

Bijlage 1: Veelgestelde vragen over de dijkversterking (FAQ)

1. Hoe wordt omgegaan met cultuurhistorie?

De projectorganisaties van GoWa en TiWa moeten aangeven welke afweging is gemaakt voor het ontwerp van de dijk. Hierbij wordt aangegeven met welke (ruimtelijke) aspecten rekening is gehouden. Het gaat over functies als wonen, natuur, maar ook over monumenten en cultuurhistorie. Financiën spelen hier ook een rol in. De eerste afwegingen zijn duidelijk geworden bij het voorkeursalternatief. In de planuitwerkingsfase is nader onderzoek uitgevoerd naar diverse cultuurhistorisch waardevolle locaties in de gemeente. Het gaat daarbij om het beschermde stads- en dorpsgezicht, (archeologische) gemeentelijke en rijksmonumenten en monumentale bomen.

Daarnaast gaat cultuurhistorie ook over historisch geografische structuren, lijnen en objecten, zoals het dijklandschap en beeldbepalende elementen in het rivierengebied. De projectorganisaties hebben de aanpak en uitkomsten van het onderzoek afgestemd met de gemeente. Hierbij is getoetst aan het gemeentelijk beleid op het gebied van cultuurhistorie en monumenten. Ook de monumentenlijst (gemeentelijke monumenten en rijksmonumenten) is hierbij beschouwd. Tevens is besproken welke gevolgen de uitkomsten hebben voor het dijkontwerp. Zo bestaat de verwachting dat op enkele locaties het ontwerp van het voorkeursalternatief nog zal wijzigen naar aanleiding van het nader onderzoek.

De afwegingen die door de projectorganisaties zijn gemaakt in de verkenningsfase staan beschreven in de stukken behorende bij het voorkeursalternatief. De afwegingen die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase zullen ook inzichtelijk gemaakt worden. Dit vindt onder andere zijn plek in het Projectplan Waterwet of een bijlage hiervan. De uitgevoerde nadere onderzoeken zullen hier ook onderdeel van uitmaken. Overigens is voor het Projectplan Waterwet ook een milieueffectrapportage (m.e.r.) vereist. Met toepassing van dit hulpmiddel krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. Cultuurhistorie komt in de m.e.r. ook aan de orde.

2. Wordt de eerder doorgegeven meekoppelkans/wens nog meegenomen met de dijkversterking?

Afhankelijk van het type wens wordt de komende maanden duidelijk of de wens meegenomen kan worden. Op dit moment zijn de projectorganisaties nog bezig met het in grote lijnen ontwerpen van de dijk. De komende periode wordt dit verder gedetailleerd tot op perceelsniveau (vergunningenontwerp). Hiermee wordt ook duidelijk waar een rustpunt of uitzichtpunt wordt ontworpen of waar een inrit precies komt te liggen. Deze ontwerpgegevens worden toegepast binnen de principes van de Gastvrije Waaldijk en van de ruimtelijke ontwerpuitgangspunten die door de projectorganisatie van GoWa en TiWa zijn opgesteld. De uitkomsten van deze ontwerpgegevens, dus ook met óf zonder meekoppelkans/wens, worden teruggekoppeld per dorpskern en –indien het particuliere aangelegenheden betreffen- per bewoner. Daarnaast wordt het opgenomen in de documenten die formeel in procedure worden gebracht.

3. Waarom wordt fietsverkeer op de dijk niet gescheiden van gemotoriseerd verkeer?

Diverse verkeersdeelnemers maken gebruik van de weg op de kruin van de dijk. Deze deelnemers hebben sterk verschillende snelheden (voetgangers 4 km/u, fietsers tussen 13 en 25 km/u, wielrenners tussen 25 en 45 km/u en auto's en motoren met verschillende snelheden). Het mengen van verschillende verkeerssnelheden heeft een positief effect op het rijgedrag van gemotoriseerd verkeer (shared spaces).

Ook vanuit Gastvrije Waaldijk is ervoor gekozen om het wegverkeer gemengd te houden en geen vrij liggend fietspad aan te leggen. Belangrijk onderdeel hiervan is ook om fysieke maatregelen in te zetten om de snelheid omlaag te brengen. Dit gebeurt onder andere door het aanbrengen van snelheidsremmende plateaus op kruispunten en in lange rechte wegvakken. Deze plateaus werken snelheid verlagend voor auto's en zeker voor motoren. Bovendien zijn deze plateaus voor landbouwverkeer minder lastig in gebruik dan drempels.

Uiteraard kan het scheiden van verkeersstromen de veiligheid voor fietsers op wegen met grote intensiteiten en grote snelheidsverschillen verhogen. Echter, een vrijliggend fietspad zou, verlaagd aangelegd, het uitzicht op de rivier voor fietsers benemen, waardoor een deel van de fietsers naar verwachting toch op de kruin gaan rijden.

Afgezien van de voorgenoemde inhoudelijke argumenten, is realisatie van een vrijliggend fietspad sterk kostenverhogend.

4. Waarom wordt niet gekozen voor éénrichtingsverkeer (compartimentering) op delen van de dijk?

Eénrichtingsverkeer lijkt een goed oplossing, maar heeft in de praktijk drie grote nadelen:

- Door gebrek aan tegenliggers ontstaat meer ruimte om snel te rijden. Dit maakt de weg onveilig voor voetgangers en fietsers;
- De bewoners moeten omrijden. Dit kost niet alleen tijd en brandstof, maar maakt het ook drukker omdat er meer kilometers gemaakt worden op deze wegen;
- Omdat er zich minder verkeer op de dijk bevindt, gaan bewoners eerst over korte afstand maar later over grotere afstanden "tegen het verkeer in" rijden. Dit leidt tot onverwachte situaties en irritatie en met een afname van de verkeersveiligheid tot gevolg.

Overigens blijft in dijkversterkingsproject GoWa voor dijkvak 1a (dit is ter hoogte van Waardenburg) het bestaande eenrichtingsverkeer behouden.

5. Wordt bij de dijkversterking gebruik gemaakt van verontreinigde grond?

Wettelijk mag er "licht verontreinigde" grond worden toegepast. Aan deze grond worden kwaliteitseisen gesteld over onder meer de samenstelling en de uitloging (een proces waarbij mineralen uit een vaste substantie worden onttrokken door middel van oplossing in een vloeistof). De grond mag toegepast worden onder bepaalde voorwaarden, waaronder bij afdekking met een leeflaag van minimaal 0,5 m. De leeflaag moet voldoen aan de achtergrondwaarden (= schone grond). Daarnaast geldt de verplichting dat deze leeflaag blijvend beheerd wordt en hersteld wordt als dat nodig is. Bewoners hebben het waterschap eerder opgeroepen geen "licht verontreinigde" grond toe te passen. Het waterschap onderzoekt nog in hoeverre aan deze oproep gehoor kan worden gegeven.

6. Kan gebruik gemaakt worden van een demontabele waterkering?

De onlangs (september 2019) vastgestelde nota Ontwerputgangspunten Primaire Waterkeringen 2019 (OPW 2019) stelt dat demontabele en flexibele keringen niet worden toegepast. Reden is dat het plaatsen van de demontabele kering bij hoogwater veel tijd en mankracht kost die er misschien niet zijn. Daarnaast zijn de beheer- en onderhoudskosten van demontabele keringen relatief hoog.

Alleen als sprake is van grote maatschappelijke belangen die door de dijkversterking worden geschaad, kan tot een andere afweging worden gekomen. Denk daarbij aan grote cultuurhistorische en economische waarden, zoals beschermde stads- en dorpsgezichten of ontsluiting van bedrijventerreinen.

7. Wordt de weg op de dijk buiten het dorp verlicht?

De weg op de dijk wordt net als andere wegen in het buitengebied niet verlicht. Uitzondering hierop zijn kruisingen met de zijwegen en gevaarlijke bochten. De kernen blijven uiteraard wel voorzien van verlichting.

Voor het ontwerp zullen de principes van de Gastvrije Waaldijk uitgangspunt vormen. Bij de uitwerking van de dijkontwerpen zal de komende periode duidelijk worden waar en op welke wijze de straatverlichting precies zal worden aangelegd.

8. Hoe wordt de Gastvrije Waaldijk meegenomen in het dijkontwerp?

De principes van de Gastvrije Waaldijk worden op dit moment door de ontwerpteams van de dijkversterkingsprojecten GoWa en TiWa meegenomen in de planuitwerking. De dijkontwerpen worden steeds concreter. De al eerder ingebrachte wensen en kansen van bewoners worden hierbij uiteraard ook meegenomen. Voorbeelden zijn rustpunten met bijvoorbeeld bankjes en uitkijkpunten. Hiernaast gaat het ook over inpassing van en aansluiting op het wandelnetwerk (binnen- en buitendijks).

9. Hoe wordt omgegaan met bomen die in het ruimtebeslag van de dijk aanwezig zijn?

Het ruimtebeslag van de dijk omvat het gebied dat bedoeld is voor het dijklichaam, inclusief de bermen en beheerstroken. Afhankelijk van de plek waar de boom staat -zoals in het talud van de nieuwe dijk of in de berm, zal beoordeeld worden of de boom behouden kan blijven. Bij het dijkontwerp wordt zorgvuldig omgegaan met bestaande kwaliteiten en waarden, waaronder bomen. Er kan echter niet in alle gevallen aan ontkomen worden dat bomen, ten gevolge van de dijkversterking, verwijderd moeten worden. Er wordt momenteel geïnventariseerd om welke bomen het gaat. Daarbij wordt ook geïnventariseerd op soort, de locatie en omvang (grootte) van de bomen.

De Wet Natuurbescherming, het provinciaal beleid en gemeentelijk beleid bepalen waarmee rekening moet worden gehouden als het gaat om het verwijderen en de compensatie van te verwijderen bomen. Veelal zal sprake zijn van een compensatieplicht. Bij de landschappelijk inpassing van de dijk wordt ook het planten van bomen betrokken. Daarbij wordt rekening gehouden met landschappelijke structuur en karakteristiek. Mogelijk kunnen niet alle bomen in het plangebied worden gecompenseerd. Zo kan dat bijvoorbeeld niet altijd op de bermen en niet overal in de uiterwaarden. In die gevallen wordt er in nabij gelegen gebieden en ook buiten het plangebied gekeken welke compensatiemogelijkheden er zijn.

De projectorganisaties hebben de ambitie zoveel mogelijk bomen te sparen. Op dit moment is het dijkontwerp nog niet gedetailleerd genoeg om hier uitsluitel over te kunnen geven. De komende maanden gaat dit wel volgen.

10. In hoeverre vormt de PAS-problematiek een risico voor de dijkversterkingsopgaven?

In het (landelijke) nieuws wordt veelvuldig bericht over de PAS en de bijbehorende stikstofproblematiek. De projectorganisatie van Gowa en TiWa pakken dit gezamenlijk op. Daarnaast vindt binnen het waterschap ook afstemming plaats met projectorganisaties van andere dijkversterkingsopgaven.

Het effect van toename in stikstofuitstoot vindt bij de dijkversterkingsopgaven met name plaats in de uitvoeringsfase. Er wordt onderzoek gedaan tussen uitersten van uitvoering van het werk. Enerzijds wordt gerekend met het gebruikelijk materieel, anderzijds vindt onderzoek plaats naar uitvoering met aangepast materieel. Een theoretische variant vormt het volledig gebruik van elektrisch materieel.

Daarnaast worden berekeningen gemaakt met het Aeriusmodel en wordt de ADC-toets toegepast. Op grond van deze toets kan alleen een toestemming worden verkregen als:

- alternatieven ontbreken (A);
- sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang (D);
- compenserende maatregelen worden getroffen (C).

De onderdelen A en D vormen naar verwachting geen probleem. Met name de compenserende maatregelen (onderdeel C) zijn momenteel onderwerp van onderzoek. De projectorganisaties c.q. het waterschap werkt hierbij nauw samen met adviseurs van de provincie Gelderland. Uitsluitel over een oplossing is nog niet verkregen.

11. Hoe wordt omgegaan met de aanleg van breedband?

Regio Rivierenland verzorgt de aanleg van het glasvezelnetwerk. De projectorganisaties zijn verantwoordelijk voor de aanleg van dijkversterking. Deze partijen proberen in gezamenlijk overleg de werkzaamheden aan de dijk en de aanleg van het glasvezelnet tegelijkertijd te plannen. Zo hoeft er niet twee keer binnen korte tijd aan de dijk gewerkt te worden. Dit vermindert kosten en overlast. Op welke wijze dit precies op elkaar wordt afgestemd, wordt nog nader onderzocht.

Op de websites van de projectorganisaties van GoWa (<https://www.gralliantie.nl/vragen/>) en TiWa (<https://www.waterschaprivierenland.nl/dijkversterking-tiel-waardenburg>) staan nog diverse andere vragen en antwoorden vermeld.

West Betuwe, oktober 2019