



Toon van der Klugt: "Een duur stukje dijk."

Dijk met een bonus

Dijkverhogingen vinden overal in het land plaats, maar Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard doet het wel volgens een heel speciaal procedé: krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard, kortweg KIJK.

DOOR WILLEM PEKELDER

Aan de Randstadkant is de dijk langs de Hollandsche IJssel inmiddels grotendeels versterkt. Het draaide in hoofdzaak om twee zwakke plekken. Maar nu staat de dijk aan de Krimpenerwaardzijde op de agenda. In totaal gaat het om zo'n zeventien kilometer, waarvan tien kilometer - tussen Krimpen aan den IJssel en Gouderak - het meest urgent is. Bij een toetsing in 2011 kwam boven water dat met name in dát gedeelte de binnenwaartse macrostabi-

liteit zwak is. Een ander probleem is de bodemdaling. Daardoor daalt ook de dijk steeds verder, waardoor verhoging noodzakelijk is. Verder is er sprake van een slappe bodem. Kortom, een netelig probleem dat, zo is bedoeling, rond 2021 of 2022 ter hand wordt genomen. Na 2022 komt de resterende zeven kilometer aan de beurt. Aan heemraad Toon van der Klugt (61) de vraag waarom het nog zo lang duurt.

"Het is niet een uitzonderlijk lange voorbereidingsperiode als je de complexiteit van die tien kilometer in ogenschouw neemt. Misschien is het wel de ingewikkeldste dijk van Nederland. We zitten nu in de verkenningsfase, waarin we voor alle 22 dijkvakken afzonderlijk bekijken wat de mogelijkheden en alternatieven zijn. Daarbij moet je denken aan zaken als veiligheid, bereikbaarheid, milieu, omgeving,

enzovoort. We hebben per dijkvak 50 criteria waarop wordt getoetst. Per dijkvak kan de oplossing anders zijn. De ene keer één zware diepwand, de andere keer, afhankelijk van de situatie, twee lichtere of een oplossing in de grond. Ook een belangrijke vraag is of we de voorlanden kunnen meerekenen bij de sterkte van de dijk. Zo ja, dan scheelt dat al gauw twee kilometer dijkverzwaring. Dat is dus goedkoper en het levert ook minder overlast op voor omwonenden. Ook kostenbesparend zou zijn als we de stormvloedkering kunnen laten werken volgens een ander sluitingsregiem. Dat zijn we nu aan het onderzoeken. De verkenningsfase duurt tot eind 2018.”

‘Blijft het team binnen het budget dan is er een bonus te verdelen’

En dan?

“Daarna volgt een planvormingsfase, waarin de beste oplossing in overleg met de bewoners wordt vastgesteld. Dan kan het werk echt beginnen. We hopen het rond 2025 of 2026 af te ronden.”

Wat zijn de kosten en gaan de waterschapslasten omhoog?

“Je moet, ruw geschat, denken aan 200 miljoen euro voor die tien kilometer. Jaja, een duur stukje dijk. Het wordt betaald uit het gezamenlijke Hoogwaterbeschermingsprogramma, dus dat heeft geen gevolgen voor de waterschapslasten. De tien procent die we daarboven zelf moeten bekostigen, dus zo’n 20 miljoen, zit al in onze meerjarenprognose. Daardoor zal, voor zover ik het nu kan bekijken, een verhoging van de waterschapslasten om die reden niet noodzakelijk zijn.”

Het project wordt KIJK genoemd, Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard. Wat is daar het bijzondere van?

“Naast de uitgebreide verkenningsfase is denk ik de samenstelling van het projectteam het meest bijzondere. Dat bestaat voor 60 procent uit eigen mensen: 12 van de 20. We willen daarmee een herkenbaar en stabiel aanspreekpunt zijn voor de omgeving. Ook uniek is dat de externe ingenieurs met wie we zakendoen in ons projectteam zitten. Ze werken zelfs twee dagen per week vast bij ons op kantoor. Er is voor het projectteam één budget dat niet mag worden overschreden en waaruit zowel onze eigen mensen als de ingenieursbureaus kunnen putten. Binnen het team nemen externe ingenieurs en waterschapsmensen ook werk van elkaar over. Bij ons hoogheemraadschap hebben we, denk ik, de tegenstelling tussen ingenieursbureau en waterschap doorbroken. Blijft het team binnen het budget dan is er een bonus te verdelen van maximaal 600.000 euro, waarvan de helft voor onze eigen organisatie en de andere helft voor het ingenieursbureau, waarvan weer vijftig procent in de vorm van mogelijke vervolgoedragen.”

Hoe reageren de omwonenden op de dijkversterkingsplannen?

“Heel goed. Je zou misschien weerstand of actiegroepen verwachten, maar ik merk dat de meeste omwonenden heel betrokken zijn. We hebben tijdens de wekelijkse dijktafelsessies veel nuttige informatie opgedaan. Bijvoorbeeld van historische verenigingen die interessante dingen wisten te vertellen over, om maar eens wat te noemen, bodemvervuiling of vroegere haventjes langs de dijk.⁵ Misschien is die positieve houding te danken aan het feit dat veel de bewoners, zo heb ik ondervonden, werkzaam zijn in de constructie- en technische industrie. Met andere woorden: ze begrijpen de noodzaak en aanpak van de dijkversterking. Het is daarmee een project van ons alle-

maal geworden, ons inwoners, bedrijven en overheden van de Krimpenerwaard.”

Er staan 780 woningen en bedrijven langs die tien kilometer dijk. Hoeveel van hen moeten worden onteigend?

“Mijn insteek is om onteigening en sloop heel beperkt te houden. Verder kan ik er nog weinig over zeggen. Overlast zal er natuurlijk wel zijn. Dat is niet te voorkomen. Er is in dat gebied maar één verbindingsweg en dat is die dijk. Ook voor het transport- en houtbedrijf langs de dijk is die verbindingsweg van eminent belang. Ons doel is om het bestemmingsverkeer, en dat is ongeveer 70 procent op die plek, zoveel mogelijk van die dijk gebruik te blijven laten maken. Dat kan door één rijstrook berijdbaar te houden of via lokale omleidingen. Ja, het wordt een huzarenstukje waarop we nog flink aan het studeren zijn. We streven ernaar om elk perceel bereikbaar te houden voor bestemmingsverkeer, hetzij via de noord- hetzij via de zuidzijde. Omrijden zal erbij horen.”

‘De ingewikkeldste dijk van Nederland’

Hoe staat het met de zogeheten meekoppelkansen?

“Er liggen langs het tracé twee gemeenten: Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel. De eerste gemeente wil graag geluidswerend asfalt op de dijk en bovendien de riolering en waterleiding vervangen. De eerste wens zullen we honoreren, met de tweede zijn we druk bezig. Ons idee is alle leidingen en kabels uit de dijk te halen, dus ook die van Eneco en Stedin. Om ze vervolgens, aangevuld met glasvezelkabels, in een ander tracé weer in de grond te stoppen. Verder is vanuit de bevolking bij ons de vraag gedeponerd of er plaatselijk extra parkeerplaatsen mogelijk zijn en of huizen verder naar achter teruggebouwd mogen worden. Die wens hebben we doorgestuurd naar de gemeenteraad. Ter hoogte van Krimpen aan den IJssel willen we op de dijk ledverlichting aanbrengen en in de dijk ondergrondse vuilcontainers. Verder bestuderen we het binnenhalen van zoet water uit de Hollandsche IJssel door een bepaalde constructie in de dijk. Dat zijn allemaal mooie meekoppelkansen, om dat lelijke woord maar weer eens te gebruiken.”

Willem Pekelder is journalist.