



beeldkwaliteitsplan
route-ontwerp Sterke Lekdijk



Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Poldermolen 2
3994 DD Houten
Postbus 550, 3990 GJ Houten

TELEFOON 030-634 57 00

INTERNET www.hdsr.nl

BEGELEIDING Jannes van Hove



PROVINCIE **UTRECHT**

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

TELEFOON 030-258 91 11

INTERNET www.provincie-utrecht.nl

BEGELEIDING Jacco de Hoog
Mark Stemerding



Gemeente IJsselstein
Gemeente Nieuwegein
Gemeente Houten
Gemeente Wijk bij Duurstede
Gemeente Utrechtse Heuvelrug



Laan 1914 no 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort

TELEFOON +31 (0)88 348 20 00

E-MAIL info@rhdhv.com

INTERNET www.royalhaskoningdhv.com

DATUM 13 december 2021

VERSIE Versie 2.0

DOSSIER BF5981-120-100

AUTEUR(S) André van Nieuwenhuijzen

Michiel Brink

Luc Jenniskens

Edwin Vonk

Rik Berends

COLLEGIALE TOETS Luc Jenniskens

inhoudsopgave

01	Routeontwerp Sterke Lekdijk	05
	<i>Samenvatting visie</i>	06
	<i>Concretisering</i>	08
	<i>Programma van eisen en wensen</i>	10
02	Sterke Lekdijk als lijn	11
	<i>Profiel en materialisering</i>	12
	<i>Specials</i>	16
	<i>Verkeersremmende maatregelen</i>	18
	<i>Bermen</i>	20
	<i>Geleiding</i>	21
03	Toegangen tot de Sterke Lekdijk	23
	<i>Type opgangen</i>	24
	<i>Type kruisingen</i>	26
	<i>Dijkstraat Sterke Lekdijk</i>	28
	<i>Bebording rond toegangen</i>	29
04	Recreatieve rustpunten	31
	<i>Concept voor rustpuntenontwerp</i>	32
	<i>Ontwerppalet</i>	34
	<i>Voorbeelduitwerkingen</i>	38
	<i>Rustpunt NHW</i>	45
05	Materialencatalogus	47
	Bronvermelding	59



01 route-ontwerp Sterke Lekdijk

De Noordelijke Rijn- en Lekdijk is een bijzondere dijk die op een unieke wijze onderdeel is van een bijna 1000 jaar oude, dynamische zone tussen de mens en het rivierwater. Deze historische dijk is onverminderd belangrijk voor de waterbeheersing, maar daarnaast wordt de Lekdijk meer en meer een recreatieve belevingsas. Vanaf de dijk als podium kan genoten worden van een spectaculair zicht over het landschap en de rivier, over de cultuurlandschappen binnendijks en de natuurwaarden en recreatieterreinen in de uiterwaard.

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) gaat in het kader van de waterveiligheid gedurende de komende jaren de gehele Lekdijk versterken: project Sterke Lekdijk. Deze volgende stap in de ontwikkeling van de dijk biedt de mogelijkheid om de op de dijkkruin aanwezige verkeersruimte te herontwerpen, passend binnen de historische context maar ook bij het hedendaags gebruik. In de Visie Mobiliteit en Recreatie Sterke Lekdijk (2020) zijn de landschappelijke en historische waarden, mobiliteit en recreatief gebruik op elkaar afgestemd en geïntegreerd. Daarvoor is voortgebouwd op het Ruimtelijk Kwaliteitskader dat voor de gehele Lekdijk is opgesteld.

Het voorliggende Beeldkwaliteitsplan vormt de volgende stap in de verdere uitwerking van de gecombineerde dijkrichtingswensen en -ambities van de gemeenten, de Provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap, op een manier die recht doet aan de landschappelijke en recreatieve waarden en die de verkeerskundige knelpunten aanpakt. Het beeldkwaliteitsplan is bestuurlijk vastgesteld en vormt de basis voor de nadere uitwerking in de deeltrajecten van de dijkversterking.

De opgaven van de Visie Mobiliteit en Recreatie (2020)

Creëren van een veilige Lekdijk

Verkeersveiligheid is de belangrijkste randvoorwaarde voor de ambities die voor de Lekdijk zijn opgesteld. Met name vanuit gemeenten heeft verkeersveiligheid prioriteit en tegelijkertijd heeft een aantrekkelijke dijk voor recreatief verkeer een veilige verkeerssituatie nodig.

De opgave voor deze visie is om de Lekdijk niet alleen objectief maar vooral ook subjectief veilig te maken voor zijn weggebruikers. Dit is van belang om ervoor te zorgen dat het recreatief verkeer met plezier over de dijk beweegt. Hierbij is het noodzakelijk om een keuze te maken welke gebruik(ers) prioriteit hebben.

Verhogen van de beeldkwaliteit en eenduidigheid van de Lekdijk

Vanuit provincie en hoogheemraadschap wordt het verhogen van de beeldkwaliteit genoemd als belangrijke ambitie waarmee de dijk aantrekkelijker gemaakt moet worden voor recreanten.

De opgave voor deze visie is om de beeldkwaliteit van de Lekdijk te verhogen en de dijk een herkenbare lijn in het landschap te laten zijn. Dit maakt de dijk een herkenbare en aantrekkelijke route voor recreanten.

Ontwikkelen van de Lekdijk tot recreatieve as

Een van de hoofdambities vanuit de provincie en het hoogheemraadschap voor de Lekdijk is het bevorderen van recreatie op de dijk.

De opgave voor deze visie is om de recreant op diverse schaalniveaus ruimte te bieden op de dijk. De Lekdijk moet aangenaam zijn voor lange fietsroutes, maar ook makkelijk inpasbaar in lokale fietsrondjes.

Zichtbaar maken van het verhaal van de dijk

Eén van de aanknopingspunten voor het verhogen van beeldkwaliteit en het bevorderen van recreatie is de cultuurhistorische waarde van de Lekdijk zelf.

De opgave voor deze visie is om de cultuurhistorische waarde van de dijk te gebruiken als aanknopingspunt voor recreatieve ontwikkeling. Door het verhaal van de dijk zichtbaar te maken kan de dijk een herkenbare recreatieve route worden.

Afstemmen en verbeteren van onderhoud en beheer

Het beheer van de weg wordt door de diverse gemeenten op verschillende manieren opgepakt en niet altijd goed afgestemd met het hoogheemraadschap, die het dijklichaam beheert.

De opgave is om een visie op te stellen waarbij de impact van divers wegbeheer op de beeldkwaliteit en waterveiligheid zo veel mogelijk wordt beperkt.

De vier kernpunten van de Visie Mobiliteit en Recreatie (2020)

① Een objectief en subjectief verkeersveilige Lekdijk

Om de Lekdijk ook daadwerkelijk aantrekkelijk te maken voor recreanten moeten deze zich wel veilig voelen op de dijk. Verkeersveiligheid is daarom de belangrijkste randvoorwaarde voor de recreatieve ontwikkeling van de dijk en moet integraal worden meegenomen in het nieuwe eenduidige wegprofiel van de dijk. Door de grote variatie aan gebruikers zijn de snelheidsverschillen op de dijk groot, wat nog eens wordt versterkt omdat de maximumsnelheid regelmatig overschreden wordt. Om de dijk zowel objectief als subjectief verkeersveilig te maken worden deze snelheidsverschillen gereduceerd. Vanuit het oogpunt van een terughoudende weginrichting worden hierbij vooral subtiele maatregelen in het wegprofiel gebruikt en zo min mogelijk bebording of belijning; dit komt overeen met het principe 'natuurlijk sturen'.

② De Lekdijk als continu en herkenbaar element in het landschap

Eén van de belangrijkste landschappelijke waarden van de Lekdijk is zijn continuïteit als herkenbare lijn door het langzaam veranderende landschap. Dit is ook een kernwaarde voor de beleving van de dijk als recreatieve route.

Vanuit het oogpunt van beeldkwaliteit en recreatieve beleving is het daarom essentieel dat eenheid van de dijk als continu lijnelement herkenbaar blijft in het landschap. Een eenduidige weginrichting over de gehele lengte van de dijk versterkt dat beeld en verhoogt zodoende de herkenbaarheid van de Lekdijk als unieke recreatieve as. Waar de dijk in de bebouwde kom ligt en bij kruisende infrastructuur behoudt de dijk zijn specifieke karakter en vormt een special op de continue lijn.

③ Onopvallende dijinrichting zodat landschap de boventoon voert

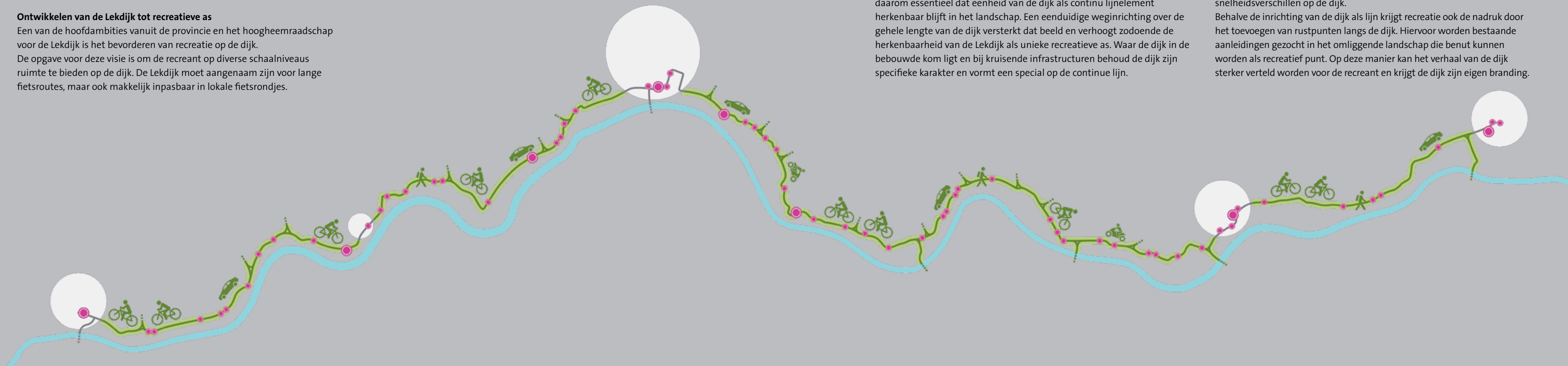
De recreatieve beleving van de Lekdijk wordt bepaald door de hoge ligging, het is een podium met een weids uitzicht op het landschap en de rivier. De inrichting van de weg op de dijk zelf is ondergeschikt aan deze landschappelijke beleving.

Om de beleving van het landschap vanaf de dijk te verhogen en zo de recreatieve waarde van de dijk te verhogen dient de weginrichting terughoudend te zijn, zodat het zicht op het landschap de boventoon voert. Voor het bestaande wegmeubilair wordt daarbij een opschoonactie doorgevoerd. Ook kunnen op specifieke plekken recreatieve hotspots worden ontwikkeld met een meer nadrukkelijke en speciale vormgeving.

④ Langzaam verkeer heeft prioriteit

Om de recreatieve waarde van de Lekdijk te benadrukken wordt het in de weginrichting duidelijk dat het langzaam (recreatief) verkeer prioriteit heeft op de dijk. Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt ontmoedigd. Op dit moment zijn de verschillende modaliteiten nog gelijkwaardig op de dijk. Door een andere weginrichting krijgt het langzaam verkeer meer prioriteit, wat gevolgen heeft voor de verkeersmix en de snelheidsverschillen op de dijk.

Behalve de inrichting van de dijk als lijn krijgt recreatie ook de nadruk door het toevoegen van rustpunten langs de dijk. Hiervoor worden bestaande aanleidingen gezocht in het omliggende landschap die benut kunnen worden als recreatief punt. Op deze manier kan het verhaal van de dijk sterker verteld worden voor de recreant en krijgt de dijk zijn eigen branding.



Concretisering

Het voorliggende beeldkwaliteitsplan vormt een concretisering van de visie die op de voorgaande pagina's samengevat is. Voor deze concretisering worden drie verschillende onderdelen van de dijk onderscheiden. Allereerst wordt gekeken naar de inrichting van de dijk als lange herkenbare lijn waarop je veilig van het landschap kan genieten. Vervolgens wordt specifiek gekeken naar de dijkopgangen, om de plekken waar mensen de dijk betreden duidelijk te markeren en de herkenbaarheid van de dijk te vergroten. Tot slot worden de toe te voegen rustpunten uitgewerkt om de dijk een recreatieve impuls met een eigen uitstraling te geven. In elk van de volgende drie hoofdstukken zijn deze onderdelen afzonderlijk uitgewerkt.

Detailniveau en reikwijdte van het beeldkwaliteitsplan

De huidige dijk(weg)inrichting is sterk verrommeld – zie ook de analyse in de Visie Mobiliteit en Recreatie Sterke Lekdijk. Doel van het beeldkwaliteitskader is rust en eenheid aanbrengen in de inrichtingselementen van de dijk, zodat de beleving van het landschap daadwerkelijk de boventoon kan voeren en een herkenbaar beeld ontstaat. Hiervoor zijn in het voorliggende beeldkwaliteitsplan voor de drie onderdelen van de dijk keuzes gemaakt in de weginrichting, vormgeving van de toegangen en van de rustpunten. De hele route is hiervoor niet in detail ontworpen, maar zijn spelregels bepaald voor de materialisering van vormgeving van de belangrijkste onderdelen van de dijk. De uiteindelijke uitwerking van de dijkinrichting ligt bij de planuitwerkings- en realisatiefase van de verschillende deeltrajecten van de dijkversterking. Om de gewenste kwaliteit in deze lange uitvoeringsperiode te kunnen borgen hebben de landschapsarchitecten van de deeltrajecten input geleverd bij de totstandkoming van het beeldkwaliteitsplan. Voor het behoud van de gerealiseerde kwaliteit in de beheerperiode na realisatie, hebben de toekomstige beheerders een sturende invloed gehad bij het bepalen van de spelregels voor materialisering en vormgeving.

In het beeldkwaliteitsplan en de bijbehorende materialencatalogus zijn toe te passen materialen en inrichtingselementen gedefinieerd. Dit vormt de basis voor het nader ontwerp in de uitwerking in de planuitwerkingsfase zodat een herkenbare uitstraling voor de dijk ontstaat. Hierbij is nadrukkelijk nog ruimte om samen met de omwonenden te ontwerpen aan bijvoorbeeld de rustpunten of locatiespecifieke elementen aan het inrichtingsontwerp toe te voegen. Het eindresultaat wordt dan nog rijker en het verhaal van de Sterke Lekdijk nog sterker.

Van visie naar vormgeving

De basis van de visie is het maken van een inrichting van de dijk die een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid op de dijk maar ook recht doet aan de landschappelijke waarden. Voor de inrichting van de weg en de bijbehorende standaardelementen is het principe 'Natuurlijk sturen' richtinggevend. Dit is een verkeerskundig ontwerpprincipie waarbij het gedrag van de weggebruiker wordt beïnvloed om op natuurlijke wijze veilig verkeersgedrag te vertonen. Dit wordt bereikt door de inrichting van de weg en zijn omgeving te integreren, in plaats van door bebording en markering. Dit versterkt de ruimtelijke kwaliteit van de weg, wat een belangrijk onderdeel is van de recreatieve ambitie voor de Lekdijk. De uiteindelijk gekozen weginrichting in het beeldkwaliteitsplan is zorgvuldig afgestemd met de gemeenten, die de wegbeheerders zijn. Als vervolg op het beeldkwaliteitsplan wordt een proefvak aangelegd waarin de voorgestelde materialisering wordt getest en gemonitord. Op basis van de resultaten wordt de nadere detaillering bepaald.

Voor de keuze van de overige inrichtingselementen en rustpunten is de karakteristiek van de Lekdijk als uitgangspunt genomen. De schaal van het landschap van de Sterke Lekdijk verloopt langzaam van het kleinschalige veenlandschap bij Schoonhoven naar de grootschaliger polders bij Amerongen, met zicht op de Utrechtse Heuvelrug. Het dijkontwerp zelf verloopt ook mee; doordat voorgaande dijkversterkingen in verschillende perioden hebben plaatsgevonden is de dijk ten oosten van Nieuwegein aanmerkelijk robuuster uitgevoerd dan ten westen daarvan. Toch is het karakter van de dijk doorgaans lieflijker en parkachtiger te noemen dan bijvoorbeeld het robuuste en meer stoere karakter van de Waal of het landelijk karakter van de Maasdijk. Dit parkachtig karakter komt in dit beeldkwaliteitsplan tot uitdrukking in de sfeer en uitstraling van de gekozen inrichtingselementen in het beeldkwaliteitsplan en past goed bij de gedachte van de provincie Utrecht dat de Sterke Lekdijk één van de Ringparken in de provincie is.

RUIMTELIJK KWALITEITSKADER STERKE LEKDIJK





02 Sterke Lekdijk als lijn

De dijk als lijn heeft vooral een doorgaande functie: hierlangs verplaatsen alle gebruikers zich over de Lekdijk. In dit onderdeel wordt het wegprofiel van de Lekdijk uitgewerkt. Hiervoor is in de Visie Mobiliteit en Recreatie al een aanzet gedaan qua wegbreedte en -indeling. In de uitwerking wordt dieper ingegaan op de materialisering van de weg waarmee de voorgestelde wegindeling wordt ingevuld en op inrichtingselementen die langs de gehele dijk zullen voorkomen. Ook wordt besproken op welke delen van de dijk afwijkende profielen, zogeheten specials, worden toegepast omdat het standaard Lekdijk-profiel hier bij de omgeving past.

Voor de uitwerkingen van het beeldkwaliteitsplan voor alle onderdelen van de dijk wordt allereerst de visie vertaald naar concrete punten. Deze vormen de basis voor de uitwerking. Voor de uitwerking van de dijk als lijnelement betekent dit:

- ① Veilig, snelheid eruit halen
- ② Eenduidig over gehele dijk
- ③ Terughoudend ontwerp, niet opvallend
- ④ Aantrekkelijk door bovenstaande punten

Profiel en materialisering

Wegindeling

Vanuit het aspect verkeersveiligheid zou een bredere weg op de dijk wenselijk zijn om meer ruimte te bieden aan de diverse verkeersdeelnemers. Keerzijde van een verbrede dijk is de aantrekkende werking op extra doorgaand verkeer, waarmee het langzaam recreatief verkeer minder prioriteit krijgt op de dijk. Door het wegprofiel juist smal te houden wordt de landschappelijke beleving versterkt en bovendien hardrijden ontmoedigd, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Dit sluit goed aan bij het verkeerskundig ontwerpprincipe van 'Natuurlijk Sturen' waarbij de weginrichting zodanig wordt vormgegeven, door op natuurlijke wijze veilig verkeersgedrag te stimuleren. In de Visie Mobiliteit en Recreatie wordt uitgegaan van een standaardwegprofiel op de dijk met een breedte van 4 meter. Hierbij wordt 1,7 meter aan beide zijden van de weg gereserveerd voor fietsen, met een rijloper van 0,6 meter. Hiermee krijgt het langzaam verkeer prioriteit op de dijk; de fiets bepaalt de maat. De huidige breedte van de wegprofielen is cultuurhistorisch bepaald op basis van het dijkprofiel en is op sommige trajecten al breder dan de 4 meter die we nodig achten. Die breedte blijft gehandhaafd¹, met dezelfde breedteverhouding in het wegprofiel. Ditzelfde geldt voor de smallere wegprofielen. Doordat de weg in ongeveer dezelfde verhouding is opgedeeld in een krap gedimensioneerde rijloper voor de auto met aan weerszijden de ruimte bedoeld voor de fiets, zien de 3 basis wegprofielen voor de weggebruiker er ongeveer hetzelfde uit. Met deze vormgeving ontstaat het beeld van een karrespoor dat over de dijk loopt.

Wegmarkering

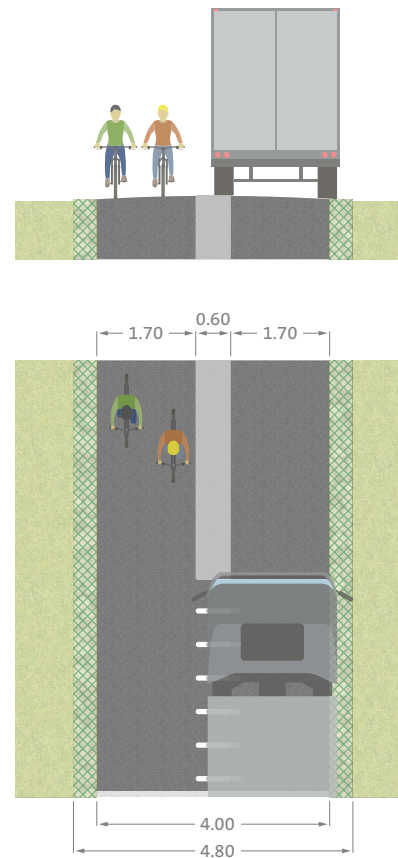
Het meegegeven kader voor uitwerking van 'de dijk als lijn' was: een sobere en doelmatige inrichting en de aspecten verkeersveiligheid, beeldkwaliteit, investeringskosten, beheerbaarheid en levensduur. Vanuit het oogpunt van Natuurlijk sturen is wegmarkering ongewenst en ten opzichte van de huidige situatie zal de belijning gaan verdwijnen. Een groot nadeel van belijning is dat bestuurders geneigd zijn sneller te gaan rijden, wat nadelig is voor de verkeersveiligheid op de dijk. Bovendien leidt het de aandacht af van het omliggende landschap. In zorgvuldige afstemming met de wegbeheerder is de voorkeursmaterialisering van een zwarte asfaltweg met een grove coating in het midden in een licht grijze tint tot stand gekomen. Deze voorkeursmaterialisering scoorde het beste op alle aspecten. Dit voorkeursprincipe kent nog twee varianten: een doorlopende coating en een onderbroken (ribbel) coating van de rijloper.

Door het aanbrengen van de onderbrekingen in de coating ontstaat naar verwachting een extra verkeersremmend effect en wordt het beeld van de weg minder sterk in tweeën gesplitst. Nadeel van deze optie is dat extra verkeersgeluid ontstaat. Op plaatsen waar veel woningen dicht aan de dijk staan, kan de coating daarom doorgezet zodat de geluidhinder wordt beperkt. Beide varianten worden in een proefvak getest. Op basis van de resultaten van de proef, wordt de nadere detaillering bepaald en uitgewerkt in de deeltrajecten van de dijkversterking.

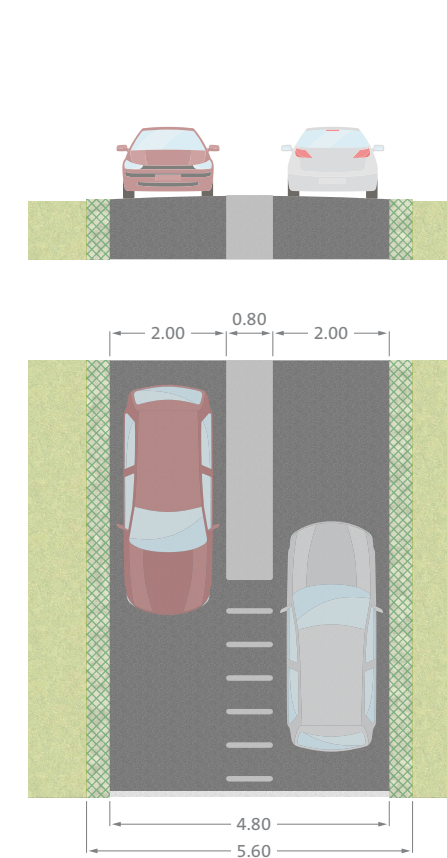
Bermverharding

Naast de wegprofielen worden grasbetontegels aangelegd om het passeren van grote voertuigen mogelijk te maken zonder dat er berm schade optreedt. Daar waar op locaties sprake is van beschadigde bermen in de huidige situatie en naar verwachting één enkele rij grasbetonstenen onvoldoende breed is, kan gekozen worden voor een tweede rij grasbetonstenen. Daarmee wordt voorkomen dat achter de grasbetonstenen alsnog beschadigde en onveilige bermen ontstaan en blijft het beeld van een visueel krappe dijk in stand.

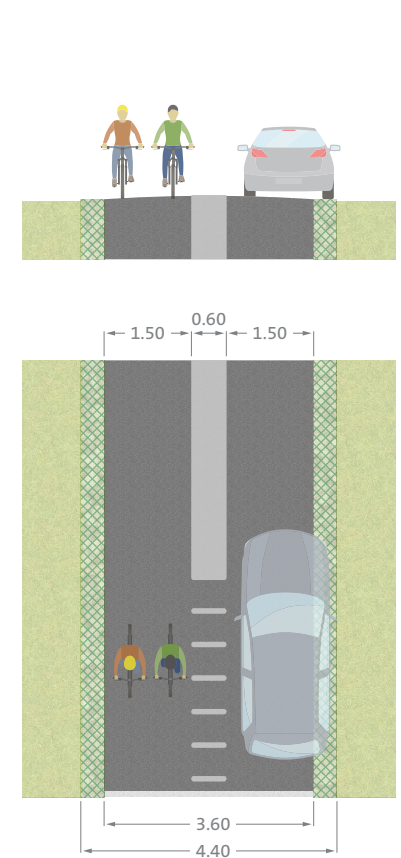
Standaard profiel



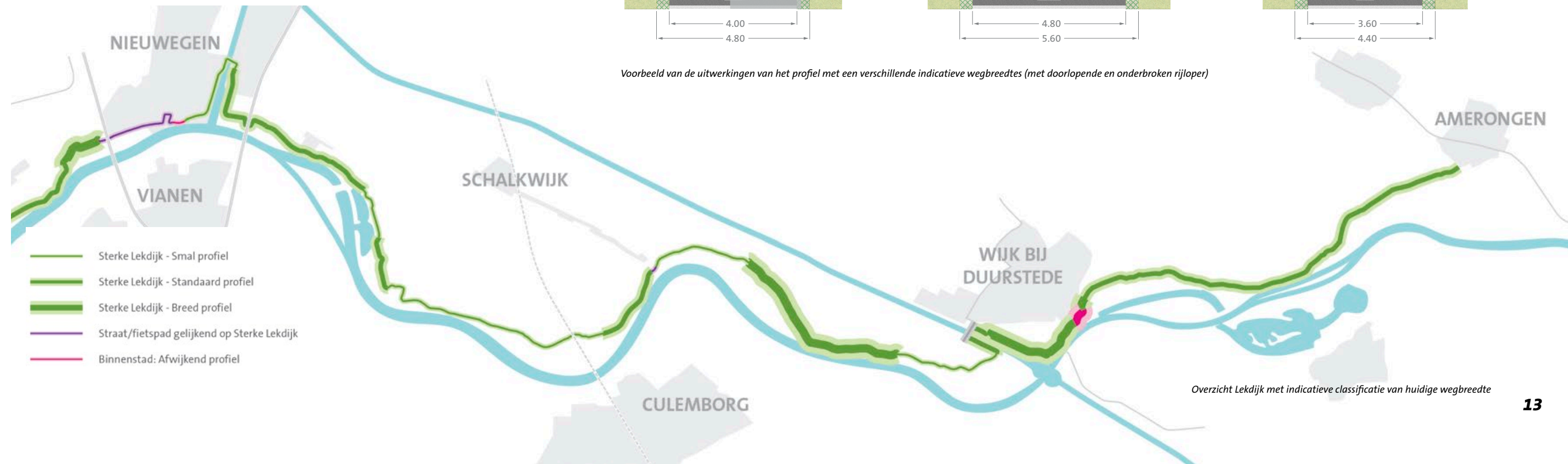
Breed profiel



Smal profiel



Voorbeeld van de uitwerkingen van het profiel met een verschillende indicatieve wegbreedtes (met doorlopende en onderbroken rijloper)



Overzicht Lekdijk met indicatieve classificatie van huidige wegbreedte

¹ De gemeente Houten is bezig met het gedeeltelijk verbreden van het wegprofiel om recreatief verkeer beter te faciliteren in een project dat gekoppeld is aan de dijkversterking.



Visualisatie 'smal profiel' (3.60m) ter hoogte van bebouwing met doorlopende rijloper



Visualisatie 'standaard profiel' (4.00m) met ribbelmarkering in de rijloper



Visualisatie 'breed profiel' (4.80m) met ribbelmarkering in de rijloper

Specials

Op een aantal plekken op de Lekdijk wordt een aanpassing gemaakt op het basisprofiel en/of materialisatie:

1. In de gemeente Wijk bij Duurstede heeft de dijkweg vanaf de kruising met de Romeinenbaan tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal geen doorgaande verkeersfunctie en is de wegbreedte smal; ongeveer 3m. Hier is de weg te krap om de standaard minimum rijloper toe te passen en wordt gekozen voor een krappere rijloper, waarbij materiaalgebruik dezelfde is en verhouding van rijloper en ruimte bedoeld voor de fietser herkenbaar blijft.
2. Op het westelijk deel van de Lekboulevard in Nieuwegein bestaat de weg op de dijk alleen uit een fietspad. Hier wordt gekozen om de asmarkering aan te passen en te werken met dezelfde kleurstelling als in het basisprofiel. Zodoende komt de herkenbaarheid van het principeprofiel ook op het fietspad terug.

Ook zijn op de Lekdijk plekken aanwezig die zo bijzonder/afwijkend zijn dat de weg op de dijk dat het basisprofiel en/of materialisatie onderbroken wordt. Hier wordt het uniforme wegbeeld heel bewust niet doorgetrokken, zodat deze plekken juist onderscheidend blijven met de lokale hoge beeldkwaliteit. :

3. Het oostelijk deel van de Lekboulevard is een woonstraat waarbij ook op de rijbaan geparkeerd wordt. Voor de herkenbaarheid van de Lekdijk is het wenselijk om het verkeersplateau in ieder geval aan de westzijde op een vergelijkbare wijze aan te leggen als de standaard op de Lekdijk.



Hierdoor wordt het fietspad op een herkenbare manier verbonden met de woonstraat zodat het beeld zo veel mogelijk doorloopt. Ten oosten van de wegversmalling begint het basisprofiel en materialisering weer.

4. In Nieuwegein loopt de dijk door het historisch centrum van Vreeswijk. Vanaf de kruising van de Molenstraat met de Irenestraat is de inrichting en materialisatie van de kern van Vreeswijk leidend in het profiel en de materialisatie. Vanaf de kruising van de Voorhavendijk met Frederiksoord gaat in oostelijke richting het basisprofiel van de Lekdijk weer verder.
5. Tegen het centrum van Wijk bij Duurstede aan wordt de waterkering gevormd door de Beermuur. Deze hele omgeving kent een eigen (beeld) kwaliteit en behoudt deze.



Visualisatie Lekdijk Wijk bij Duurstede ten westen van Irenesluis - dijkweg met bestemmingsverkeer



Visualisatie fietspad Lekboulevard Nieuwegein - zelfde materialisering als dijkweg



Bestaande situatie oostelijke Lekboulevard Nieuwegein - woonstraat met parkeren op de rijbaan



Bestaande situatie centrum van Vreeswijk - overgang naar historische materialisering



Bestaande situatie centrum Wijk bij Duurstede - eigen inrichting rond de Beermuur

Verkeersremmende maatregelen

Om de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren is een stevige ambitie neergelegd om de snelheid te kunnen reduceren. Bijkomend voordeel is dat met het reduceren van de snelheid de aantrekkelijkheid van de route voor doorgaand verkeer afneemt. Het volgende pakket aan verkeersremmende maatregelen is hiervoor bedacht:

- Het nieuwe wegprofiel met brede ruimte voor de fiets en krappe rijloper reduceert de gereden snelheid.
- De grasbetonstenen met noktegels zorgen ervoor dat de berm uitsluitend met gepaste snelheid bereden wordt, wanneer dit noodzakelijk is.
- De kruispunten worden vormgegeven met een kruispuntplateau zodat de snelheid ter plaatse wordt gereduceerd
- De wegvakken worden voorzien van wegvakplateaus om er zorg voor te dragen dat er geen hoge snelheden meer kunnen worden behaald. Hiervoor is de basis neergelegd van circa 3 snelheidsremmers per kilometer wegvak. In de deeltrajecten van de dijkversterking worden in samenwerking met de 5 gemeenten de exacte locatie en aantallen bepaald.

Basisvormgeving plateau op wegvakken

Om de maximumsnelheid van 60 km/uur af te dwingen zijn fysieke snelheidsremmende maatregelen in de vorm van plateaus een vereiste. Een plateau zorgt ervoor dat fietsers rechtstandig de helling van het plateau nemen, waardoor risico op vallen verwaarloosbaar is. De plateaus worden ontworpen met een passeersnelheid van 50 of 60 km/uur zodat fietsers hier geen noemenswaardige hinder van zullen hebben. Daarbij is de hinder voor zwaar verkeer minder dan een standaard drempel. Een plateau is 10 meter lang met een hoogte 12 cm bij een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. Om de aanwezigheid van het plateau visueel te benadrukken, wordt de rijloper onderbroken, waarbij het plateau over het gehele oppervlak een donkere asfaltkleur krijgt en de helling een 'pianomarkering' in dezelfde coating als de rijloper. Een uitzondering hierop zijn de wegvakplateau's die gecombineerd worden met een rustpunt. Hier krijgt het plateau de kleur van de lichte rijloper. Daarmee wordt qua kleurstelling de weg met de omgeving en het rustpunt met elkaar verbonden, waarbij de snelheidsremmer ter plaatse van het rustpunt ook voor een verkeersveilige situatie zorgt en fietsers rustig kunnen afstappen om van het rustpunt te kunnen genieten.

Basisvormgeving kruispuntplateaus

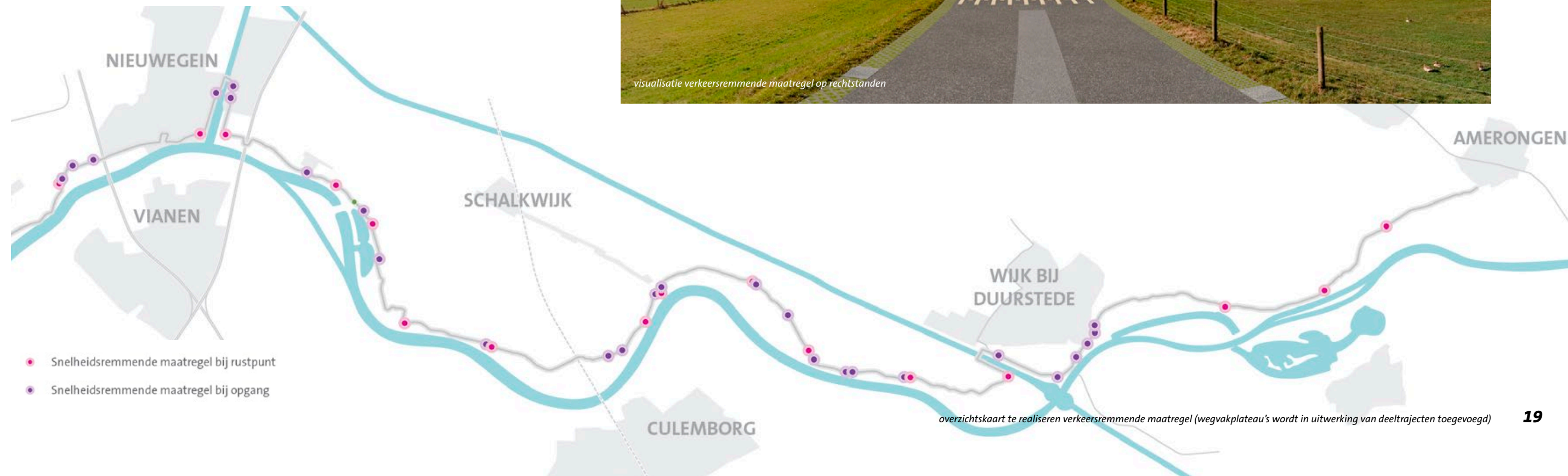
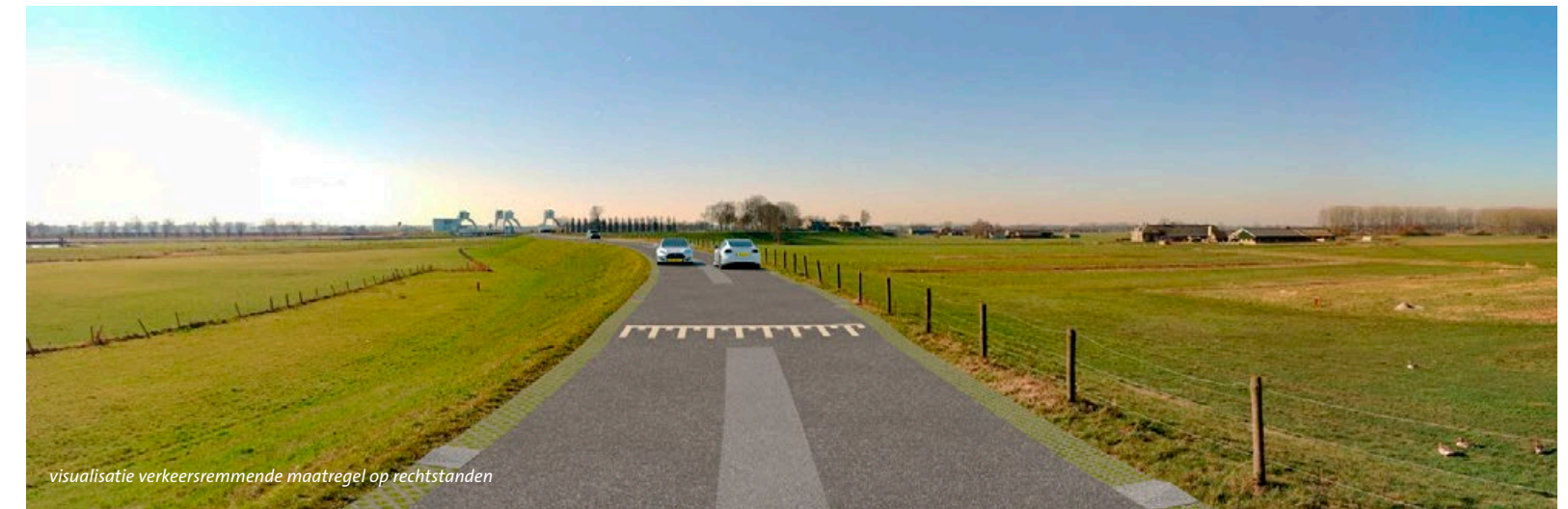
Kruispunten vormen een belangrijk aandachtspunt op het aspect verkeersveiligheid. Hier komt het verkeer de dijk op en verlaat de dijk. Kruispunten moeten dan ook als zodanig herkenbaar zijn, de snelheid ter plaatse laag en de voorrangssituatie eenduidig. In de vormgeving van het kruispuntplateau wordt de lichte rijloper onderbroken, zodat het attentieniveau omhooggaat en het kruispunt als zodanig herkenbaar wordt. Standaard zal deze dan in de donkere vormgeving worden toegerust met de asfaltkleur als basis.

Doelstelling is om zoveel mogelijk uit te gaan van gelijkwaardige kruispunten, waarbij verkeer van rechts voorrang heeft, zoals binnen de 60 km/ uur zone ook de richtlijn is. Doel is om dit zoveel mogelijk toe te passen op kruispunten waar dit nog niet het geval is en wel kan. Op een aantal locaties heeft de dijk voorrang op de zijweg en zal dat zo blijven.

In dat geval hoeft verkeer minder rekening te houden met verkeer dat de dijk op wil rijden. Dan blijft de rijloper gecontinueerd en krijgt de weg die voorrang moet verlenen het bord b06 met haaientanden op het wegdek. Om de snelheid ter hoogte van het kruispunt te reduceren zal dit wel op een plateau worden uitgevoerd.

Kruispunt waar de dijk voorrang moet verlenen.

Op een enkele locatie moet de dijkweg voorrang verlenen op de zijweg. Hierin zal eerst worden beoordeeld of voorrang gewijzigd kan worden of naar gelijkwaardig of waarin de dijk voorrang krijgt op de toeleidende weg. Zie ook de betreffende ontwerpprincipes op pagina 26.



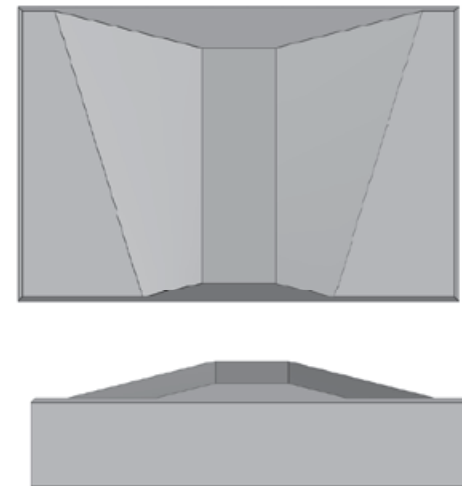
Bermen

Veilige bermen zijn op een dijk erg belangrijk. Vanuit dijkbeheer is het periodiek aanbrengen van menggranulaat om gaten in de berm te herstellen niet langer toegestaan, omdat dit de waterkerende functie van de dijk aantast. Dat betekent dat grasbetonstenen noodzakelijk zijn. Grasbetonstenen zorgen voor stevige bermen en attenderen verkeer op de rand van de dijkweg. Ook zorgen zij dat er niet/ nauwelijks een verticaal verschil ontstaat tussen rijbaan en berm, wat met name onder tweewielers de verkeersveiligheid verbetert. Tot slot wordt doordat er gras door de betonstenen groeit, gezorgd voor een subtiele overgang tussen de rijbaan en het gras in de berm, waardoor deze visueel smaller oogt. Omdat op de krappe dijkvakken bij het passeren soms naar de berm moet worden uitgeweken, zijn de grasbetonstenen ook noodzakelijk om berm schade te voorkomen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de grasbetonstenen onderdeel worden van de rijbaan. Ze moeten worden gebruikt wanneer dit nodig is, namelijk wanneer men even voor elkaar moet uitwijken. Gebeurt dit op hoge snelheid, dan ontstaat alsnog berm schade.

Dat uitwijken dient dus met gepaste snelheid te gebeuren. Daarom wordt de grasbetontegel om de 25 meter voorzien van een noktegel. Deze noktegel is te overrijden, maar geeft wel hinder, zodat de strook met grasbetonstenen niet met 60 km/uur kan worden gebruikt. De gemeente Lopik heeft goede ervaringen met het toepassen van deze noktegels, waarbij de strook grasbetonstenen met de noktegels samen een effectieve snelheidsremmende maatregel vormen. Een ander belangrijk aspect van de grasbetonstenen is het geluidaspect. Het gebruik van de standaard grasbetonsteen, geeft een geluid wat weggebruikers attendeert op naderende en inhalende voertuigen. Op locaties waar de bebouwing intensiever is, kan dit leiden tot geluidshinder voor omwonenden. In dat geval wordt een meer vlakke grasbetontegel geplaatst. Zie voor de mogelijkheden de materialencatalogus. Ook alle bermmaatregelen zijn onderdeel van het proefvak dat wordt gerealiseerd. Op basis van de resultaten van de proef, wordt de nadere detaillering bepaald en uitgewerkt in de deeltrajecten van de dijkversterking.



Referentiebeeld grasbetontegels met vlakke bovenzijde en een geribbelde bovenzijde



Referentiebeeld noktegel

Geleiding

Wegdek

Om de beeldkwaliteit van de Lekdijk te verhogen en weg en omgeving subtiel met elkaar te verbinden is ervoor gekozen om geen markering (belijning) toe te passen op de weg. Om bij duisternis en slecht weer voor voldoende geleiding te zorgen voor de weggebruiker, wordt de rijloper in een lichte grijs tint aangebracht. Dit gebeurt in een grove coating, zodat deze ook meer geluid geeft dan het donkere asfalt aan weerszijden en zodoende de fietser attendeert op een naderend voertuig. Daarbij wordt deze lichte rijloper voorzien van twinkelende glaspareltjes, zodat deze bij duisternis reflecteert en de weggebruiker de gewenste geleiding geeft.

Meubilair

De Lekdijk slingert door het landschap en de weg kent ook een behoorlijk aantal scherpe bochten. Hierbij is extra geleiding in de berm noodzakelijk. Om hier eenheid in te brengen, is een aantal reflecterende materialen

geselecteerd, passend binnen de visie. Hierbij geldt dat deze wel de gewenste geleiding verzorgen, maar een niet te sterk verkeerskarakter hebben. Voor bochten kan worden gekozen voor reflectoren op houten palen, zodat er niet een kunststof bermplank hoeft te worden geplaatst. De functie hiervan is echter dezelfde. Daarnaast kan in de buitenbocht worden gekozen om glasbollen te plaatsen in de grasbetonstenen. Deze worden dan aan de buitenzijde van de grasbetonsteen geplaatst om zodoende geen valobject te worden voor een fietser wanneer deze moet uitwijken over de grasbetonsteen. Hierbij kan gedacht worden aan plaatsing om de 5 meter. Daar waar echt scherpe bochten aanwezig zijn, staan nu vaak de reflecterende rood-witte hekken. Deze worden vervangen door houten geleiding, ondersteund met reflectoren. Deze zorgen voor een stevige fysieke geleiding zodat verkeer bij een verkeerde inschatting van de bocht niet onderaan de dijk belandt. Hiermee wordt de verkeersveiligheid geborgd en past de maatregel beter in het landschap.



Referentiebeeld voor de coating van de rijloper met een glasparels



Referentiebeeld glasbollen die in noktegels verwerkt kunnen worden



Referentiebeeld houten paal met reflector



Referentiebeeld van houten geleiderail



03 toegangen tot de Sterke Lekdijk

Een van de doelstellingen van de visie is om de dijk een herkenbare recreatieve lijn te laten zijn. De dijkopgangen, plekken waar bezoekers de Sterke Lekdijk betreden, spelen hierin een belangrijke rol om mensen welkom te heten op de dijk. Ook vanuit het oogpunt verkeersveiligheid is het wenselijk om extra aandacht te besteden aan de dijkopgangen. De inrichting van de weg op de dijk anders zal zijn dan de standaard vormgegeven 60km/u wegen rond de dijk. De dijkopgangen vormen de overgang van het omliggende wegennet naar 'de Sterke Lekdijkstraat' waar langzaam verkeer prioriteit heeft.

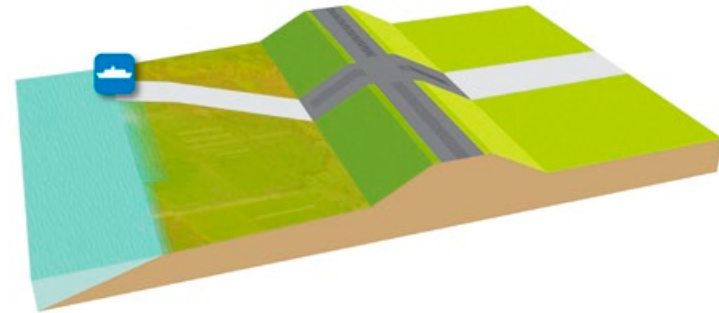
Voor de uitwerkingen van het beeldkwaliteitsplan voor alle onderdelen van de dijk wordt allereerst de visie vertaald naar concrete punten. Deze vormen de basis voor de uitwerking. Voor de uitwerking van de dijkopgangen betekent dit:

- Ⓛ Verkeer veilig laten kruisen, verhogen attentieniveau
- Ⓜ Eenduidig ontwerp, toe te passen over de gehele dijk
- ⓓ Terughoudend ontwerp, niet opvallend
- Ⓥ Aantrekkelijk, verwelkomend, herkenbaar

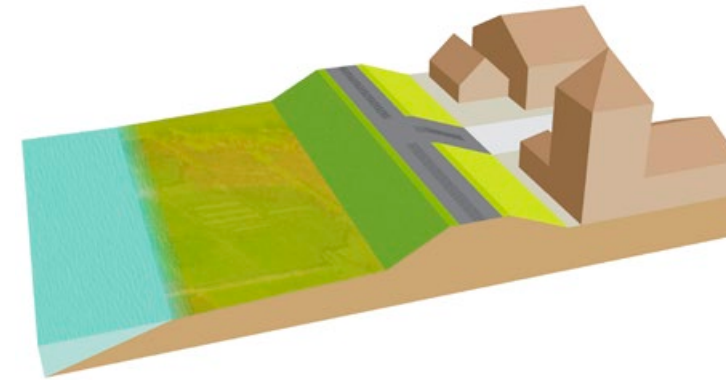
Typen opgangen

In het kader van uniformiteit is een uniforme entree tot de Sterke Lekdijk gewenst. Er zijn in de huidige situatie toeleidende wegen die haaks aansluiten op de dijk en er zijn zijwegen die via een Y-vormgeving op de dijk aansluiten. De verwelkomende entree bevindt zich op de toeleidende weg en is overal hetzelfde. Het kruispunt zal zowel in de standaardvorm en Y-vorm zoveel mogelijk gelijkwaardig worden vormgegeven conform de kruispuntprincipes. Zie ook de vormgeving van de kruispuntplateaus bij de snelheidsremmende maatregelen.

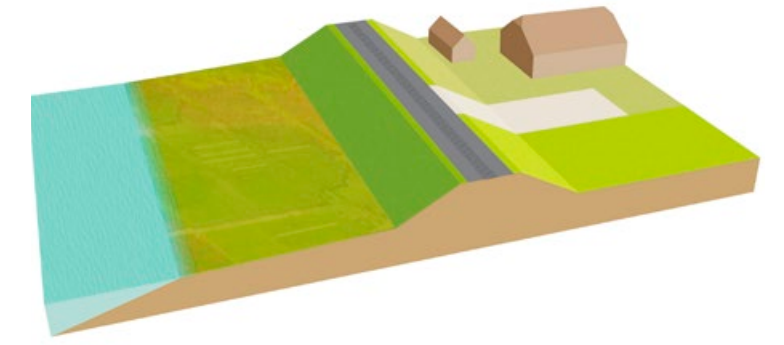
Naast de toeleidende wegen zijn er de inritten naar de particuliere gronden, zoals woningen en bedrijven. De bestaande inritten wijzigen niet of nauwelijks. Doordat de rijloper doorloopt, wordt de ondergeschiktheid van de inrit, waarbij voorrang moet worden verleend aan alle verkeer op de dijk, benadrukt.



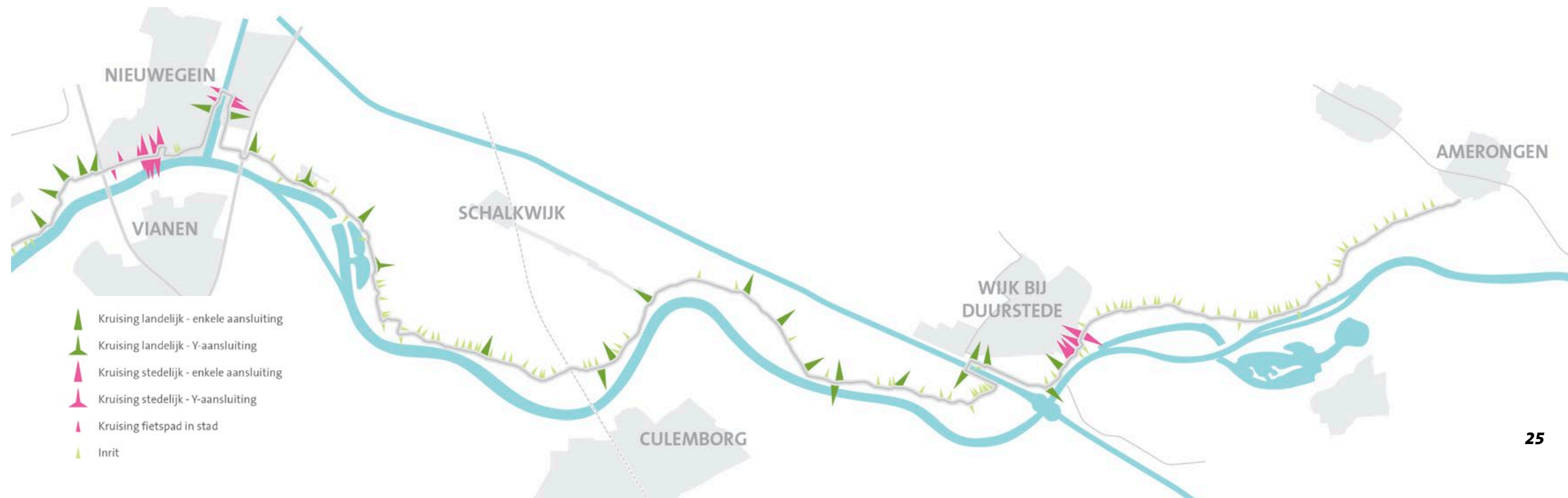
01. Principeschema dijkopgang landelijk gebied (basisprofiel tot omliggende maaiveld)



02. Principeschema dijkopgang nabij kernen (basisprofiel tot omliggende maaiveld)



03. Principeschema dijkopgang erf-inritten ('koude aansluiting' van erfonthuising op basisprofiel)



Type kruisingen

Basisvormgeving

De maximumsnelheid bedraagt voor het overgrote deel van het dijktraject 60 km/uur. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is een uniforme vormgeving van kruispunten een vereiste en daar waar mogelijk ook in de vorm van een kruispuntplateau om het verkeer met gepaste snelheid te kunnen laten kruisen en passeren. Er zijn ruwweg drie verschillende situaties met bijbehorende principevormgeving.

Gelijkwaardig kruispunt

Het meest voorkomend binnen de 60 km/uur dijken een gelijkwaardig kruispunt waar voorrang ongeregeld is en verkeer van rechts voor gaat. Hierbij wordt vanuit alle richtingen de rijloper onderbroken waarmee een kleurstelling van donker asfalt de gelijkwaardigheid benadrukt. De hellingen van het kruispunt plateau krijgen ook de 'pianomarkering' in dezelfde coating als de rijloper.

Kruispunt in voorrang

Doelstelling is om zoveel mogelijk uit te gaan van gelijkwaardige kruispunten, waarbij verkeer van rechts voorrang heeft. Doel is om dit zoveel mogelijk toe te passen op kruispunten waar dit nog niet het geval is en wel kan. Op een aantal locaties heeft de dijk voorrang op de zijweg en zal dat zo blijven. In dat geval hoeft verkeer minder rekening te houden met verkeer dat de dijk op wil rijden. Dan blijft de rijloper gecontinueerd en krijgt de weg die voorrang moet verlenen het bord b06 met haaiantanden op het wegdek. Als het vanuit de lokale situatie wenselijk is om een kruispuntplateau aan te leggen, dan krijgen alleen de hellingen van het plateau die onderdeel zijn van de voorrangsweg een 'pianomarkering' in dezelfde coating als de rijloper (NB. dit is niet gevisualiseerd op de pagina hiernaast).

Kruispunt waar de dijk voorrang moet verlenen

Op een enkele locatie moet de dijkweg voorrang verlenen op de zijweg. Hierin zal eerst worden beoordeeld of voorrang gewijzigd kan worden of naar gelijkwaardig of waarin de dijk voorrang krijgt op de toeleidende weg.

Inritten

De inritten naar de particuliere gronden, zoals woningen en bedrijven wijzigen niet of nauwelijks. Doordat de rijloper doorloopt, wordt de ondergeschiktheid van de inrit, waarbij voorrang moet worden verleend aan alle verkeer op de dijk, benadrukt. In de huidige situatie is de aansluiting van de verharding van de inrit op het asfalt van de dijkweg vaak rommelig. Bij het toepassen van de nieuwe wegindeling op de dijk, worden deze inritten eenduidig vormgegeven. De grasbetonstrook wordt door middel van een noktegel beëindigd en daarna wordt het asfalt van de dijk tot aan de erfgrens doorgetrokken. De grenslijn tussen dijkweg en inrit is recht en loopt parallel aan de as van de dijk.



Dijkstraat Sterke Lekdijk

Om de recreatieve waarde van de Sterke Lekdijk te versterken is een eenduidige vormgeving vanaf de toelidende wegen een vereiste. Hiermee wordt de dijk uniek en wordt men op het bijzondere karakter geattendeerd. Dit is ook het punt om de bezoekende weggebruiker te informeren over het gewenste gedrag op de dijk. Dit willen we doen met een welkomstbord met daarin een informatief verkeersbord, waarin we de weggebruiker informeren over het gewenste verkeersgedrag. Uitgangspunt hierbij is dat de auto op de dijk welkom is, maar deze wel te gast is en dat de fietser de maat der dingen is op de dijk. De maximaal toegestane snelheid wordt op subtiële wijze verwerkt in het welkomstbord.



Bebording rond opgangen

Op de Sterke Lekdijk zelf is terughoudendheid in het toepassen van verkeersborden gewenst. Uit de visie bleek dat de bebording vaak verouderd, juridisch niet meer correct geplaatst en vaak ook overbodig is. Een sanering van de bebording dient ook onderdeel te zijn van de opgaven om de dijk de gewenste kwaliteitsimpuls te geven. Verwijderen van overbodige bebording en slimme bundeling van borden zorgt voor het verbeteren van het her en der verrommelde aanzien van de dijk. Vooral bij de kruispunten is dit het geval. Hier worden de verschillende weggebruikers immers geïnformeerd over verschillende bestemmingen op en langs de dijk. In de planuitwerking in de deeltrajecten van de dijkversterking wordt samen met de wegbeheerder de 'opschoonactie' vormgegeven.





04 recreatieve rustpunten

De Lekdijk in haar mooie omgeving en met al haar cultuurhistorische lagen biedt genoeg aanleiding om langs de dijk te stoppen en nader kennis te maken. De verhalen van de verschillende cultuurhistorische lagen kunnen in rustpunten op en aan de dijk worden toegevoegd. Rustpunten vormen een nieuwe impuls voor de recreatieve ontwikkelingen rond de dijk en versterken de landschappelijke beleving. Door de rustpunten op een eenduidige en consequente manier uit te werken, ontstaat een branding van de Sterke Lekdijk als grote doorgaande structuur. De Nieuw Hollandse Waterlinie is daarbij een inspirerend voorbeeld.

Voor de uitwerkingen van het beeldkwaliteitsplan voor alle onderdelen van de dijk wordt allereerst de visie vertaald naar concrete punten. Deze vormen de basis voor de uitwerking. Voor de uitwerking van de recreatieve rustpunten betekent dit:

- ① Veilige plek om af te stappen en combineren rustpunt en een snelheidsremmende maatregel
- ② Eenduidig elementenpalet dat is toe te passen over de gehele dijk
- ③ Terughoudend ontwerp met parkachtige kwaliteit; plaatselijk opvallend rustpunt is wel mogelijk
- ④ Rustpunt geeft meer aanleiding voor recreatie

Concept voor rustpuntenontwerp

Het derde onderdeel in het beeldkwaliteitsplan van de Sterke Lekdijk wordt gevormd door de rustpunten. Het gaat hierbij om rustpunten die direct gekoppeld zijn aan de Sterke Lekdijk (beleving). De rustpunten op de recreatieterreinen en in de natuurgebieden in de uiterwaarden hebben een eigen uitstraling die past bij het karakter van het terrein. De parkeervoorzieningen van de recreatiegebieden zijn wel in onderstaande kaart opgenomen, omdat van daaruit rondjes gemaakt kunnen worden over de Sterke Lekdijk en omgeving.

Locatie

De verschillende cultuurhistorische lagen en landschappelijk waardevolle plekken zijn uitgangspunt voor de locatiekeuze van de rustpunten. In de onderstaande kaart is een voorzet gegeven voor een mogelijke locatiekeuze van de verschillende rustpunten op basis van bijzondere uitzichten of historisch waardevolle plekken/elementen. Hierbij is gezocht naar een regelmatige verdeling over de dijkroute. In de planuitwerking van de deeltrajecten van de dijkversterking is nadrukkelijk nog ruimte om een definitieve locatie voor de rustpunten te kiezen.

- Rustpunt S
- Rustpunt M
- Rustpunt L
- Rustpunt XL
- Uitzichtpunt
- Dijkhistorie
- Nieuwe Hollandse Waterlinie
- P Autoparkeerplaats

Type rustpunten

In het concept voor het rustpuntenontwerp is een onderverdeling gemaakt naar grootte in S, M en L. Deze onderverdeling geeft niet alleen aan hoe groot een rustpunt is, maar ook de mate aan informatievoorziening en aanvullende recreatieve voorzieningen. Een rustpunt S ligt op plekken waar een bijzonder uitzicht aanwezig is en waar géén informatievoorziening komt. De rustpunten M zijn gepland op cultuurhistorisch bijzondere/ waardevolle plekken, waarbij op het rustpunt ook informatie over de plek wordt aangeboden. Een rustpunt L ligt ook op een plek waar een verhaal van de Sterke Lekdijk te vertellen is, maar biedt ook de mogelijkheid voor het toevoegen van een kleinschalige horeca-voorziening.

De uitwerking van de rustpunten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie die aan de Sterke Lekdijk liggen zijn specials die géén onderdeel vormen van het beeldkwaliteitsplan, maar zijn wel op de onderstaande kaart opgenomen voor het totaal overzicht van het totaal aan recreatieve rustpunten langs de dijk. Datzelfde geldt voor de aan de Sterke Lekdijk grenzende kernen Schoonhoven, Jaarsveld, Vreeswijk en Wijk bij Duurstede. Dit zijn de grotere attractiepunten rond de Sterke Lekdijk waar ook parkeergelegenheid en horeca-voorzieningen aanwezig zijn. Ook deze plekken hebben een eigen beeldkwaliteit en zijn geen onderdeel van het beeldkwaliteitsplan.

Startpunten voor recreatief rondje

Niet alleen voor fietsers is het rijden over de Lekdijk een prachtige beleving. Ook automobilisten maken graag een ritje over de dijk om van het uitzicht te genieten. Omdat het langs de Lekdijk verboden is om te parkeren, wordt het verhaal van de Sterke Lekdijk ook op de parkeerplaatsen langs de dijk aangeboden. Dit zijn bijvoorbeeld parkeerplaatsen bij de grotere recreatieterreinen. Op deze wijze worden de recreanten verleid om de volgende keer de fiets (mee te) nemen, om de prachtige route over de Sterke Lekdijk te gaan verkennen. Hierbij kan natuurlijk goed worden aangesloten op het binnendijkse landschap zodat een rondje gemaakt kan worden, dat natuurlijk ook interessant is voor de bewoners rond de dijk. Het huren van de Sterke Lekdijkfiets op de recreatieterreinen kan daarbij een interessante aanvulling worden van het aanbod op de recreatieterreinen.



Ontwerppalet inrichtingselementen en materialen

Uitgangspunt bij het concept voor het rustpuntenontwerp voor de Sterke Lekdijk is dat deze contextspecifiek worden uitgewerkt in de planuitwerking van de deeltrajecten van de dijkversterking. Hierdoor is het mogelijk om samen met de omwonenden te ontwerpen aan de rustpunten en daarbij ook locatiespecifieke elementen aan het inrichtingsontwerp te kunnen toevoegen. Om toch een herkenbare uitstraling aan alle rustpunten van de Sterke Lekdijk mee te kunnen geven is in het beeldkwaliteitsplan een palet opgesteld van standaardmaterialen die bij het ontwerp van de rustpunten gebruikt dient te worden. Door de eenheid te vinden in de materialen en uitstraling, kan maatwerk geleverd worden en zullen de rustpunten toch familie van elkaar worden.

Bij de keuze van het palet aan inrichtingselementen voor de rustpunten is de karakteristiek van de Lekdijk als uitgangspunt genomen. De schaal van het landschap van de Sterke Lekdijk verloopt langzaam van het kleinschalige veenlandschap bij Schoonhoven naar de grootschaliger polders bij Amerongen, met zicht op de Utrechtse Heuvelrug. Toch is het karakter van de dijk doorgaans lieflijk en parkachtig. Dit karakter komt tot uitdrukking in de sfeer en uitstraling van de gekozen inrichtingselementen in het beeldkwaliteitsplan en past goed bij de gedachte van de provincie Utrecht dat de Sterke Lekdijk één van de Ringparken in de provincie is. De uitwerking van de rustpunten is zorgvuldig, verfijnd maar wel terughoudend zodat met name de kwaliteiten van het landschap aandacht krijgen. De materialen in het ontwerppalet zijn zodanig gekozen dat aan de ambitie van het toepassen van duurzame en recyclebare materialen wordt voldaan. Ook wordt gestreefd naar het laten produceren van bijvoorbeeld de bankjes door sociale werkplaatsen om invulling te geven aan de ambities op het vlak van social return binnen de dijkversterking Sterke Lekdijk.

Om inspiratie te bieden en het palet te testen zijn in het kader van dit beeldkwaliteitsplan voorbeelduitwerkingen van de rustpunten S, M en L gemaakt. Het is daarbij nadrukkelijk *niet* de bedoeling om de drie voorbeelduitwerkingen te stempelen langs de dijk. Het palet bestaat uit drie hoofdcategorieën van inrichtingselementen:

1. verhardingen;
2. zitmeubilair;
3. inrichtingselementen.

In deze paragraaf worden de materialen beschreven en het gebruik nader toegelicht. In de materialencatalogus in hoofdstuk 5 worden deze nader omschreven en van specificaties voorzien.

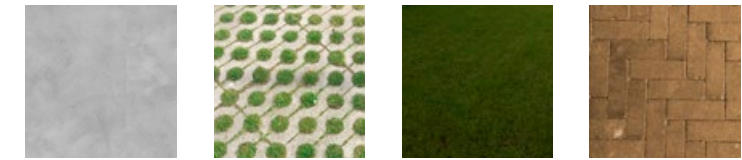


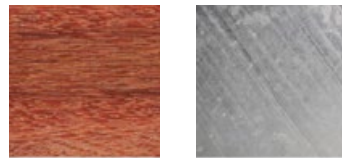
Verharding

Een deel van de rustpunten zal als een podium worden gekoppeld aan de dijk. Voor het maken van de rustpunten is het op veel plekken noodzakelijk om ruimte te creëren aan de dijk. In de basis gebeurt dit door betonnen bloktreden op het (nieuwe) dijkprofiel te leggen. Ook is het mogelijk om met deze bloktreden een dijktrap te maken naar de teen van de dijk. Vervolgens is nog de keuze aanwezig om grond aan te brengen, waardoor de treden 'in de dijk' komen te liggen of om de treden 'op de dijk' te laten liggen. De uitgangspunten voor deze basisdetailering van de rustpunten worden nog besproken met de dijkbeheerder en zullen ook in het proefvak van de nieuwe weginrichting worden meegenomen. Op basis van deze uitkomsten zal de detailering definitief worden vastgesteld. Het detail moet ook een oplossing bieden voor het risico op het verzakken van de bloktreden en verharding, bij het zetten van het grondlichaam van de dijk.

De verharding rond de bloktreden zal in de vorm van een uitbreiding van de (vlakke) grasbetonstrook van het wegprofiel plaatsvinden waardoor het rustpunt nog sterker aan de dijk als lijn gekoppeld wordt. In het wegprofiel van de dijk wordt ter plaatse van een rustpunt een verkeersplateau gerealiseerd. Dit verhoogt de verkeersveiligheid rond het rustpunt en het rustpunt vormt een onderdeel van de noodzakelijke verkeersremming op de dijk.

Ook zijn plekken langs de dijk aanwezig waar een rustpunt niet direct aan de dijk(kruin) gekoppeld is, de kwaliteiten binnendijs liggen of waar de kwaliteiten van een kruisende structuur de basis zijn voor het ontwerp van het rustpunt. In de basis worden ook daar betonnen bloktredes gebruikt, maar kan als verharding ook een materiaal worden toegepast die gekoppeld is aan de specifieke plek (bijvoorbeeld gebakken klinkerverharding). Bij een kruisende structuur kan dat alternatieve verhardingsmateriaal dan ook in de uitwerking van het verkeersplateau worden verwerkt. Uitgangspunt daarbij is dat alternatieve materiaal bestand is tegen de verkeersklasse die op de dijk aanwezig is. Voor een open verharding wordt de standaard grasbetontegels toegepast, maar kan bij de wens voor een nog groenere uitstraling een grasraster worden toegepast.



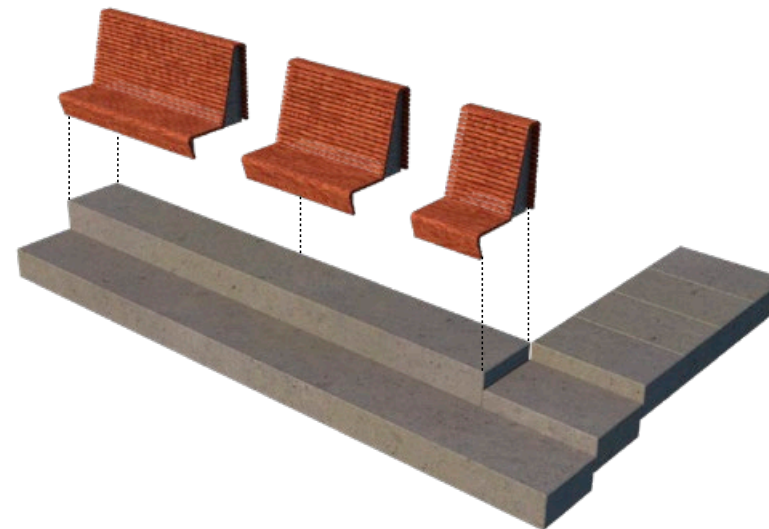


Zitmeubilair

Het zitmeubilair heeft een verfijnde kwaliteit die past bij het romantische landschap van de Sterke Lekdijk. Vanuit deze karakteristiek is gekozen voor roodbruin fsc-gecertificeerd hardhout als het materiaal voor de zitelementen. Dit materiaal geeft het zitmeubilair een warme uitstraling en is onderhoudsarm, duurzaam en 100% recyclebaar. De gewenste verfijning in het ontwerp van het zitmeubilair wordt bereikt door het werken met een latjesstructuur. Het grote voordeel van de latjes is de toepasbaarheid in zowel een geometrische vormgeving als in een vormgeving met meer rondingen. Voor de afmetingen van de latjes en de spaties daartussen is de 'Streetlife Rough and Ready serie' de referentie. De latjes hebben wel het verfijnde beeld, maar zijn tegelijkertijd stoer en goed toepasbaar in de openbare ruimte.

Het zitmeubilair kan op bijvoorbeeld de betonnen elementen worden bevestigd, maar als het zitmeubilair zelfstandig in de ruimte staat heeft het een onderstel dat gemaakt is uit thermisch verzinkt staal. Dit materiaal heeft een natuurlijke onopvallende uitstraling en is onderhoudsarm, duurzaam en 100% recyclebaar. Het thermisch verzinkt staal voor de zitelementen van de Sterke Lekdijk, contrasteert mooi met de keuze voor Cortenstaal die voor de uitwerking van de rustpunten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruikt wordt. Voor de vormgeving van het onderstel van het vrijstaande zitmeubilair is de 'Streetlife Rough and Ready serie' de referentie.

Om het parkkarakter van de Sterke Lekdijk te benadrukken en met name ook beschutting te creëren op de rustpunten die direct aan de dijk gekoppeld zijn, hebben de banken een overstek van de zitting over de rand van het element waarop ze gemonteerd zijn en een rugleuning. Het frame waarop de latjes gemonteerd worden, zijn ook van thermisch verzinkt staal.



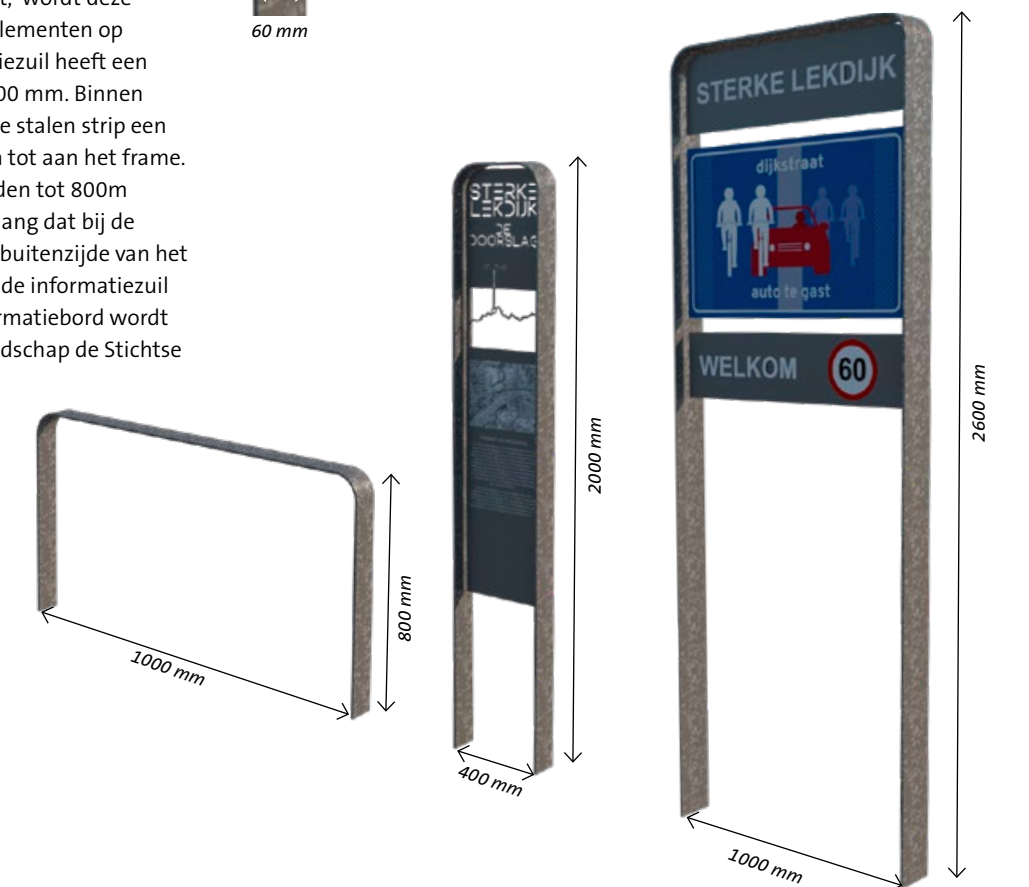
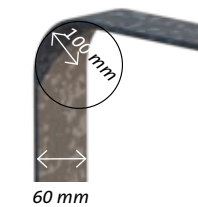
Inrichtingselementen

De inrichtingselementen van de rustpunten en langs de lijn en toegangen van de Sterke Lekdijk zijn eenduidig vormgegeven. De elementen hebben wel een vergelijkbare sierlijke maar tegelijkertijd robuuste uitstraling als het zitmeubilair. Het pallet van inrichtingselementen bestaat uit fietsnietjes, informatiezuilen en de toegangsborden van de Sterke Lekdijk. Al deze elementen zijn gemaakt uit een 60 mm brede strip thermisch verzinkt staal die met een radius van 100mm gebogen zijn. Dit materiaal heeft een natuurlijke onopvallende uitstraling en is onderhoudsarm, duurzaam en 100% recyclebaar.

De **fietsnietjes** hebben een standaardlengte van 1000 mm en een hoogte van 800 mm. De nietjes worden geplaatst in de verharding van de rustpunten, waarbij de verankering van de fietsnietjes onder de verharding is verwerkt.

Op de rustpunten M en L waar een **informatiezuil** komt, wordt deze bij voorkeur geïntegreerd met de fietsnietjes om alle elementen op het rustpunt zo veel mogelijk te clusteren. De informatiezuil heeft een standaard hoogte van 2000 mm en een breedte van 400 mm. Binnen dit frame wordt op de aslijn van de thermisch verzinkte stalen strip een informatiepaneel bevestigd met een spatie van 20 mm tot aan het frame. Deze loopt van bovenaan de informatiezuil naar beneden tot 800mm boven het omliggende maaiveld. Daarbij is het van belang dat bij de bevestiging van het informatiebord aan het frame, de buitenzijde van het frame onaangetast en egaal blijft. De verankering van de informatiezuil is onder de omliggende verharding verwerkt. Het informatiebord wordt door de afdeling communicatie van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden vormgegeven.

Het **welkomstbord** dat aan de toegangen van de Sterke Lekdijk staat wordt op een vergelijkbare manier gemaakt als de informatie zuil. De standaardbreedte is 1000 mm en de maximale hoogte is 2600 mm. Het bord van de 'dijkstraat - auto te gast' hangt daarbij op 1600 mm boven maaiveld, is 650 mm hoog en gecentreerd in het stalen frame. Het woord 'Sterke Lekdijk' boven aan het welkomstbord is uit een plaat gegalvaniseerd staal gefreesd en net als het informatiebord van de informatiezuil, met een spatie van 20 mm aan het frame bevestigd. Daarbij is het van belang dat de buitenzijde van het frame onaangetast en egaal blijft.



Voorbeelduitwerking rustpunt S

Vanaf de Lekdijk heb je continu een prachtig bewegend panorama op het omliggende landschap. In de voorbeelduitwerking van 'rustpunt S' is het zicht op de kerk en spoorbrug bij Culemborg en de uitloper van de Steenwaard gekozen om even te kunnen afstappen en wat langer van het uitzicht te kunnen genieten. De ruimte voor het rustpunt is gemaakt aan de buitenzijde van de dijk door betonnen tribune-elementen op de dijk te leggen. Op deze tribune is een zitelement bevestigd, die de recreant door de leuning een aangename afscherming biedt van het dijkverkeer. Het fietsnietje is geïntegreerd in het plateau dat bestaat uit een verbreding van de doorlopende grasbetonzone langs de dijkweg. Het rustpunt is daarmee sterk gekoppeld aan de dijk(beleving).



Voorbeelduitwerking rustpunt M - voormalige Rolafsluis

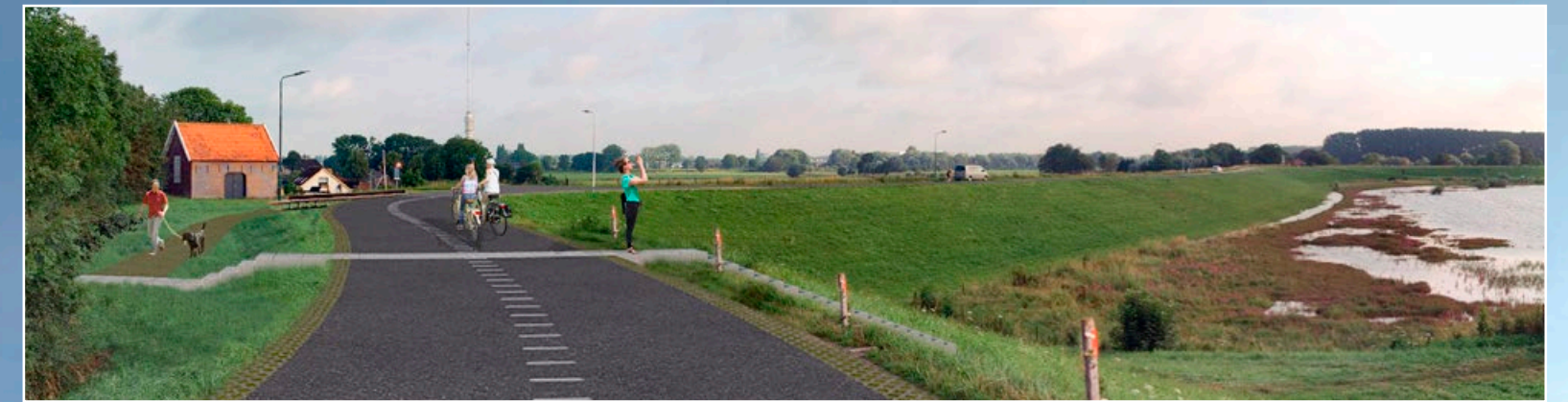
De historie van de voormalige Rolafsluis biedt meer dan voldoende aanleiding voor een voorbeelduitwerking van een rustpunt M. Op deze locatie vond de afwatering van de polders Vogelzang en Wiel in de gemeente Lopik op de Lek plaats met de sluis. Aanvankelijk op natuurlijke wijze, in de 16e eeuw met behulp van een windwatermolen en vanaf 1905 met een gemaal totdat dit werk in 1986 wordt overgenomen door het ruilverkavelingsgemaal De Koekoek.

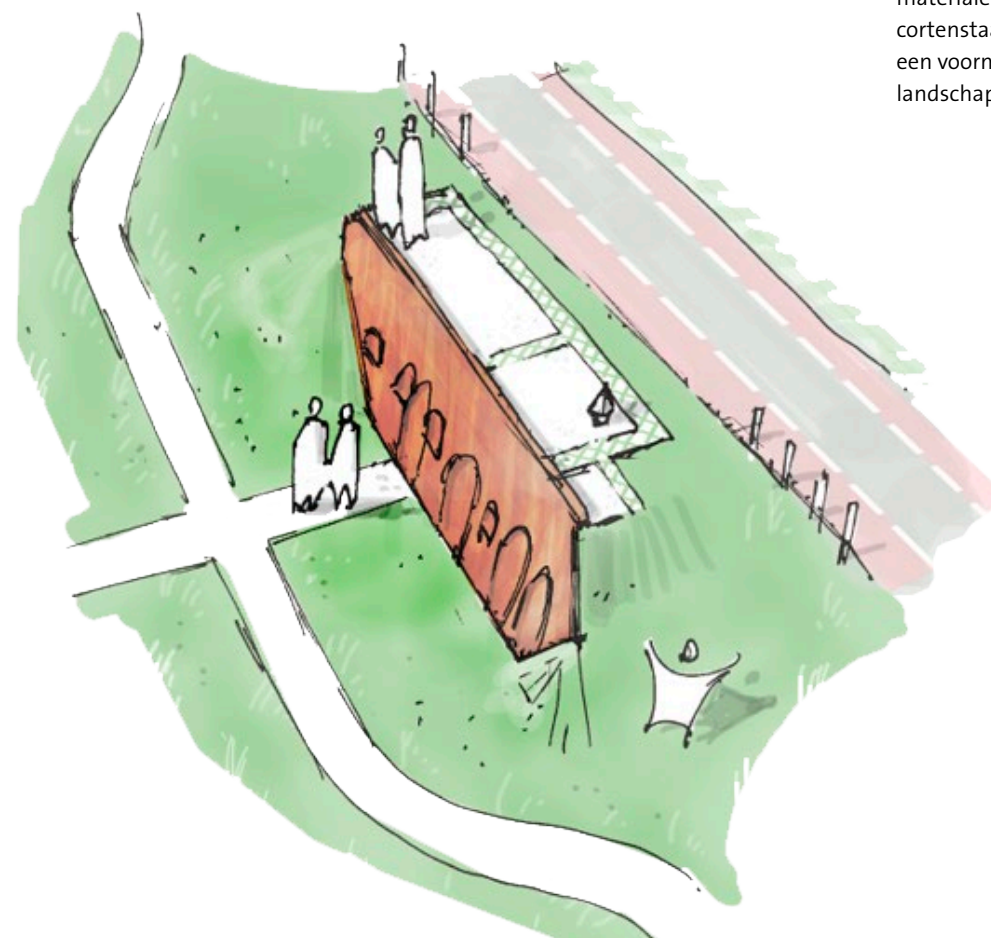
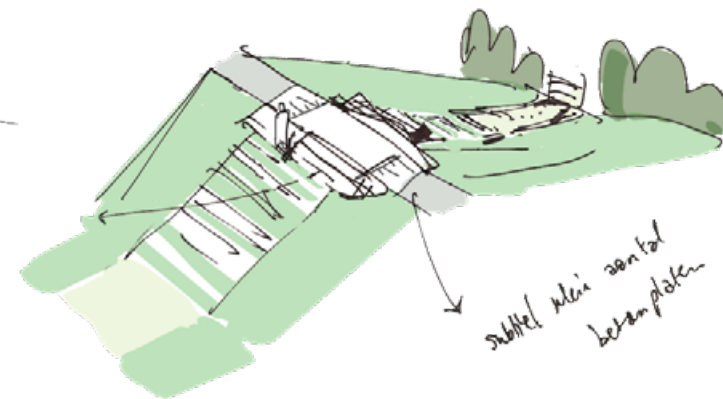
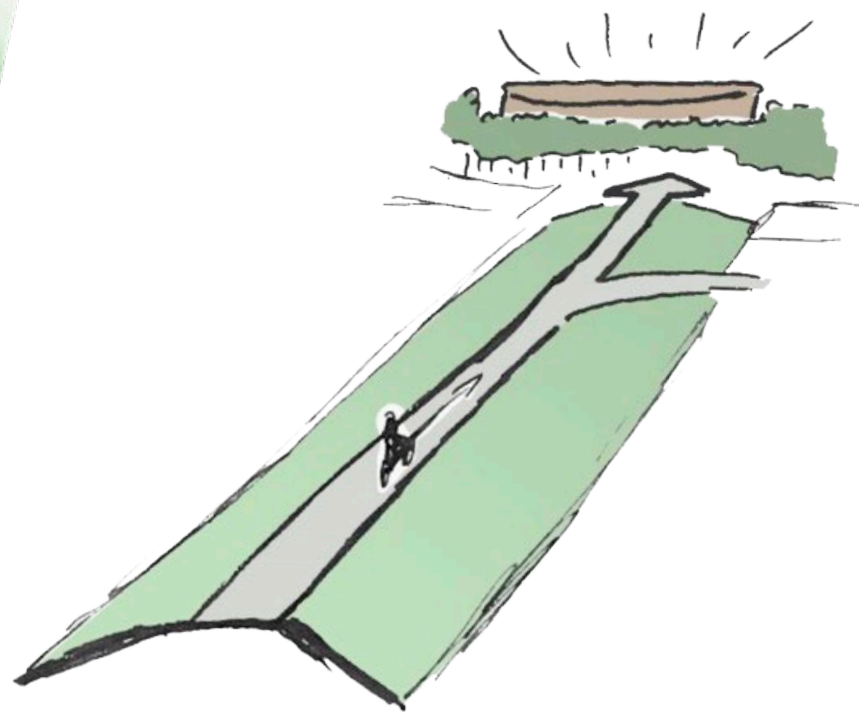
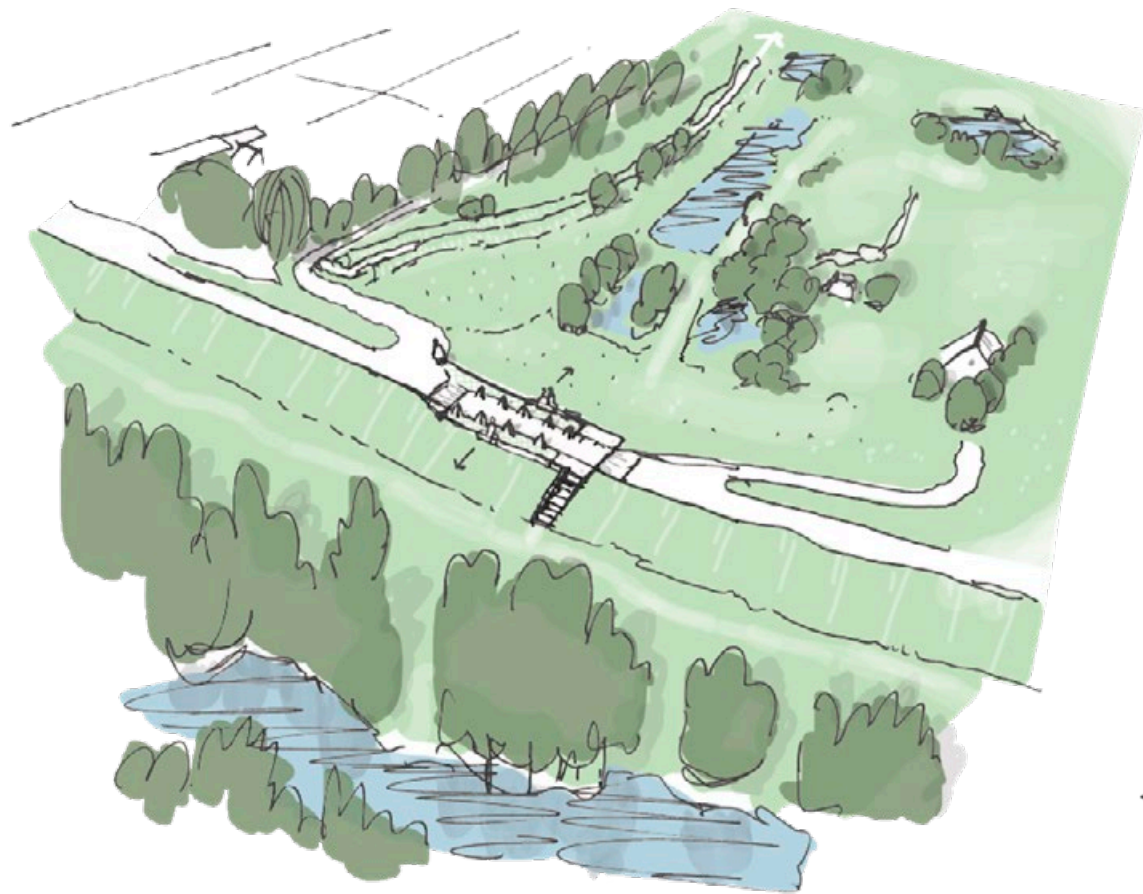
In de voorbeelduitwerking van het rustpunt is bewust een verbinding gezocht tussen beide zijden van de dijk om de dwarsrelatie te benadrukken. Voor de zitelementen is ruimte gezocht aan de buitenzijde van de dijk door middel van dezelfde tribune-elementen als van een 'rustpunt s'. Dit vormt een markeerpunt op de dijkbeleving. De fietsnietjes en geïntegreerde informatiezuil vormen een onderdeel voor 'het nieuwe adres' aan de dijk (zie inzet). De trappen lopen op deze locatie helemaal door de uitwerwaarden in, maar ook aan de binnenwaartse zijde van de dijk naar het historisch restant van de sluis. Het rustpunt is daarbij niet alleen onderdeel van de dijk, maar takt ook aan op het voetpad vanuit Lopik langs de Rolafweg Zuid en kan onderdeel worden van een lokaal wandelrondje.



Voorbeelduitwerking rustpunt L - de IJsseldam

Voor de voorbeelduitwerking van een rustpunt L is de locatie van het dijkmagazijn ter hoogte van de IJsseldam in IJsselstein gekozen. Op dit historisch punt takte de Hollandse IJssel van de Lek af. Tot aan de afdamming in 1285 met de IJsseldam liep de Lekdijk over in de dijk langs de Hollandse IJssel. Dit bijzondere gegeven van de kruising van de dijken en de IJsseldam is opgepakt in de voorbeelduitwerking van het rustpunt. Een lange bank met een leuning in het midden loopt met de Lekdijk mee, maar gaat ook de bocht door in de richting van de oude dijk langs de Hollandse IJssel. Op de kop van de bank en in het verlengde van de IJsseldam staat een informatiezuil, met daarop een toelichting bij het bijzondere punt. De fietsnietjes zijn uitgelijnd met het dijkmagazijn. Doordat de ruimte rond het rustpunt groter is, kan op een mooie zomerse dag een ijscoke een trekpleister zijn voor het recreatief verkeer op de dijk en in de omgeving. De grasrasterverharding die onder en rond de bank aanwezig is loopt door langs de dijk en vormt een pad naar de historische toegang naar naar de Bossenwaard (zie inzet).





Rustpunten Nieuw Hollandse Waterlinie

Een bijzondere variant van de rustpunten aan de Sterke Lekdijk zijn de rustpunten die in het kader staan van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tussen Culemborg en Nieuwegein kruist de dijk de historische waterlinie. Hierbij raakt de dijk aan meerdere elementen van dit cultuurhistorische ensemble. Een belangrijk doel voor deze rustpunten was om die elementen te relateren aan de dijk, en zo de recreatieve netwerken van de dijk en van de linie te verbinden.

In aanvulling op zowel dit Beeldkwaliteitsplan als het Voorkeursalternatief voor de dijkversterking zijn deze rustpunten uitgewerkt tot een schetsontwerp. Hierbij is er rekening mee gehouden dat de rustpunten zowel in de familie van Sterke Lekdijk-rustpunten als van NHW-attracties dienen te passen. Zodoende is gekozen om voor de basis van de rustpunten dezelfde beton-materialen te gebruiken als voor de andere Sterke Lekdijk-rustpunten. Voor de verdere invulling van de rustpunten wordt met materialen gewerkt die bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie passen, zoals cortenstaal. Hiermee worden ook enkele historische elementen, zoals een voormalig onderkomen in de dijk, weer zichtbaar gemaakt in het landschap.





05 materialencatalogus

De materialencatalogus is de handleiding om te komen tot een terughoudende en herkenbare inrichting van de dijk in de planuitwerkingsfase van de deeltrajecten van de dijkversterking. Bij de omschrijvingen door middel van een voorbeeldproduct geldt dat ook een andere leverancier gekozen kan worden, mits het product gelijkwaardig is aan het voorbeeldproduct. Bij de keuze van de materialen is het covenant duurzaam bouwen, dat de provincie Utrecht samen met haar gemeenten aan het opstellen is, als uitgangspunt genomen.

Asfalt

Steenmastiekasfalt

Toepassing

Verharding van het rijgedeelte van de dijkweg en toegangen

Samenhang

In het beeld aansluiten bij de graskanttegels en rijlopermarkering

Gebruik

Doorlopende verharding van dijkweg

Uitstaling

Sobere uitstraling

Technische voorwaarden

SMA NL 8 (steenmastiekasfalt)

Comfortniveau 8-9

Donkergrijs

Coating

Posshel Thermoflex

Toepassing

In de rijloper van de dijkweg en toegangen

Samenhang

In het beeld aansluiten bij de asfalt en graskanttegels

Gebruik

Aanduiding van de positie van de verkeersdeelnemers

Attentiewaarde verkeersdeelnemers door geluid bij overrijden

Geleiding van verkeer in nachtelijke en regenachtige situatie

Bevorderen van kanthouden door motorrijders

Verkeersremmend effect

Uitstaling

Sober en herkenbaar door de twinkeling

Geleidend zonder de weg visueel in twee delen te delen

Technische voorwaarden

Slijtlaag met 2-5mm korrel

Toevoegen gerecycled glasaggregaat

RAL-kleur wordt vastgesteld na proefvak



Grasbetonstenen

Giverbo graskanttegels GVB-93 (standaard) en GVB-93 (vlak)

Toepassing

Aan de buitenzijden van de dijkweg en op de rustpunten

Samenhang

In het beeld aansluiten bij de noktegels en rijlopermarkering

Gebruik

Bieden van uitwijkmogelijkheid om te passeren

Zorgen voor een stevige berm in het kader van verkeerveiligheid

Attentiewaarde voor weggebruikers bij het rijden in de berm

Overgang in beeld tussen berm en weg - verhouding gras : beton

Uitstaling

Sobere uitstraling

Technische voorwaarden

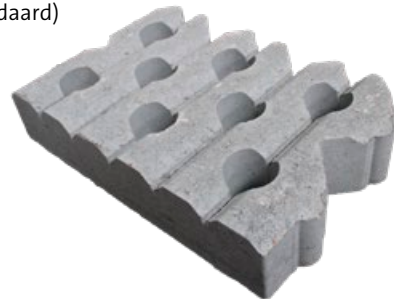
Goed gefundeerd

GVB-93 (standaard) gecombineerd met ribbelmarkering van de rijloper

GVB-93 (vlak) gecombineerd met de doorlopende markering van de rijloper

GVB-93 (vlak) als verharding op rustpunten

type	GVB-93 (standaard)
afmeting	40x60x12
pl	3
kg/st	49
st/m ¹	1,67
st/m ²	4,17
st/laag	4
st/pak	32
lxb pak	120x80
kg/pak	1568
afstandhouders	ja
overig	- 60 cm zijde vlak - verhouding gras : beton = ± 31% : 69%



type	GVB-93 (vlak)
afmeting	40x60x12
pl	3
kg/st	51
st/m ¹	1,67
st/m ²	4,17
st/laag	4
st/pak	32
lxb pak	120x80
kg/pak	1632
afstandhouders	ja
overig	- 60 cm zijde vlak - bovenzijde vlak - verhouding gras : beton = ± 31% : 69%



Noktegel

Giverbo Giro bermtegel 60x40 cm (nok afgeschuind)

Toepassing

Om de 25 meter in de graskanttegelstrook

Samenhang

In het beeld aansluiten bij de graskanttegels

Gebruik

Voorkomen van oneigenlijk gebruik van graskanttegelstrook als verbrede rijbaan

Beëindiging van graskanttegelstrook ter plaatse van inritten

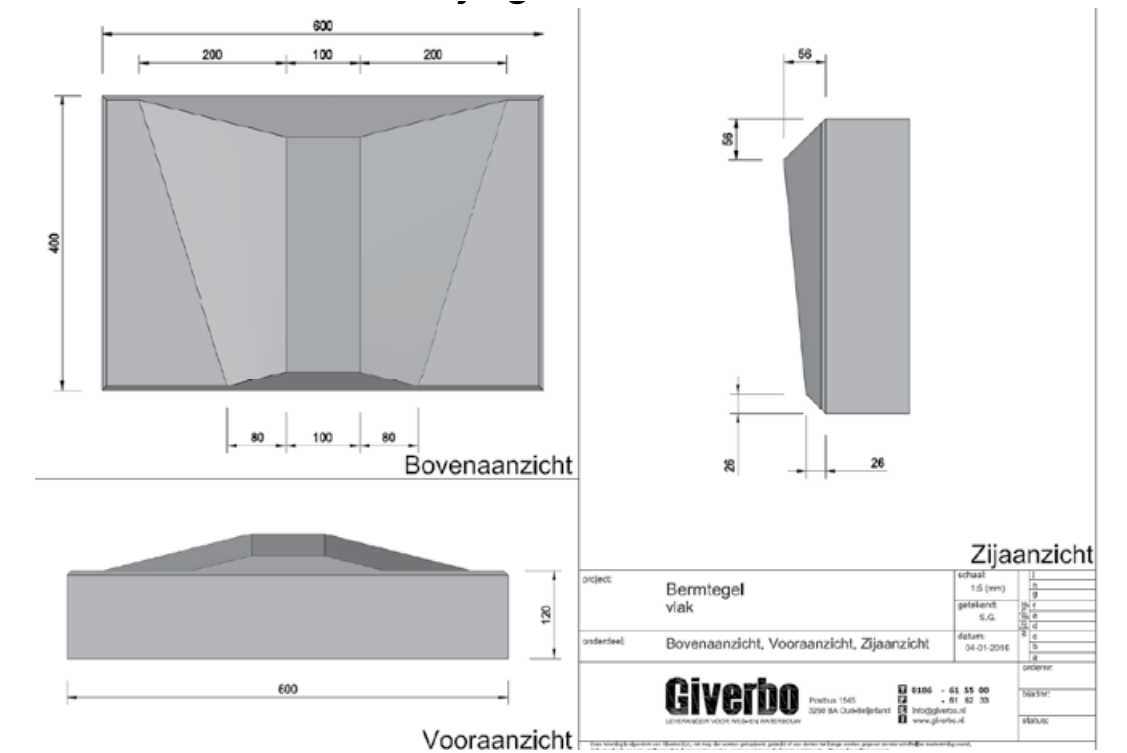
Beëindiging van graskanttegelstrook ter plaatse van toegangen tot de Sterke Lekdijk

Uitstaling

Sobere uitstraling

Technische voorwaarden

Goed gefundeerd



Glaspbol

Van Wylick Wegdekreflectoren LUX 4 - amber

Toepassing

Verkeergeleiding in buitenbochten

Samenhang

In beeld aansluiten bij overige reflector-elementen langs dijkweg

Gebruik

Geïntegreerd in noktegel

Uitstaling

Sobere uitstraling

Technische voorwaarden

Hoge belastbaarheid vanwege (zwaar) landbouwverkeer
Beperkte hoogte door integratie in noktegel



Kastanjehouten palen met reflector

Toepassing

Verkeergeleiding in bochten

Samenhang

In beeld aansluiten bij overige reflector- en geleidingselementen langs dijkweg

Gebruik

Scherpe buitenbochten

Uitstaling

Natuurlijke uitstraling

Technische voorwaarden

Kastanjehout (onbehandeld)
A-kwaliteit
1,2 m boven maaiveld
Diameter 120 mm



Houten geleiderail

Van Straten Geleiderail

Toepassing

Verkeergeleiding in bochten en kruisende wegen

Samenhang

In beeld aansluiten bij overige reflector- en geleidingselementen langs dijkweg

Gebruik

Scherpe bochten

Bij haakse dijkopgangen

Uitstaling

Natuurlijke uitstraling

Houten delen zijn rond

Maximale afstand tussen de staanders

Indien motorrijdersbeveiliging noodzakelijk is, de railing verder dichtzetten met zelfde horizontale element (geen motorplank toepassen)

Eventuele reflector elementen verwerken in de railing

Technische voorwaarden

Veilig voor motorrijders

Enkelzijdig

Afstand tussen staanders op rechte delen 4 meter

Afstand tussen staanders in bochten 2 meter

Aflopend begin/eindelement

Klasse 4 hout



Dijkelementen

Giverbo bloktreden - GB 35-20-100

Toepassing

Rustpunten

Samenhang

In beeld aansluiten bij graskanttegels, noktegels en coating van rijloper

Gebruik

Basis van dijkpodium

Trappartijen op dijk

Uitstaling

Sober en robuust

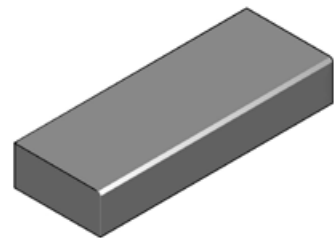
Technische voorwaarden

Beton

Richtingloos

Grijs

Standaard detail voor koppeling bloktreden en overgangen naar dijklichaam worden uitgewerkt na afstemming met dijkbeheerder en de ervaringen van het rustpunt in het proefvak



Grasraster

Giverbo Kunststof grasraster - GVB-193

Toepassing

Optioneel voor rustpunten

Samenhang

In beeld aansluiten bij om- of aanliggende grasvlakten

Gebruik

Versteving van grasondergrond op rustpunten

Uitstaling

Natuurlijk

Technische voorwaarden

Kleur zwart

585 x 390 mm

Dikte 51 mm

Belasting minimaal 3000 ton per m2 ongevuld



Zitelementen

Streetlife Cliffhanger en Rough and Ready

Toepassing

Rustpunten

Samenhang

In het beeld aansluiten bij overige elementen van rustpunten

Gebruik

Verbindend element voor rustpunten

Uitstaling

Robuust en comfortabel

Parkachtig door latjesstructuur

Gekoppeld aan bloktreden, latjes van zitelement in de lengterichting

Zitelement als zelfstandige bank, latjes in de dwarsrichting

Zelfstandige bank in zowel gebogen als rechte vormen

Technische voorwaarden

Zitelementen en leuningen uit roodbruin hardhout

Comfortabel

FSC-certificering op houten onderdelen

Onderhoudsarm

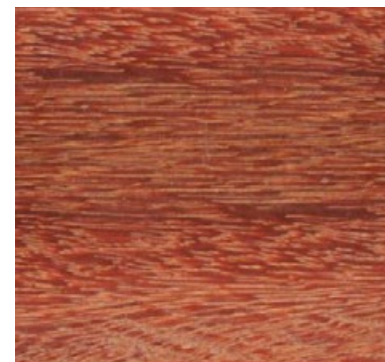
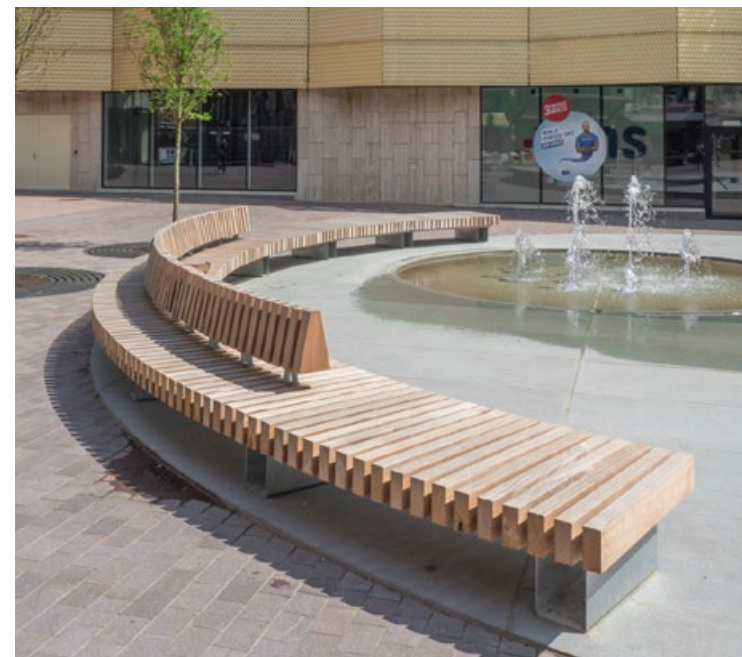
Niet verplaatsbaar

Zitelementen en leuningen met een verborgen verankering gemonteerd op

bloktreden of onderstel van thermisch verzinkt staal

Kleur thermisch verzinkt staal: zilvergrijs met vlekken

Textuur thermisch verzinkt staal: licht ruw



FSC Hardhout II - Virgin

Materiaal	FSC®-gecertificeerd hardhout
Status	Virgin
Bron	FSC® beheerde tropische bossen
Balkprofiel	Solid 7x7 cm
	Fijne banken, divers
Max. lengte	300 cm
Kleur	Roodbruin
Textuur	Glad zonder knoesten
Vergrijzingstijd	2-3 jaar
Dichtheid	1150 kg/m ³
Levensduur	> 30 jaar
Onderhoud	Geen, eventueel schuren
Recyclebaar	Ja
Certificaat	FSC®

Fietsnietjes + (geïntegreerde) informatiezuil + welkomstbord

Toepassing

Rustpunten

Samenhang

In het beeld aansluiten bij overige elementen van rustpunten

Gebruik

Verbindend element voor rustpunten en informatievoorziening

Uitstaling

Natuurlijk en robuust

Technische voorwaarden

Thermisch verzinkt stalen strip

Zilvergrijs met vlekken

Textuur licht ruw

Standaard breedte 600 mm

Standaard dikte 10 mm

Boogstraal van bochten 100 mm

Onderhoudsarm

Niet verplaatsbaar

Niet zichtbare verankering in maaiveld





bronvermelding

Visie Mobiliteit en Recreatie Sterke Lekdijk, RHDHV, 2020

Ruimtelijk Kwaliteitskader, Terra Incognita, 2015

Verkennd onderzoek cultuurhistorie en archeologie,
Ferdinand van Hemmen en Eckhart Heunks, 2015

Cultuurhistorische kernkwaliteiten, ambitie en kansen Sterke Lekdijk,
M.A. Kooiman Cultuurhistorische Projecten, 2018

Eindnotitie werksessie Sterke Lekdijk,
Bureau Buiten, 2019

Notitie Reikwijdte en detailniveau Sterke Lekdijk
Royal HaskoningDHV, 2018

Ring! Ring! Ring! Ring
Provincie Utrecht en Deltametropool, 2019

Alle luchtfoto's afkomstig van de RWS Beeldbank:
<https://beeldbank.rws.nl>

**STERKE
LEKDIJK**

