan wet- en regelgeving	34
8.5	MER beoordeling van het Projectontwerp en Uitvoeringsvarianten	34
8.5.1	Projectontwerp	34
8.5.2	Uitvoeringsvarianten	35
9	Programma van eisen voor de uitvoering	38
10	Conclusies en aanbevelingen	39
Bijlage 1	Toekomstvisie De Ponthoeve	40
Bijlage 2	Overzicht van geraadpleegde documenten	41
Bijlage 3	Overzicht geraadpleegde personen en instanties	42
Bijlage 4	Verificatie	43

Samenvatting

Voor de uitwerking van het ontwerp van 'Ruimte voor de Lek' zijn diverse basisonderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is het ontwerp verder uitgewerkt en getoetst op milieueffecten in het Milieueffectrapport (MER). Dit basisrapport geeft de resultaten weer van het uitgevoerde onderzoek voor het aspect Verkeer en bereikbaarheid

Het doel van het basisrapport Verkeer en bereikbaarheid is het in beeld brengen van de verkeersaantrekkende voorzieningen vanuit de gewenste situatie en op welke wijze deze in het plan worden ingevuld. Daarbij is gekeken naar mogelijke alternatieven voor wegverkeer of aanvullende maatregelen. De huidige en autonome situatie en het ontwerp zijn getoetst op de gevolgen voor verkeersbewegingen en de bereikbaarheid/afwikkeling van het verkeer.

In de huidige en autonome situatie is geen sprake van capaciteitsproblemen op het wegennet. De camperstandplaats in het centrum van Vianen veroorzaakt voor omwonenden beperkte overlast. In het bijzonder vormt de lengte en het gewicht van de campers een probleem in de smalle straten. In de Buitenstad wordt het doorgaande verkeer van en naar de Pontwaard door bewoners als problematisch ervaren.

In dit rapport zijn de aanwezige routestructuren in beeld gebracht en zijn de effecten voor de verschillende modaliteiten (gemotoriseerd en langzaam verkeer) kwalitatief beoordeeld. Als gevolg van de planrealisatie wijzigt de verkeerstructuur voor het snelverkeer niet doordat geen nieuwe routes worden aangelegd. De nieuwe oeververbinding voor het langzaam verkeer tussen Houten en Vianen en de nieuwe recreatieve routes verbeteren de verkeerstructuur voor het langzaam verkeer wel. Aangezien geen sprake is een verbetering van de verkeerstructuur voor al het verkeer, concluderen wij daarom dat de verkeerstructuur beperkt positief verbetert.

De bereikbaarheid van het plangebied zal door de planrealisatie niet veranderen. De nieuw aan te leggen voorzieningen genereren daarvoor te weinig verkeer. De effectbeschrijving van de ontsluitingsvarianten van Buitenstad laat zien dat, afhankelijk van de te kiezen ontsluitingsvariant, de bereikbaarheid van Buitenstad negatief of positief verandert. In het Projectontwerp is uitgegaan van ontsluitingsvariant 1; handhaven huidige situatie.

De verschillende uitvoeringsvarianten hebben geen invloed op de bereikbaarheid van het gebied tijdens de werkzaamheden. Verkeerskundig gezien biedt de innovatieve techniek onderzoeken de beste oplossing vanwege het laagste aantal voertuigen.

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING

In 1993, maar vooral in 1995 heeft het Nederlandse rivierengebied te maken gehad met zeer hoge waterstanden op de rivieren. De veiligheid in ons rivierengebied stond onder zware druk. Naar aanleiding van deze hoge waterstanden en de verwachte klimaatveranderingen, heeft het kabinet in december 2000 besloten om toekomstige hoge rivierafvoeren veilig naar zee af te voeren door rivieren meer ruimte te geven. Hiervoor is de Planologische Kernbeslissing (hierna: PKB) Ruimte voor de Rivier opgesteld die in januari 2007 door de Eerste en Tweede kamer is goedgekeurd. Ruimte voor de Rivier heeft als doelstelling om te zorgen dat de veiligheid van het rivierengebied uiterlijk in 2015 voldoet aan de wettelijke vastgestelde norm. Daarnaast is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied een belangrijke doelstelling van het programma. De uiterwaardvergraving in de Honswijkerwaard, Hagestein en Hagesteinse Uiterwaard en Heerenwaard, in de praktijk “Ruimte voor de Lek” genoemd, is een van de 39 maatregelen van het programma Ruimte voor de Rivier.

De initiatiefnemer van de planstudie voor Ruimte voor de Lek is de provincie Utrecht, het Rijk (de programmadirectie Ruimte voor de Rivier (PDR)) is opdrachtgever. Het project heeft een regionaal karakter; de provincie werkt samen met de gemeenten Nieuwegein, Vianen, Houten en IJsselstein, het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat Dienst Oost Nederland (als adviseur van de PDR). In de SNIP3-fase zijn ook de toekomstig eindbeheerders van de gebieden (Staatsbosbeheer en Den Haneker) intensief betrokken bij de planvorming.

1.2

DOELSTELLINGEN VAN RUIJTE VOOR DE LEK

Het project Ruimte voor de Lek heeft tot doel:

- Realisatie van een waterstanddaling van minimaal 8 cm (km 945.2–946.2) bij maatgevende hoogwateromstandigheden (MHW);
- Het versterken van ruimtelijke kwaliteit.

In het project is rekening gehouden met een beheermarge om voldoende ruimte te bieden voor het uitvoeren van beheertaken in het kader van sediment- en natuurbeheer.

Een nadere uitwerking van de doelstellingen is opgenomen in het Inrichtingsplan.

1.3

VAN GEKOZEN VARIANT NAAR PROJECTONTWERP SNIP3

In augustus 2009 is de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat) akkoord gegaan met het planvoorstel Ruimte voor de Lek van de regio. Uitgangspunt daarbij was het ontwerp van de zogenaamde Gekozen Variant, die door de Stuurgroep was vastgesteld. Deze Gekozen Variant is in de SNIP-3 fase verder uitgewerkt tot een Projectontwerp, waarin technische en landschappelijke aspecten,

omliggende projecten en de wensen van belanghebbenden samenkomen. Bij het optimaliseren van de Gekozen Variant was de haalbaarheid van het plan belangrijk: het Projectontwerp is uitvoerbaar, betaalbaar, vergunbaar en onderhoudbaar.

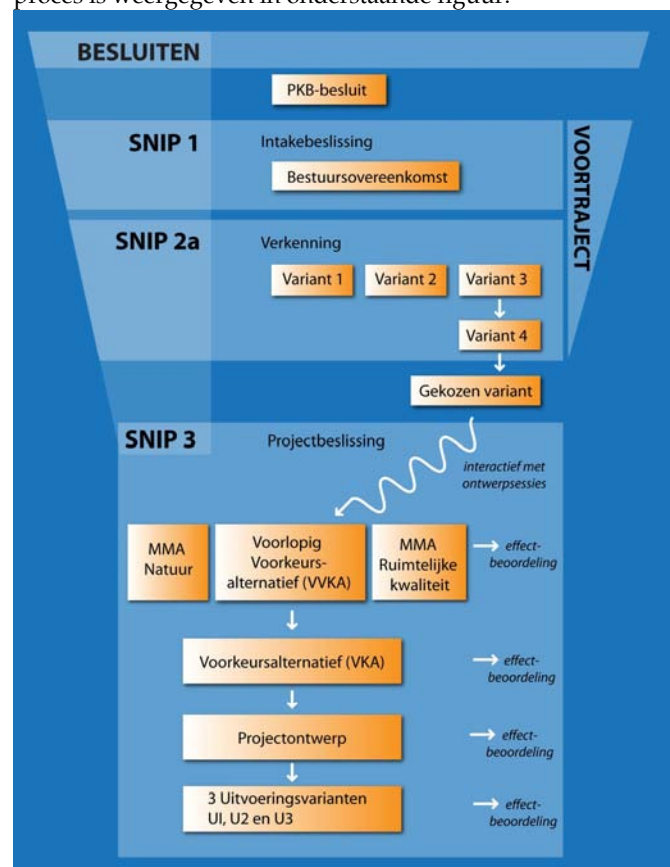
GEKOZEN VARIANT ALS UITGANGSPUNT VOOR HET PROJECTONTWERP

In de Gekozen Variant vormen de rivierkundige maatregelen voor het realiseren van hoogwaterveiligheid en de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur de basis voor de inrichting. Daarnaast is ook recreatie een belangrijke nevenactiviteit. Op hoofdlijnen bestaat de Gekozen Variant uit de aanleg van drie oevergeulen in het gebied. Deze geulen zorgen ervoor dat de Lek meer bergingsruimte krijgt en dat de hoogwatergolf versneld wordt afgevoerd. Daarnaast wordt de toegangsdam naar het stuweiland Hagestein verlaagd (Ossenwaard). Doordat deze dam bij hoog water een minder groot obstakel vormt, wordt ook de doorstroming van de rivier bevorderd. Naast deze rivierkundige opgaven zijn er voor de verschillende deelgebieden specifieke ruimtelijke opgaven gedefinieerd voor ontwikkeling van natuurwaarden, versterking van de ruimtelijke kwaliteit en recreatie.

Met behulp van drie optimalisatieslagen, is vanuit de Gekozen Variant toegewerkt naar het Projectontwerp. Inbreng voor de optimalisatieslagen is voortgekomen uit de effectbeoordelingen. Bij het Projectontwerp zitten drie varianten voor de uitvoering. Dit proces is weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 1.2

Van Gekozen Variant naar Projectontwerp



De opbouw van het basisrapport is zodanig dat dit proces zichtbaar blijft. De eerste effectbeoordeling is opgesteld op basis van het Voorlopig Voorkeursalternatief (VVKA). Dit bevat zowel een beoordeling ten behoeve van de milieueffecten, als toetsing aan eventuele wettelijke kaders. De uitkomsten van de toetsing en de beoordeling zijn gebruikt om tot een

geoptimaliseerd ontwerp te komen: het Voorkeursalternatief (VKA). Het VKA is vervolgens nog een keer geoptimaliseerd tot Projectontwerp.

Het ontwerpproces is verder in detail beschreven in het MER en in de Adviesnota. Een compleet overzicht van de gemaakte keuzes staat in hoofdstuk 4 van het Inrichtingsplan.

1.4

DOEL VAN BASISRAPPORT VERKEER EN BEREIKBAARHEID

Voor verkeer en bereikbaarheid is in beeld gebracht welke verkeersaantrekkende voorzieningen vanuit de gewenste situatie aanwezig zijn en op welke wijze deze in het plan worden ingevuld. Daarbij is onderscheid gemaakt naar gemotoriseerd en langzaam verkeer¹. Het onderzoek naar mogelijke alternatieven gericht op wegverkeer of aanvullende maatregelen maakt hier onderdeel van uit.

SAMENGEVAT HEEFT DIT BASISRAPPORT DE VOLGENDE DOELSTELLINGEN:

- Weergeven van aanpak en resultaten van uitgevoerd onderzoek
- Het leveren van de benodigde informatie voor de MER beoordeling
- Het leveren van de benodigde informatie voor de toetsing aan wet- en regelgeving (ook vanuit andere specialismen, zoals luchtkwaliteit)

1.5

KWALITEITSBORGING

Consistentie en raakvlakken

Het basisrapport verkeer en bereikbaarheid heeft raakvlakken met de volgende andere producten:

Tabel 2.1

Raakvlakken met andere producten

Raakvlak vanuit verkeer en bereikbaarheid	Volgt uit / inbreng voor	Product
Deelparagraaf verkeer	Inbreng voor:	MER
Paragraaf verkeer en bereikbaarheid	Inbreng voor:	Inrichtingsplan
Kostenraming verkeerstechnische maatregelen	Inbreng voor:	PRI-raming
Informatie over verkeersintensiteiten	Inbreng voor:	Luchtkwaliteit
Informatie over verkeersintensiteiten	Inbreng voor:	Geluid en trillingen
Verkeer en bereikbaarheid tijdens uitvoering	Inbreng voor:	Uitvoeringsplan
Informatie over verkeerstechnische maatregelen	Inbreng voor:	Vergunningen
Informatie over verkeerstechnische maatregelen	Inbreng voor:	Beheer en onderhoud
Informatie over bereikbaarheid bij hoogwater	Inbreng voor:	Externe veiligheid

Informatie over wijzigingen in de verkeersintensiteit is gebruikt bij het opstellen van de rapporten luchtkwaliteit en geluid en trillingen. De effectbeoordeling is overgenomen in het MER.

Verificatie

In Bijlage 4 is terug te vinden hoe is om gegaan met de aanbevelingen vanuit de SNIP 2a fase. Met de betrokken gemeenten heeft tijdens het onderzoek overleg plaatsgevonden voor het vaststellen van de uitgangspunten en daarmee voor aan verkeersstromen gerelateerde vergunningen. Voor het onderwerp verkeer en bereikbaarheid zijn geen vereisten opgenomen in het Handboek SNIP.

¹ Fietzers en voetgangers.

1.6

LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 start met een beschrijving van de aanpak van het onderzoek. Hoofdstuk 3 bevat het relevante beleid. Hoofdstuk 4 licht specifieke aspecten van het plangebied toe ten aanzien van dit onderwerp. In hoofdstuk 5 zijn de beoordeling en de referentiesituatie toegelicht. In Hoofdstuk 6 is het Voorlopig Voorkeursalternatief beschreven en beoordeeld. Hoofdstuk 7 gaat vervolgens in op de beoordeling van de effecten voor het Voorkeursalternatief. In hoofdstuk 8 is de slag gemaakt naar Projectontwerp. Hoofdstuk 9 gaat kort in op de vereisten vanuit het onderwerp verkeer en bereikbaarheid aan de uitvoering. De conclusies en aanbevelingen zijn tot slot beschreven in hoofdstuk 10.

HOOFDSTUK

2 Aanpak en afbakening van het onderzoek verkeer en bereikbaarheid

Verkeer en bereikbaarheid vormen geen (hoofd)doelstelling van de planstudie Ruimte voor de Lek. De verkeerssituatie en de bereikbaarheid voor bewoners en bedrijven moet, indien mogelijk, worden verbeterd, passend binnen de kaderstelling van deze opdracht. Om die reden is de wijze waarop het onderzoek naar verkeer en bereikbaarheid is vormgegeven ook beperkt van omvang. Enerzijds bestaat het onderzoek uit het bepalen van effecten van het project op het verkeer en de bereikbaarheid. Anderzijds levert het onderzoek informatie aan richting inrichtingsplan, MER en provinciaal inpassingsplan over de bereikbaarheid en verkeersgerelateerde maatregelen.

Bij de effectbeoordeling is gewerkt met een kwalitatief oordeel over de veranderingen voor verkeer in het definitieve ontwerp. Daarbij is de aandacht gericht op het behouden van bestaande verbindingen en faciliteren van de verschillende recreatievoorzieningen. Specifieke aandacht is besteed aan de tijdelijke situatie waarin de werkzaamheden plaatsvinden en sprake is van transporten. Hier is zoveel mogelijk een kwantitatief beeld gegeven van de effecten.

Voor het beoordelingskader is onderscheid gemaakt naar drie verschillende aspecten:

- effecten van de voorgenomen maatregelen op de verkeersstructuur / verbindingen;
- effecten van de voorgenomen maatregelen voor bereikbaarheid van voorzieningen, percelen en woningen, waaronder parkeren;
- effecten van de tijdelijke transportbewegingen op de omgeving.

HOOFDSTUK 3

Beleid

De volgende beleidsstukken vormen het beleidsmatige kader voor de beoordeling van de verkeerssituatie en de bereikbaarheid:

Tabel 3.2

Titel	Toelichting
Nota Mobiliteit	De Nota Mobiliteit bevat het nationale verkeers- en vervoerbeleid. Daarin wordt mobiliteit gezien als centrale en noodzakelijke voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling
RVVP BRU Utrecht	Regionaal Verkeer en Vervoersplan Bestuur Regio Utrecht
SMPU+	In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004 - 2020 (SMPU+) staat alles over het voorgenomen beleid van de provincie Utrecht om de bereikbaarheidsproblemen, de verkeersonveiligheid en aantasting van de leefbaarheid aan te pakken. Het SMPU+ is afgestemd op de Nota Mobiliteit en het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Gemeentelijke beleidsnota's op gebied van verkeer	In gemeentelijke beleidsnota's (Vianen en Nieuwegein) staat het voorgenomen lokale beleid van de diverse gemeentes om de bereikbaarheidsproblemen, de verkeersonveiligheid en aantasting van de leefbaarheid aan te pakken. Bovendien wordt de gewenste functie en het gebruik van de wegenstructuur beschreven voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer.

HOOFDSTUK

4 Beschrijving plangebied

In dit hoofdstuk is de begrenzing van het plangebied opgenomen, evenals een beschrijving van de specifieke aspecten met betrekking tot het aspect verkeer en bereikbaarheid. Een algemene beschrijving van het plangebied is terug te vinden in het MER en het Inrichtingsplan.

4.1

PROJECTGEBIED EN PLANGEBIED

In het project Ruimte voor de Lek worden twee verschillende plangrenzen aangehouden: projectgebied en plangebied.

Projectgebied

Het projectgebied voor het project Ruimte voor de Lek bestaat uit de volgende deelgebieden:

- 1 Toegangsdam Stuweiland en Ossenwaard (verder: Stuweiland);
- 2 Bossenwaard;
- 3 't Waalse Waard;
- 4 Vianense Waard;
- 5 Pontwaard & Mijnsheerenwaard;

Voor deze gebieden wordt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld en is een wijziging in ruimtelijke bestemming voorzien. De Milieueffectrapportage (MER) heeft betrekking op dit projectgebied. Natuurlijk worden bij de beoordeling van de effecten van de voorgestelde ontwikkelingen in de MER, ook de effecten die plaatsvinden buiten het projectgebied meegenomen.

Bijzondere status stuweiland Hagestein in projectgebied

Het stuweiland bij stuw Hagestein valt buiten de begrenzing van het projectgebied. Wel behoort de langzaam verkeersroute over en bereikbaarheid van het eiland tot het project. Daarom is deze route ook binnen het projectgebied opgenomen.

Plangebied

Het plangebied bestaat uit dezelfde deelgebieden als het projectgebied MER, uitgebreid met:

- Honswijkerwaarden.
- Uiterwaard Hagestein.

De delen van het plangebied, die buiten het projectgebied vallen zijn geen onderdeel van het MER en van het PIP. Wel wordt voor al deze gebieden in het kader van het project Ruimte voor de Lek een ontwerpvisie opgesteld in het Ruimtelijk Kwaliteitsplan.

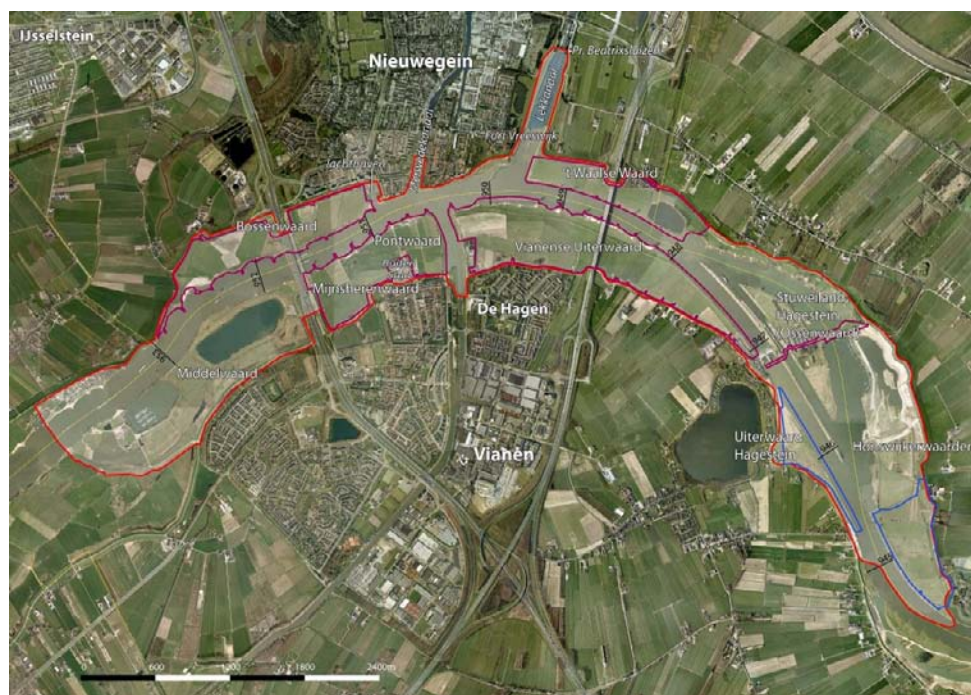
In Figuur 4.3 zijn de verschillende begrenzingen weergegeven, met bijbehorende verwijzingen naar plangebied en projectgebied.

Figuur 4.3

Plangebied Ruimte voor de Lek

Rode lijn: plangebied

Paarse lijn: projectgebied



4.2

HUIDIGE SITUATIE

Het plangebied wordt op dit moment door de autosnelwegen A2 en A27 middels hoge vaste bruggen doorsneden. De aansluitingen van het onderliggende wegennet op deze autosnelwegen liggen buiten het plangebied. In het plangebied liggen geen provinciale wegen. De dijk langs zowel de noord- als de zuidzijde van de Lek worden vooral door lokaal verkeer gebruikt en voor ontsluiting van de aanliggende (agrarische) percelen. Ten westen van Vianen is dit vooral ten behoeve van de ontsluiting van de jachthaven en enkele woningen.

In februari 2011 zijn rondom Buitenstad verkeerstellingen uitgevoerd. De resultaten van deze verkeerstellingen zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 4.3

Verkeersintensiteiten rondom buitenstad in 2011 op een weekdag in motorvoertuigen per etmaal.

Straat	Wegvak	Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)
Zomerdijk	Voorstraat en Hofplein	590
Voorstraat	Langendijk en Zomerdijk	340
Buitenstad	Voorstraat en Langendijk	270
Ringdijk	Voorstraat en Veerweg	520

Ter hoogte van Vianen ontsluit de dijk een aantal woningen. De hoofdontsluiting voor deze woningen is echter niet via de dijk. Ten oosten van Vianen wordt de dijk gebruikt voor ontsluiting van woningen en de ontsluiting van de recreatieplas Everstein. De dijken aan de zuid- en noordzijde van de Lek zorgen voor de ontsluiting van landbouwpercelen. Ook hier is sprake van wegen die worden gebruikt door lokaal bestemmingsverkeer met een ontsluitende functie voor percelen.

Figuur 4.4

Globale wegestructuur rondom het plangebied².



FIETSRUTES

De zuidelijke dijk langs de Lek is een belangrijke recreatieve fietsroute. Daarbij vormt het pontveer ter hoogte van Vianen een belangrijke oversteekbeweging voor langzaam verkeer over de Lek. Voor utilitair fietsverkeer ligt langs de A2 een fietspad en vormt ook het pontveer een belangrijke schakel (Bestuur Regio Utrecht, 2009).

De intensiteiten op de dijkwegen zijn laag en kennen geen capaciteitsproblemen. Er is op delen ervan sprake van sluipverkeer, echter zowel Vianen als IJsselstein hebben hiervoor al een doseersysteem in gebruik, waardoor het sluipverkeer beperkt blijft.

Knelpunten

In de Buitenstad wordt het doorgaande verkeer van en naar de Pontwaard door bewoners als problematisch ervaren. De weg door Buitenstad is relatief smal waardoor voertuigen op relatief korte afstand van de gevel rijden. In de praktijk blijkt het merendeel van het verkeer dat door de Buitenstad rijdt gegenereerd te worden door bewoners zelf³. Het overige gedeelte van het verkeer door Buitenstad wordt gegenereerd door het bestemmingsverkeer van en naar de in de Pontwaard gelegen boerderij (de Ponthoeve). Het veer Vianen – Nieuwegein is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer en genereert daarom geen gemotoriseerd verkeer.

Naast de smalle straat is het ook vooral de draai vanaf de Ringdijk / Zomerdijk naar de Buitenstad toe die voor grote voertuigen als problematisch wordt ervaren.

4.3

AUTONOME ONTWIKKELING

Voor het autoverkeer geldt dat een aantal verbeteringen wordt uitgevoerd aan het hoofdwegenet (A2 en A27). Hierdoor zal de doorstroming verbeteren waardoor de druk op de sluiproutes naar verwachting zal verminderen. Wel is sprake van een beperkte autonome groei van het verkeer van ongeveer 2% per jaar. Voor het plangebied betekent dat, dat het verkeer op de dijkwegen beperkt toeneemt.

Voorts vinden in het centrum van Vianen vinden kleine ruimtelijke ontwikkelingen plaats waaronder nieuwbouw op een openbare parkeerplaats (Aimé Bonnastraat, bron: gemeente Vianen 2008). Als gevolg van deze plannen neemt de parkeerdruk in het centrum van Vianen toe. Het bestaande en naar verwachting blijvende knelpunt in de autonome ontwikkeling is de bereikbaarheid van de Buitenstad.

² Bron: <http://maps.google.nl/>

³ Bron: verkeersklachten, gemeente Vianen

Tabel 4.4

Verwachte verkeersintensiteiten rondom buitenstad in 2022 op een weekdag in motorvoertuigen per etmaal.

Straat	Wegvak	Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)
Zomerdijk	Voorstraat en Hofplein	730
Voorstraat	Langendijk en Zomerdijk	430
Buitenstad	Voorstraat en Langendijk	340
Ringdijk	Voorstraat en Veerweg	650

HOOFDSTUK

5 Beoordelingscriteria en referentiesituatie

5.1

BEOORDELINGSCRITERIA

In het MER zijn de alternatieven (en varianten) beoordeeld op de effecten ten aanzien van verschillende onderwerpen. De ingrepen die in het kader van het project Ruimte voor de Lek worden uitgevoerd leiden om te beginnen tot een verandering van de maximale hoogwaterstanden op de Lek en tot veranderingen van de ruimtelijke kwaliteit in de Uiterwaarden. Deze effecten vloeien direct voort uit de doelstellingen van het project. Bij de beoordeling van de alternatieven wordt een onderscheid gemaakt tussen de mate waarin de alternatieven bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen. Een uitgebreide beschrijving hiervan is opgenomen in deel A van het MER.

De effecten die optreden als gevolg van de ingrepen om de doelstellingen te kunnen bereiken worden beoordeeld aan de hand van verschillende beoordelingscriteria. De beoordelingscriteria voor het onderwerp verkeer en bereikbaarheid zijn in de onderstaande tabel opgenomen en toegelicht in de volgende paragraaf. De toetsing aan deze beoordelingscriteria is opgenomen in de volgende hoofdstukken.

Tabel 5.5

Beoordelingscriteria verkeer en vervoer

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium
Verkeer en vervoer	Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op verkeersstructuur/verbindingen	Verkeersbewegingen na realisatie
	Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op bereikbaarheid	Bereikbaarheid/afwikkeling van het verkeer na realisatie

5.1.1

UITWERKING VAN DE BEOORDELINGSCRITERIA

Het aspect verkeer en bereikbaarheid is in eerste instantie op een kwalitatieve wijze ingevuld. Vanuit de hoofddoelstellingen van het project (waterstandsdeling bij MHW en versterken van de ruimtelijke kwaliteit) is verkeer een ondergeschikt aspect. Ook is er binnen het project geen sprake van grootschalige ingrepen in de verkeersstructuur (nieuwe wegen of afsluitingen) die leiden tot milieu effecten. Waar mogelijk zijn wel enkele effecten op kwantitatieve wijze in beeld gebracht om zicht te krijgen op de omvang van de effecten. Gezien de beperkte effecten zijn de effecten niet vertaald naar het complete wegennet (middels een verkeersmodel), aangezien de omvang van de effecten zich bevindt binnen de nauwkeurigheidsmarge van een dergelijk model.

Effecten op verkeersstructuur / verbindingen

Hierbij is voor de verschillende modaliteiten (gemotoriseerd en langzaam verkeer) in beeld gebracht welke routestructuren aanwezig zijn in het gebied en welke functie deze vervullen. Knelpunten in het wegennet zijn benoemd. Op basis van de voorgenomen maatregelen is op kwalitatieve wijze een beoordeling gegeven in hoeverre de verkeerssituatie wijzigt en of dit positief of negatief is.

Score	Toelichting
++	Het project levert een grote winst op voor de verkeersstructuur/verbindingen
+	Het project levert een aanzienlijke winst op voor de verkeersstructuur/verbindingen
0/+	Het project levert een kleine winst op voor de verkeersstructuur/verbindingen
0	Het project levert geen winst op voor de verkeersstructuur/verbindingen
0/-	Het project levert een klein verlies op voor de verkeersstructuur/verbindingen
-	Het project levert een aanzienlijk verlies op voor de verkeersstructuur/verbindingen
--	Het project levert groot verlies op voor de verkeersstructuur/verbindingen

Effecten op de bereikbaarheid

Hierbij is op kwalitatieve wijze in beeld gebracht welke effecten optreden als gevolg van het plan voor de bereikbaarheid van de woningen, voorzieningen en percelen in het plangebied. Ook is gekeken naar eventuele verkeersaantrekkende nieuwe functies. Door het aanpassen van de verkeersstructuur kan de bereikbaarheid van voorzieningen veranderen. Ook voor nieuwe functies in het gebied is bekeken of deze gunstig zijn gelegen qua bereikbaarheid.

Score	Toelichting
++	Het project levert grote winst op de bereikbaarheid; het gebied is beter bereikbaar.
+	Het project levert een aanzienlijke winst op de bereikbaarheid
0/+	Het project levert een kleine winst op de bereikbaarheid
0	Het project levert geen winst op de bereikbaarheid
0/-	Het project levert een klein verlies op de bereikbaarheid
-	Het project levert een aanzienlijk verlies op op de bereikbaarheid
--	Het project levert groot verlies op de bereikbaarheid; het gebied is slechter bereikbaar.

5.2

DE REFERENTIESITUATIE OF NULALTERNATIEF

Het nulalternatief is gelijk aan de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling. In het nulalternatief is de situatie beschreven zonder realisatie van het voorgenomen initiatief, maar met realisatie van overige ontwikkelingen die al beleidsmatig vastgesteld zijn. Het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) dat ten behoeve van het project Ruimte voor de Lek wordt opgesteld, is uitgangspunt voor de definitie van de autonome ontwikkeling. Autonome ontwikkelingen zijn dus die ontwikkelingen die in het PIP beschreven en beleidsmatig gefaciliteerd worden. Omdat de planhorizon van het PIP 10 jaar is, omvat ook de referentiesituatie een periode van 10 jaar.

NULALTERNATIEF

Samenvattend: het nulalternatief is de huidige situatie inclusief de in het PIP opgenomen autonome ontwikkelingen zonder dat de maatregel Ruimte voor de Lek wordt uitgevoerd.

REFERENTIEALTERNATIEF

Het nulalternatief voldoet niet aan de doelstelling van het voorgenomen initiatief: er wordt geen verlaging van de Maatgevend Hoogwaterstand bereikt. Daarmee is het geen realistisch alternatief. Het nulalternatief dient daarom alleen als referentie in de effectbeschrijving en beoordeling van de milieueffecten.

HOOFDSTUK

6 Effectbeoordeling VVKA en ontsluitingsvarianten

6.1

BESCHRIJVING VOORLOPIG VOORKEURSALETERNATIEF (VVKA)

In het gebied zijn vijf deelgebieden onderscheiden. Hieronder is een beknopte beschrijving van de toekomstige situatie uit het VVKA gegeven. Een uitgebreide beschrijving inclusief een ontwerpkaart staan in het MER.

Toegangsdam Stuweiland

Om voldoende verlaging onder maatgevende omstandigheden te realiseren wordt de toegangsdam naar het Stuweiland verlaagd. De bereikbaarheid voor bewoners wordt gehandhaafd door een tijdelijke voorziening.

Bossenwaard

In deze uiterwaard worden rivierverruimende maatregelen gecombineerd met de aanleg van natuur en recreatief medegebruik. De aanleg van een getijdengeul levert een bijdrage aan rivierverruiming en aan de ontwikkeling van de natuurdoelen voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De toegankelijkheid van het gebied voor diverse doelgroepen wordt verbeterd. Om daarbij overlast van recreanten op natuurwaarden en voor omwonenden te beperken is voorzien in zonering. Om de overlast voor omwonenden te beperken is gekozen voor extensieve recreatie passend binnen de EHS.

't Waalse Waard

't Waalse Waard is, ondanks dat het maar voor een deel is bestemd als EHS, in zijn geheel als natuurgebied ingericht om te kunnen voldoen aan de EHS-saldobenadering. Het realiseren van de natuurdoelen wordt gecombineerd met rivierverruimende maatregelen zoals de aanleg van een getijdengeul. Het gedeeltelijk dempen van de zandwinplas heeft geen negatieve invloed op de rivierverruiming. Een parkeervoorziening, struinpaden en een fietspad verbeteren de toegankelijkheid van de uiterwaard, waarbij de natuurbeleving voorop staat.

't Waalse Waard

't Waalse Waard is gedeeltelijk bestemd als EHS. Het realiseren van de natuurdoelen wordt gecombineerd met rivierverruimende maatregelen zoals de aanleg van een getijdengeul. Het gedeeltelijk dempen van de zandwinplas heeft geen negatieve invloed op de rivierverruiming. Een parkeervoorziening, struinpaden en een fietspad verbeteren de toegankelijkheid van de uiterwaard, waarbij de natuurbeleving voorop staat.

Vianense Waard

In de Vianense Waard wordt natuur gecombineerd met recreatief medegebruik. Bij het ontwerp is aandacht besteed aan de aanwezige cultuurhistorische waarden: het kleinschalig

agrariſch cultuurlandſchap en het oude verkavelingspatroon blijven zichtbaar. De natuurontwikkeling richt zich op laagdynamische natuur met de aanleg van onder andere een geïsoleerde ſtrang. Paden en bruggen maken het gebied toegankelijk.

Pontwaard & Mijnſherenwaard

In dit deelgebied ſtaat het vergroten van de veiligheid voorop. Daarnaast is er aandacht voor de ontwikkeling van natuur, paſſend bij het oorspronkelijke agrariſche cultuurlandſchap rond de Buitenſtaad. De aanleg van een meestromende nevengeul en verlagen van de leikade zorgen zowel voor ruimte voor water, als voor het herſtel van een oude loop van de Lek en de daaraan gelegen voormalige haven van Vianen. Rond de Buitenſtaad komen verſchillende recreatieve voorzieningen: een camperſtaandplaats, paſſantenhaven, een parkeerplaats en een wipkorenmolen.

6.1.1

ONTSLUITINGSVARIANTEN

In het VVKA zijn vier varianten uitgewerkt voor de ontsluiting van de Ponthoeve en de recreatieve voorzieningen bij Vianen:

1. Recreatieve voorzieningen in de Pontwaard worden ontsloten via de beſtaande weg door de Buitenſtaad.
2. Recreatieve voorzieningen in de Pontwaard worden ontsloten via een nieuw aan te leggen weg oostelijk om de Buitenſtaad, aansluitend op de nieuwe parkeerplaats naaſt de volkſtuinen.
3. Recreatieve voorzieningen in de Pontwaard worden ontsloten via een nieuw aan te leggen weg weſtelijk om de Buitenſtaad.
4. Recreatieve voorzieningen in de Pontwaard zijn alleen te voet of per fiets bereikbaar via de beſtaande weg door de Buitenſtaad, waarbij geparkeerd dient te worden op de nieuwe parkeerplaats naaſt de volkſtuinen.

Bij alle varianten is voorzien in een eenvoudige toegangsweg tot de wipkorenmolen vanaf de huidige weg in weſtelijke richting. Bij variant 2, 3 en 4 is als uitgangspunt gehanteerd dat de weg door de Buitenſtaad voor autoverkeer (m.u.v. beſtemmingsverkeer en hulpdiensten) wordt afgeſloten. Op onderſtaande ontwerpkaart zijn deze tracés met een stippellijn aangegeven.

Figuur 6.5

Uitsnede VVKA omgeving Buitenstad. De verschillende ontsluitingsroutes zijn met stippellijn aangegeven



6.1.2

Ruimtelijke ontwikkelingen

In het plangebied worden diverse ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd. In deze paragraaf is per ontwikkeling beschreven hoe de verkeersgeneratie is bepaald.

Recreatieve parkeerplaatsen

In het plan worden diverse parkeerplaatsen aangelegd voor recreatief gebruik. Van recreatieve parkeerplaatsen zijn geen kencijfers bekend betreffende het gebruik. Het is aannemelijk dat bij een recreatieve functie extensief wordt geparkeerd. De turnover (hoe vaak een parkeerplaats worden gebruikt per dag) is dan ook laag. Bovendien is het gebruik van een recreatieve parkeerplaats bij mooi weer groter dan bij slecht weer en groter op een weekenddag dan op een werkdag. Daarom is op basis van expert judgement bepaald dat op een gemiddelde weekdag in het jaar een recreatieve parkeerplaats een turnover kent van twee. In een vergelijkbaar onderzoek⁴ wordt deze aanname bevestigd. Een turnover staat gelijk aan twee verkeersbewegingen. Afhankelijk van het aantal plaatsen is het aantal verkeersbewegingen berekend. In 't Waalse Waard en nabij Buitenstad worden twee parkeerplaatsen aangelegd met respectievelijk 6 en 60 plaatsen. De beschreven uitgangspunten resulteren in respectievelijk 24 en 240 verkeersbewegingen. Om schijn-nauwkeurigheid te voorkomen, is het aantal verkeersbewegingen van de parkeerplaats in 't Waalse Waard afgerond naar 25.

Camperstandplaats

In het plan wordt een camperstandplaats aangelegd. De capaciteit van deze camperstandplaats bedraagt vier plaatsen. Literatuurstudie (CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen', 2008) geeft aan dat met tien plaatsen het gemiddeld aantal verkeersbewegingen op een weekdag minder dan vijf bedraagt. In dit plan is sprake van vier plaatsen. Het gemiddeld aantal verkeersbewegingen is daarom minder dan twee. Om schijn-nauwkeurigheid te voorkomen hebben wij het aantal verkeersbewegingen op een weekdag afgerond naar vijf.

⁴ Verkeerskundig onderzoek, EMAB Gouden Ham (2007)

Wipkorenmol

In het plan wordt een nieuwe wipkorenmol gebouwd. Van een wipkorenmol zijn geen gegevens bekend omtrent het aantal verkeersbewegingen. Voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen is daarom op basis van expert judgement bepaald dat op een gemiddelde weekdag de wipkorenmol bezocht wordt door drie motorvoertuigen; de molenaar en een voertuig dat graan brengt en een voertuig dat gemalen graan komt halen. Elk motorvoertuig genereert twee verkeersbewegingen. Het gemiddeld aantal verkeersbewegingen op een weekdag van de wipkorenmol bedraagt daarom zes. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen, is dit aantal verkeersbewegingen afgerond naar 5.

Toekomstvisie De Ponthoeve

In het plan vindt een herontwikkeling plaats van boerderij De Ponthoeve. De MER-beoordeling van de alternatieven heeft plaatsgevonden zonder invulling te geven aan deze toekomstige ontwikkeling. Om al inzichtelijk te maken wat de invloed van deze plannen gaat zijn op het verkeer en de bereikbaarheid in het gebied is in dit rapport alvast een uitwerking opgenomen van deze situatie. De veranderingen in verkeersstromen zijn met name relevant voor de ontsluitingsvarianten (zie paragraaf 6.2.3). Basis van de berekening van het aantal verkeersbewegingen van De Ponthoeve is het document 'Toekomstvisie De Ponthoeve'. Dit document is in bijlage 1 aan dit rapport toegevoegd. Ten opzichte van dit document zijn de enkele wijzigingen doorgevoerd die hieronder staan beschreven.

Melkveehouderij

In het document 'Toekomstvisie De Ponthoeve' is gerekend met aantallen motorvoertuigen. Voor het berekenen van het aantal verkeersbewegingen is het noodzakelijk om het aantal ritten te weten. Elk motorvoertuig genereert twee ritten per activiteit (b.v. maaien: 4 keer per jaar, 4 percelen, rit heen en rit terug, resulteert in 32 ritten i.p.v. de beschreven 16). Het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie voor de Melkveehouderij bedraagt daarom 1.480 in plaats van 740 per jaar en in de toekomstige situatie 420 in plaats van 210 per jaar.

Nevenactiviteiten

In het plan is sprake van de realisatie van een horecafaciliteit. In het document 'Toekomstvisie De Ponthoeve' is niet uitgegaan van een worstcase met een dagelijkse bezetting van 100%. In het document wordt namelijk uitgegaan van 7 bezoekers op een weekdag in de huidige situatie en 22 bezoekers op een weekdag in de toekomstige situatie. Dit is veel minder dan de maximale capaciteit van respectievelijk 40 en 100 plaatsen en de mogelijkheid tot meerdere shifts per dag.

Voor de horecafaciliteit is sprake van een toename van het aantal zitplaatsen van 40 naar 100. Voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen van een horecafaciliteit zijn geen vergelijkbare kencijfers van het CROW beschikbaar. Op basis van expert judgement zijn daarom de onderstaand uitgangspunten gehanteerd:

- drie shifts per dag (middag- en avondopenstelling);
- dagelijkse opening met 100% bezetting;
- bezoekers en personeel komen allemaal met de auto;
- een bezoekende motorvoertuig kent een bezettingsgraad van 2,5 bezoekers;
- in de huidige situatie zijn 5 personeelsleden aanwezig, in de toekomst 7;
- bevoorrading vindt 1x per dag plaats;
- bezoekers van de klomp- en discogolf maken gebruik van de horecafaciliteit en genereren daarom geen extra verkeer.

Bovenstaande resulteert in 108 verkeersbewegingen per dag (39.420 per jaar) in de huidige situatie en 256 verkeersbewegingen per dag (93.440 per jaar) in de toekomstige situatie.

De berekening van het aantal verkeersbewegingen van de overige nevenactiviteiten (asperge verkoop en evenementen) zijn overgenomen conform het document 'Toekomstvisie De Ponthoeve'. Wel is het aannemelijk dat 50% van de bezoekers (inschatting op basis van expert judgement) van de aspergeverkoop gebruik maakt van de horecafaciliteit dan wel een evenement bezoekt in De Ponthoeve. Het aantal verkeersbewegingen van asperge verkoop is daarom gewijzigd van 1.050 verkeersbewegingen per jaar naar 525 verkeersbewegingen per jaar in de huidige situatie en van 1.750 verkeersbewegingen per jaar naar 875 verkeersbewegingen per jaar in de toekomstige situatie.

Woning

In het plan is sprake van bewoning van de boerderij. Een vrijstaande woning in een landelijk gebied genereert 8 verkeersbewegingen op een weekdag⁵ of 2.920 verkeersbewegingen per jaar. Dit aantal is iets hoger in vergelijking met het document 'Toekomstvisie De Ponthoeve'.

Samenvatting De Ponthoeve

Bovenstaande opsomming resulteert in het aantal verkeersbewegingen zoals deze in de onderstaande tabel staan weergegeven.

Tabel 6.6

Vergelijking aantal verkeersbewegingen per jaar in de huidige en toekomstige situatie

Straat	Huidige situatie	Referentie situatie
Melkveehouderij	1.480	420
Nevenactiviteiten		
▪ horeca	39.420	93.440
▪ asperge verkoop	525	875
▪ evenementen	60	120
Woning	2.920	2.920
Totaal	44.405	97.775

In de referentie situatie genereert de Ponthoeve 53.370 verkeersbewegingen per jaar extra ten opzichte van de huidige situatie. Uitgaande van 365 dagen per jaar komt dit overeen met een toename van het verkeer met 145 verkeersbewegingen per weekdag.

Toename aantal verkeersbewegingen

In de onderstaande tabel is een samenvatting weergegeven van het aantal verkeersbewegingen van de diverse te ontwikkelen voorzieningen in de toekomstige situatie.

Tabel 6.7

Toename aantal verkeersbewegingen per voorziening op een gemiddelde weekdag.

Voorziening	Ontsluiting	Toename aantal verkeersbewegingen
Parkeerplaats 't Waalse Waard	Lekdijk-Oost (Nieuwegein)	25
Parkeerplaats Buitenstad	Zomerdijk (Vianen)	240
Camperstandplaats	Buitenstad (Vianen)	5
Wipkorenmol	Buitenstad (Vianen)	5
De Ponthoeve	Buitenstad (Vianen)	145

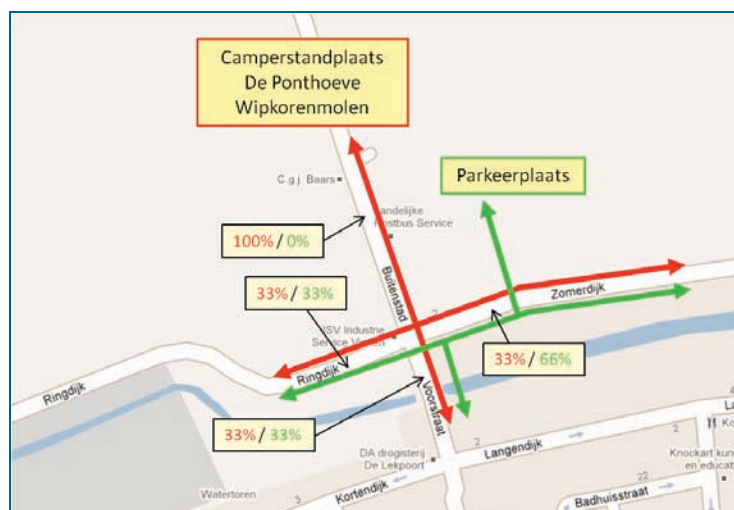
⁵ bron: CROW-publicatie 256, 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'

Toedeling aantal verkeersbewegingen

Het is onduidelijk vanuit welke herkomstrichtingen het verkeer komt voor de te realiseren voorzieningen. Daarom is voor alle voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd dat het verkeer zich gelijkmatig verdeelt over het wegennet. De verdeling van het verkeer rondom Buitenstad is schematisch weergegeven in figuur 6.6.

Figuur 6.6

Toedelingspercentage van het aantal verkeersbewegingen van de camperstandplaats, De Ponthoeve, wipkorenmolen en parkeerplaats op de wegen rondom Buitenstad.



Voor de parkeerplaats bij 't Waalse Waard is de verdeling niet schematisch inzichtelijk gemaakt aangezien het hier gaat om een beperkt aantal verkeersbewegingen.

6.2

MER BEOORDELING VAN HET VVKA EN DE ONTSLUITINGSVARIANTEN

Tabel 6.8

Aspect	Beoordelingscriterium		Effect-beoordeling
Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op de verkeerstructuur / verbindingen	Verkeerstructuur / verbindingen van het verkeer na realisatie		0/+
Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op bereikbaarheid	Bereikbaarheid/afwikkeling van het verkeer na realisatie	VVKA	0
		Variant 1	0/-
		Variant 2	0/+
		Variant 3	0/+
		Variant 4	0

De effecten voor het wegverkeer zijn alleen op het lokale niveau zichtbaar (extra fiets/voet verbindingen en extra parkeerplaatsen en rond om Buitenstad). In relatie tot de totale ingreep in het gebied zijn deze effecten gering. Deze effecten staan hierna toegelicht.

6.2.1

VERKEERSTRUCTUUR / VERBINDINGEN

BOSSENWAARD

Nabij de Bossenwaard worden aan beide zijden van de A2 brug nieuwe recreatieve routes gerealiseerd. Verder worden er op diverse locaties op de Lekdijk toegangen gecreëerd naar dit gebied. Een van deze toegangen is gelegen nabij de jachthaven en is geschikt voor mindervaliden. In het gebied zelf worden op diverse locaties loopbruggen en een trekpontje aangelegd zodat een ronde kan worden gemaakt. Al deze voorzieningen zijn kleinschalig en extensief van aard, hebben lage bezoekersaantallen en leiden niet tot significante verkeerseffecten.

WAALSE WAARD

De aanwezige fietsstructuur op de dijk in het 't Waalse Waard wordt uitgebreid met een utilitair fietspad langs de teen van de dijk. Dit heeft geen gevolgen voor de verkeersstructuur en de bereikbaarheid. Om het fietspad te bereiken wordt een nieuwe toegang op Lekdijk gecreëerd net ten oosten van de A27. Voorts sluit het fietspad aan op de al aanwezige toegangen tot 't Waalse Waard. Bij hoogwater is het fietspad niet meer bereikbaar. Het fietsverkeer wordt dan afgewikkeld via de bestaande fietsroute op de Lekdijk.

MIJNSHERENWAARD

Ten slotte worden in de Mijnsherenwaard nog enkele toegangen gecreëerd voor voetgangers om de toegankelijkheid voor het kleinschalige cultuurlandschap te garanderen. De Ponthoeve blijft bereikbaar door het aanleggen van een brug over de nieuw te graven geul. Bij hoogwater komt de verbinding tussen Ponthoeve en Buitenstad onder water te staan. In deze situatie wordt gebruikt gemaakt van boten om de bereikbaarheid van Ponthoeve te garanderen.

VIANENSE WAARD

In de Vianense Waard worden eveneens recreatieve voorzieningen aangelegd. Op de zuidelijke Lekdijk komen enkele toegangen tot het natuurgebied en de strandjes aan de Lek. Bovendien wordt in het gebied een ruitpad aangelegd. Ook deze voorzieningen zijn kleinschalig en extensief van aard, hebben lage bezoekersaantallen en leiden niet tot significante verkeerseffecten.

FIETSVERBINDING HOUTEN-VIANEN

Nabij het stuweiland wordt met behulp van een verplaatsbare fietsbrug een oeververbinding gerealiseerd voor langzaam verkeer. Op deze wijze ontstaat een alternatieve route tussen Houten en Vianen. De verbinding zorgt voor een verbeterde fietsstructuur. Daardoor zal de verbinding gebruikt worden door lokaal woon-werkverkeer. Het autoverkeer op de betreffende verbinding neemt slechts beperkt af. Dit wordt veroorzaakt doordat het aandeel van lokaal woon-werkverkeer dat met de auto rijdt op de betreffende verbinding, beperkt is. Dat het omliggende gebied door de verlaagde stuwdam eens per 2 jaar onder water te staan en de fietsverbinding dan niet bruikbaar is, heeft op deze verbetering geen invloed.

BEREIKBAARHEID STUWEILAND

De bereikbaarheid van het stuweiland voor onder andere hulpdiensten verslechtert in beperkte mate ten opzichte van de referentie situatie. Dit wordt veroorzaakt vanwege de toegenomen kans op een overstroming van de stuwdam. In de referentie situatie is namelijk de kans aanwezig dat de stuwdam gemiddeld eens per 10 jaar onder water te staan. Met de verlaagde stuwdam in het alternatief neemt deze kans toe naar eens per 2 jaar. Door in het VVKA gebruik te maken van de huidige calamiteitensituatie, het inzetten van boten bij hoogwater, blijft de bereikbaarheid gegarandeerd.

Conclusie

Resumerend is gesteld dat de verkeersstructuur voor het snelverkeer niet wijzigt. Daarentegen zorgen de nieuwe oeververbinding voor het langzaam verkeer tussen Houten en Vianen en de nieuwe recreatieve routes voor een verbetering van de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer. De verbeterde bereikbaarheid van het gebied is beperkt positief (0/+) beoordeeld door de nieuwe fietsverbinding. Aangezien het geen volledige verbinding is (voor al het verkeer) dan wel het geen directe verbinding is, is het niet als positief beoordeeld.

6.2.2

BEREIKBAARHEID VERKEER

In het VVKA wordt de parkeerplaats in 't Waalse Waard, de wipkorenmolen, de camperstandplaats en de grote parkeerplaats nabij Buitenstad gerealiseerd. De uitwerking van de toekomstvisie van de Ponthoeve is in een apart onderdeel opgenomen.

Parkeerplaats Waalse Waard

De nieuwe parkeerplaats in 't Waalse Waard genereert ongeveer 25 verkeersbewegingen per dag. De ontsluiting van de parkeerplaats vindt plaats via de Lekdijk Oost. Van deze weg zijn geen verkeerscijfers bekend. Het is echter aannemelijk dat de realisatie van deze parkeerplaats resulteert in een zeer beperkte toename van het verkeer, mede omdat het verkeer zich op de weg in twee richtingen gelijkmatig verspreid (richting Nieuwegein en richting Schalwijk). Gezien de zeer beperkte toename van het verkeer heeft de realisatie van de parkeerplaats Waalse Waard een neutraal effect op de bereikbaarheid ten aanzien van de referentiesituatie.

Buitenstad

De nieuw aan te leggen parkeerplaats nabij Buitenstad genereert ongeveer 240 verkeersbewegingen per etmaal. Het aantal verkeersbewegingen van de camperstandplaats en de wipkorenmolen bedraagt voor elk ongeveer 5 verkeersbewegingen per etmaal extra. In onderstaande tabel zijn gevolgen van de planrealisatie voor de verkeersintensiteiten in het VVKA weergegeven.

Tabel 6.9

Verkeersintensiteiten op een
weekdag in motorvoertuigen
per etmaal rondom Buitenstad.

Straat	Wegvak	Verkeersintensiteiten	
		Autonome ontwikkeling	Autonome ontwikkeling inclusief planrealisatie
Zomerdijk	Voorstraat en Hofplein	730	900
Voorstraat	Langendijk en Zomerdijk	430	510
Buitenstad	Voorstraat en Langendijk	340	350
Ringdijk	Voorstraat en Veerweg	650	730

Op de wegen rondom Buitenstad zal door de toename van het verkeer, een zeer beperkte verslechtering optreedt van de bereikbaarheid. Conform het Verkeersveiligheidsplan van Vianen voldoet dit aan de richtlijnen t.a.v. de verkeersintensiteiten van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

Voor lange campers is het niet mogelijk om in één keer de draai te maken vanuit de Lekdijk naar de Buitenstad. Dit kan enige hinder veroorzaken doordat meerdere keren gestoken moet worden om de draai wel mogelijk te maken. Het overige verkeer moet dan wachten. Gezien het aantal verkeersbewegingen resulteert dit niet tot significante problemen.

Conclusie

Ten aanzien van de bereikbaarheid scoort het VVKA neutraal (0) ten opzichte van de referentie situatie. Het aantal verkeersbewegingen neemt weliswaar beperkt toe, maar voldoet nog steeds aan de richtlijnen van t.a.v. de verkeersintensiteiten van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

6.2.3

TOEKOMSTVISIE DE PONTWAARD

Voor de ontsluitingsvarianten heeft een verkenning plaatsgevonden op basis van kwantitatieve informatie. In alle ontsluitingsvarianten is sprake van een herontwikkeling van boerderij De Ponthoeve. De herontwikkeling resulteert in een toename van het aantal verkeersbewegingen met 145 per etmaal. De bezoekers van de Ponthoeve parkeren op eigen terrein. De herontwikkeling van de Ponthoeve resulteert daarom niet in parkeeroverlast rondom en in Buitenstad.

VARIANT 1

In variant 1 zijn boerderij De Ponthoeve, de camperstandplaats en de wipkorenmolens bereikbaar via de bestaande weg door de Buitenstad. Aangezien de camperstandplaats en de wipkorenmolens reeds gerealiseerd zijn in het VVKA, resulteert variant 1 in een toename van ongeveer 145 verkeersbewegingen per etmaal ten opzichte van het VVKA. De verdeling van het verkeer over de overige wegen komt overeen met de uitgangspunten van het VVKA.

Tabel 6.10

Verkeersintensiteiten in variant 1 op een weekdag in motorvoertuigen per etmaal rondom Buitenstad.

Straat	Wegvak	Referentie situatie	Autonome ontwikkeling inclusief planrealisatie en Ponthoeve
Zomerdijk	Voorstraat en Hofplein	730	950
Voorstraat	Langendijk en Zomerdijk	430	560
Buitenstad	Voorstraat en Langendijk	340	495
Ringdijk	Voorstraat en Veerweg	650	780

De toename van het verkeer resulteert in een verslechtering van de bereikbaarheid ten opzichte van de referentie situatie. Dit heeft in het bijzonder te maken met het feit dat het verkeer direct langs de woningen in Buitenstad rijdt. Omdat sprake is van een relatief beperkt aantal voertuigen, scoort variant 1 daarom licht negatief (0/-) ten opzichte van de referentiesituatie.

VARIANT 2

In de tweede variant zijn De Ponthoeve, de camperstandplaats en de wipkorenmolens bereikbaar via een nieuw aan te leggen weg oostelijk om de Buitenstad. Deze weg sluit aan op de nieuwe parkeerplaats naast de volkstuinen. Het tracé van de nieuwe weg ligt buitendijks. In deze variant wordt de bestaande weg door Buitenstad afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Onder het doorgaande verkeer wordt het verkeer van en naar de camperstandplaats, wipkorenmolens en De Ponthoeve verstaan. De weg blijft beschikbaar als calamiteitenontsluiting in verband met een mogelijke stremming op de buitendijkse route als gevolg van hoog water.

Tabel 6.11

Verkeersintensiteiten in variant 2 op een weekdag in motorvoertuigen per etmaal rondom Buitenstad.

Straat	Wegvak	Referentie situatie	Autonome ontwikkeling inclusief planrealisatie en Ponthoeve
Zomerdijk	Voorstraat en Hofplein	730	950
Voorstraat	Langendijk en Zomerdijk	430	560
Buitenstad	Voorstraat en Langendijk	340	220
Ringdijk	Voorstraat en Veerweg	650	780
Tracé variant 2	Buitenstad en Zomerdijk	-	275

Ten opzichte van de referentiesituatie rijdt het bestemmingsverkeer van de Ponthoeve niet meer door de Buitenstad, maar maakt gebruik van het nieuwe tracé. De

verkeersintensiteiten in Buitenstad nemen daardoor beperkt af. Variant 2 scoort daarom beperkt positief (0/+) ten opzichte van de referentiesituatie.

VARIANT 3

In de derde variant zijn De Ponthoeve, de camperstandplaats en de wipkorenmolens bereikbaar via een nieuw aan te leggen weg westelijk om Buitenstad. Ook het tracé van deze nieuwe weg ligt buitendijks. In deze variant wordt de bestaande weg door Buitenstad afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Onder het doorgaande verkeer wordt het verkeer van en naar de camperstandplaats, wipkorenmolen en De Ponthoeve verstaan. De weg blijft beschikbaar als calamiteitenontsluiting in verband met een mogelijke stremming op de buitendijkse route als gevolg van hoog water. Ten opzichte van de referentiesituatie betekent dit alternatief dat het huidige bestemmingsverkeer van de Ponthoeve niet meer door de Buitenstad rijdt.

Tabel 6.12

Verkeersintensiteiten in variant 3 op een weekdag in motorvoertuigen per etmaal rondom Buitenstad.

Straat	Wegvak	Referentie situatie	Autonome ontwikkeling inclusief planrealisatie en Ponthoeve
Zomerdijk	Voorstraat en Hofplein	730	950
Voorstraat	Langendijk en Zomerdijk	430	560
Buitenstad	Voorstraat en Langendijk	340	220
Ringdijk	Voorstraat en Veerweg	650	780
Tracé variant 3	Buitenstad en Zomerdijk	-	275

De verkeersintensiteiten in Buitenstad nemen beperkt af omdat het doorgaande verkeer van de referentiesituatie (bestaande boerderij) niet meer op de weg rijdt, maar gebruik maakt van het nieuwe tracé. Daarom scoort variant 3 voor buitenstad beperkt positief (0/+) ten opzichte van de referentiesituatie.

VARIANT 4

In de vierde variant zijn De Ponthoeve, de camperstandplaats en de wipkorenmolen alleen te voet of per fiets bereikbaar via de bestaande weg door Buitenstad. Parkeren vindt daarbij plaats op de nieuwe parkeerplaats naast de volkstuinten. Het verkeer op de bestaande weg in Buitenstad zal beperkt afnemen doordat het doorgaande verkeer van de referentiesituatie niet meer op de weg rijdt. Onder het doorgaande verkeer wordt het verkeer van en naar de De Ponthoeve verstaan. De weg blijft beschikbaar als calamiteitenontsluiting.

Tabel 6.13

Verkeersintensiteiten in variant 4 op een weekdag in motorvoertuigen per etmaal rondom Buitenstad.

Straat	Wegvak	Referentie situatie	Autonome ontwikkeling inclusief planrealisatie en Ponthoeve
Zomerdijk	Voorstraat en Hofplein	730	950
Voorstraat	Langendijk en Zomerdijk	430	560
Buitenstad	Voorstraat en Langendijk	340	220
Ringdijk	Voorstraat en Veerweg	650	780

Daarentegen is de afstand van de parkeerplaats tot de voorzieningen dusdanig groot dat het positieve effect van het weren van het doorgaand verkeer deels teniet wordt gedaan. In verband met leveranties, calamiteiten, bereikbaarheid voor mindervaliden zal de weg toch voldoende zwaar moeten worden gerealiseerd en ook regelmatig opengesteld zijn. Daarom scoort deze variant neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie.

Conclusie

Resumerend wordt gesteld dat, afhankelijk van de te kiezen ontsluitingsvariant van de Pontwaard, de bereikbaarheid licht negatief tot beperkt positief scoort ten opzichte van de referentie situatie. Verkeerskundig bezien biedt variant 2 of 3 de beste oplossing.

HOOFDSTUK 7

Effectbeoordeling VKA

7.1 VAN VOORLOPIG VOORKEURSALETERNATIEF (VVKA) NAAR VOORKEURSALETERNATIEF (VKA)

Het Voorkeursalternatief (VKA) is opgesteld door een optimalisatie uit te voeren over het Voorlopig Voorkeursalternatief. De uitkomsten van de effectbeoordelingen en toetsingen van het VVKA hebben een belangrijke rol gespeeld bij het opstellen van het VKA. In onderstaande tabel zijn de wijzigingen opgesomd, evenals de motivatie voor de wijziging. In het VKA is de keuze voor de ontsluitingsvariant uit de VVKA fase meegenomen. In het Milieueffectrapport (MER) zijn vier ontsluitingsvarianten voor de recreatieve voorzieningen op hun effecten beoordeeld. De effectbeoordeling rechtvaardigt niet de aanleg van een 'rondweg' of het afsluiten van de Veerweg voor gemotoriseerd verkeer, vooral omdat de te verwachten effecten op de verkeersstroom beperkt van omvang zijn. Daarom is de variant met de bestaande verkeerssituatie opgenomen. In deze variant is (blijft) de Ponthoeve bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer en kunnen gasten van de Ponthoeve hun auto ter plaatse parkeren op het eigen terrein. De toename van het verkeer door de Buitestad is beperkt van omvang. Een nadere toelichting op het VKA en een uitgebreide ontwerpkaart staan in het MER.

Tabel 7.14

Wijzigingen in het VVKA die leiden tot het VKA

Nr	Locatie	Wijziging	Motivatie
1	Vianense Waard en Pontwaard	Aanleg amfibiepoelen in de vorm van kleiputten	Voorzien in voortplantingsbiotoop heikikker en rugstreeppad
2	Vianense Waard	Aanbrengen kleilaag met dekfolie van ca 1 meter	Voorkomen van extra grondwateroverlast door kwel.
3	Vianense Waard	Versmallen geul ter plaatse van de A27 tot slootbreedte.	Er zijn geen voorzieningen nodig om de stabiliteit van de brugpijlers te waarborgen
4	Vianense Waard	Handhaven rabatten grasland	Versterken van natuurwaarden
5	Bossenwaard	Verschuiven ligging van het mindervalidenpad en de ontsluiting in westelijke richting	Aanpassing aan vereisten voor o.a. hellingshoek
6	Bossenwaard	Toevoegen enkele maaipaden	Verbetering toegankelijkheid van het gebied
7	Bossenwaard	Meest oostelijk gelegen brug vervalt	Brug heeft geen toegevoegde waarde voor recreatieve ontsluiting
8	Bossenwaard	Wijziging omvang en ligging hondenuitlaatgebied	Fysieke scheiding van hondenuitlaatgebied en speelnatuur
9	Bossenwaard	Vogelkijkhut wordt een vogelkijkscherm	Voorkomt gebruik als hangplek

10	Bossenwaard	Vergroten op te hogen gebied	Verbetering van het inundatiebeeld
11	Bossenwaard	Aanpassing padenpatroon en ontwerp / situering bruggetjes	Padenpatroon is afgestemd op geulenpatroon en overstromingsbeeld
12	Bossenwaard	Handhaven huidige maaiveldhoogte op de oeverstrook	Behoud mogelijk aanwezige archeologische waarden (steenovens) en realisatie hoogwatervluchtplaatsen (voor grazers)
13	Bossenwaard en Waalse Waard	Aanbrengen oever- en bodemverdediging in de geulen ter plaatse van de bruggen	Bescherming tegen ongewenste erosie
14	Pontwaard	Locatie wipkorenmolen geclusterd met camperstandplaats en haven	Vergunbaarheid vanuit de Beleidslijn Grote Rivieren
15	Pontwaard	De eigenaar van de Ponthoeve is voornemens zijn agrarische bedrijf om te vormen naar een 'Natuurderij' waarbij groene en blauwe diensten worden toegevoegd aan de Ponthoeve. Deze groene en blauwe diensten bestaan hoofdzakelijk uit activiteiten gericht op natuureducatie en recreatie, gecombineerd met een horecavoorziening.	Dit voornemen is als bestemming in het PIP opgenomen.
16	Bossenwaard, Waalse Waard en Pontwaard	Wijziging van uitstroomopeningen van de geulen (ruimere openingen)	Terugdringen dwarsstromen.
17	Bossenwaard	Het geulenpatroon is gewijzigd: er zijn minder "vingers" aan de noordzijde van het geulenpatroon en de geulen zijn iets anders gepositioneerd	Ruimtelijke kwaliteit, verbetering van het inundatiebeeld
18	Bossenwaard-oost	Lokaal is het maaiveld verder verlaagd om een betere instroming van de rivier richting de geulen te krijgen (het invalidenpad blijft verhoogd liggen).	Rivierkundige taakstelling
19	Bossenwaard-west	De noordelijke getijdengeul is in oostelijke richting doorgetrokken tot onder de brug van de A2 ook t.p.v. de zuidelijke pijlers is het maaiveld verlaagd (t.p.v. de mogelijke locatie van een steenoven).	Rivierkundige taakstelling
20	Bossenwaard	Aanpassingen aan de ruwheid	Aangepast aan nieuwe inrichting van uiterwaard.
21	Bossenwaard en Waalse Waard	Lokaal verbreding van de oeverzone	Zo ontstaat een voldoende brede zone tussen de rivier en het geulenpatroon in verband met erosie en instabiliteit

22	Bossenwaard	De uitstroomopening van de grote geul naar de Lek is breder gemaakt, circa 25 m in oostelijke richting. De steenoven die hier gelokaliseerd is, blijft onaangetast.	Rivierkundige taakstelling, behoud archeologische waarden
23	Pontwaard	De geul in de Pontwaard is het doorstroomprofiel is anders vormgegeven dan in het VVKA. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de verbreding zoveel mogelijk binnen de vergravingscontouren van het VVKA zijn gebleven.	Landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden, rivierkundige taakstelling

7.2

OPTIMALISATIE VANUIT VERKEER EN BEREIKBAARHEID

De effectbeoordeling van het VVKA heeft niet geleid tot veranderingen in het VKA vanuit het onderwerp verkeer en bereikbaarheid.

7.3

INVLOED VAN DE WIJZINGEN OP VERKEER EN BEREIKBAARHEID

De wijzigingen in het VVKA die resulteren in het VKA zijn niet van dien aard dat problemen kunnen worden verwacht vanuit de wet- en regelgeving en het beleid op het gebied van verkeer en bereikbaarheid.

7.4

MER-BEOORDELING VAN HET VKA

Resumerend is gesteld dat de verkeerstructuur in het VKA voor het snelverkeer niet wijzigt. Daarentegen zorgen de nieuwe oeververbinding voor het langzaam verkeer tussen Houten en Vianen en de nieuwe recreatieve routes voor een positieve toename van de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer. De verbeterde bereikbaarheid van het gebied wordt beperkt positief (0/+) beoordeeld door de nieuwe fietsverbinding. Aangezien het geen volledige verbinding is (voor al het verkeer) dan wel het geen directe verbinding is, is het niet als positief beoordeeld. Het aantal verkeersbewegingen in het gebied neemt door de realisatie van nieuwe parkeerplaats beperkt toe. Conform het Verkeersveiligheidsplan van Vianen voldoet dit aan de richtlijnen t.a.v. de verkeersintensiteiten van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Ten aanzien van de bereikbaarheid scoort het VKA daarom neutraal (0) ten opzichte van de referentie situatie.

Tabel 7.15

Verkeer en bereikbaarheid:
score effectbeoordeling VVKA
en VKA

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	VVKA	VKA
Verkeer en bereikbaarheid	Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op verkeerstructuur / verbindingen	Verkeersbewegingen na realisatie	0/+	0/+
	Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op bereikbaarheid	Bereikbaarheid/afwikkeling van het verkeer na realisatie	0	0
		Idem – Ontsluitingsvariant 1	0/-	Nvt
		Idem – Ontsluitingsvariant 2	0/+	Nvt
		Idem – Ontsluitingsvariant 3	0/+	Nvt
		Idem – Ontsluitingsvariant 4	0	Nvt

HOOFDSTUK

8

Effectbeoordeling
Projectontwerp en
uitvoeringsvarianten

8.1

VAN VOORKEURSALETERNATIEF (VKA) NAAR PROJECTONTWERP

Op basis van de resultaten van de effectbeoordeling van het VKA heeft een laatste optimalisatieslag plaats gevonden om te komen tot het Projectontwerp. Specifieke aandachtspunten bij deze optimalisatieslag waren het voorkomen van grondwateroverlast in Vianen en het beperken van de kosten. Deze optimalisatieslag resulteert in het Projectontwerp.

Voor het Projectontwerp is het ontwerp van de Vianense Waard geheel herzien. De andere deelgebieden zijn niet gewijzigd. Aan het Projectontwerp zijn drie uitvoeringsvarianten toegevoegd (zie paragraaf 8.1.1).

In het Projectontwerp wordt de zomerkade aan de Noordwesthoek van de Vianense Waard tot ca. 3.0 m + NAP verlaagd en wordt er in deze hoek diagonaal een nieuwe zomerkade aangelegd op 4.70 m + NAP (conform de hoogte van de huidige zomerkade). Het maaiveld in de Vianense Waard blijft grotendeels gehandhaafd op het huidige niveau. De geïsoleerde geul, het riet, de amfibiepoelen en de ophoging tegen de winterdijk (allen onderdeel van het VKA) maken geen onderdeel uit van het Projectontwerp. Het ooibos en de meidoornhagen blijven wel in het ontwerp van de Vianense Waard, evenals de recreatieve voorzieningen zoals de wandel- en ruiterpaden. Ook de toegangen tot de uiterwaard blijven gehandhaafd zoals in het VKA. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste wijzigingen weergegeven:

Tabel 8.16

Optimalisaties in het VKA die
leiden tot het Projectontwerp

Nr	Locatie	Wijziging	Motivatie
1	Vianense Waard	Zoveel mogelijk handhaven van de huidige maaiveldhoogte; dat wil zeggen geen geulen, geen amfibiepoelen, geen nieuwe sloten, geen maaiveldverlagingen en geen ophoging langs de winterdijk. Ten oosten van de RWZI wordt de bodem wel iets verhoogd ten behoeve van de aanleg van ooibos. Dit geldt ook voor twee locaties tegen de bandijk waar deze kruist met de rijksweg A27. De kilsloot blijft behouden.	Voorkomen van kweloverlast in Vianen

2	Vianense Waard	Aanleg van een nieuwe zomerkade op 4.70 m + NAP en verlaging van de bestaande zomerkade en de Oostelijke leikade van het Merwedekanaal naar 3.0 m + NAP. In de driehoek tussen de oude en de nieuwe kade wordt het huidige maaiveld gehandhaafd. Achter de nieuwe zomerkade aanleg van een ondiepe kwelsloot.	Rivierkundige taakstelling en voorkomen van kweloverlast in Vianen
3	Vianense Waard	Ligging van het ruiterspad 4 meter buiten keurzone van het Waterschap.	Voldoen aan de Keur en Beheer en onderhoud van de dijk
4	Vianense Waard	Ontwateringssluisje in de leikade (aanwezig in huidige situatie) blijft gehandhaafd. Ter plaatse van het sluisje wordt de leikade niet verlaagd. Ook het bestaande peil van 1.60 m + NAP blijft gehandhaafd.	Waterhuishouding uiterwaard
5	Vianense Waard	De vegetatie van het gebied krijgt de ruwheid "natuurlijk grasland". Ook de oeverwal zal als natuurlijk grasland beheerd worden. De doelstelling stroomdalgrasland blijft voor de oeverwal gehandhaafd. Op de ophogingen is ooibos voorzien.	Rivierkundige taakstelling
6	Vianense Waard	Aanbrengen ontlastingsplaat voor effluentleiding.	Vereisten Kabels en leidingen

Figuur 8.7

Inrichting Projectontwerp



Een nadere toelichting op het Projectontwerp en de totstandkoming daarvan staat in het Inrichtingsplan, het Ruimtelijk Kwaliteitsplan en het MER. Een ontwerpkaart op groter formaat maakt onderdeel uit van het Ruimtelijk kwaliteitsplan.

8.1.1

UITVOERINGSVARIANTEN

De uitvoerende werkzaamheden voor het project Ruimte voor de Lek bestaan voor het grootste deel uit grondverzet en het aanleggen van kunstwerken zoals in- en uitlaatwerken en bruggen. De milieueffecten van deze werkzaamheden hangen vooral af van de uitvoeringsmethode en de totale uitvoeringsduur. Om te toetsen of de uitvoering voldoet

aan wet- en regelgeving zijn er drie uitvoeringsvarianten ontwikkeld op basis van de uitvoeringsmethode en de uitvoeringsduur.

Dit zijn:

1. Traditioneel ontgraven met een uitvoeringsduur van een half jaar tot maximaal een jaar. In de 4 verschillende uiterwaarden worden de werkzaamheden tegelijkertijd, parallel, uitgevoerd. Deze methode vindt in den droge plaats (middels een hydraulische rupskraan). Het vrijkomende materiaal wordt met dumpkarren/dumpers afgevoerd naar de plaats van verwerking of naar de losplaats om verder per schip af te voeren.
2. Traditioneel ontgraven met een uitvoeringsduur van twee jaar. De werkzaamheden worden per uiterwaard successievelijk uitgevoerd in twee jaar tijd.
3. Onderzuigen met een duur van twee jaar. Vanwege beperkte beschikbaarheid van zuigers is deze techniek niet parallel uit te voeren. Onderzuigen is een baggermethode voor het verlagen van de bodem. Kenmerkend is dat niet de bovenste bodemlaag wordt vergraven, maar een zandlaag eronder, waarbij een zuigbuis door de deklaag heen prikt en het zand wegzuigt.

Een andere uitvoeringsmethode die in de toetsing niet is meegenomen is zuigen in de natte. De verwachting is dat de effecten van deze methode in het midden zullen liggen van de getoetste methoden. In onderstaande tabel is kort het onderscheid tussen de drie uitvoeringsvarianten aangegeven. Het doel van de toetsing is komen tot voorwaarden voor de uitvoering. Het is aan de aannemer om een keuze te maken in uitvoeringsmethoden. Bezien vanuit realisatie kan de aannemer een betere keuze maken, en daarmee een betere aanbidding doen.

Tabel 8.17

Kenmerken van de uitvoeringsvarianten

Uitvoeringsduur	Traditioneel	Onderzuigen
½ jaar	X	
Tot 2 jaar	X	X

8.2

OPTIMALISATIE VANUIT VERKEER EN BEREIKBAARHEID

De effectbeoordeling van het VKA heeft niet geleid tot veranderingen in het Projectontwerp vanuit het onderwerp verkeer en bereikbaarheid.

8.3

INVLOED VAN DE WIJZIGINGEN OP VERKEER EN BEREIKBAARHEID

Het Projectontwerp heeft geen invloed op de uitwerking van verkeer en bereikbaarheid.

8.4

TOETSING VAN HET PROJECTONTWERP EN UITVOERINGSVARIANTEN AAN WET- EN REGELGEVING

Het Projectontwerp heeft geen invloed op wet- en regelgeving in het kader van verkeer en bereikbaarheid.

8.5

MER BEOORDELING VAN HET PROJECTONTWERP EN UITVOERINGSVARIANTEN

8.5.1

PROJECTONTWERP

De beoordeling van het Projectontwerp wijzigt niet ten opzichte van het VKA. De verkeerstructuur in het Projectontwerp voor het snelverkeer wijzigt niet. Daarentegen zorgen de nieuwe oeververbinding voor het langzaam verkeer tussen Houten en Vianen en de nieuwe recreatieve routes voor een positieve toename van de bereikbaarheid voor het

langzaam verkeer. De verbeterde bereikbaarheid van het gebied wordt beperkt positief (0/+) beoordeeld door de nieuwe fietsverbinding. Aangezien het geen volledige verbinding is (voor al het verkeer) dan wel het geen directe verbinding is, is het niet als positief beoordeeld. Het aantal verkeersbewegingen in het gebied neemt door de realisatie van nieuwe parkeerplaats beperkt toe. Conform het Verkeersveiligheidsplan van Vianen voldoet dit aan de richtlijnen t.a.v. de verkeersintensiteiten van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Ten aanzien van de bereikbaarheid scoort het Projectontwerp daarom neutraal (0) ten opzichte van de referentie situatie.

Tabel 8.18

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	VVKA	VKA	Projectontwerp
Verkeer en bereikbaarheid	Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op verkeersstructuur / verbindingen	Verkeersbewegingen na realisatie	0/+	0/+	0/+
	Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op bereikbaarheid	Bereikbaarheid/afwijking van het verkeer na realisatie	0	0	0
		Idem – Ontsluitingsvariant 1	0/-	Nvt	Nvt
		Idem – Ontsluitingsvariant 2	0/+	Nvt	Nvt
		Idem – Ontsluitingsvariant 3	0/+	Nvt	Nvt
		Idem – Ontsluitingsvariant 4	0	Nvt	Nvt

8.5.2

UITVOERINGSVARIANTEN

In het beoordelingskader (paragraaf 5.1.1) staat beschreven op welke wijze de uitvoeringsvarianten zijn beoordeeld. Het onderdeel bereikbaarheid gaat in op de invloed van het project op de bereikbaarheid voor verkeer. De toetsing van de uitvoeringsvarianten is in onderstaande tabel uitgewerkt.

Tabel 8.19

Verkeer en bereikbaarheid:
score effectbeoordeling
uitvoeringsvarianten

Aspect	Beoordelingscriterium	Referentiesituatie	Effectbeoordeling
Effecten voorgenomen verkeersmaatregelen op bereikbaarheid	Bereikbaarheid/afwikkeling van het verkeer	Traditioneel ontgraven ½ jaar	0
		Traditioneel ontgraven twee jaar	0
		Innovatief onderzuigen	0

Uitvoeringsvariant 1 en 2 traditioneel ontgraven

Bij traditioneel ontgraven wordt gebruik van dumpkarren en bulldozers. Dit zware materieel moet over de weg worden aangevoerd. In de onderstaande tabel zijn de aantallen voertuigen per deelgebied weergegeven. In de Mijnsherenwaard vinden geen grondwerkzaamheden plaats.

Tabel 8.20

Benodigd aantal voertuigen bij
traditioneel ontgraven
(uitvoeringsvariant 1)

Inzet materieel bij traditioneel ontgraven	Bulldozer	HGM	HGM	HGM	Dumpcar	Zuiger
Capaciteit in m3/dag	1440	1200	1000	880	440	1600
Bossenwaard	1	1	1	4	9	0
Pontwaard	0	1	1	2	3	0
Vianense waard	1	1	1	0	2	0
't Waalse waard	1	1	2	2	7	0
Dam stuweiland	1	1	1	2	5	0

Voor het traditioneel ontgraven zijn twee uitvoeringsvarianten ontwikkeld. De werkzaamheden kunnen tegelijkertijd (4x ½ jaar parallel) worden uitgevoerd of successievelijk (twee jaar) achter elkaar.

Tabel 8.21

Benodigd aantal voertuigen bij
traditioneel ontgraven indien
alle waarden achter elkaar
worden uitgevoerd
(uitvoeringsvariant 2)

Inzet materieel bij traditioneel ontgraven	Bulldozer	HGM	HGM	HGM	Dumpcar	Zuiger
Capaciteit in m3/dag	1440	1200	1000	880	440	1600
Uitvoering alle waarden na elkaar	1	1	1	2	5	0

Voor beide varianten geldt dat de benodigde voertuigen één keer aan- en afgevoerd moeten worden. Het aantal benodigde voertuigen is bij de parallelle variant groter dan bij de successievelijke variant, per deelgebied is dit echter gelijk. Daarom verschillen deze uitvoeringsvarianten wat betreft het aspect bereikbaarheid en verkeersafwikkeling niet van elkaar.

Per deelgebied en per uitvoeringsvariant wordt het wegennet twee keer belast met een laag aantal zware voertuigen. De aan- en afvoer van deze voertuigen per deelgebied vindt verspreidt plaats in een periode van een ½ jaar. Door de lage aantallen voertuigen en de realisatietijd van een ½ jaar, zijn de effecten op bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling zeer beperkt. Beide varianten worden daarom neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Uitvoeringsvariant 3: innovatieve techniek - onderzuigen

Bij het gebruik van de innovatieve techniek onderzuigen, wordt slechts beperkt gebruik gemaakt van dumpkarren en bulldozers. In de onderstaande tabel zijn de aantallen per deelgebied weergegeven. Ook in deze variant geldt dat in de Mijnsheerwaard geen grondwerkzaamheden plaats vinden.

Tabel 8.22

Benodigd aantal voertuigen bij
onderzuigen

Inzet materieel bij traditioneel ontgraven	Bulldozer	HGM	HGM	HGM	Dumpcar	Zuiger
Capaciteit in m3/dag	1440	1200	1000	880	440	1600
Uitvoering alle waarden na elkaar (440 werkdagen)	1	1	1	2	4	1

Per deelgebied wordt het wegennet twee keer belast met een zeer beperkt aantal zware voertuigen. Bovendien vindt de aan- en afvoer van deze voertuigen plaats in een periode van twee jaar. Door de lage aantallen voertuigen en de realisatietijd van een ½ jaar per

deelgebied, zijn de effecten op bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling zeer beperkt. Deze variant wordt daarom neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Conclusie

Onafhankelijk van de te kiezen uitvoeringsvariant scoren de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling neutraal (0) ten opzichte van de referentie situatie. Verkeerskundig bezien biedt de innovatieve techniek onderzoeken de beste oplossing vanwege het laagste aantal voertuigen.

HOOFDSTUK

9

Programma van eisen voor de uitvoering

Onafhankelijk van de te kiezen uitvoeringsvariant is in de effectbeschrijving geconcludeerd dat de effecten op de bereikbaarheid en de afwikkeling van het verkeer in de uitvoeringsfase neutraal scoren ten opzichte van de referentiesituatie. Het programma van eisen voor de uitvoering richt zich daarom alleen op het parkeren van werkverkeer op de noordelijke en zuidelijke Lekdijk. Om (eventuele) parkeeroverlast te voorkomen, moet het bouwverkeer parkeren in deelgebieden. De noordelijke en zuidelijke Lekdijk worden daarmee ontlast.

HOOFDSTUK 10 Conclulies en aanbevelingen

Als gevolg van de planrealisatie wijzigt de verkeerstructuur voor het snelverkeer niet doordat geen nieuwe routes worden aangelegd of doorbroken. De nieuwe oeververbinding voor het langzaam verkeer tussen Houten en Vianen en de nieuwe recreatieve routes verbeteren de verkeerstructuur voor het langzaam verkeer wel. Aangezien geen sprake is een verbetering van de verkeerstructuur voor al het verkeer, concluderen wij dat door de planrealisatie de verkeerstructuur beperkt positief verbeterd.

De bereikbaarheid van het plangebied zal door de planrealisatie niet veranderen. De nieuw aan te leggen voorzieningen genereren daarvoor te weinig verkeer. De effectbeschrijving van de ontsluitingsvarianten van Buitenstad laat zien dat, afhankelijk van de te kiezen ontsluitingsvariant, de bereikbaarheid van Buitenstad negatief of positief verandert. Vanuit de discipline verkeer en bereikbaarheid wordt geadviseerd voor ontsluitingsvariant 2 of 3 aangezien deze varianten resulteren in een verbetering van de van de bereikbaarheid van Buitenstad. Op basis van een integrale afweging in het MER is echter gekozen voor ontsluitingsvariant 1 (zie MER en paragraaf 7.2).

Onafhankelijk van de te kiezen uitvoeringsvariant treedt geen effect op het omliggend wegennet op bij het uitvoeren van de werkzaamheden. Verkeerskundig bezien biedt de innovatieve techniek onderzoeken de beste oplossing vanwege het laagste aantal voertuigen.

BIJLAGE 1

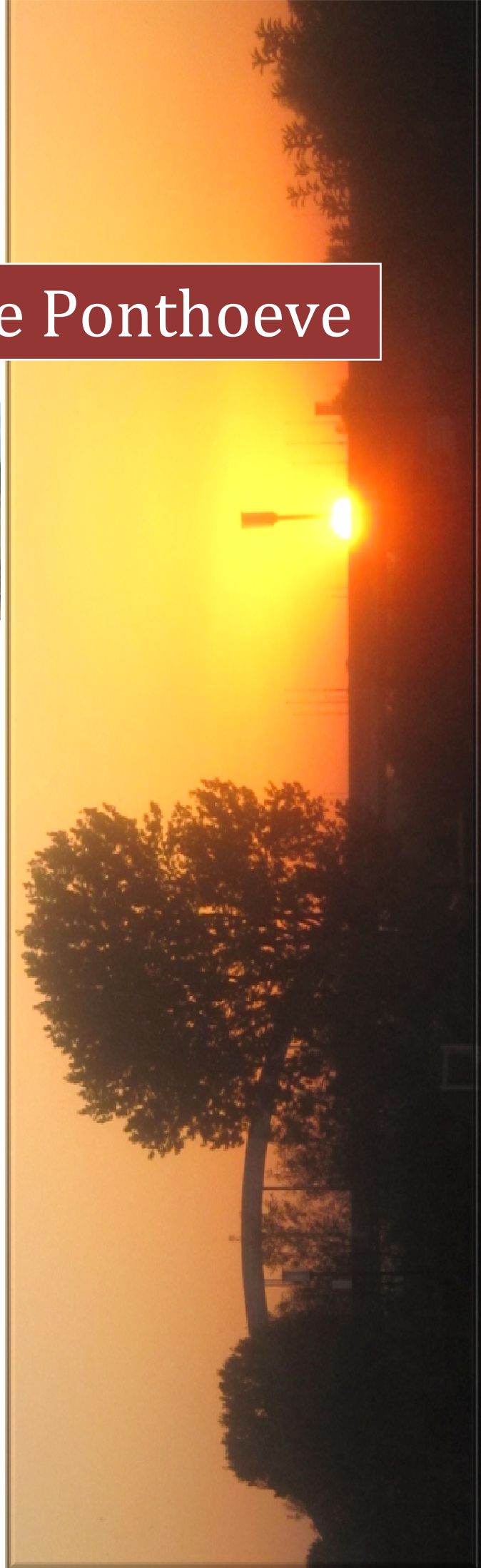
Toekomstvisie De Ponthoeve

Toekomstvisie De Ponthoeve



Transitie naar Natuurderij

FAMILIE BAARS
DECEMBER
2010



Inhoud

Inleiding.....	3
Aanleiding.....	4
Beleid ten aanzien van functiewijziging / verbreding	5
De huidige situatie.....	7
Toekomst visie De Ponthoeve	8
Verkeersbewegingen de Ponthoeve	10
Schets bestaande situatie De Ponthoeve.....	12
Schets Toekomstvisie De Ponthoeve.....	13
Toekomstvisie en 'ruimte voor de lek'	14
Bijlage: Schets Voorkeursvariant Provincie Utrecht.....	15

Inleiding

In het kader van *Ruimte voor de Lek* presenteren wij onze richtlijnen die als noodzakelijk worden beschouwd voor de toekomst van De Ponthoeve. Deze toekomstvisie houdt globaal in dat de Ponthoeve zal worden gevormd naar een Natuurderij met groene en blauwe diensten. Hierbij sluiten wij aan op het totale project *Ruimte voor de Lek* dat gekenmerkt wordt door ruimte, natuur, water en beleving in het open gebied.

De toekomstvisie wordt gepresenteerd in woord en beeld. De verschillende richtlijnen worden puntsgewijs aan u voorgelegd, daarnaast hebben wij een kaart gemaakt waarop te zien is hoe wij een hoogwaardig ondernemersplan voor de Ponthoeve voor ogen hebben. Vanuit dit oogpunt voelen wij ons ook gesteund vanuit het nieuwe regeerakkoord (VVD-CDA, 2010) waarbij de overheid bij de uitvoering van de opgaven voor de EHS de ruimte en toekomstperspectieven voor ondernemers zoveel mogelijk mee zal nemen. Dit allen uiteraard binnen de beleidskaders *Ruimte voor de Rivier*.

Het uitgangspunt van onze visie is om zo goed en duidelijk mogelijk aan u kenbaar te maken wat onze visie is en hoe wij kunnen deelnemen aan een invulling van het project "*Ruimte voor de Lek*". Graag zien wij een reactie terug waarbij duidelijk wordt aangegeven wat uw visie is over de invulling van De Ponthoeve binnen het totale project.

Fam. Baars

Aanleiding

Als gevolg van de beleidslijn 'Ruimte voor de Rivier' welke door de rijksoverheid is opgesteld naar aanleiding van de hoogwaters in 1993 en 1995 is er inmiddels begonnen met diverse uitwerkingsplannen. De doelstelling van de beleidslijn is meer ruimte te realiseren voor de rivier, zodat er een duurzame bescherming tegen hoogwater wordt gerealiseerd en de materiële schade bij hoogwater wordt beperkt.

Als een van de uitwerkingsplannen wordt er in samenwerking tussen de provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en het waterschap Rivierenland gewerkt aan het plan 'Ruimte voor de Lek'. Dit uitwerkingsplan zal uiteindelijk door middel van een provinciaal inpassingsplan als ruimtelijk beleid moeten gaan gelden. Als onderdeel van de plannen 'Ruimte voor de Lek' wordt de Pontwaard, gelegen in de gemeente Vianen, drastisch aangepakt en getransformeerd. Daarbij zal de Pontwaard zijn huidige agrarische functie voor het grootste gedeelte verliezen ten gunste van natuurontwikkeling. Tevens zal de pontwaard worden voorzien van een te graven geul welke zorgt voor het vergroten van de waterbergingscapaciteit.

Bovenstaande heeft ertoe geleid dat de eigenaar van de Ponthoeve, zijn functie als volwaardig agrarisch bedrijf niet meer kan uitoefenen. Door onder andere het verlies van (pacht) gronden leidt ertoe dat indien men het bedrijf in de huidige vorm voort wenst te zetten, bedrijfsverplaatsing de enige mogelijkheid is. Echter heeft de huidige eigenaar van de Ponthoeve, familie Baars, vanwege hun emotionele verbintenis met de Pontwaard aangegeven het niet wenselijk te vinden het gebied te verlaten. Functiewijziging van de Ponthoeve, om op die manier andere financiële dragers te kunnen aanboren, kan een oplossing zijn. Deze visie beschrijft de mogelijkheden en wensen voor een dergelijke functiewijziging.

Beleid ten aanzien van functiewijziging / verbreding

Het beleid dat ten grondslag ligt aan de op handen zijnde functiewijzigingen in de uiterwaarden langs de rivier is gelegen in de beleidslijn ruimte voor de rivier. Deze beleidslijn heeft als hoofddoelstelling de beschikbare ruimte in het winterbed te behouden, het vergroten van de afvoercapaciteit van de rivier door verbreding en verlaging van het winterbed en beperking van de schade door bij nieuwe activiteiten in het winterbed een minimaal beschermingsniveau aan te houden van 1:1250 per jaar. Gezien het hier een bestaande situatie betreft is het goed op te merken dat de beleidslijn nadrukkelijk aangeeft: 'bestaande bebouwing en bedrijvigheid worden gerespecteerd en vallen dus buiten deze beleidslijn. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om bestaande bebouwing en bedrijvigheid uit de uiterwaarden op grond van deze beleidslijn te verplaatsen naar gebieden buiten het winterbed. Er is dus geen sprake van saneringssituaties.'

Gezien de stuurgroep ruimte voor de lek echter de gehele pontwaard wenst te herinrichten is een functiewijziging voor de Ponthoeve onvermijdelijk. Om een functiewijziging mogelijk te maken zonder al te grote planologische wijzigingen, is gekozen aansluiting te zoeken bij de huidige mogelijkheden die worden geboden binnen de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de provincie Utrecht.

In de verordening laat de provincie een tweetal mogelijkheden voor functiewijziging, danwel functie-uitbreiding van het agrarische bedrijf in het buitengebied. De eerste mogelijkheid is het agrarische bedrijf versterken met hieraan gerelateerde nevenactiviteiten. Een en ander zoals omschreven in artikel 4.8 van de verordening:

Artikel 4.8 Nevenactiviteiten agrarische bedrijven [Geldt voor gehele landelijk gebied]

- 1. Een bestemmingsplan voor een gebied dat is aangeduid als 'Nevenactiviteiten agrarische bedrijven' kan bestemmingen en regels bevatten die niet-agrarische nevenactiviteiten, niet zijnde groene of blauwe diensten, in bestaande bebouwing toestaan.*
- 2. Een bestemmingsplan voor een gebied dat is aangeduid als 'Nevenactiviteiten agrarische bedrijven' bevat geen bestemmingen en regels die toestaan dat extra nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd ten behoeve van de niet-agrarische nevenactiviteiten, niet zijnde groene of blauwe diensten.*
- 3. De toelichting op een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste of tweede lid bevat een ruimtelijke onderbouwing, mede in relatie tot de zonering van het landelijk gebied, als voorzien wordt in de mogelijkheid van nevenactiviteiten in een omvang van meer dan 300 m². Uit deze onderbouwing blijkt dat omliggende agrarische bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd en er geen onevenredige toename van gemotoriseerd verkeer plaatsvindt.*

De tweede mogelijkheid is het uitvoeren van extra groene en blauwe diensten, zoals omschreven in artikel 1 sub i:

groene en blauwe diensten: alle activiteiten op het gebied van natuur, water, landschap, cultuurhistorie en toegankelijkheid voor recreatie die de kwaliteit van het landelijk gebied verhogen.

Hieronder worden ook verstaan activiteiten op het gebied van zorglandbouw, kinderopvang, educatie, horeca en (verblijfs)recreatie, waaronder bed and breakfast (verbrede landbouw), waarbij de agrarische activiteiten ten minste 10% van de bedrijfsvoering blijven bedragen.

Klompgolf

Het huidige klompgolfspel is een belangrijke extensieve recreatieve nevenactiviteit van de Ponthoeve. Er is een sterke behoefte om deze activiteit te blijven uitoefenen, zeker op de 2,5 hectare huiskavel van de Ponthoeve. Een mogelijkheid daartoe kan geboden worden doormiddel van een ontheffing op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 (Art.58,lid.3).

Een precedent ten aanzien van het gebruik van dit artikel wordt momenteel toegepast voor de bouw van een Natuurderij in de uiterwaarden nabij Deventer (Stichting IJssellandschap). Een door de Provincie Utrecht georganiseerde excursie in december 2009 gaf een duidelijk beeld van de mogelijkheden die er zijn in die uiterwaarden, die derhalve ook bij *Ruimte* voor de Lek toegepast kunnen worden. Daarnaast is naar ons inziens een ontheffing verlening van een extensieve recreatieve activiteit in de vorm van klompgolf van minder impact op de natuurdoelstellingen (EHS) dan de voorgestelde bouw van een Natuurderij in de uiterwaarden bij Deventer.

Natuurbeschermingswet 1998

Hoofdstuk XI Slot- en overgangsbepalingen

☐ Artikel 58

- 1. Bij het bestaan van een voornemen tot onteigening in het belang der natuurbescherming krachtens [titel VIII der onteigeningswet](#) kan Onze Minister met name genoemde handelingen verbieden, die schadelijk zijn voor het natuurschoon of voor de natuurwetenschappelijke betekenis van de bij de voorgenomen onteigening betrokken onroerende zaak.
- 2. Het verbod vervalt door de overgang van de eigendom van de zaak op de onteigenende partij alsmede indien het niet binnen twee jaar is gevolgd door een zodanige eigendomsovergang, tenzij alsdan een geding aanhangig is als bedoeld in [hoofdstuk III van titel I der onteigeningswet](#). De termijn kan bij een in de Staatscourant te plaatsen koninklijk besluit met ten hoogste een jaar verlengd worden.
- 3. Onze Minister is te allen tijde bevoegd het verbod geheel of gedeeltelijk in te trekken dan wel daarvan ontheffing te verlenen.
- 4. Onze Minister maakt het verbod bekend in de Staatscourant.

Naar aanleiding van bovenstaande mogelijkheden in de provinciaal ruimtelijke regelgeving is een mogelijkheid omschreven voor de toekomst van de Ponthoeve.

De huidige situatie

- Melkveehouderij
- Agrarisch Natuurbeheer
- Theehuis Horeca
- Boerderij en Natuureducatie voor schoolgroepen
- ILRI excursies Wageningen Universiteit op het gebied van Landbouw en Watermanagement
- Klomp/Discgolf activiteiten
- Schilderworkshops
- Zandsculpturen
- Aspergeteelt met verkoop aan huis
- Ondersteuning projecten water/kunst/cultuur
 - Fietsvierdaagse
 - Wandelvierdaagse
 - Dag van het Landschap
- Parkeergelegenheid bieden voor evenementen in Vianen
- Jaarlijkse Slipjacht Jachtvereniging Soestdijk

Toekomst visie De Ponthoeve

- A. Geen verkoop huiskavel
 - woonhuis/erf /gebouwen
 - behoud bestaande ontsluiting
 - 2.5 hectare grond particulier natuurbeheer
- B. Activiteiten 'De Ponthoeve':
 - a. Houden van vleesvee in verbouwde stal, Potstal.
 - b. Theehuis / horecaondersteuning
 - c. Natuureducatie
 - d. Klompgolf
 - e. Discgolf
 - f. Aspergekwekerij (2ha) verkoop aan de Ponthoeve
 - g. Skybox (educatief vleesvee bezichtigen)
 - h. Steunpunt extensieve recreatie (fiets en wandelroutes)
 - i. Restaurant (gezamenlijk met theehuis 300m2)
 - j. Natuurbeheer
- C. Parkeermogelijkheid (35st.) op eigen terrein, in te passen in het landschap
- D. Inrichtingsvoorwaarden:
 - a. Behoud van afvoermogelijkheid en werking van de IBA
 - b. Aanleg glasvezelkabel
 - c. Extensieve beweiding
- E. Pontwaard particulier natuurbeheer
 - a. Ongeveer 15 hectare in samenwerking met Stichting Veelzijdig Natuurbeheer

Voor de nieuwe situatie wordt uitgegaan van een transitie van een boerderij naar een Natuurderij. De Ponthoeve dient een centrum te worden voor recreatie, natuur/milieueducatie en als financiële drager horecafaciliteit. De bij de Ponthoeve behorende huiskavel van ca. 2,5 hectare zal worden gebruikt voor agrarische en recreatieve nevenfuncties. Activiteiten als zeskampspelen en mini klompgolf moet hier mogelijk zijn om recreanten aan te trekken welke op hun beurt weer gebruik maken van de horecafaciliteit.

Rondom de ponthoeve is het een wens om de weilanden op 'het eiland' te kunnen gebruiken voor beweiding van het bij de Ponthoeve behorende vlees vee en educatieve nevenactiviteiten.

Om de bezoekers van de Ponthoeve te kunnen ontvangen zal op de bestaande kuilplaten een parkeervoorziening voor ca. 35 auto's (voor piekbelasting) worden gerealiseerd. Het spreekt voor zich dat deze parkeervoorziening passend landschappelijk zal worden ingepast.

De horecafaciliteit zal een oppervlakte krijgen van 300m², waardoor op piekmomenten een aantal van 100 bezoekers kunnen worden ontvangen. Voor de terrasfaciliteit zal aansluiting worden gezocht bij de bestaande situatie. Zo zal het terras aan de Noordzijde (lek) worden gehandhaafd van ca. 40 plaatsen (wat gelijk is aan het huidige aantal plaatsen). Daarnaast zal aan de zuidzijde (pontwaard) een nieuw zonneterras worden gerealiseerd voor ca. 60 plaatsen.

Om de belasting van de buitenstad qua verkeersintensiteit goed in kaart te brengen is er door ons een analyse gemaakt van de huidige verkeersintensiteiten en een inschatting van de toekomstige intensiteiten. Dit overzicht is in het volgende hoofdstuk te vinden.

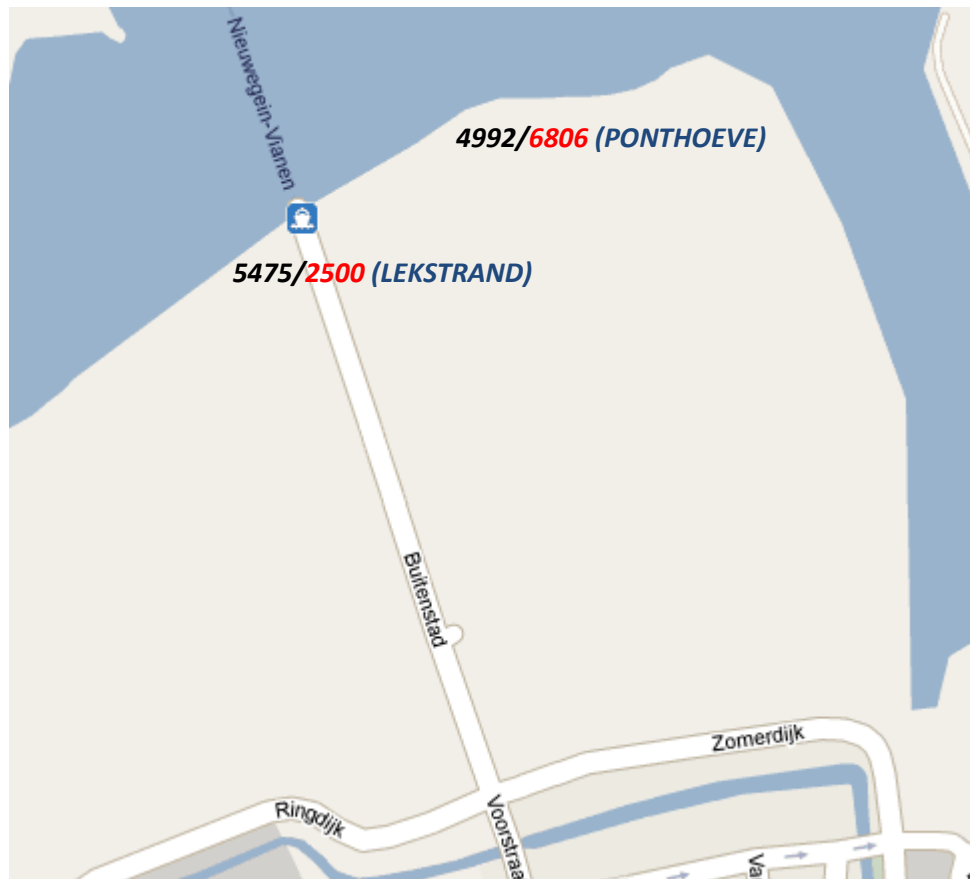
Verkeersbewegingen de Ponthoeve

	Huidige	Nieuwe
• Melkveehouderijbedrijf		
○ Landbouwverkeersbewegingen		
▪ Bemesten 250kg N/ha ---- 4kg N/ per ton = 70 ton 7 ton per tank = 10 tanken per ha	150	40
▪ Kunstmest 4x per snede, 4 percelen	16	4
▪ Slepen/Rollen/voorjaarbewerkingen	10	2
▪ Maaien 4x, 4 percelen	16	4
▪ Schudden 4x, 3 maal, 4 percelen	48	4
▪ Wiersen 4x, 4 percelen	16	4
▪ Rollen maken/ophalen 12000 kg ds 300 kg/per rol --- 40 rollen = 5 aanhangers per ha	75	10
▪ Schuiten/sloten/greppelen, etc. 5 keer per perceel	20	2
▪ Asperges steken, 2 keer per dag, 70 dagen	<u>140</u>	<u>140</u>
	491 ----- 491	210
○ Bedrijfs aan/afvoerbewegingen		
▪ Veearts, 20x per jaar.	20	10
▪ Inseminaties/melkcontrole etc. 200x per jaar.	200	25
▪ Melktankauto 3x per week (s'nachts).	156	0
▪ Veevervoer 75x per jaar (s'nachts). 75		10
▪ Reparatie/serviceonderhoud 20x per jaar.	20	10
▪ Vertegenwoordigers/controleurs 1x per werkdag.	250	125
▪ Toeleveranciers. 20x per jaar.	<u>20</u>	<u>20</u>
	741 ----- 741	210
• Nevenactiviteiten de Ponthoeve		
○ Asperge Verkoop 10 weken 15 per dag / <u>25 per dag</u>	1050	1750
○ Theehuis incl. klomp/golf/discgolf activiteiten 2500/ <u>8000</u> personen (3 personen per auto).	800	2666
○ Evenementen/workshops/educatie 1 keer per maand / <u>2 keer per maand</u> (gemiddeld 5 auto's).	<u>60</u>	<u>120</u>
	1910 ----- 1910	4536
• Ponthoeve Privé bewegingen.		
○ 3x per dag.	1100	
○ Bezoek 2x per dag.	<u>750</u>	
	1850 ----- 1850	1850
Totaal de Ponthoeve	4992	6806

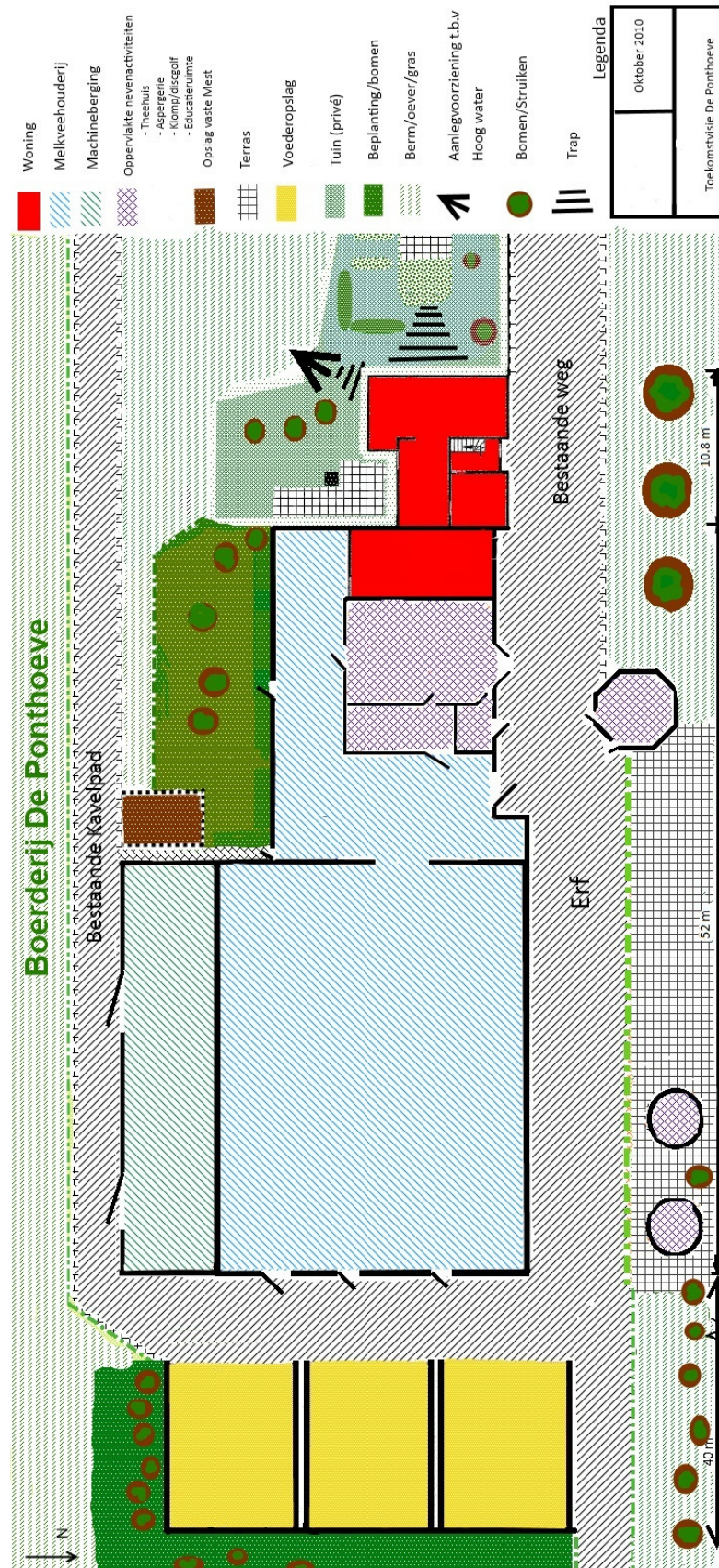
Verkeersbewegingen naar Veerpont/Lekstrand

• Veerpont bezoek, strandbezoek, honden uitlaten, wandelen, vissen, dealen, etc. etc. 15x per dag x 365 <u>7 x per dag</u> Totaal richting de Lek	5475	2500
Overall Totaal	10467	9306

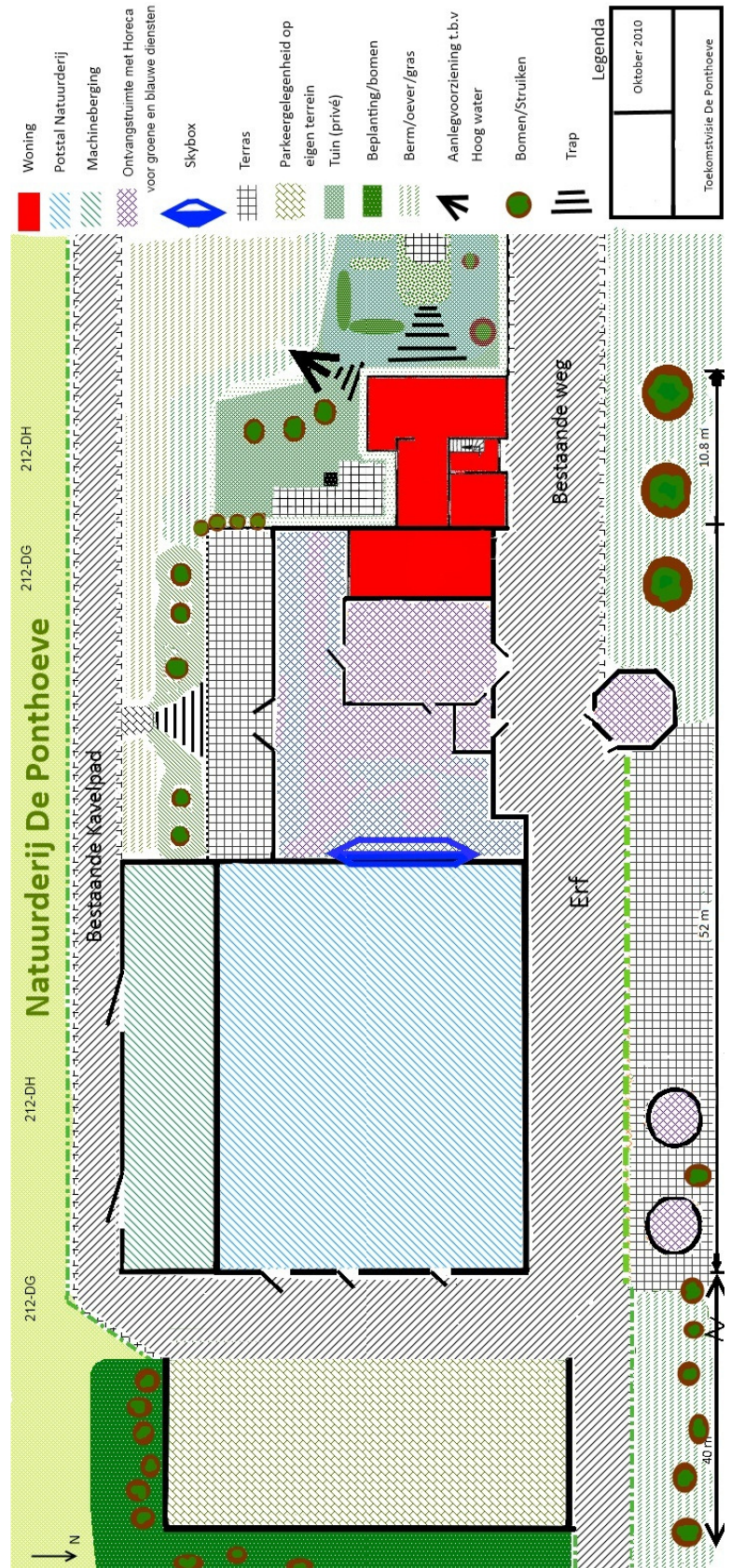
In de nieuwe situatie zal door de aanleg van de havenmonding geen strandbezoek meer mogelijk zijn op de strandjes aan de lek. Daarnaast kunnen mensen niet meer rondlopen richting de Lekbrug vanwege de geul. De nieuwe wandelroute vanaf de Ringdijk zal dit gaan overnemen.



Schets bestaande situatie De Ponthoeve



Schets Toekomstvisie De Ponthoeve



Toekomstvisie en 'ruimte voor de lek'

De toekomstvisie gaat uit van een toevoeging van groene en blauwe diensten aan de Ponthoeve. Deze groene en blauwe diensten zullen hoofdzakelijk bestaan uit activiteiten gericht op natuureducatie en recreatie. Men kan daarbij denken aan activiteiten als boerengolf, kinderboerderij, fietsen en wandelen, maar natuurlijk ook de voortzetting en vergroting (activiteiten) van het bestaande theehuis en aan deze groene en blauwe diensten ondergeschikte horeca voorziening.

Een dergelijke toekomstvisie voor de Ponthoeve sluit ons inziens daarmee naadloos aan op de gestelde ambitiedoelen van het plan 'Ruimte voor de Lek'.

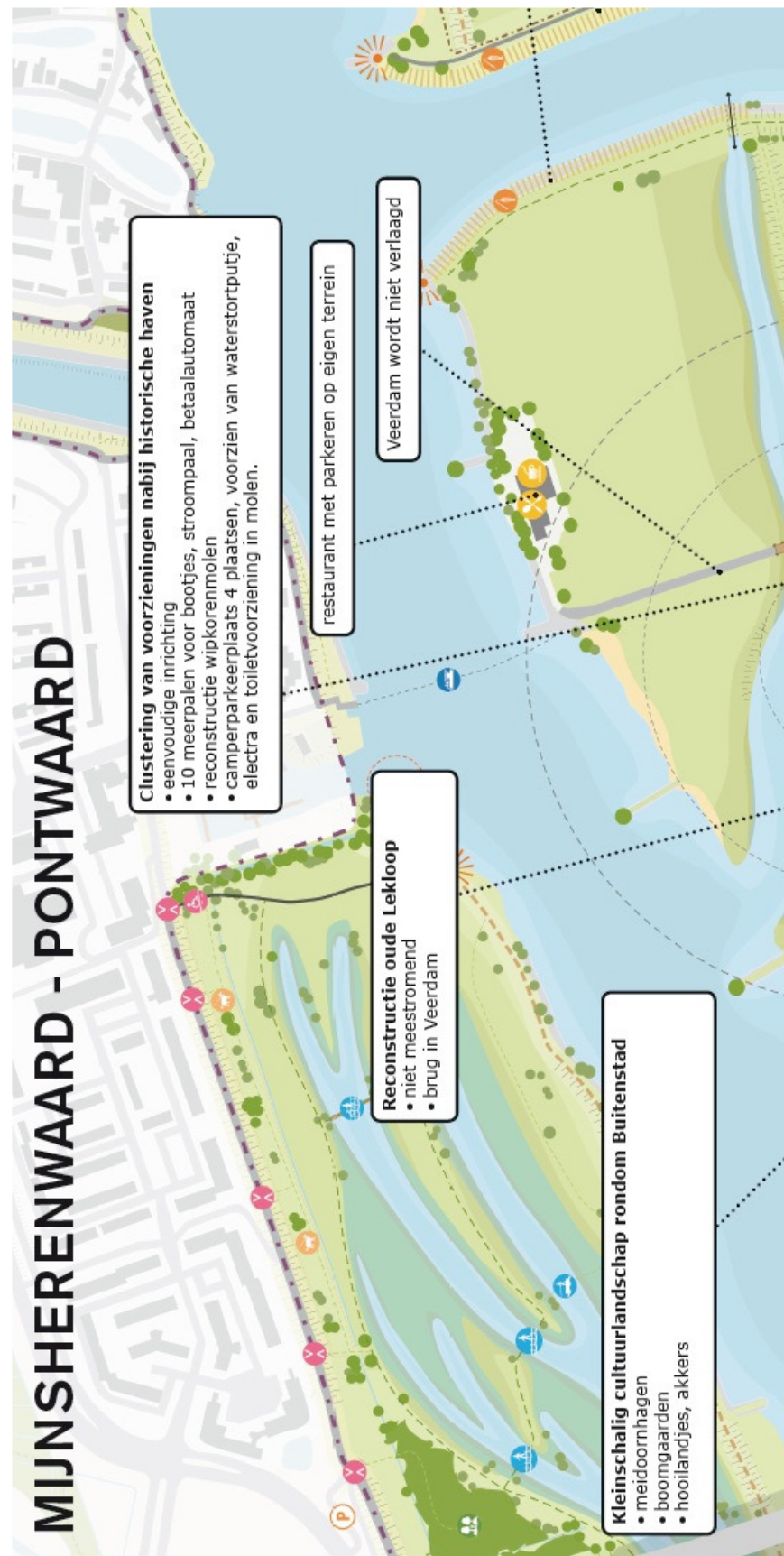
- Nagenoeg geheel inrichten als nieuw natuurgebied, andere functies daarop afstemmen.
- Beperkte verhoging maaiveld en beplanting langs de winterdijk.
- Aanleg van een passantenhaven in de oude loop (10 – 15 ligplaatsen).
- Locatie voor de wipmolen veiligstellen.
- Camperparkeerplaats nabij de molen\passantenhaven.
- Onderzoek naar mogelijke locaties voor parkeren nabij het centrum van Vianen, waarbij in ieder geval
- de locatie ten oosten van de Buitenstad tegen de winterdijk aan nader wordt onderzocht.
- Behoud van de aanlegsteiger van de veerpont op de huidige locatie.
- Mogelijkheden voor wandelen en oeverrecreatie.
- Recreatief knooppunt

De Ponthoeve kan op deze manier een steunpunt worden om de 'nieuwe' uiterwaarden te verkennen. Het is de bedoeling dat de Ponthoeve kan worden gezien als rustpunt, danwel uitvalsbasis voor de extensieve recreatieve voorzieningen in de omgeving.

De beleidslijn maakt het voor de Ponthoeve onmogelijk als zelfstandig agrarisch bedrijf te blijven opereren. Wij zijn daarom van mening dat handhaving van de Ponthoeve, alleen mogelijk is met de voorgestelde functieverbreiding. Bovendien zal de functieverbreiding het gebied qua recreatie een kwalitatieve positieve impuls kunnen geven.

Na overeenstemming met de stuurgroep ruimte voor de lek zal een verdere uitwerking plaats vinden van de functieverbreiding, zodat op basis van deze verdere uitwerking de beleidslijnen ten aanzien van de Ponthoeve in het provinciaal inpassingplan kunnen worden opgenomen.

Bijlage: Schets Voorkeursvariant Provincie Utrecht



BIJLAGE 2

Overzicht van geraadpleegde documenten

Nota parkeerbeleid binnenstad Vianen	2008	Gemeente Vianen
RVVP	2004	Bestuur Regio Utrecht
Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart	2007	RWS
Verkeersgeneratie voorzieningen. Publicatie 272	2008	CROW
Verkeerstellingen Buitenstad	2011	Gemeente Vianen

BIJLAGE 3

Overzicht geraadpleegde personen en instanties

Instantie	Naam	Datum	Onderwerp
Gemeente Vianen	H. Bomers	10-9-2010	Verkeersbeleid gemeente Vianen
		12-10-2010	Effectbeschrijving verkeer
		Januari/februari 2011	Verkeerstellingen Buitenstad
Gemeente Nieuwegein	C. Ratering	17-9-2010	Verkeersbeleid gemeente Nieuwegein
Waterschap Rivierenland	C.J. Boer	29-9-2010	Verkeersintensiteiten

BIJLAGE 4

Verificatie

Verwerking van opmerkingen uit het SNIP 2a advies voor zover relevant voor dit basisrapport

Aandachtspunten uit SNIP 2a	Hoe meegenomen in SNIP 3
Het in kaart brengen van de gevolgen van de uiterwaardvergravingen, onder andere met betrekking tot 'piping';	N.v.t. *
Zorgen voor een uitwerking waarbij negatieve effecten op de scheepvaart zoveel mogelijk worden voorkomen;	N.v.t. *
Het maken van een ruimtelijke visie met aandacht voor de uiterwaarden als ruimtelijke eenheid, cultuurhistorie en specifieke locatiekenmerken;	N.v.t. *
Aandacht voor een zorgvuldig afwegingsproces en juridische en planmatige aanpak bij de mogelijke aanpassing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);	N.v.t. *
Grondgerelateerde informatie vastleggen in een grondstromenplan en een uitvoeringsplan, om te voorkomen dat in een later stadium waardevol betonen metselzand gebruikt gaat worden als ophoogzand;	N.v.t. *
Inzicht geven in de beheer- en onderhoudskosten en zorgdragen voor een akkoord van alle beheerders met de keuze van onderhoud en de te dragen kosten;	N.v.t. *
Regelen van de bevoegdheden in verband met de benodigde inpassing van het plan in het Provinciaal inpassingplan;	N.v.t. *
Aandacht voor de marktbenadering en voor welke overheidspartij de realisator van de maatregel zal zijn;	N.v.t. *
Advies om een ambtelijke werkgroep bevoegd gezag op te starten, om in een vroegtijdig stadium een aantal cruciale zaken zoals vergunningverlening en beheer tijdig bij de betrokken partijen onder de aandacht te brengen.	Zie hoofdstuk 9 en bijlage 2

* Dit aandachtspunt is niet relevant voor dit rapport. Een totaaloverzicht met alle verwerkte aandachtspunten is opgenomen in de Adviesnota.

COLOFON

RUIMTE VOOR DE LEK (SNIP 3) BASISRAPPORT VERKEER EN BEREIKBAARHEID

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIE UTRECHT

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Robert Groenhof
Roel Toonen

GECONTROLEERD DOOR:

Aletta Lüchtenborg
Maartje Donkers

VRIJGEGEVEN DOOR:

Eric Schellekens

19 mei 2011

074937961:F

ARCADIS NEDERLAND BV
Lichtenauerlaan 100
Postbus 4205
3006 AE Rotterdam
Tel 010 2532 222
Fax 010 4341 398
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.