

Opbrengst inloopbijeenkomsten dijkversterkingsproject **KIJK** - Najaar 2019 -

Inhoud

Inleiding: achtergrond van de inloopbijeenkomsten	2
Bureaustudie	2
Informatiebijeenkomsten tijdelijke bereikbaarheid	2
Uitdaging voor de markt.....	3
Samenvatting van gemaakte opmerkingen	4
De bureaustudie	4
Uitgangspunten	4
Een eventuele tijdelijke weg	4
Rondweg Gouderak	5
Andere omleidingsvarianten	5
Inpassingskansen	7
Opmerkingen over de dijkversterking	7

Inleiding: achtergrond van de inloopbijeenkomsten

Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard werkt aan de voorbereiding van de dijkversterking KIIK, Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard. Het gaat om de dijk langs de Hollandsche IJssel tussen Gouderak via Ouderkerk aan den IJssel naar Krimpen aan den IJssel met een totale lengte van 10,5 km. Langs en op de dijk staan veel woningen en bedrijfsvestigingen, (ongeveer 740 adressen). Veel gebouwen staan direct in de teen, of gedeeltelijk zelfs in het talud van de dijk. Op de kruin van de dijk ligt een weg die buiten de bebouwde kom in beheer is van het hoogheemraadschap. De weg is een belangrijke verbindingroute voor fietsers, auto's, vrachtverkeer en openbaar vervoer (bus), en indien nodig ook voor hulpdiensten.

Bureaustudie

De weg op de dijk zal naar de huidige inzichten tijdens de werkzaamheden voor bepaalde tijd op bepaalde onderdelen van het traject afgesloten zijn voor verkeer. Dit is nodig om voldoende ruimte te hebben voor uitvoering van de werkzaamheden maar ook omdat het combineren van de werkzaamheden en het verkeer tot onveiligheid kan leiden. Daarom is in de Verkenningsfase van de dijkversterking een verkennende bureaustudie uitgevoerd, om te kijken of er mogelijkheden zijn om het verkeer om te leiden. Het onderzoek maakte bovendien deel uit van de uitvoerbaarheidstoets van het dijkversterkingsproject, aan de hand waarvan is bepaald of de dijkversterking daadwerkelijk uitgevoerd zou kunnen worden. Mogelijke oplossingen voor de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden zijn onderzocht. Er is geen keuze gemaakt uit de mogelijke oplossingen en er heeft dan ook geen besluitvorming over een mogelijke oplossing plaatsgevonden. De verkennende bureaustudie maakte geen deel uit van het collegebesluit over het Voorkeursalternatief (VKA) waarin per dijkvak wordt aangegeven hoe de dijk versterkt zal gaan worden. De verkennende bureaustudie maakt onderdeel uit van de informatie die voor aan de aanbesteding deelnemende partijen is verstrekt.

Het hoogheemraadschap heeft als uitgangspunt voor de bureaustudie genomen dat er op bepaalde momenten geen verkeer via de dijk mogelijk is als gevolg van de werkzaamheden. Voor bijna de helft van de te versterken dijk bieden de bestaande wegen in het achterland op die momenten een oplossing. Voor het overige deel van de dijk dat versterkt moet worden lijkt een tijdelijke weg parallel aan de dijk de minst slechte oplossingsrichting om de bereikbaarheid van de bewoners en bedrijven tijdens de werkzaamheden te kunnen garanderen.

Informatiebijeenkomsten tijdelijke bereikbaarheid

Aangezien de impact van de mogelijke oplossingsrichtingen groot is, heeft HHSK bij het verschijnen van de bureaustudie deze gedeeld met de omgeving. Ook is de bureaustudie tegelijk met het VKA voor consultatie voorgelegd aan de omgeving (zomer 2018). Dit heeft veel reacties opgeleverd. Mede daarom is besloten om nog voordat de samenwerking met de aannemer start het bereikbaarheidsvraagstuk nog eens aan de omgeving voor te leggen. Het waterschap wilde enerzijds informeren over de bereikbaarheidsalternatieven en anderzijds ophalen wat de gevolgen en knelpunten van een tijdelijke weg zouden zijn en inventariseren welke mogelijke alternatieven en ideeën de omgeving zou kunnen aandragen om de hoeveelheid verkeer te verminderen om zo het bereikbaarheidsprobleem te verminderen. Deze verdiepingsslag heeft plaatsgevonden door middel van zes inloopbijeenkomsten op drie locaties, met op iedere locatie een middag- en avondbijeenkomst: 17 september in Lageweg, 24 september in Ouderkerk en 7 oktober in Gouderak. Daarnaast heeft op 14 oktober een overleg met de hulpdiensten plaatsgevonden, en op 7 oktober een overleg met agrariërs in het gebied.

De bijeenkomsten waren bedoeld om enerzijds de omgeving te informeren over de stand van zaken van dijkversterking KIIK, en om een beter beeld te krijgen van de belangen die in de

omgeving een rol spelen rondom de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. De uitkomsten van de middagen en avonden (suggesties, zorgen, opmerkingen) die in dit verslag zijn geschetst worden gedeeld met de gegadigden (aannemers) in de aanbesteding.

Uitdaging voor de markt

Op welke manier de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden wordt gewaarborgd maakt onderdeel uit van de uitvraag aan de markt. De markt is uitgedaagd om het VKA voor de dijkversterking nader uit te werken en daarbij de impact op de omgeving zo klein mogelijk te laten zijn, ook voor het onderdeel bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. Het hoogheemraadschap wil de uitvoeringskennis en ervaring van de markt inzetten om te komen tot een bereikbaarheidsplan dat gebaseerd is op de uitvoeringswijze die de aannemer zal voorstellen voor de dijkversterking. In het voorjaar van 2020 wordt de definitieve gunning gedaan en kan de planuitwerking van de dijkversterking starten. Tijdens deze volgende fase wordt ook nader uitgewerkt op welke manier de bereikbaarheid van de woningen, bedrijven en het achterliggende gebied tijdens de werkzaamheden wordt vormgegeven.

Als belangrijk onderdeel van het aanbestedingsproces is de markt uitgedaagd om met een kwalitatief onderscheidend plan van aanpak te komen hoe tijdens de planuitwerkingsfase gekomen kan worden tot een zo breed mogelijk gedragen oplossing voor de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden, met zo min mogelijk impact op de omgeving. De op basis van de in de omgeving opgehaalde informatie dient daarbij nadrukkelijk te worden betrokken. Bij de aanbesteding wordt ook gekeken naar de manier waarop de aannemer de gevolgen voor de omgeving zo veel mogelijk beperkt.

Samenvatting van gemaakte opmerkingen

In de volgende paragrafen wordt een samenvatting gegeven van de informatie die door de omgeving is gegeven en de zorgen die door de omgeving zijn geuit bij de verschillende bijeenkomsten.

De bureaustudie

Opmerkingen over de Uitgangspunten

- In het vervolg willen bewoners en bedrijven graag mee denken bij de verdere vormgeving van de tijdelijke bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden.
- Er bestaan een aantal vraagtekens rondom de uitgangspunten van de uitgevoerde bureaustudie.

Ontvangen suggesties:

- Ga flexibeler om met de omrijdnorm. De maximale extra omrijtijd van 10-15 minuten (voor gemotoriseerd verkeer) is te strikt voor het traject.
- De fasering en uitvoeringsduur van de werkzaamheden bepaalt mede in hoeverre een zekere omrijtijd acceptabel is: het is bijvoorbeeld redelijk om gedurende vier maanden 30 minuten om te moeten rijden, als het alternatief is om gedurende een jaar 15 minuten om te rijden.
- Voer opnieuw verkeerstellingen uit, omdat in de laatste twee jaar na het uitvoeren van het onderzoek het (vracht)verkeer flink is toegenomen.
- Bij de verkeerstellingen is het van belang om onderscheid te maken tussen vracht- en regulier verkeer, en na te gaan wat de herkomst is van het (vracht)verkeer. Het doorgaand verkeer dat de dijk gebruikt als sluiproute is namelijk ook in de loop der tijd toegenomen.
- Om te bepalen wat een "normale" hoeveelheid verkeer zou zijn op de dijk, zonder het sluisverkeer, wordt gesuggereerd de verkeerssituatie op de dijk van vóór de aanleg van de Gouderakse brug als uitgangspunt te nemen.

Een eventuele tijdelijke weg

Het merendeel van de opgehaalde vragen en opmerkingen ging over de eventuele tijdelijke weg, welke als minst slechte variant is gepresenteerd voor de tijdelijke bereikbaarheid van ruim de helft van de te versterken dijk. Het zoekgebied voor de mogelijke tijdelijke weg is nu nog globaal. De precieze locatie van de weg is onder andere van belang voor omwonenden omdat zij hier wellicht overlast door zullen ervaren in de vorm van trillingen en beperking van het uitzicht op de weilanden. Dit is ook relevant voor lokale ondernemers die recreatieve voorzieningen verhuren waarbij nu genoten kan worden van het ongerepte uitzicht, de ruimte en de stilte. Voor agrariërs is een groot zorgpunt dat een eventuele tijdelijke weg hun percelen doorkruist, waardoor het vee niet vrij van de stal naar het grasland en weer terug kan lopen. Dit geldt ook voor het oversteken van deze weg met landbouwvoertuigen. Aangedragen suggesties hiervoor zijn het op vaste tijdstippen afsluiten van de weg, het maken van permanente doorgangen met beweegbare bomen of tunnels onder de weg door. Ook zal het verkeer voor stress zorgen bij het (melk)vee, waardoor de (melk)productiviteit omlaag gaat. Een eventuele tijdelijke weg heeft dus een enorme impact op de bedrijfsvoering van de agrariërs. Indien hiervoor geen maatwerkoplossingen gevonden kunnen worden willen ze hiervoor passend gecompenseerd worden. Ten slotte is benoemd dat de privéterreinen en gebouwen van de agrariërs vrij toegankelijk worden als gevolg van de eventuele tijdelijke weg, omdat er geen hekken staan is het inbraakgevoelig. Zodra de aannemer bekend is willen de agrariërs graag weer om tafel met HHSK en de aannemer.

Ook vanuit natuurspectief is de locatie van een eventuele tijdelijke weg van groot belang. Bij het Kattendijksblok en Stolwijkse boezem staat waardevolle vegetatie op de voormalige touwbaan. Deze natuur is in meerdere jaren ontstaan onder specifieke vochtige omstandigheden, die uniek zijn in de Krimpenerwaard. De bodem zal als er regelmatig

verkeer overheen rijdt geleidelijk verdichten door het gewicht, waardoor dit type vegetatie er nooit meer zal kunnen groeien. De precieze gevolgen van de natuur zijn afhankelijk van de periode waarvoor de eventuele tijdelijke weg zou blijven liggen. Vlak voor Gouderak bevindt zich ook waardevol vochtig hooiland met zeldzame vegetatie. Mocht er een tijdelijke weg worden aangelegd dan willen de natuurpartijen graag meedenken over het exacte tracé

Naast de locatie van een eventuele tijdelijke weg is ook de tijdelijkheid van de weg een veelbesproken onderwerp voor bewoners en bedrijven. Er is dan ook meerdere malen voorgesteld om de tijdelijkheid van de weg te borgen op een slimme manier, bijvoorbeeld door alleen materiaal en een fundering te gebruiken die geschikt zijn voor tijdelijk gebruik of door in het contract naar de aannemer een datum op te nemen waarop de weg weer verwijderd moet zijn

Rondweg Gouderak

Over een eventuele tijdelijke rondweg om Gouderak bestaan een groot aantal (vergelijkbare) zorgpunten. Deze kunnen als volgt worden samengevat:

- Het Nationaal Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebied) zal worden doorsneden waardoor naast verstoring ook onherstelbare schade zal ontstaan aan de natuur, het milieu en het landschap.
- In vergelijking met het gebied waar de dijk versterkt wordt in Gouderak is de hoeveelheid asfalt die om het dorp heen gelegd zou moeten worden disproportioneel. Het zou een te grote investering zijn voor een tijdelijke maatregel. Bovendien is de bodem niet stevig genoeg waardoor de weg extra aanpassingen nodig heeft wat kostenverhogend werkt.
- De rondweg zou de Snippejagerskade doorsnijden (een belangrijk fiets- en wandelpad), waardoor onveilige situaties zullen ontstaan voor wandelaars, fietsers en schoolgaande kinderen.
- Er moeten meerdere watergangen worden doorsneden in een gebied waar een hoge waterstand is vereist, waardoor mogelijk de waterbalans wordt verstoord. Er zullen voor aanpassingen extra investeringen nodig zijn.
- Er kan onherstelbare schade ontstaan aan bestaande bebouwing door trillingen en de hierboven genoemde verstoring van de waterstand.
- Een eventuele rondweg wordt als overbodig gezien, omdat deze niet noodzakelijk is om de percelen te ontsluiten waar de dijkversterking daadwerkelijk plaatsvindt
- Men is bezorgd dat de gemeente de rondweg permanent zal laten liggen.

Voor de volledigheid moet vermeld worden dat naast de weerstand om een tijdelijk weg rond Gouderak aan te leggen er ook voorstanders zijn. Een aantal keer is aangegeven dat een eventuele (permanente) rondweg rondom Gouderak het verkeersknelpunt van de smalle Dorpsstraat zou helpen ontzien, en de bereikbaarheid van het gebied zou worden verbeterd.

Andere omleidingsvarianten

Een suggestie die vaak genoemd is tijdens de inloopbijeenkomsten is de oplossing voor de tijdelijke bereikbaarheid te zoeken in een combinatie van de mogelijke omleidingsvarianten die in de bureaustudie zijn onderzocht.

Op deze mogelijke omleidingsvarianten zelf zijn nog een aantal aanvullingen gegeven:

- Probeer de verkeersstromen zo veel mogelijk op te splitsen en te spreiden, bijvoorbeeld door het creëren van meerdere aansluitingen van de Tiendwegen naar de dijk zoals voorbij de rotonde Middelblok/Zuid Westelijke Randweg.
- Maak de Tiendwegen alleen toegankelijk voor fietsers/pedelecs/e-bikes/scooters
- Leg een ijzeren Baileyweg aan in de sloot parallel aan de Tiendweg, of maak gebruik van beweegbare en verplaatsbare bruggen.
- Zet een waterbus in als alternatief voor fietsers en voetgangers, hier bestaan al plannen voor. Op deze manier kunnen de fietsers via de overzijde van de rivier omrijden.
- Stel een gewichtsbeperving in op de Tiendwegen.

- Maak de Tiendwegen dubbelbaans, dit zou na de werkzaamheden benut kunnen worden door bijvoorbeeld plaatsing van een groenstrook en het aanleggen van een ruiterspad.
- Maak bij eventuele aanleg van een tijdelijke weg gebruik van de grond die steviger is, op plekken waar vroeger dijken hebben gelegen.
- Op dit moment is het al erg druk op de provinciale wegen, als het doorgaand verkeer wordt omgeleid via de N207 en N210 en er een ongeluk gebeurt staat het hele gebied op slot.

Verder is er een aantal extra suggesties gegeven om de verkeersstromen in het gebied tijdens, maar wellicht ook na, de werkzaamheden te verbeteren:

- Creëer centrale parkeerplaatsen voor bewoners aan weerszijden van het werkgebied waar pendelbussen tussen rijden. Deze kunnen ook gebruikt worden als centrale carpoolplaats.
- Maak een tijdelijk hangend fietspad aan de buitenkant van de dijk.
- Gebruik de leenfietsplannen van bedrijven zoals Uber die toepast in de grote steden, nodig bedrijven uit een (elektrisch) fietsplan te maken met parkeerplekken waar je op een (e-)bike kunt stappen.
- Een aantal bedrijven maken gebruik van een systeem voor het vrachtverkeer, waarbij een seintje wordt gegeven als er voldoende plek is op de weg om vrachtwagens te laten rijden.
- Stimuleer het gebruik van elektrische fietsen met subsidies.
- Stimuleer het gebruik van openbaar vervoer.
- Kom met een fietsplan dat aangeeft hoe men om kan rijden, let wel op dat omrijden via de Tiendwegen te lang is en dus onaantrekkelijk wordt voor fietsers.
- Investeer in gedragsmaatregelen, eventueel al voorafgaand aan de uitvoering. Het gebruik van auto's kan op deze manier worden ontmoedigd.

Ontsluiting op perceelniveau

Er zijn veel vragen gesteld over het ontsluiten van percelen in het geval een tijdelijke weg wordt aangelegd. Zo is het vooral onduidelijk hoe de percelen worden aangesloten op een eventuele tijdelijke weg, en waar men zou kunnen parkeren. Een suggestie werd aangedragen om een zandweggetje achter de huizen langs aan te leggen. Lokale ondernemers maken zich zorgen over de ontsluiting van hun bedrijf, aangezien voor hen een aantal weken sluiten geen optie is. Zij zouden tijdig moeten worden voorzien van voorraden door leveranciers en er moet gelegenheid zijn hun goederen te transporteren naar binnen en buitenland.

Suggesties m.b.t. bereikbaarheid van zorg- en hulpdiensten

Tijdens de werkzaamheden is het van belang dat de zorg- en hulpdiensten snel ter plekke kunnen komen in geval van nood, thuiszorg die hulpbehoevenden in dagelijkse zorg kan voorzien en dat de lokale zorgpraktijken (zoals de tandarts en huisarts) bereikbaar zijn. Er wordt aangedrongen op regelmatig overleg tussen het waterschap, de aannemer en zorg- en hulpdiensten. Tijdens de inloopbijeenkomsten en tijdens het overleg met de hulpdiensten zijn onder andere de volgende suggesties opgehaald:

- Wijs stroken of speciale gebieden aan die de aannemer moet vrijhouden van materieel en materiaal zodat deze gebruikt kunnen worden door hulpdiensten en de traumahelikopter.
- Investeer vooraf in zelf- en samenredzaamheid, bespreek dit ook tijdens keukentafelgesprekken en inloopbijeenkomsten. Zo is het bijvoorbeeld nuttig om voorlichting te geven over EHBO, of reanimatie en plaats extra AED's.. Er is immers kans op vertraging van de hulpdiensten door de werkzaamheden. Elke minuut die eerder met hulp gestart wordt is winst.
- Vergroot de kans op vroegtijdig ontdekken van incidenten of het voorkomen er van door het nemen van preventieve maatregelen zoals het ophangen van rookmelders

- Denk na over bluswatervoorzieningen (aanwezigheid van alternatieve watergangen die op voldoende diepte zijn) en een beperkte brandslanglengte.
- Verwerk de eisen van de hulpdiensten in het plan voor de dijkversterking. Geef deze eisen mee aan de aannemer.
- Zorg dat ook de werkvakken bereikbaar zijn voor hulpdiensten, ook tijdens de werkzaamheden kunnen ongelukken gebeuren.
- Maak gebruik van een ambulanceboot.

Inpassingskansen

Een belangrijke zorg van bewoners is de verkeersveiligheid op de dijk. Tijdens de inloopbijeenkomsten zijn meerdere suggesties gedaan om de verkeersveiligheid (ook na de werkzaamheden) te bevorderen. Zo ziet men graag een maximumsnelheid van 50 km/u op de weg en enkele snelheidsverlagende maatregelen bij gevaarlijke punten zoals het aanbrenge van versmallingen. Zelfs een rondweg van Gouda naar Ouderkerk en een extra ontsluiting naar de N210 via de Boezemkade zijn genoemd om de dijk te ontlasten van te zwaar en te veel verkeer. Om de verkeersveiligheid te verbeteren zouden ook gedragsmaatregelen kunnen worden ingezet, al voor de start van de werkzaamheden. De voorzieningen op de weg zijn nu teveel gericht op de automobilist, men vindt dat het gebruik van de auto ook in het kader van duurzaamheid en mobiliteit meer ontmoedigd moet worden. Daarnaast bestaan er wensen om meer parkeervakken te creëren bij de inrichting van de dijk na de werkzaamheden.

Vrachtverkeer is een groot zorgpunt bij bewoners, er is immers veel bestemmingsverkeer voor de bedrijven in het gebied. Om de overlast van (bestemmings)vrachtverkeer tijdens (en eventueel na) de werkzaamheden te beperken zijn een aantal suggesties ingediend, waaronder het omleiden van het vrachtverkeer via aangepaste Tiendwegen en de weg op de dijk alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer. Daarnaast spreken niet alle vrachtwagenchauffeurs Nederlands, dus is het van belang om tijdens de werkzaamheden meertalige verkeersborden in te zetten.

Opmerkingen over de dijkversterking

Naast de tijdelijke bereikbaarheid zijn ten slotte ook een aantal andere aspecten van de dijkversterking aan bod gekomen. Per onderwerp volgt hieronder een globaal overzicht van de besproken punten:

- *Aanbesteding:* er werd vaak gevraagd naar de eisen die gesteld zijn richting de aannemer m.b.t. de tijdelijke bereikbaarheid, de zorg bestaat dat deze voor de goedkoopste optie zou gaan. Zo wilde men weten hoe zwaar het aspect tijdelijke bereikbaarheid, en de impact van het plan op de omgeving, weegt bij de gunning. Een suggestie was om een burgerjury mee te laten kijken naar het ingediende plan van aanpak.
- *Techniek:* breng de damwanden hydraulisch aan om overlast en schade te beperken. Ook zou je sneller en eenvoudiger kunnen werken als de Algerakering tijdens de werkzaamheden (tijdelijk) dichtgezet wordt, om een constant waterpeil te waarborgen. Verder zou het waterbergend vermogen kunnen verbeteren door oude slikken open te graven, en zou aan de overkant van de IJssel ook naar mogelijkheden voor compensatie van waterbergend vermogen kunnen worden gezocht.
- *Kabels & Leidingen:* Probeer het verleggen van de kabels en leidingen te combineren met de aanleg van een eventuele tijdelijke weg, dan is er voor de bewoners en bedrijven maar één keer sprake van overlast. Tijdens de verlegging zou ook meteen glasvezel kunnen worden aangelegd.
- *Uitvoering:* Veel vragen gingen over de werkwijze, fasering en planning van de aannemer. Daarnaast zijn er een aantal suggesties gedaan voor de opslag van (bouw)materiaal. Het verzoek is om het transport van bouw materiaal en de uitvoering van het werk zo veel mogelijk vanaf het water te laten verlopen, aan Rijkswaterstaat

kan worden gevraagd de schepen buiten de bouwtijden te laten varen of op bepaalde momenten stil te leggen.

- *Overlast:* Bewoners kan de gelegenheid worden gegeven om tijdens de werkzaamheden een periode elders door te kunnen brengen, bijvoorbeeld door het plaatsen van caravans buiten het projectgebied.
- *Natuur:* De natuurpartijen ZHL en NVWK denken graag mee over compensatiemaatregelen. Bomenkap als gevolg van de werkzaamheden zou gecompenseerd kunnen worden door aanpassingen te maken aan de weginrichting. Een voorbeeld is het plaatsen van lantaarnpalen met speciaal licht voor vleermuizen. Zo zouden gevolgen voor de natuur opgevangen kunnen worden, en het kan ook voordelen hebben voor bewoners.
- *Schade en Waardevermindering:* Men maakt zich zorgen over het optreden van schade tijdens de werkzaamheden aan bebouwing door de werkzaamheden zelf, of door (aanleg van) de eventuele tijdelijke weg. Dit kan ook zijn in de vorm van waardevermindering van eigen grond of panden. Daarnaast is het van belang dat schade tijdig en op de juiste manier wordt afgehandeld. Voor lokale ondernemers en bedrijven is compensatie van eventuele financiële schade als gevolg van de werkzaamheden van groot belang.