

## FAQ-dijkversterkingsproject SAFE

**Project SAFE is anders dan een gemiddeld dijkversterkingsproject. Van het traject Streefkerk tot en met Fort Everdingen voldoet 34 van de 40 km niet aan de huidige veiligheidsnormen. De dijk gaan we stap voor stap versterken. We starten met de meest kwetsbare delen, ca. 10 km. De rest volgt later. Dit noemen we een partiële dijkversterking. Uiterlijk in 2050 moet het gehele dijktraject op orde zijn. Omdat dit project anders is dan een gemiddeld dijkversterkingsproject, hebben we een aantal vragen en antwoorden op papier gezet. Staat uw vraag hier niet tussen? Neem dan gerust contact met ons op via [safe@wsrl.nl](mailto:safe@wsrl.nl)**

**De dijk is hier nog niet zo lang geleden al versterkt. Waarom nu weer?**

Sinds 1 januari 2017 zijn er nieuwe landelijke veiligheidsnormen. Het Rijk heeft besloten dat alle inwoners en bedrijven achter dijken of duinen in Nederland in 2050 beter beschermd moeten zijn tegen overstroming vanuit de grote rivieren of de Noordzee. Gebieden met meer inwoners, bedrijven en infrastructuur krijgen een extra hoge veiligheidsnorm. De nieuwe wettelijke veiligheidsnorm is 1/10.000. Dit betekent dat de kans op een overstroming niet groter mag zijn dan 1 keer per 10.000 per jaar. Wanneer een dijktraject lager scoort dan deze norm, dan voldoet het traject niet aan de wettelijke eis en is versterking nodig. Het project is onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) van het Rijk.

**Krijgen we over 10 jaar weer een nieuwe norm?**

De landelijke veiligheidsnormen die sinds 1 januari 2017 gelden zijn gemaakt voor de lange termijn: alle dijken die niet aan deze norm voldoen moeten in 2050 op orde zijn. Het is dus heel onwaarschijnlijk dat deze normen op een zo korte termijn als tien jaar worden herzien. Als indicatie: de vorige waterveiligheidsnormen dateerden uit de jaren '70.

**Voldoet de rest van de dijk wel aan de veiligheidsnorm?**

Van het totale traject (40 km) voldoet 34 km niet aan de huidige veiligheidsnormen. Dus buiten de zwakke schakels zijn er nog meer dijkdelen die versterkt moeten worden. Deze moeten uiterlijk 2050 op orde zijn.

**Wat betekent partieel versterken?**

Dit betekent dat we niet de hele dijk gaan versterken maar alleen bepaalde delen, de meest kwetsbare delen van de dijk pakken we als eerste aan. Dat zijn de rode dijkdelen op de kaarten (zie website) en in totaal ca. 10 km.

**Waarom is hier gekozen voor partiële versterking? Waarom niet alles in één keer versterken?**

Dijken die niet aan de veiligheidsnorm voldoen, moeten in 2050 op orde zijn. Door het versterken van de meest kwetsbare delen, kunnen we de veiligheid in het gebied aanzienlijk verbeteren. Hierdoor ontstaat een sterke verbetering van de overstromingsveiligheid voor het gebied. Door niet alles in één keer aan te pakken beperken we ook de overlast. We versterken op basis van veiligheidsrendement; we bekijken op welke manier we het geld voor waterveiligheid het meest effectief kunnen besteden. Door het verantwoord uitstellen van investeringen, kunnen we in de toekomst gebruik maken van de kennisontwikkeling op het gebied van klimaatscenario's, innovaties en rekensystematiek op dat moment. Die ontwikkelingen staan niet stil. Het vergroot de kans op de meest efficiënte inzet van maatregelen.

### Wat zijn kwetsbare delen?

Dat zijn de delen van de dijk die het meest afwijken van de veiligheidsnorm en binnen enkele jaren versterkt moeten worden. Ze hebben meer prioriteit dan andere delen van de dijk. Door het versterken van deze delen kan er een groot veiligheidsrendement worden behaald.

### Is er niet genoeg geld om alles aan te pakken?

In ons rivierengebied ligt een grote versterkingsopgave. Daarom zijn we genoodzaakt om naar het grote geheel te kijken. Het zou op dit moment te kostbaar zijn om het gehele traject in één keer te versterken, en dat hoeft gelukkig ook niet. Wel is het zo dat we nog een keer terug moeten komen op dit traject. Uiterlijk in 2050 moet de dijk op orde zijn.

We beslissen pas later in de verkenningsfase of we delen integraal gaan doen (dat we meerdere faalmechanismen gaan aanpakken) of alles in één keer. Hoe groter en ingrijpender de benodigde maatregel is, hoe groter de kans is dat we alles in één keer gaan doen. Piping kunnen we bijvoorbeeld oplossen door een maatregel in het voorland, dat kunnen we nu doen. Een stabiliteitsberm kan dan ook op een later moment. Dat is een partiële aanpak die kostenefficiënt is. Als je echt op dezelfde plek moet zijn met een maatregel, dan is het verstandiger om alles in één keer te doen.

### Zijn bepaalde gedeeltes dan straks veiliger dan ergens anders?

Strikt genomen wel. Echter bij een dijk geldt dat de sterkte van de gehele dijk afhangt van de zwakste schakel. Daarom pakken we nu de zwakste schakels aan. Daarmee wordt de gehele dijk veiliger. De dijk is nu veilig, om ook in de toekomst veilig te zijn (na 2050) starten we nu al met het in stappen verbeteren van de dijk.

### Als jullie het alleen gedeeltelijk versterken, hoe zit het dan met de ruimtelijke kwaliteit?

Dat is inderdaad een zorg van partieel versterken en dit heeft onze aandacht. Samen met medeoverheden zoals de provincies Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten Molenlanden en Vijfheerenlanden, streven we naar behoud van ruimtelijke kwaliteit. Daarbij zijn verkeersveiligheid, recreatie en natuur belangrijke speerpunten.

### Ik heb plannen om onze dijkwoning uit te breiden/te renoveren? Dat kan ik op dit moment misschien beter niet doen, of wel?

Bekijk eerst op onze website op de detailkaarten of uw woning langs een te versterken dijkdeel ligt. Is dit niet zo, dan is het geen probleem om plannen te maken. Woont u langs een dijkdeel waar de komende jaren wel versterking gaat plaatsvinden, dan kunt u het beste contact opnemen met onze omgevingsmanager. Op dit moment weten we namelijk nog niet precies hoe we de dijk gaan versterken, hoeveel ruimte hiervoor nodig is en wat het voor sommige bewoners betekent.

### De schade van de vorige dijkversterking is nog niet afgerond. Hoe zit het daarmee?

Tot voor een tijd geleden lag dit werk te veel bij één persoon waardoor er problemen waren om het vlot op te lossen. Dit is inmiddels anders georganiseerd. Binnen SAFE zijn we bekend met de schadegevallen van het vorige dijkversterkingsproject KIS en weten we dat sommige dossiers nog niet zijn afgerond.

### Heb ik inspraak hoe de dijkversterking eruit komt te zien?

Tijdens het ontwerpproces van de dijk zijn er verschillende formele en informele momenten waarop u kunt aangeven wat uw wensen zijn.

## **Formele momenten**

In het najaar van 2020 heeft het eerste formele moment plaatsgevonden met de publicatie van de “Kennisgeving voornemen & Kennisgeving participatie” in de regionale bladen. De kennisgeving heeft geen formele reacties opgeleverd.

Vanaf 22 februari 2021 heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is er een online informatieavond georganiseerd. Zowel de NRD als de presentatie van de informatiebijeenkomst kunt u nog nalezen op de website.

Na de verkenningsfase volgt de planuitwerkingsfase. In deze fase wordt de Milieueffectrapportage (MER) en het Ontwerp Projectbesluit Omgevingswet opgesteld. Beide documenten worden te zijner tijd formeel ter inzage gelegd.

## **Informele momenten**

Naast formele momenten zijn er ook informele momenten zoals (online) informatiebijeenkomsten of werksessies. In september 2020 hebben we een eerste reeks bijeenkomsten georganiseerd voor dijkbewoners. Het doel van de bijeenkomsten was een uitgebreide toelichting te kunnen geven op het project: waarom we de Lekdijk gaan versterken, hoe we tot de scope zijn gekomen, wat we gaan doen in deze verkenningsfase en wat de planning is. De verslagen en presentaties van de bijeenkomsten in Streefkerk, Ameide en Vianen kunt u nalezen op onze website onder [wsrl.nl/safe](http://wsrl.nl/safe).

In het voorjaar van 2021 zijn digitale werksessies georganiseerd per dijkzone. Voor deze werksessies waren alleen directbetrokkenen (aangrenzende bewoners/eigenaren) uitgenodigd. De kansrijke alternatieven werden toegelicht en men kon hierop reageren. Een goed beeld van de omgeving helpt ons om goede afwegingen te maken naar een voorkeursalternatief.

Na het vaststellen van een voorkeursalternatief zullen er informele bijeenkomsten worden georganiseerd. Deze informatieavonden zijn bedoeld om het voorkeursalternatief voor een breed publiek toe te lichten.

Na de verkenningsfase volgt de planuitwerkingsfase (2022). Hoe de informele momenten er in deze fase uit komen te zien is nog niet verder uitgewerkt. U wordt hier te zijner tijd over geïnformeerd.

### [Wat is een voorkeursalternatief?](#)

Het voorkeursalternatief (VKA) geeft het ontwerp van de dijk in grote lijnen weer. Maar nog niet alle details zijn dan bekend. In de planuitwerkingsfase, de fase na de verkenningsfase, wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Het voorkeursalternatief zal naar verwachting eind 2021 worden vastgesteld. Na vaststelling worden er informele bijeenkomsten georganiseerd om het voorkeursalternatief toe te lichten.

### [Gaan jullie gebruik maken van speciale technieken?](#)

Dit is pas bekend in de planuitwerkingsfase, dat is de periode na de verkenningsfase. Tijdens de planuitwerkingsfase gaan we onderzoeken hoe we de dijk het beste kunnen versterken en welke (innovatieve) technieken daarbij gebruikt gaan worden.

### [Wat hoort bij faalmechanisme voor stabiliteit?](#)

Macrostabiliteit oplossen kan op veel manieren. Dat kan met een damwand aan de binnenzijde, verflauwen of het wat breder maken. We kunnen dit zowel aan de binnen- als aan de buitenzijde doen.

We willen kijken of we het zoveel mogelijk aan de voorlanden kunnen doen. Dan heeft niemand er last van. Maar het is niet per definitie aan de binnenzijde dat we de oplossing gaan doen.

Hoe weeg je met de kosten en baten ook nog het belang van de omgeving af?

Het is moeilijk om dit kwantitatief op een weegschaal te leggen. Als er praktische mogelijkheden zijn dan is het streven om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of zelfs te verbeteren. Daarom praten we goed met de omgeving. Het is maatschappelijk geld wat primair voor waterveiligheid is bestemd. Het is een vereiste dat de ruimtelijke kwaliteit van de dijk niet achteruit gaat. Er zijn belangen van mensen die hier wonen en werken en dat wordt allemaal meegenomen in de verkenningsfase. Tot nu toe heeft ons onderzoek geresulteerd in een aantal dijkvakken die we nu gaan versterken maar ook dijkdelen waarvoor we nog terug moeten komen voor 2050. Dit is echt anders dan we bij vorige dijkversterkingen gewend zijn. We gaan het nu in etappes doen.

Op de kaart lijkt het dat er wat gaat gebeuren in de ruimte voor de dijk, klopt dat?

De lijnen op de kaart geven niet aan wat de oplossing is. Dit zijn vragen waar we naartoe werken tijdens de verkenningsfase; of we voor een constructie kiezen of voor een buitendijkse oplossing, etc. Hoe verder we in het project komen, des te nauwkeuriger worden de plannen.

Wordt er straks tijdens de uitvoering ook iets aan het wegdek gedaan? Zoals bijvoorbeeld geluidsabsorberend asfalt in verband met de vele vrachtwagens?

Als we aan de slag gaan met de hoogte van de dijk, dan komt er wel een nieuw wegdek op. Het waterschap is overigens niet overal wegbeheerder.

Waarom zijn er twee stukken gepland in Streefkerk die land buitendijks hebben

Deltares heeft die voorlanden onderzocht. Bij het project KIS is daar geen werk uitgevoerd. Dat is de reden dat we er nu aan de slag moeten. In een project heb je uitgangspunten die je van tevoren opstelt, dat wordt opgesteld in een Projectplan. Een Projectplan is openbaar. Het eerste wat openbaar werd gemaakt was de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau), de voorloper van de MER (Milieueffectrapportage). In de NRD staat wat we gaan doen en waarom. De MER gaat breder, er wordt dan ook gekeken naar andere zaken zoals met name het milieu.

Hoe zit het met de procedure van de grondverwerving?

We gaan eerst de verkenningsfase doorlopen en dan kijken we wat het ruimtebeslag is van het nieuwe ontwerp van de dijk. Daarna weten we pas welke gronden we hebben nodig. We willen voorkomen dat we huizen moeten aankopen. In de planuitwerkingsfase gaan we kijken wat we nodig hebben. We starten altijd eerst met een minnelijke verwerving en hopen er dan uit te komen. Ook gaan we t.z.t. alle panden opnemen om te kijken of er schade ontstaat. De manier van grond aankopen is wel anders dan hoe we het voorheen hebben gedaan.

Kan het een uitgangspunt zijn dat er geen huizen gesloopt hoeven te worden? Wat zijn jullie uitgangspunten op dat gebied?

Er staan hier veel cultuurhistorische panden. We moeten voorkomen dat deze weg moeten. Met deze partiële versterking gaan we hier nog naar kijken, we kunnen dat nu nog niet zeggen. Als u straks iets mist in de NRD, laat het ons dan weten. Soms kan het bijvoorbeeld goedkoper zijn om een huis op te kopen, afhankelijk van de omstandigheden. We kijken in elk geval hoe we maatschappelijk geld nuttig kunnen besteden. We moeten hierover in contact blijven met de omgeving.

Waar (in Streefkerk of in Everdingen) starten jullie straks tijdens de uitvoering

Dat weten we nu nog niet. We bereiden alle werkzaamheden voor en de aannemer bepaald uiteindelijk zelf waar ze met de werkzaamheden starten.

Gaan jullie met iedereen persoonlijk in gesprek?

Hoe verder we komen in het proces, hoe intensiever het wordt. Keukentafelgesprekken vinden voornamelijk plaats in de planuitwerkingsfase. In de verkenningsfase is het meer kennisuitwisseling. We gaan met iedereen waar de versterking plaatsvindt in gesprek. Misschien kunnen we op sommige plaatsen meerdere bewoners in één keer bij elkaar brengen.

Met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gaan we ook de oplossingsrichtingen aandragen over het hele traject. Verder gaan we per bijeenkomst duidelijk aangeven wat het doel is van de bijeenkomst. Sommige mensen zullen pas aansluiten zodra het project concreter voor de buitenwereld wordt.

De invloed van de bewoners is relatief klein. Is het mogelijk om een aantal bewoners mee te laten kijken met het project?

In het voorjaar van 2021 wordt per dijkzone een werksessie gehouden. Voor deze werksessies worden alleen de directbetrokkenen (aangrenzende bewoners/eigenaren) uitgenodigd. Hierdoor ontstaat er per dijkzone een community. Tijdens de werksessie worden de kansrijke alternatieven toegelicht en kunt u hierop reageren. Een goed beeld van de omgeving helpt ons om goede afwegingen te maken naar een voorkeursalternatief.

Heeft een dijkversterkingsproject ook te maken met de stikstofproblematiek?

Bij het versterken van een dijk maken we gebruik van voertuigen en schepen die stikstof uitstoten in de lucht. Deze stoffen kunnen negatieve gevolgen hebben voor natuurgebieden. Te veel stikstof is niet goed voor de natuur, de mens en onze gezondheid. Daarom moeten we de hoeveelheid stikstof beperken. Stikstof komt onder andere vrij bij auto's, vrachtwagens en via de landbouw.

De overheid wil de hoeveelheid stikstof in de natuur (stikstofdepositie) terugdringen en introduceerde in 2015 daarvoor het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit programma had als doel om de natuur te versterken en tegelijkertijd economische ontwikkeling mogelijk te maken. In de praktijk was het mogelijk om eerst negatieve effecten te veroorzaken op de natuur, voordat de maatregelen getroffen werden om de natuur te verbeteren. De Raad van State heeft gezegd dat dat niet mag, omdat de doelstellingen van Natura 2000 hiermee in het geding komen. Doordat het PAS niet meer geldt is het moeilijker om een vergunning te krijgen.

Als we verder in het proces zijn, gaan we onderzoeken wat er mogelijk is om de stikstofuitstoot van het project zoveel mogelijk terug te dringen. Bijvoorbeeld door het inzetten van duurzaam materieel. Daarnaast is het gunstig als partijen in de omgeving stikstof verminderen. Daarover zullen we dan proberen met hen afspraken te maken. Ook kijken we of er gecompenseerd kan worden, bijvoorbeeld door het treffen van maatregelen waardoor de kwaliteit van de natuurgebieden verbetert of door het aanleggen van nieuwe natuur.

Bij wie kan ik terecht voor vragen?

Al uw vragen en/of opmerkingen kunt u stellen via het e-mailadres van het projectteam: [safe@wsrl.nl](mailto:safe@wsrl.nl). Verder kunt u terecht bij onze omgevingsmanager Pieter Bode (06-10718918, [p.bode@wsrl.nl](mailto:p.bode@wsrl.nl)).