



# Milieu- effectrapportage

Themarapport Verkeer en infrastructuur

Dijkversterking Mastenbroek - IJssel

# Colofon

Waterschap Drents Overijsselse Delta

Projectnaam: HWBP Mastenbroek-IJssel  
Projectfase: Verkenningsfase  
Documentnaam: Themarapport Verkeer en infrastructuur

---

| Versie     | Datum      | Omschrijving                       |
|------------|------------|------------------------------------|
| Definitief | 6 nov 2025 | Vrijgegeven door Dagelijks Bestuur |

# Inhoudsopgave

|                                                          |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding, beoordelingskader en beleid</b>         | <b>4</b>  |
| 1.1. Inleiding                                           | 4         |
| 1.1. Beoordelingsmethode                                 | 5         |
| <b>2. Huidige situatie en autonome ontwikkeling</b>      | <b>6</b>  |
| 2.1. Verkeersfunctie                                     | 6         |
| <b>3. Effectenbeschrijving en -beoordeling</b>           | <b>11</b> |
| 3.1. Verkeersfunctie                                     | 11        |
| 3.2. Samenvattende beoordeling verkeer en infrastructuur | 19        |
| <b>4. Conclusie</b>                                      | <b>21</b> |
| 4.1. Cumulatie                                           | 21        |
| 4.2. Mogelijkheden voor mitigatie                        | 21        |
| 4.3. Leemten in kennis                                   | 21        |

# 1. Inleiding, beoordelingskader en beleid

## 1.1. Inleiding

Doel van de beoordeling op het thema Verkeer en infrastructuur is inzicht te krijgen in het onderscheidende effecten van de kansrijke alternatieven op het gebied van de verkeer en infrastructuur. Het beoordelingscriterium waarnaar is gekeken, is het effect op bereikbaarheid en ontsluiting panden en buitendijkse gebieden in de definitieve fase, dus na realisatie van de maatregelen/dijkversterking. Tijdelijke effecten zijn beschreven in het deelrapport Hinder aanlegfase. Samen met de effectbeoordeling op de andere aspecten stelt de beoordeling in staat om een principiële keuze te maken voor het voorkeursalternatief. Hierbij is er één aspect vanuit het thema Verkeer en Infrastructuur behandeld. Het rapport kijkt naar de impact op de bereikbaarheid en de ontsluiting van panden en buitendijkse gebieden.

Tabel 1-1: Beoordelingskader verkeer en infrastructuur

|                       | Thema                     | Aspect          | Effect tijdens aanleg / na aanleg            | Beoordelingscriteria                                          |
|-----------------------|---------------------------|-----------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Impact op de omgeving | Verkeer en infrastructuur | Verkeersfunctie | Effecten na aanlegfase (permanente effecten) | Bereikbaarheid en ontsluiting panden en buitendijkse gebieden |

tabel 1-2 geeft de voor de Verkeer en infrastructuur belangrijkste wet- en regelgeving en beleid en de daaruit volgende aandachtspunten.

tabel 1-2: Beleidskader voor het thema Verkeer en infrastructuur

| Wet of beleidsdocument                                   | Relevant beleid                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Verkeerscirculatieplan 2017 -2030</b>                 | Binnen het verkeerscirculatieplan worden enkele verkeersproblemen benoemd. Eén van de plekken waar er verkeersproblemen bestaan is het knooppunt station Kampen. De verkeersdruk en doorstroming is met name tijdens de ochtend- en avondspits problematisch. Voor deze toegang zijn de volgende punten benoemd: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zakelijk autoverkeer kwaliteit bieden;</li> <li>- Aanvullende voorzieningen voor treinbezoekers;</li> <li>- Autoverkeer dat door wil rijden naar de binnenstad wordt geïnformeerd over de gratis p-route langs de magneten.</li> </ul>                |
| <b>Fietsplan Kampen – Fietsen met ruimte voor elkaar</b> | Het Fietsplan Kampen <i>Fietsen met ruimte voor elkaar</i> zet de koers uit voor een toekomstbestendig fietsbeleid. De gemeente wil de fiets inzetten als middel om Kampen bereikbaar, leefbaar, veilig, gezond en economisch vitaal te houden. Vijf beleidslijnen vormen de kern van het plan: het realiseren van een toekomstvast en compleet fietsnetwerk, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, het integreren van fietsvoorzieningen in ruimtelijke ontwikkelingen, het stimuleren van fietsgebruik voor alle doelgroepen, en het verbeteren van fietsparkeren en overstapmogelijkheden. |

## 1.1 Beoordelingsmethode

### Verkeer en infrastructuur

Voor verkeer en infrastructuur beschrijft het MER hoe bestaande verkeersstructuren liggen en hoe deze mogelijk beïnvloed worden door de dijkversterking.

#### Verkeersfunctie

Voor het aspect Verkeersfunctie is gekeken naar de effecten tijdens de gebruiksfase (dus na realisatie). Hierbij zijn zowel de verkeersafwikkeling en ontsluiting van panden en buitendijkse gebieden. Een neutrale score is toegekend aan alternatieven die geen impact hebben op de verkeersafwikkeling op de dijk. Een positieve score is toegekend aan alternatieven die leiden tot een verbetering van de verkeersfunctie van de dijk. Een negatieve score is toegekend aan alternatieven die leiden tot een verslechtering van de verkeersfunctie van de dijk.

tabel 1-3: Beoordelingsschaal Verkeersfunctie

| Score | Betekenis                                                                                                                                                                                               |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ++    | Sterk positief effect ten opzichte van referentiesituatie: sterke verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting door het herstellen of verbeteren van de infrastructuur                              |
| +     | (Enigszins) positief effect ten opzichte van referentiesituatie: de bereikbaarheid en ontsluiting van (woon)locaties verbetert door het herstellen of verbeteren van de infrastructuur                  |
| 0     | Neutraal (niet onderscheidend positief of negatief): (vrijwel) geen veranderingen in bereikbaarheid en ontsluiting ten opzichte van de referentiesituatie                                               |
| -     | (Enigszins) negatief effect ten opzichte van referentiesituatie: de bereikbaarheid en ontsluiting van (woon)locaties wordt licht aangetast door wijzigen van infrastructuur                             |
| --    | Sterk negatief effect ten opzichte van referentiesituatie: de bereikbaarheid en ontsluiting van (woon)locaties gaan verloren of wordt ernstig aangetast door het afsluiten/verleggen van infrastructuur |

## 2. Huidige situatie en autonome ontwikkeling

### 2.1. Verkeersfunctie

Over het algemeen zijn er weinig doorgaande routes te vinden in de directe nabijheid van de dijken. Belangrijke kruisende routes zijn de N764 en N760. De wegen op de dijk zijn gemeentewegen.

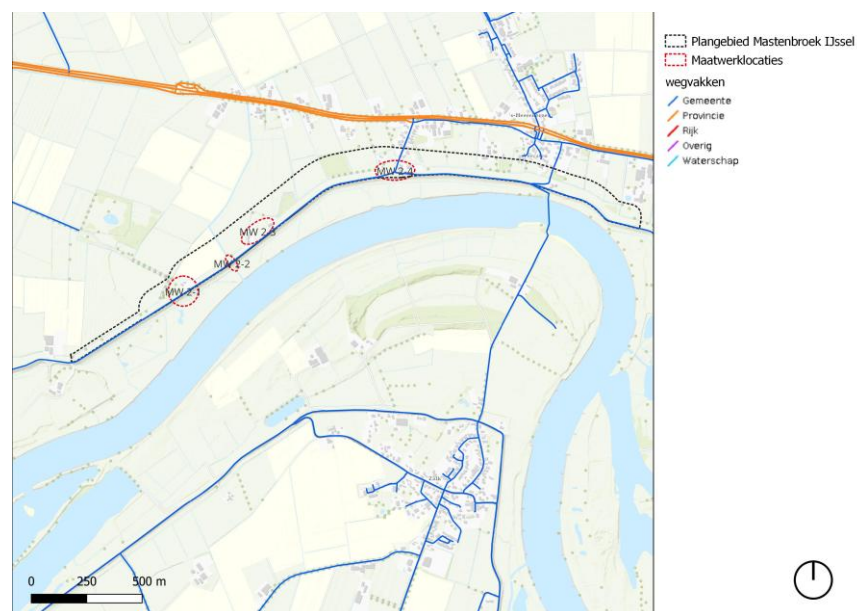
#### 2.1.1. Deeltraject 2

Binnen deeltraject 2 ligt de Veecaterdijk, een gemeentelijke weg op de dijk. Parallel aan de Veecaterdijk op deeltraject 2 loopt de Zwolseweg N764, deze ligt niet in het plangebied.

Er zijn 4 locaties vanaf waar Veecaterdijk binnen deeltraject 2 toegankelijk is voor verkeer:

- Veecaterweg
- Zwolseweg
- Veerpad
- Schoolsteeg

De weg op de dijk is vanaf de opgang bij de Schoolsteeg in westelijke richting afgesloten voor gemotoriseerd vervoer (met een uitzondering voor tractoren). In oostelijke richting is de weg doodlopend voor de ontsluiting van aangelegene panden én de ontsluiting van het Zalkerveer (figuur 2-1).



figuur 2-1: Wegvakken – deeltraject 2 (Bron: NWB light)

#### 2.1.2. Deeltraject 3.1

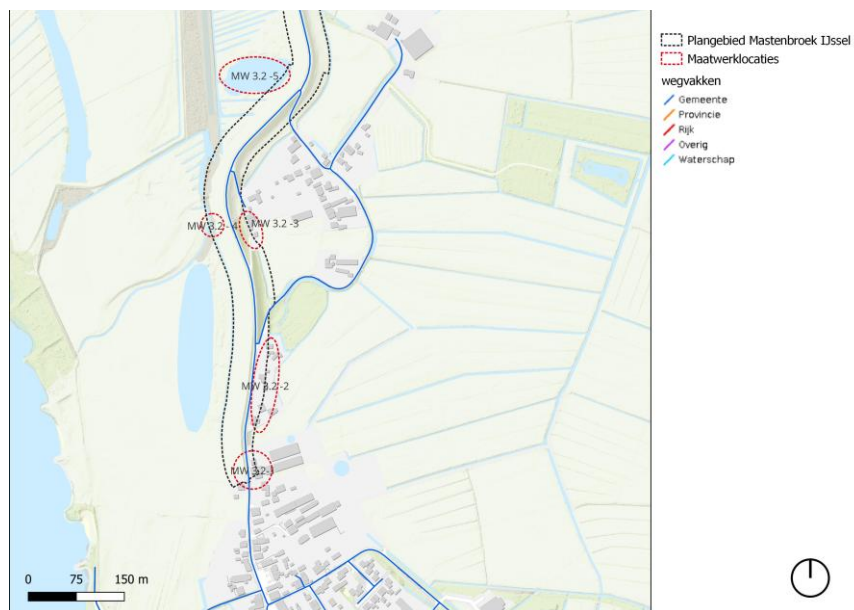
Het plangebied van deeltraject 3.1 ligt over de opgang van de dijk aan de van Lierweg. De wegen zijn voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer bedoeld. In oostelijke richting is de weg op de dijk doodlopend voor auto's. De weg wordt gebruikt voor de ontsluiting van enkele woningen en de uiterwaarden. Na iets meer dan een halve kilometer is de weg verboden voor gemotoriseerd verkeer (met een uitzondering voor tractoren en fietsers). In westelijke richting wordt de weg gebruikt door autoverkeer uit Wilsum (figuur 2-2).



figuur 2-2: Wegvakken – deeltraject 3.1 (Bron: NWB light)

### 2.1.3. Deeltraject 3.2

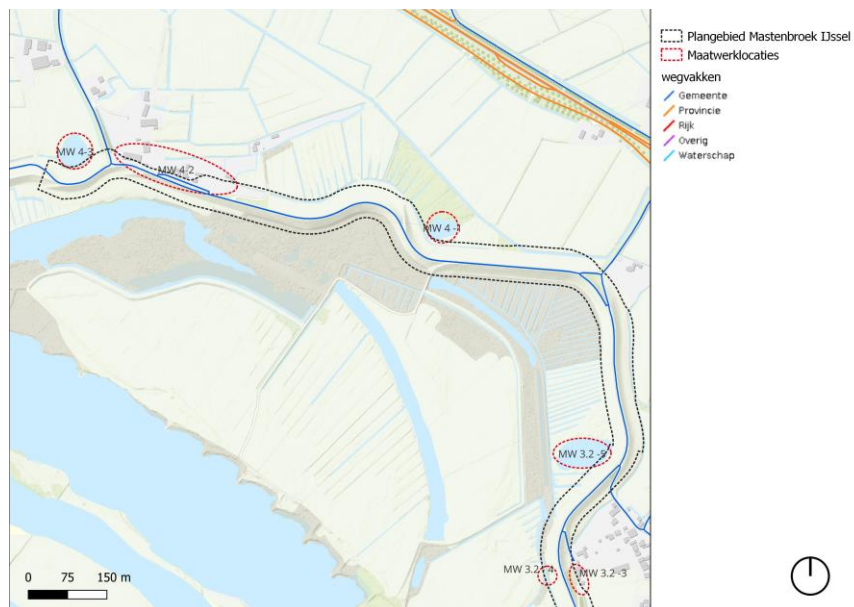
Binnen deeltraject 3.2 ligt een weg op de kruin van de dijk die gebruikt wordt voor autoverkeer. In het zuidelijk deel van deeltraject is dit een 30-kilometer zone. Buiten de bebouwde kom mag op deze weg 60 kilometer per uur gereden worden. Er zijn 2 opgangen via Nieuwstad (figuur 2-3).



figuur 2-3: Wegvakken – deeltraject 3.2 (Bron: NWB light)

### 2.1.4. Deeltraject 4

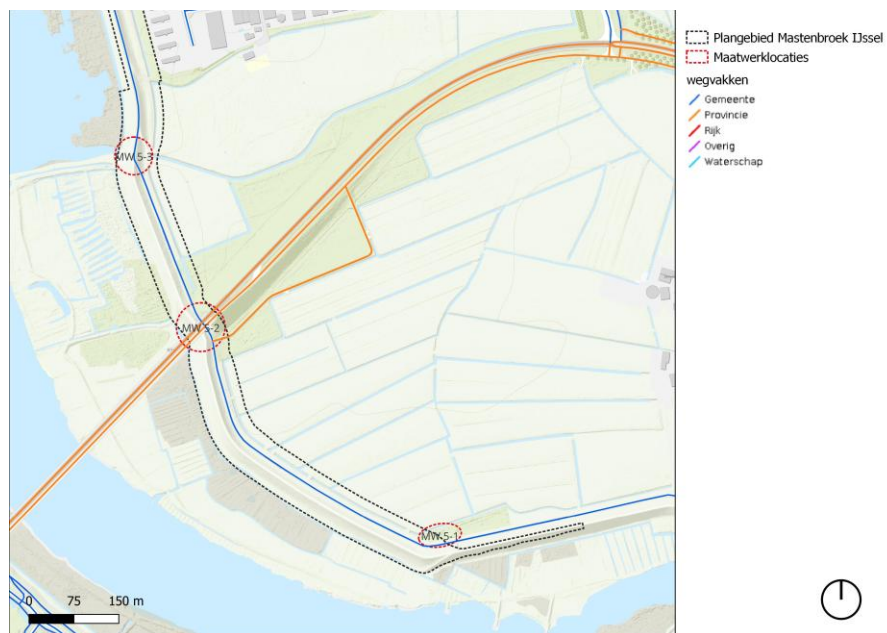
Binnen deeltraject 4 Dorpsweg en de Uiterwijkseweg. Dit is een weg waar 60 kilometer per uur gereden mag worden. De Dorpsweg splitst in de Uiterwijkseweg en de Wilsumersteeg. De Uiterwijkseweg blijft op de dijk lopen, maar wordt verboden voor verkeer zwaarder dan 3500 kilogram. In het westelijk deel van het deeltraject is er ook een opgang vanaf de Zwolseweg. Ook na deze opgang is de Uiterwijkseweg verboden voor verkeer zwaarder dan 3500 kilogram (figuur 2-4).



figuur 2-4: Wegvakken – deeltraject 4 (Bron: NWB light)

### 2.1.5. Deeltraject 5

Binnen deeltraject 5 loopt een weg waar er 60 kilometer per uur gereden mag worden. Deze dijk ligt naast de dijk. De weg is verboden voor verkeer zwaarder dan 3500 kilogram. In de nabijheid van het viaduct loopt er een fietspad naar de dijk (figuur 2-5).



figuur 2-5: Wegvakken – deeltraject 5 (Bron: NWB light)

### 2.1.6. Deeltraject 6.1

Binnen deeltraject 6.1 loopt de Uiterwijkseweg op de dijk. Het zuidelijk deel van het gebied is een 60 kilometer per uur weg. Het noordelijk deel van de weg wordt gebruikt door langzaam verkeer. Binnen het deeltraject ligt ook de ontsluiting van Stoter B.V. (figuur 2-6).



figuur 2-6: Wegvakken – deeltraject 6.1 (Bron: NWB light)

### 2.1.7. Deeltraject 6.2

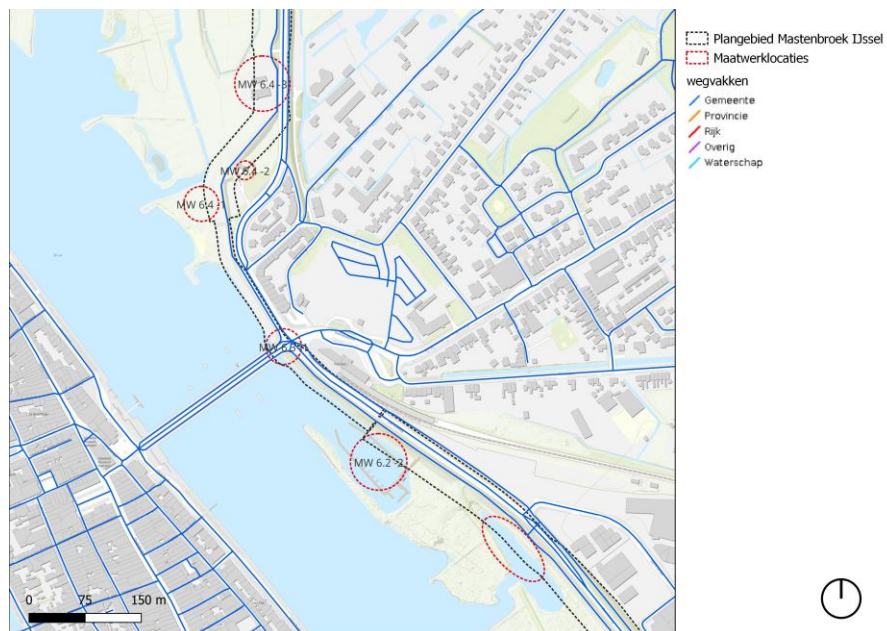
Binnen deeltraject 6.2 loopt de Zwolseweg met één rijbaan met twee rijstroken voor autoverkeer waar binnen de bebouwde kom 50 kilometer per uur en buiten de bebouwde kom 80 kilometer per uur gereden mag worden. Er liggen twee fietsstroken voor twee richtingsverkeer, één op de tuimeldijk en één binnendijks van de Zwolseweg (figuur 2-7).



figuur 2-7: Wegvakken – deeltraject 6.2 (Bron: NWB light)

### 2.1.8. Deeltraject 6.3

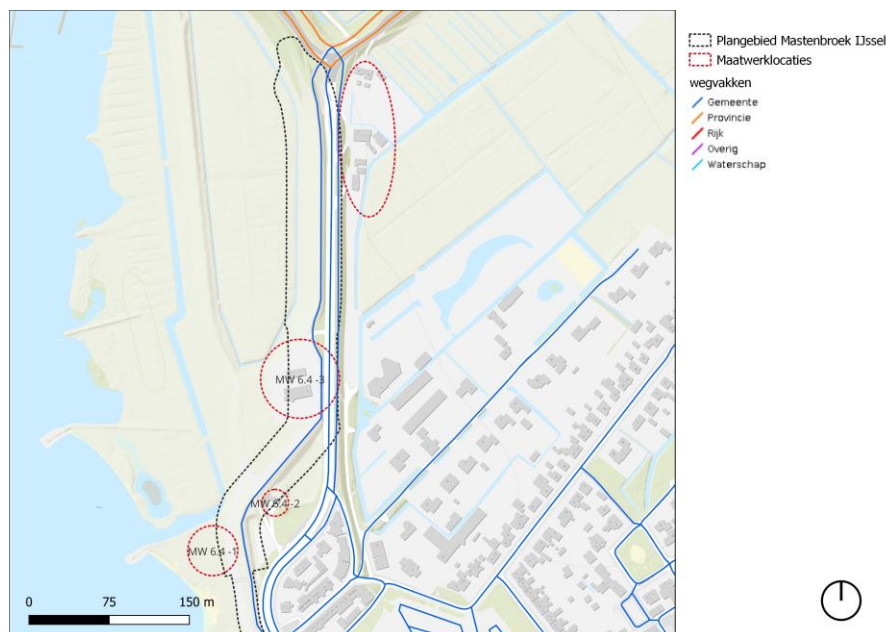
De Spoorakade, het Stationsplein en de Zwolseweg zijn wegen die veel gebruikt worden door gemotoriseerd verkeer. Het is een druk kruispunt. Langs de Zwolseweg lopen twee afgescheiden fietspaden, één op de tuimeldijk en één aan de binnendijkse zijde. Langs Spoorakade lopen direct langs de weg twee fietsstroken. Langs de woningen loopt een stoep (figuur 2-8).



figuur 2-8: Wegvakken – deeltraject 6.3 (Bron: NWB light)

### 2.1.9. Deeltraject 6.4 A en B

In het zuidelijk deel van deeltraject loopt de dijk niet op met de Friese weg. Hier loopt een fietspad over de dijk. In het noordelijk deel komt de Friese weg over de dijk lopen. De weg gaat binnen het deeltraject over van binnen naar buiten de bebouwde kom. In het gedeelte buiten de bebouwde kom mag 80 kilometer per uur gereden worden. In dit deel van het traject liggen aan beide zijden van de weg vrijliggende fietspaden. Langs de woningen ligt een ontsluitingsweg die op twee plekken aansluit op de doorgaande weg (figuur 2-9).



figuur 2-9: Wegvakken – deeltraject 6.4 (Bron: NWB light)

# 3. Effectenbeschrijving en -beoordeling

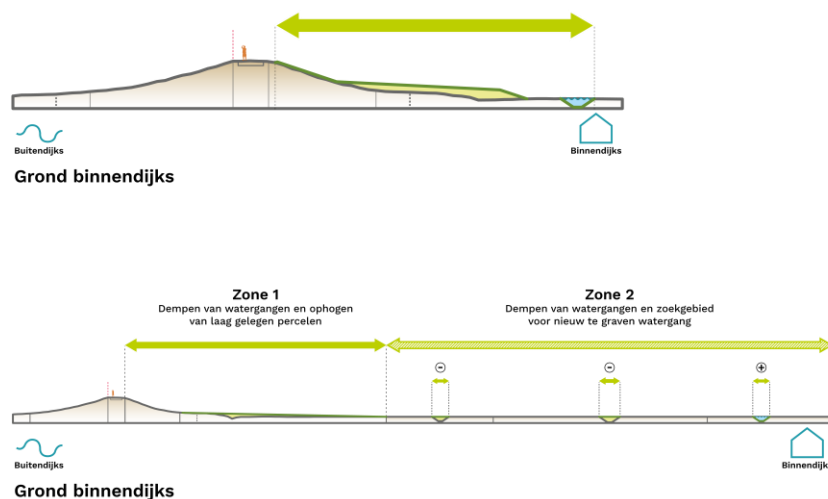
## 3.1. Verkeersfunctie

Binnen enkele alternatieven wordt de positie van de weg op de dijk aangepast. De beschrijving van de alternatieven per deeltraject hieronder gaat in op de impact die verwacht kan worden ten aanzien van verkeer. Het ruimtebeslag van de verschillende alternatieven kan doorwerken op de verkeerssituatie in het projectgebied. Daarbij wordt binnen dit criterium gekeken in hoeverre gebiedsontsluitingswegen of erftoegangen worden aangetast. Het aantal locaties dat blijvend verminderd bereikbaar wordt door de dijkversterking is kwalitatief beoordeeld op basis van expert judgement.

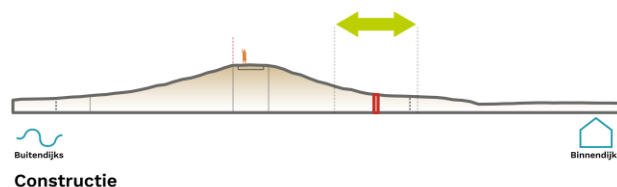
### 3.1.1. Deeltraject 2

#### *Grond binnendijks en constructie*

Een deel van het deeltraject is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en het andere deel wordt enkel gebruik voor de ontsluiting van enkele woningen en de kade. Bij alle alternatieven kan de weg op de dijk blijven bestaan, waardoor geen permanent effect optreedt (0).



figuur 3-1: Ontwerp alternatief Grond binnendijks – deeltraject 2

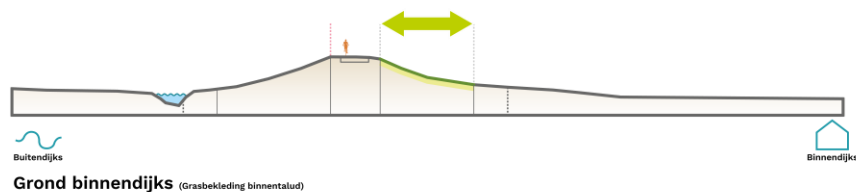


figuur 3-2: Ontwerp alternatief Constructie – deeltraject 2

### 3.1.2. Deeltraject 3.1

#### *Grond binnendijks*

Binnen deeltraject 3.1 wordt de grasbekleding van de dijk vervangen (Figuur 1-16). Er worden geen nieuwe harde, bovengrondse elementen gerealiseerd en de weg wordt ook niet op een andere locatie teruggebracht. Bij het alternatief Grond binnendijks wordt geen impact op de verkeerssituatie verwacht (0).

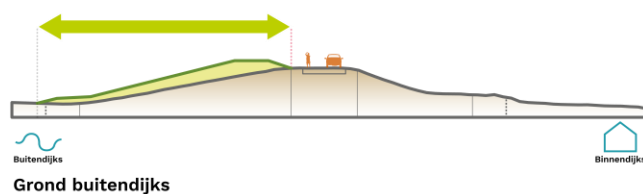
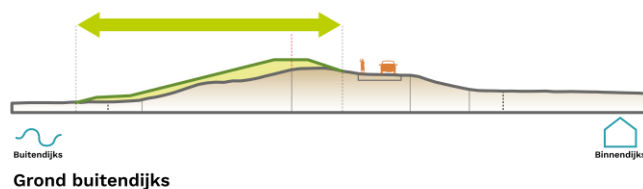


figuur 3-3: Ontwerp alternatief Grond binnendijks – deeltraject 3.1

### 3.1.3. Deeltraject 3.2

#### Grond buitendijks

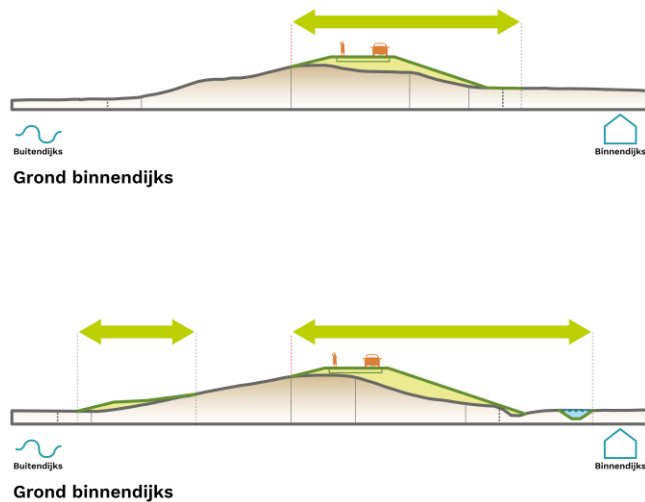
Binnen alternatief Grond buitendijks blijft de positie van de huidige weg gehandhaafd. Bij het alternatief Grond buitendijks wordt geen negatieve effecten voor verkeer verwacht (0).



Figuur 3-4: Figuur 3-5: Ontwerp alternatief Grond buitendijks – deeltraject 3.2

#### Grond binnendijks

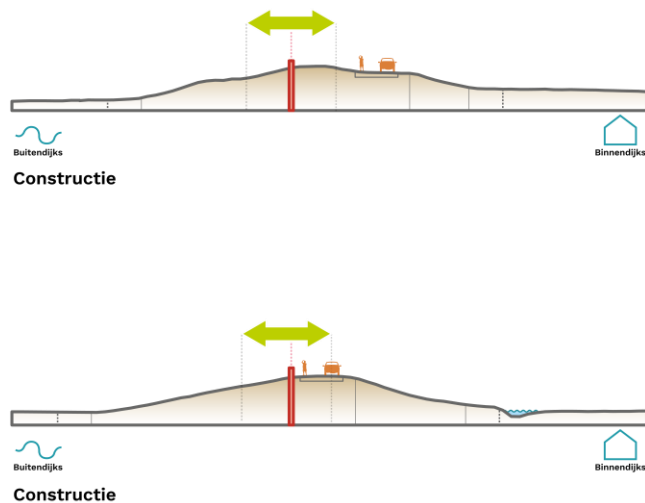
In het zuidelijk deel komt de weg enkele meters naar buiten te liggen en krijgt het een hogere ligging. In het noordelijk deel komt de weg ook iets hoger te liggen, hier schuift de weg binnenwaarts. De weg wordt verplaatst, maar komt op een soortgelijke manier terug. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om dit aandachtspunt is Grond binnendijks als negatief (-) beoordeeld.



Figuur 3-6: Ontwerp alternatief Grond binnendijks – deeltraject 3.2

#### Constructie

Er wordt een wand geplaatst binnen het alternatief Constructie dat naast de weg komt te liggen. De weg blijft bereikbaar in de nieuwe situatie. Het alternatief heeft daarom geen effect op de verkeerssituatie en wordt daarom beoordeeld als neutraal (0).

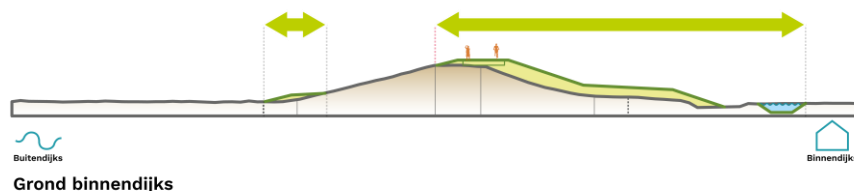


figuur 3-7: Ontwerp alternatief Constructie – deeltraject 3.2

#### 3.1.4. Deeltraject 4

##### Grond binnendijks

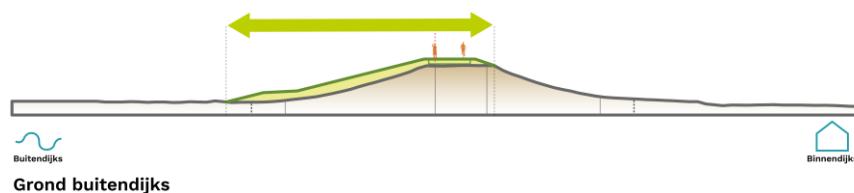
Binnen alternatief Grond binnendijks verschuift de weg enkele meters binnenwaarts en komt de weg hoger te liggen. In de nieuwe situatie komt de weg terug op een soortgelijke manier. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om dit aandachtspunt is dit alternatief negatief (-) beoordeeld.



figuur 3-8: Ontwerp alternatief Grond binnendijks – deeltraject 4

#### Grond buitendijks

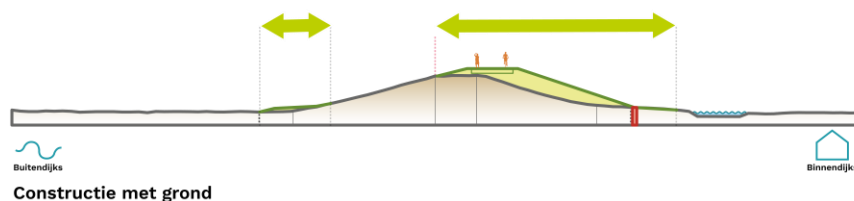
Binnen alternatief Grond buitendijks blijft de weg op dezelfde locatie liggen. Wel komt deze hoger te liggen op de dijk. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om dit aandachtspunt is dit alternatief negatief (-) beoordeeld.



figuur 3-9: Ontwerp alternatief Grond buitendijks – deeltraject 4

#### Constructie met grond

Binnen alternatief Constructie met grond verandert de positie van de weg. De weg verschuift enkele meters binnenwaarts en komt hoger te liggen. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om dit aandachtspunt is dit alternatief negatief (-) beoordeeld.

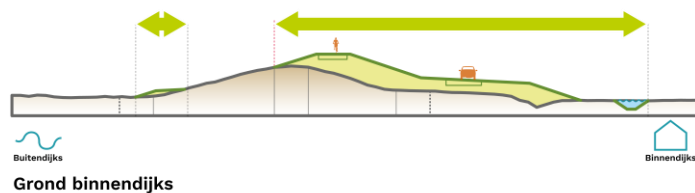


figuur 3-10: Ontwerp alternatief Constructie met grond – deeltraject 4

### 3.1.5. Deeltraject 5

#### Grond binnendijks

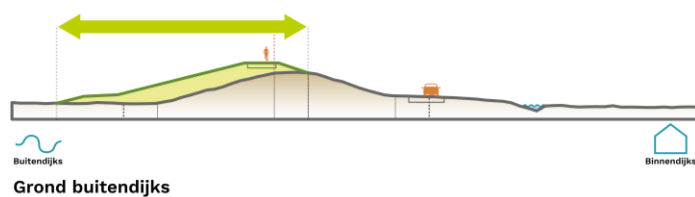
Binnen alternatief Grond binnendijks komt de weg licht verhoogd in het landschap te liggen. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Door het realiseren van een fietspad op de dijk wordt het auto- en fietsverkeer op de bestaande weg gescheiden. De algehele bereikbaarheid verandert niet. De positieve effecten op verkeersveiligheid en de recreatieve waarde van dit fietspad zijn binnen de themarapporten Recreatie en Woon, werk en leefmilieu beschouwd. Naar verwachting treedt er geen permanent effect op in de verkeerssituatie (0).



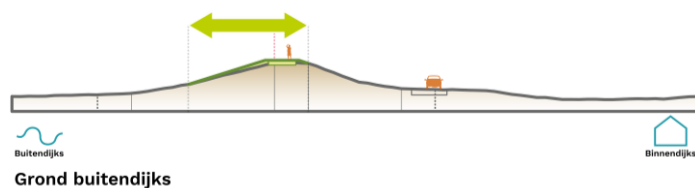
figuur 3-11: Ontwerp alternatief Grond binnendijks – deeltraject 5

#### Grond buitendijks

Binnen alternatief Grond buitendijks blijft de positie van de weg gelijk aan de huidige situatie. Door het realiseren van een fietspad op de dijk wordt het auto- en fietsverkeer op de bestaande weg gescheiden. De algehele bereikbaarheid verandert niet. De positieve effecten op verkeersveiligheid en de recreatieve waarde van dit fietspad zijn binnen de themarapporten Recreatie en Woon, werk en leefmilieu beschouwd. Daarom scoort dit alternatief neutraal (0).



figuur 3-12: Ontwerp alternatief Grond buitendijks (I)– deeltraject 5

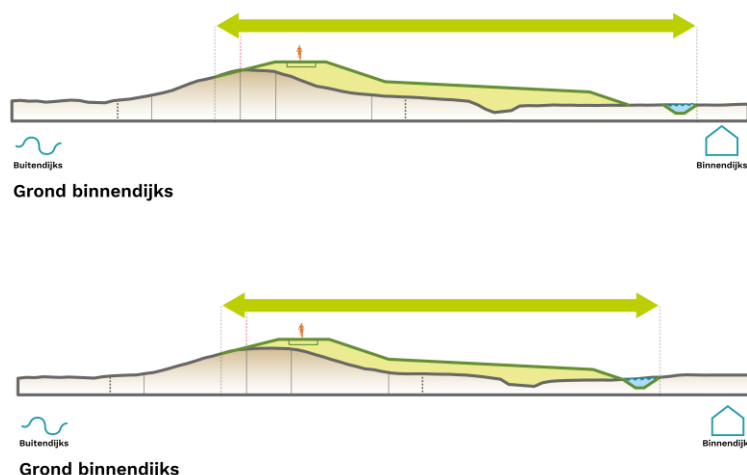


figuur 3-13: Ontwerp alternatief Grond buitendijks (II)– deeltraject 5

### 3.1.6. Deeltraject 6.1

#### Grond binnendijks

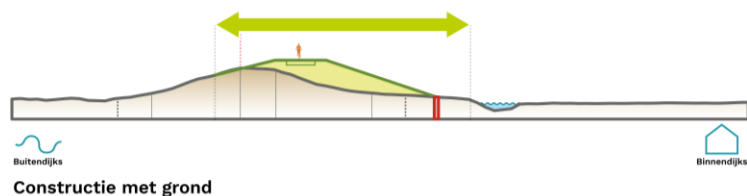
Voor het alternatief Grond binnendijks wordt de dijk licht verhoogd en komt het meer binnenwaarts te liggen. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om dit aandachtspunt is dit alternatief negatief (-) beoordeeld.



figuur 3-14: Ontwerp alternatief Grond binnendijks – deeltraject 6.1

#### Constructie met grond

Ook voor het alternatief Constructie met grond wordt de dijk licht verhoogd en komt het meer binnenwaarts te liggen. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om dit aandachtspunt is dit alternatief negatief (-) beoordeeld.

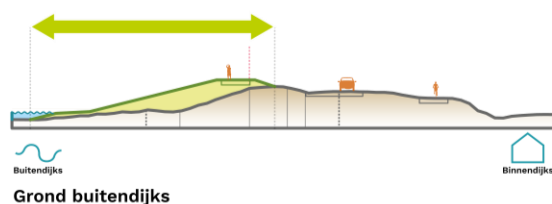


figuur 3-15: Ontwerp alternatief Constructie met grond – deeltraject 6.1

### 3.1.7. Deeltraject 6.2

#### Grond buitendijks

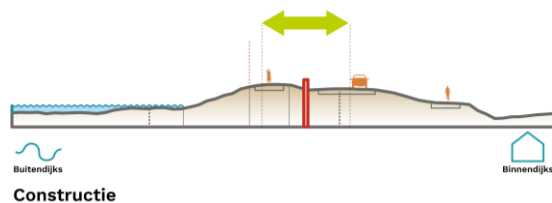
In dit alternatief blijft de autoweg op dezelfde locatie. Het grondlichaam wordt verhoogd waardoor het bestaande fietspad opnieuw gerealiseerd dient te worden. Het aspect verkeer wordt hier beoordeeld als neutraal (0), omdat er geen impact op het aspect verkeer wordt verwacht.



figuur 3-16: Ontwerp alternatief Grond buitendijks - deeltraject 6.2

#### Constructie

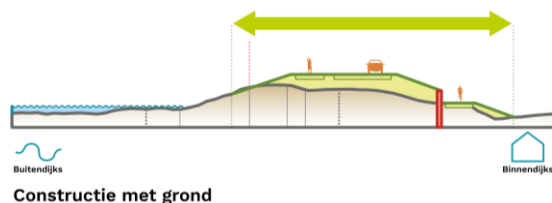
Bij het alternatief Constructie komt de wand tussen de verschillende vervoerswegen te liggen. Dit heeft verder geen invloed op het aantal toegangswegen of de bereikbaarheid. Wel vormt de aanwezigheid van een hard element naast de autoweg wel een aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid. Dit is beschouwd in themarapport Woon, werk en leefmilieu. Er treedt geen verandering op voor de bereikbaarheid. Daarom wordt dit aspect beoordeeld als neutraal (0).



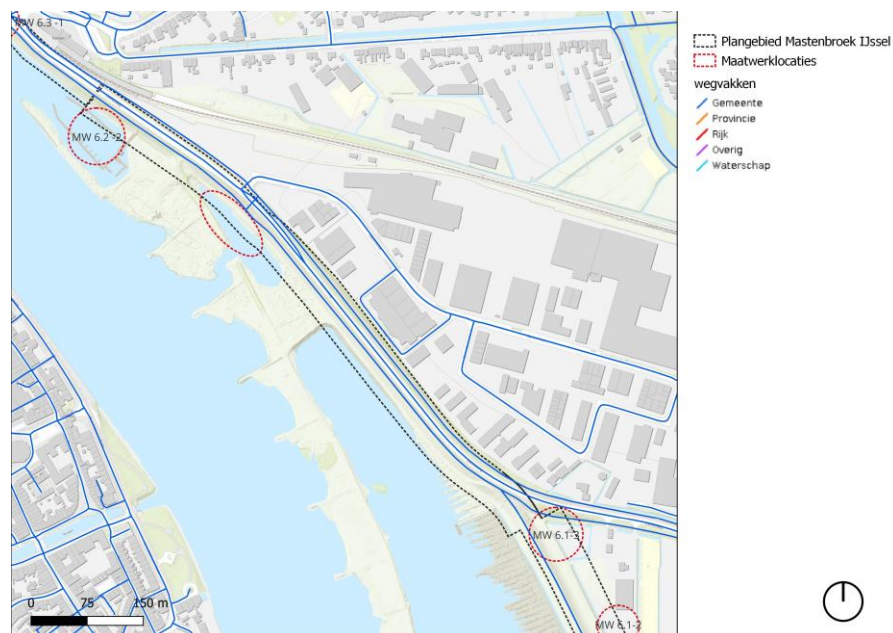
figuur 3-17: Ontwerp alternatief Constructie– deeltraject 6.2

#### Grond binnendijks

Binnen alternatief Constructie met grond komt de weg naar boven te liggen. Het fietspad en de autoweg komen op dezelfde hoogte en dichterbij elkaar te liggen. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om deze aandachtspunten is dit alternatief negatief (-) beoordeeld.



figuur 3-18: Ontwerp alternatief Constructie met grond – deeltraject 6.2



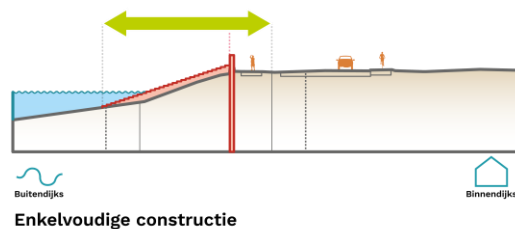
figuur 3-19: Wegvakken – deeltraject 6.3 (Bron: NWB light)

### 3.1.8. Deeltraject 6.3

Binnen het deeltraject lopen verschillende drukke verkeersroutes.

#### Enkelvoudige constructie

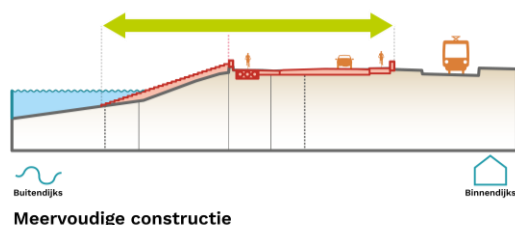
Binnen alternatief Enkelvoudige constructie verandert de inrichting van de weg niet. De weg blijft in de nieuwe situatie bereikbaar en het aantal toegangswegen blijft hetzelfde. Het aspect verkeer is hier beoordeeld als neutraal (0).



figuur 3-20: Ontwerp alternatief Enkelvoudige constructie – deeltraject 6.3

#### Meervoudige constructie

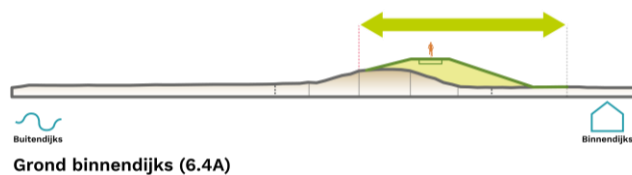
Binnen alternatief Meervoudige constructie wordt de weg iets verhoogd aangelegd. Daarnaast wordt er een constructie gerealiseerd. In de nieuwe situatie komt de weg weer op bijna dezelfde locatie terug. Wel dient de weg als 'opvangbak' voor wateroverslag in hoogwatersituaties. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Doordat de weg tijdens hoogwatersituaties mogelijk verminderd toegankelijk is voor verkeer is het aspect Verkeersfunctie als negatief (-) beoordeeld.



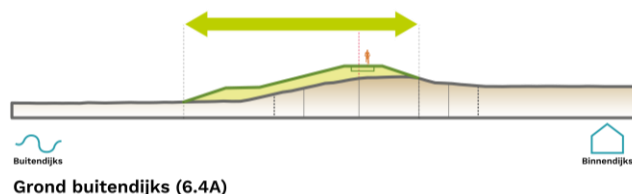
figuur 3-21: Ontwerp alternatief Meervoudige constructie – deeltraject 6.3

#### 3.1.9. Deeltraject 6.4A

In het zuidelijk deel loopt de Frieseweg niet over de dijk. Ongeveer halverwege het deeltraject komt de Frieseweg op de dijk te liggen. Deeltraject 6.4 betreft het gebied waar er enkel een fietspad over de dijk loopt. Binnen beide alternatieven, Grond binnendijks en Grond buitendijks, verandert de ligging van het fietspad licht. De fietsverbinding wordt weer teruggebracht, daarom scoren de permanente effecten op het verkeer als neutraal (0).



figuur 3-22: Ontwerp alternatief Binnendijks – deeltraject 6.4A



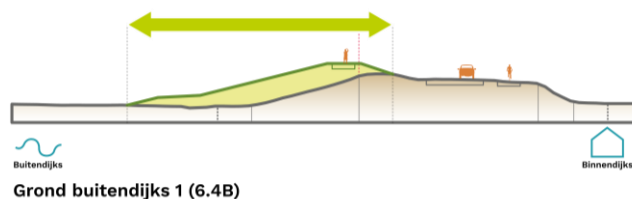
figuur 3-23: Ontwerp alternatief Buitendijks – deeltraject 6.4A

#### 3.1.10. Deeltraject 6.4B

##### Grond buitendijks 1

Binnen dit deel van deeltraject 6.4 ligt de Frieseweg. Binnen alternatief Buitendijks 1 blijft de huidige positie van de weg gehandhaafd. Het fietspad wordt

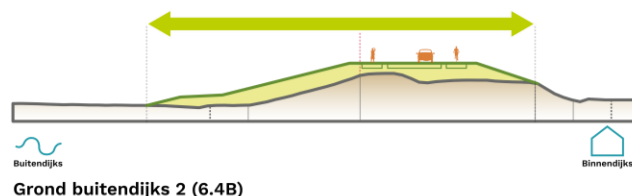
teruggebracht op de versterkte tuimelkade. Er treden naar verwachting geen negatieve effecten op. Het aspect verkeer is beoordeeld als neutraal (0).



figuur 3-24: Ontwerp alternatief Buitendijks 1 – deeltraject 6.4B

### Grond buitendijks 2

In het noordelijk deel van het deelgebied hebben ingrepen impact op gemotoriseerd verkeer binnen alternatief Grond buitendijks 2. Hier komt de weg enkele meters naar buiten te liggen. De weg komt voor alle verkeersfuncties op hetzelfde niveau en dichterbij elkaar te liggen. Er zullen geen permanente negatieve effecten optreden omdat in de nieuwe situatie de weg weer terugkomt. Aandachtspunt zijn de zichthoeken op de weg vanaf opgangen bij de verhoging van de weg. Om dit aandachtspunt is dit alternatief negatief (-) beoordeeld.



figuur 3-25: Ontwerp alternatief Buitendijks 2 – deeltraject 6.4B

## 3.2. Samenvattende beoordeling verkeer en infrastructuur

Uit de effectbeoordeling komen geen negatieve, permanente effecten naar voren voor de bereikbaarheid van het gebied. Bij de dijkversterking worden verschillende wegen vervangen, maar op gelijke manier teruggebracht. Voor dit thema bestaan dan ook geen onderscheidende effecten tussen de alternatieven en de deeltrajecten.

Tabel 3-1: Beoordelingskader verkeer en infrastructuur

| Verkeer en infrastructuur | Verkeersfunctie |
|---------------------------|-----------------|
| <b>Deeltraject 2</b>      |                 |
| Grond binnendijks         | 0               |
| Constructie               | 0               |
| <b>Deeltraject 3.1</b>    |                 |
| Grond binnendijks         | 0               |
| <b>Deeltraject 3.2</b>    |                 |
| Grond buitendijks         | 0               |
| Grond binnendijks         | -               |
| Constructie               | 0               |
| <b>Deeltraject 4</b>      |                 |
| Grond binnendijks         | -               |
| Grond buitendijks         | -               |
| Constructie met grond     | -               |
| <b>Deeltraject 5</b>      |                 |
| Grond binnendijks         | 0               |
| Grond buitendijks         | 0               |
| <b>Deeltraject 6.1</b>    |                 |
| Grond binnendijks         | -               |
| Constructie met grond     | -               |

| Verkeer en infrastructuur | Verkeersfunctie |
|---------------------------|-----------------|
| <b>Deeltraject 6.2</b>    |                 |
| Grond buitendijks         | 0               |
| Grond binnendijks         | -               |
| Constructie               | 0               |
| <b>Deeltraject 6.3</b>    |                 |
| Enkelvoudige constructie  | 0               |
| Meervoudige constructie   | -               |
| <b>Deeltraject 6.4A</b>   |                 |
| Grond binnendijks         | 0               |
| Grond buitendijks         | 0               |
| <b>Deeltraject 6.4B</b>   |                 |
| Grond buitendijks 1       | 0               |
| Grond buitendijks 2       | -               |

## 4. Conclusie

### 4.1. Cumulatie

Er zijn geen negatieve effecten die over verschillende deeltrajecten kunnen cumuleren.

### 4.2. Mogelijkheden voor mitigatie

Door het terugbrengen van de weg of het behouden van de weg binnen de deeltrajecten spelen er geen permanente effecten op de bereikbaarheid. Aandachtspunt bij het uiteindelijke ontwerp is de aansluiting van de infrastructuur binnen de verschillende deeltrajecten en de zichtlijnen bij de opgangen op de dijk.

### 4.3. Leemten in kennis

Er zijn geen leemten in kennis.

