



Hoogheemraadschap van  
Schieland en de Krimpenerwaard

# Dijkversterking **KIJK**

Krachtige Ijsseldijken Krimpenerwaard



*Verantwoordingsrapportage Participatie*



Hoogheemraadschap van  
Schieland en de Krimpenerwaard

<b>Titel</b>	Verantwoordingsrapportage Participatie bij dijkversterking Krachtige Ijsseldijken Krimpenerwaard (KIJK)
<b>Project</b>	KIJK
<b>Projectnummer</b>	2019.02564
<b>Revisie</b>	1.0
<b>Revisiedatum</b>	14 juli 2022
<b>Status</b>	Definitief

# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>		
<b>2 Ambities voor participatie</b>	<b>5</b>		
2.1 Betrokken omgeving	5		
2.2 Omgevingsopgave: meekoppelkansen en inpassingskansen	5		
<b>3 Rol van participatie in de Verkenningsfase</b>	<b>6</b>		
3.1 Doel participatie	6		
3.2 Draagvlak omgeving	7		
3.3 Contact met de omgeving in de Verkenningsfase	7		
3.4 Contact met de bestuurlijke partners in de Verkenningsfase	10		
3.5 Uitkomsten Verkenningsfase	11		
3.6 Extra initiatieven vanuit een betrokken omgeving	11		
3.7 Consultatie Verkenning leidt tot wijzigingen en procesafspraken	12		
<b>4 Rol van participatie in de Planuitwerkingsfase</b>	<b>15</b>		
4.1 Landschappelijke inpassing; zichtbaarheid en beleving van de rivier	15		
4.2 Onderzoek haalbaarheid uitvoeringstechnieken zonder wegafsluiting	15		
4.3 Wegontwerp	16		
		4.4 Aanpak maatwerkdijkvakken	17
		4.5 Inpassingslocaties	22
		4.6 Contact met de omgeving in de Planuitwerkingsfase	26
		<b>5 Vooruitblik rol van participatie in vervolgfase</b>	<b>28</b>
		5.1 Participatie rondom procedure	28
		5.2 Participatie voorafgaand aan start realisatie	28
		<b>Bijlage 1 Belangenmatrix Stakeholders</b>	<b>29</b>

## Inleiding

Dit is de rapportage over de doorlopen participatie voor de dijkversterking Krachtige Ijsseldijken Krimpenerwaard (KIJK). De dijk langs de Hollandsche IJssel tussen Krimpen aan den IJssel, Ouderkerk aan den IJssel en Gouderak moet over een lengte van 10,5 km versterkt worden. Het doel is om te zorgen dat de dijk in 2026 weer aan de veiligheidsnorm voldoet. Zodat het achterliggende gebied in de toekomst is beschermd tegen hoogwater en overstromingen van de Hollandsche IJssel. De rapportage participatie is een bijlage bij het Ontwerp Projectplan Waterwet en in opdracht van en in samenwerking met het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) opgesteld door het samenwerkingsverband van Boskalis, Van Hattum en Blankevoort, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV (KIGO).

### Doel / Inhoud van deze rapportage

Vanaf de start van de Verkenningsfase in 2015 heeft het hoogheemraadschap de omgeving actief benaderd en betrokken. Daarbij is aan de belanghebbenden gevraagd om hun eigen belangen te benoemen, met ideeën en suggesties te komen en om te reageren op plannen en voorstellen van het hoogheemraadschap. Deze maatschappelijke participatie heeft veel opgeleverd.

Deze rapportage doet verslag van en behandelt afzonderlijk de participatie, zoals die voor het hele plangebied tot nu toe (Verkenningsfase en Planuitwerkingsfase) is gevolgd. Belangrijke stappen in het planproces voor de hele KIJK-dijk wordt beschreven

en er wordt ingegaan op de participatie die bij die stappen heeft plaatsgevonden. Daarnaast zijn voor enkele dijkvakken samen met de betreffende bewoners en bedrijven specifieke maatwerkprocessen doorlopen. Deze worden toegelicht, met het resultaat van deze processen.

## 2 Ambities voor participatie

### 2.1 Betrokken omgeving

De projectomgeving van dijkversterking KIJK is complex en kent vele belanghebbenden. Het opbouwen van een duurzame relatie met de in- en externe omgeving staat centraal in de projectaanpak en werkwijze van project KIJK. Participatie en communicatie spelen hierin een sleutelrol en versterken elkaar; bouwen aan vertrouwen door persoonlijke betrokkenheid in combinatie met tijdige en zorgvuldige informatieverstrekking over het project.

In de Krimpenerwaard is een groot natuurgebied in ontwikkeling. De Hollandsche IJssel en enkele voorlanden zijn als natuurnetwerk Nederland (NNN) aangemerkt.

### 2.2 Omgevingsopgave: meekoppelkansen en inpassingskansen

KIJK is een omvangrijk project waarbij de dijk op de schop gaat. Dit biedt kansen voor andere partijen om mee te liften. Dit zijn vaak projecten of initiatieven in het gebied die al eerder zijn voorgenomen, maar nog niet uitgevoerd. Het kunnen ook reeds bekende knelpunten in het gebied zijn die, als de dijk toch op de schop gaat, een (nieuwe) kans krijgen om opgelost te worden. Project KIJK kan zo een vliegwiel zijn voor andere initiatieven, of er kan 'werk met werk' worden gemaakt; ook wel 'meekoppelkansen' genoemd. Gedurende de

Verkenningfase en in het begin van de Planuitwerkingsfase is door het hoogheemraadschap bij bestuurlijke partners (gemeenten, provincie) geïnterviewd of/welke eventuele meekoppelkansen er zijn.

Gedurende de Verkenning is ook een aantal inpassingskansen van bewoners en bedrijven geïdentificeerd. Het gaat hier om ideeën die relatief kleinschalig en eenvoudig in te passen zijn en geen significante invloed hebben op de keuzes in het ontwerp van de dijk. Ook zijn het ingrepen waarvoor er nog geen concrete voornemens of plannen zijn. Inpassingskansen kunnen in de fase van ontwerp van de gekozen dijkversterkingsmaatregel (in de Planuitwerkingsfase) worden meegenomen. Voorbeelden van inpassingskansen zijn het realiseren van parkeerplaatsen langs of aan de dijk, het inpassen van bijzondere cultuurhistorische elementen en het inrichten en vormgeven van de weg waarmee de weg veiliger wordt.

#### Onderscheid meekoppelkansen en inpassingskansen

Bij een dijkversterkingsproject wordt onderscheid gemaakt tussen *meekoppelkansen* en *inpassingsmogelijkheden*.

*Meekoppelkansen* zijn plannen of ideeën van derden die niet direct bijdragen aan het doel van de dijkversterking: waterveiligheid. Door de meekoppelkansen gelijktijdig met de dijkversterking uit te voeren kan een win-winsituatie worden gecreëerd. Meekoppelkansen worden beoordeeld op technische, juridische, maatschappelijke en financiële haalbaarheid en moeten ook passen qua planning.

*Inpassingskansen* zijn onlosmakelijk van de dijkversterking. Zonder de juiste inpassingsmaatregelen is het project niet haalbaar. Daarmee zijn ze onderdeel van het project.

## 3 Rol van participatie in de Verkenningfase

Het project KIJK kent veel verschillende woon- en werksituaties op en aan de dijk. De dijk is de enige verbindingsweg met (soms monumentale) bebouwing, zowel binnen- als buitendijks, steile taluds, een krap wegprofiel en een drietal historische dorpskernen. Er zijn vele bedrijven gevestigd op de voorlanden, sportverenigingen en een schaatsbaan. Daarnaast staan er vele bomen op en in de dijk. Ook is het hoogheemraadschap wegbeheerder van een groot deel van het traject. Er zijn 740 adressen gevestigd (bedrijven en bewoners). Het gehele traject (dus inclusief de tussenstukken en de omwonenden die overlast gaan ervaren) bestaat uit totaal 850 adressen.

In de Verkenningfase is uitgebreid onderzocht op welke manieren de dijk het beste kan worden versterkt. Ook zijn meekoppelkansen geïnventariseerd. De kansrijke alternatieven zijn per dijkvak beoordeeld en onderling vergeleken. Hierbij is gekeken naar meerdere aspecten van doelbereik (de oplossing moet het probleem: de waterveiligheid wel oplossen), technische uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Ook het draagvlak en de effecten op de omgeving zijn uitgebreid beoordeeld in een Milieueffectrapportage (MER) 1e fase.

Tijdens de Verkenning heeft het hoogheemraadschap meerdere malen met bewoners en bedrijven aan de dijk en andere belanghebbenden gesproken over de wenselijkheid en voorkeuren van alternatieven. De uitwerking en dimensionering van de kansrijke alternatieven is afgestemd op de complexe opgave. Op basis van de uitgebreide

beoordeling heeft een afweging plaatsgevonden. De Verkenningfase is afgerond met vaststelling van het voorkeursalternatief (VKA), oftewel de voorkeursbeslissing. Deze beslissing is – na een consultatieronde – genomen door het dagelijks bestuur van HHSK.

### 3.1 Doel participatie

Samenspraak en het opbouwen van een duurzame vertrouwensrelatie met de in- en externe stakeholders stond centraal in de projectaanpak en werkwijze van de Verkenningfase van KIJK. Participatie en projectcommunicatie speelden hierin een sleutelrol en versterkten elkaar; bouwen aan vertrouwen door participatie in combinatie met tijdige en zorgvuldige communicatie over het project. Daarnaast zorgt participatie ook voor inbreng van kennis uit de omgeving. Door deze lokale kennis mee te nemen, komen we tot betere oplossingen.

Om beter grip te krijgen op de omgeving heeft het projectteam gekozen om met Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) te werken. Dit houdt in dat aan de start van het project alle onderwerpen (issues) zijn geïnventariseerd waar vragen over of discussies met de omgeving gevoerd kunnen worden.

Daarna is gekeken welke partijen een groot belang hebben bij het project KIJK. Vanuit die inzichten zijn de belangen van de bewoners

en bedrijven direct aan de dijk en die van de bestuurlijke partners (gemeenten, Rijkswaterstaat (RWS)) meegewogen in de keuzes in relatie tot het Voorkeursalternatief. Via dijktafelsessies met bewoners en bestuurlijk overleg met bestuurlijke partners is het draagvlak bepaald. In de Verkenningfase zijn in totaal circa 1.100 contactmomenten geweest tussen het projectteam en bewoners en bedrijven aan de dijk.

### 3.2 Draagvlak omgeving

In de Verkenningfase is gebruik gemaakt van een multi-criteria analyse (MCA). Met deze analyse is op een gestructureerde en overzichtelijke wijze beslisinformatie aangeleverd. Deze informatie is relevant bij de afweging van de kansrijke alternatieven en de besluitvorming over een voorkeursalternatief van de verkenning. Het verwachte draagvlak van de bewoners, bedrijven en bestuurlijke partners (gemeenten en RWS) was één van de zes hoofdcriteria:

- veiligheid systeem;
- technische uitvoerbaarheid;
- gevolgen voor de ruimtelijke omgeving;
- betaalbaarheid;
- ruimtelijke kwaliteit;
- draagvlak.

Aan de hand van een analyse van de actuele issues en belanghebbenden in het gebied is vervolgens een participatiestrategie opgesteld. Op basis van deze strategie zijn de partijen betrokken bij het

project. In paragraaf 3.3 is terug te vinden op welke momenten en hoe de omgeving is betrokken bij het project.

### 3.3 Contact met de omgeving in de Verkenningfase

De kernwaarden in de communicatiestrategie van het project KIJK zijn:

- Open en transparant;
- Zorgvuldig en eenduidig;
- Eerlijk, betrouwbaar en geloofwaardig.

Het projectteam van KIJK benadert de omgeving op een proactieve en betrokken houding met als motto: ‘bouwen aan vertrouwen’. Dit komt tot uiting in open transparante communicatie en doen wat we beloven. Er wordt tijdig gecommuniceerd over het verloop van het project/proces, ontwikkelingen, beslissingen en maatregelen. Alles met het doel dat de betrokken doelgroepen weten wat er speelt en dit niet via een andere bron horen. Hiermee voorkomen we dat de omgeving een informatieachterstand krijgt en/of een gevoel krijgt niet goed ingelicht te zijn. Dit is immers een voedingsbodemp voor wantrouwen en tegenstand.

Bij elke stap is gecommuniceerd met de omgeving – met behulp van:

- Brieven;
- inloop- en informatieavonden;
- projectkranten;
- website;
- keukentafelgesprekken;
- e-mails;

- telefoongesprekken;
- nieuwsbrieven;
- et cetera.

Wat hebben we gedaan:

- Bij aanvang van het project, in het najaar van 2015, zijn we met een brief en 4 bijeenkomsten gestart. Dit heeft vervolg gekregen in 2016 en 2017 met projectkranten en inloopavonden.
- In het najaar van 2017 zijn in een eerste ronde dijktafels per dijkvak kansrijke alternatieven besproken en heeft de omgeving hun opmerkingen daarbij aangegeven.
- In januari 2018 zijn de bewoners en bedrijven in gelegenheid gesteld om de feitelijke beoordeling van de alternatieven te bekijken en te bespreken.

- In maart 2018 is specifiek voor de dorpskern Gouderak en voor 8 dijkvakken waar nog een asverschuiving of Type I mogelijk was, een tweede ronde dijktafels geweest.
- Specifiek voor dijkvak F zijn vergelijkbare bijeenkomsten gehouden rond de zomer van 2018. De uitkomsten van deze gesprekken zijn meegenomen in de afweging van het Voorkeursalternatief (VKA).
- Consultatie concept VKA voorafgaand aan vaststelling VKA in oktober 2018 door dagelijks bestuur HHSK.

Tijdens de Verkenningsfase zijn ook relevante specialisten (binnen het hoogheemraadschap) en 'dijkkeners' (personen en organisaties buiten het hoogheemraadschap) benaderd en is op die wijze informatie en kennis over het gebied en/of het specifieke milieuaspect opgehaald.

Een intensief traject met een betrokken omgeving:

Fase	Periode	Hoe	Aantallen	Onderwerpen
Start van het project	Okt 2015 Jan/febr 2016	Start-brief Projectkrant 1 4 x Startbijeenkomst	880 2200 250	Brief was de start van het project waarin de omgeving is gevraagd om kennis over het gebied te delen.
Opgave KIJK + zienswijze NRD	Sept 2016	Projectkrant 2 4 inloopavonden	2200 150	Informatie over de opgave van KIJK (stabiliteit en hoogte) en zienswijze Notitie Reikwijdte en Detail (start MER)
Tussenstap	Mei 2017	Projectkrant 3 4 inloopavonden	2200 40	Start pandenonderzoek, en eerste opbrengsten bereikbaarheidsonderzoek en bureaustudies MER. Bekendmaking kentekenonderzoek



Fase	Periode	Hoe	Aantallen	Onderwerpen
Kansrijke alternatieven	Aug 2017 – okt 2017	Projectkrant 4 + Uitnodigingsbrief	2200 749 350	Presentatie van de kansrijke alternatieven en daarna met de bewoners en bedrijven per dijkvak in gesprek over de plussen en minnen per dijkvak
	29 juni 2017	8 avonden met 23 dijktafels Pilot dijktafel dijkvak M	8	
Beoordelingstabellen	Jan 2018	Projectkrant 5 inloop middag- en avonden	2200 100	Beschikbaar stellen van de beoordelingstabellen en ruimte om daarover met ons het gesprek te voeren
Dijktafelronde 2	15 maart 2018 20 maart 2018	2 avonden- dijkvak W 8 dijkvakken met as-verschuivingen type I	8 60	Met de bewoners en bedrijven van deze 9 dijkvakken in gesprek of de beoordeling van de twee overgebleven kansrijke alternatieven goed is gegaan
Inloop dinsdag-ochtenden	1ste jaar (okt 2015 – okt 2016)	Elke dinsdagochtend een vrije inloop op 5 verschillende locaties	60	Ruimte om individueel in gesprek te gaan. Informatie en zorgen te delen
Gesprekstafels Bereikbaarheid	Juli 2016 – dec 2016	10 bijeenkomsten	60	Gesprekken met diverse instellingen om de bereikbaarheids-strategie vorm te geven (oa zorginstellingen, agrarische bedrijven, bewoners, hulporganisaties etc)
Dijkkeners	Aantal keer gedurende de verkennings fase	5 bijeenkomsten (3x kennismaking en 2 x bijeenkomsten)	15	Dijkkeners op cultuurhistorisch- en natuurgebied. Onderzoeks-uitkomsten MER delen, aanscherpen en witte vlekken invullen
Inrichtingstafels	Dec 2017	1 bijeenkomst – sleutelfigurenlangs gehele KIJK traject 1 bijeenkomst met bestuurlijke partners	10 5	Welke kansen zijn er voor de dijk na de dijkversterking
Gehele Verkenningsfase	2015-2018	Keukentafel-gesprekken En verder nog mail- en telefonisch contact	100	

De informatie die we vanuit de omgeving hebben ontvangen is op een volgende wijze gedocumenteerd:

- SOMSET is gebruikt om de issues en stakeholders te formuleren voor het project en om het participatieniveau te bepalen;
- In de logboeken (per adres) staat de informatie van de gesprekken die met de betreffende bewoners is gevoerd;
- Naast bovenstaande informatie gebruiken we ook het GIS-systeem, daarin staan kenmerken van de dijk (door de bewoners en bedrijven aangegeven) die van invloed kunnen zijn op het ontwerpproces. Denk hierbij aan verontreinigingen, oude waterdoorgangen in de dijk of oude funderingsresten.

### 3.4 Contact met de bestuurlijke partners in de Verkenningsfase

De bestuurlijke partners zijn op bestuurlijk en ambtelijk niveau op gezette tijden gesproken over het project en de voortgang.

Bestuurlijke begeleidingsgroep is op de volgende momenten bijeengekomen:

- 14 september 2015  
Kennismakingsgesprek gemeente Krimpenerwaard
- 26 oktober 2015  
Kennismakingsgesprek gemeente Krimpen aan den IJssel
- december 2015  
1ste Bestuurlijke begeleidingsgroep
- 9 juni 2016

- 2de Bestuurlijke begeleidingsgroep
- 1 en 5 december 2016  
3de Bestuurlijke begeleidingsgroep (gesplitst) – Krimpenerwaard - Krimpen aan den IJssel
- 19 mei 2017  
4de Bestuurlijke begeleidingsgroep
- 31 augustus 2017  
5de Bestuurlijke begeleidingsgroep
- 30 november 2017  
6de Bestuurlijke begeleidingsgroep
- 22 februari 2018
- 7de Bestuurlijke begeleidingsgroep
- 16 april 2018  
8ste Bestuurlijke begeleidingsgroep

Daarnaast heeft het project KIJK drie keer een presentatie gegeven aan raadcommissies van gemeenten, en wel op:

- 19 januari 2016  
Raadscommissie gemeente Krimpenerwaard
- 21 januari 2016  
Raadscommissie gemeente Krimpen aan den IJssel
- 21 september 2017  
Raadscommissie gemeente Krimpen aan den IJssel

Op ambtelijk niveau is op de volgende momenten overleg geweest:

- 17 februari & 10 maart 2015  
Kennismaking Rijkswaterstaat en Gemeenten
- 19 maart 2015

- Kennismaking ODMH/DCMR (i.k.v. MER begeleiding)
- 2 juni 2015  
PSU met gemeenten en Provincie Zuid-Holland
- 26 november 2015  
Vooroverleg bestuurlijk overleg 3 december 2015
- 8 september 2016  
Voortgangsoverleg KIJK
- 10 oktober 2016  
ODMH/DCMR – notitie Reikwijdte en Detailniveau
- 23 januari 2017  
Voortgangsoverleg Rijkswaterstaat
- 15 mei 2017  
Vooroverleg bestuurlijk overleg van 19 mei 2017
- 4 juli 2017  
Voortgangsoverleg gemeenten en PZH
- 22 augustus 2017  
Vooroverleg bestuurlijk overleg van 31 augustus 2017
- 30 oktober 2017  
Voortgangsoverleg Rijkswaterstaat
- 14 november 2017  
Vooroverleg bestuurlijk overleg van 30 november 2017
- 13 februari 2018  
Vooroverleg bestuurlijk overleg van 22 februari 2018
- 2 maart 2018  
Overleg bouwbeleid gemeente Krimpenerwaard
- 20 en 28 maart 2018  
Overleg omleidingsvarianten met gemeente Krimpenerwaard

### 3.5 Uitkomsten Verkenningfase

Uit de multi-criteria analyse is gebleken dat de grondoplossingen (met én zonder hulpconstructie) aan de binnenzijde over het algemeen slecht scoren. Deze hebben weinig draagvlak in verband met impact op de woningen, de hoge schadeverwachtingen en zichthinder bij een grondoplossing met een hulpconstructie (damwand) voor de woningen. Daar waar de dijk direct aan het water grenst, was vaak een wens voor een as-verschuiving. Hierdoor ontstaat er ruimte voor ontwikkeling: ruimte voor de woningen en ruimte voor de weg.

Een zelfstandig kerende constructie in de kruin stond vaak op een tweede plek en is neutraal beoordeeld. Aandachtspunt hierbij is de hoogte van de damwand. Bij een te hoge damwand verdwijnt het contact met het water en in sommige gevallen wordt de waterbeleving vanuit de woning verslechterd.

### 3.6 Extra initiatieven vanuit een betrokken omgeving

DOp een aantal momenten tijdens de Verkenning is met bewoners en bedrijven aan de dijk gesproken. In het najaar van 2017 zijn in een eerste ronde dijktafels per dijkvak kansrijke alternatieven besproken en heeft de omgeving de voors- en tegens aangegeven. Vanuit de omgeving zijn veel nieuwe ideeën en suggesties aangedragen. Deze zijn beschouwd en afgewogen. Wanneer ze kansrijk bleken zijn ze opgenomen in de multi-criteria analyse (MCA). In januari 2018 zijn de bewoners en bedrijven in gelegenheid gesteld om de feitelijke beoordeling van de alternatieven te bekijken en te bespreken.

Het betreft:

- Damwanden om voorlanden heen (dijkvakken B1, K1 en 2, N, W), as-verschuivingen (scenario 2), benutten van voorland (dijkvak I2, S en T). Deze alternatieven zijn meegewogen in de MCA- beoordeling. Het benutten van de voorlanden is als zeer kansrijk meegewogen. De damwanden buitenom, as-verschuivingen bleken niet direct kansrijk uit de MCA-beoordeling te komen.
- Voor dijkvak O2 is een geheel nieuw alternatief aangedragen. De bewoners zien een kans om het industrieterrein wat al jaren overlast (voornamelijk geluid) veroorzaakt op te lossen aan de hand van de dijkversterking. Ook deze variant is aan de hand van de MCA beoordeeld maar bleek niet kansrijk te zijn.
- Enkele bewoners van dijkvak M hebben de gemeente Krimpenerwaard gevraagd om extra betrokkenheid te tonen om kansen te benutten om de knelpunten op de dijk aan te pakken. Met als grootste – de kans voor het langzame verkeer te verbeteren, maar ook de parkeerproblematiek. Tijdens de Verkenningsfase is met desbetreffende bewoners de procesafpraak gemaakt om in de Planuitwerkingsfase, samen met de aannemerscombinatie KIGO, verder te kijken of deze kansen ingepast kunnen worden. Uiteindelijk zijn de genoemde punten meegenomen in de afweging voor het nieuwe wegontwerp.

### 3.7 Consultatie Verkenning leidt tot wijzigingen en procesafspraken

Van mei t/m juli 2018 heeft het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden (D&H) het concept Voorkeursalternatief ter consultatie voorgelegd aan de omgeving, bestuurlijke partners en algemeen bestuur. Uitzondering hierop betrof dijkvak F. Dit dijkvak is vanwege urgentie voor stabiliteit van de waterkering en de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden en reacties uit de omgeving alsnog toegevoegd aan de scope van het project. De procedure voor de multi-criteria analyse is versneld doorgevoerd. Een raadpleging in de omgeving over het VKA heeft in de zomermaanden van 2018 plaatsgevonden.

Bewoners en bedrijven aan de dijk, gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, de commissie m.e.r. en de commissie Integraal Waterbeheer van HHSK zijn in de gelegenheid gesteld hierop te reageren. Voor bewoners en bedrijven aan de dijk en andere geïnteresseerden zijn tijdens de consultatie bewonersavonden op verschillende locaties gehouden. De reacties op het concept-voorkeursalternatief zijn beantwoord in een Nota van antwoord en hebben op onderdelen geleid tot wijzigingen van het voorkeursalternatief.

Enkele gegevens:

- Er zijn in totaal 42 reacties binnen gekomen op het concept voorkeursalternatief;
- Het betreft reacties van bewoners en bedrijven, de Gemeente

- Krimpenerwaard, Rijkswaterstaat en de Commissie m.e.r.;
- 6% van de bewoners heeft gereageerd (42 van de 740 adressen);
  - Er zijn geen reacties binnengekomen van de dijkvakken A, B, C, K, P, S en T.

De reacties hadden hoofdzakelijk betrekking op:

- Zorgen over een tijdelijke weg achterlangs;
- Vermindering van woongenot door vermindering lichtinval of verandering uitzicht;
- Zorgen voor schade tijdens en na uitvoering;
- Wens voor goede inpassing (uiterlijk) en hoogte van de constructie;
- Verzoek voor creëren van ruimte voor verbetering verkeersveiligheid (fietsers en wandelaars);
- Betrekken van de gemeente Krimpenerwaard (borgen draagvlak en ruimtelijke kwaliteit).

Alleen voor de dijkvakken Q en R is een sterk signaal afgegeven dat de omwonenden het oneens waren met het VKA. Dit heeft geleid tot de belangrijkste wijziging van het concept-voorkeursalternatief betreft het voorkeursalternatief voor dijkvak Q en R. Deze is, voor beide dijkvakken, gewijzigd van een grond met hulpconstructie (type II) naar een zelfstandig kerende constructie (type I). Vanuit de consultatie met de omgeving blijkt er een sterke voorkeur te zijn voor een type I-constructie, omdat verondersteld wordt dat daarmee de huidige ruimtelijke kwaliteit van het wiel het minst wordt aangetast. HHSK gaat mee in dit voorstel, ook omdat het vanuit andere overwegingen (kosten, impact op de omgeving) een goed alternatief is.

Er zijn veel zorgen geuit over de mogelijke omleidingsalternatieven en de bereikbaarheid van woningen en bedrijven tijdens de werkzaamheden. Vanuit de omgeving is sterk het signaal afgegeven om hen te betrekken bij dit proces. Afsproken is om dit verder op te pakken in de Planuitwerking- en realisatiefase en de uitvoeringskennis van de aannemerscombinatie KIGO hierbij te gebruiken.

Tijdens de consultatie zijn ook een aantal inpassingskansen ingediend:

- Gebruik KIJK om (structurele) maatregelen te treffen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid zoals lokaal parkeerverbod, decibelflitskast, uitsluitend toegang bestemmingsverkeer;
- Zet de constructie zo veel mogelijk naar buiten: creëren ruimte fiets/wandelpaden, nieuwe parkeerplekken, zichtbaarheid monument;
- Creëren recreatieplaatsjes/strandjes, aanlegsteigers, rustpunten met bankjes achter/op constructie;
- Maak de dijk mooier d.m.v. goede inpassing constructie;
- Gasleidingen benutten voor transitie naar waterstof bij uitvoering dijkversterking;
- Verminderen geluidsoverlast door handhaving inzet decibelflitsers;
- Faciliteer bouw en verbouw door snellere procedures voor bewoners en bedrijven;
- Ruimte voor fietsers en wandelaars door constructie meer naar buiten te plaatsen;
- Ten minste 2 nieuwe recreatielocaties.

Voor een aantal dijkvakken was geen eenduidig voorkeursalternatief te benoemen. Aanvullende berekeningen en de uitvoeringskennis van de nog aan te trekken aannemerscombinatie moesten hierbij helpen.

Voorgesteld is om deze keuze in de te nemen voorkeursbeslissing open te houden en desbetreffende dijkvakken (o.a. dijkvakken D en W) in de Planuitwerkingsfase als maatwerkdijkvak, samen met de omgeving, verder uit te werken.

Tevens zijn er een aantal plekken in dijkvakken waar het voorkeursalternatief knelt. Bijvoorbeeld bij dijkvakken met buitendijkse bebouwing waar een zelfstandig kerende constructie aan de buitenzijde is voorgesteld. Met de bewoners zijn procesafspraken gemaakt. We wilden de kennis van de aannemerscombinatie gebruiken om te kijken of en hoe we dit in kunnen passen. Afsproken is om deze inpassinglocaties (o.a. buitendijkse woningen dijkvak M) in de Planuitwerkingsfase, samen met de omgeving, op te pakken.

De definitieve voorkeursbeslissing van het college is op 9 oktober 2018 genomen en vormt de opmaat voor de Planuitwerkingsfase.

Uit de omgevingsconsultatie hebben we geconcludeerd dat:

- Er veel acceptatie is in de omgeving voor concept VKA;
- Er zorgen zijn over een tijdelijke weg achterlangs, woongenot (lichtinval/uitzicht) en schade aan panden;
- We waardevolle reacties van bewoners hebben gekregen die we meenemen naar de Planuitwerkingsfase en daar verder beschouwen.

Na de definitieve voorkeursbeslissing hebben we in oktober 2018 in een projectkrant en op onze website gecommuniceerd over het VKA. Tevens hebben we de Nota van Antwoord openbaar gemaakt. In november en december 2018 hebben we vier inloopbijeenkomsten georganiseerd

om het VKA te presenteren en toe te lichten. Eind 2018/begin 2019 hebben we de ingediende (inpassings)kansen geconcretiseerd met de indieners. Daarnaast hebben we een extra ronde gesprekstafels georganiseerd over de tijdelijke weg achterlangs en de bereikbaarheid tijdens de uitvoering.

## 4 Rol van participatie in de Planuitwerkingsfase

Zorgvuldig en geïntegreerd omgevingsmanagement legt samen met het technisch- en ruimtelijk ontwerp de basis voor een succesvol project. De kern van de opgave voor de Planuitwerkingsfase zit in het minimaliseren van hinder en het maximaliseren van bereikbaarheid

In de Planuitwerkingsfase is voortgeborduurd op de uitkomsten en werkwijze van de Verkenningsfase. Tegelijkertijd betekent de overgang van de Verkenning naar de Planuitwerkingsfase ook dat de ruimte voor nieuwe plannen en ideeën beperkter is. Voor project KIJK heeft het projectteam daarom het participatieniveau voor de Planuitwerking aangepast. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de maatwerk- en inpassingslocaties (zoals gedefinieerd in de Verkenningsfase) en alle overige trajecten en bijbehorende belanghebbenden.

Vanuit het participatieproces uit de Verkenningsfase zijn enkele specifieke aandachtspunten voor de Planuitwerking benoemd:

- Landschappelijke inpassing: beperken van de hoogte muurtje vanwege de beleving van de rivier;
- Uitvoering zonder wegafsluiting: het laten vervallen van de weg achterlangs;
- Wegontwerp: het verbeteren verkeersveiligheid (met name voor langzaam verkeer).

Aanvullend is een opgave meegegeven voor de uitwerking van de maatwerkdijkvakken en inpassingslocaties.

### 4.1 Landschappelijke inpassing; zichtbaarheid en beleving van de rivier

In de eerste fase van het ontwerp van de Planuitwerkingsfase zijn varianten onderzocht voor de locatie van de type I constructie. Behalve impact op beleving van de dijk zijn er raakvlakken met de hoogte van het muurtje en het wegontwerp (afstand tot de weg – obstakelvrije zone in relatie tot eisen vanuit verkeersveiligheid). De afweging van technische en omgevingsaspecten heeft ertoe geleid dat de constructie op het buitentalud wordt geplaatst, waardoor er een obstakelvrije zone van 1,5 meter tot aan de wegrand kan worden gerealiseerd. Daardoor wordt de maximale hoogte van het muurtje bepaald door eisen vanuit waterveiligheid in plaats van verkeersveiligheid. Door optimalisaties in het ontwerp is de hoogte nu gemaximaliseerd tot 40cm boven het wegdek. In diverse integrale afwegingsmomenten hebben publieke stakeholders zoals gemeenten en het Q-team een rol gespeeld.

### 4.2 Onderzoek haalbaarheid uitvoeringstechnieken zonder wegafsluiting

De te realiseren versterkingsopgave bestaat grotendeels uit een type I constructie. De constructie bevindt zich in bijna alle gevallen aan de buitenzijde van de kruin, waarbij de bebouwing aan de binnenzijde van de dijk aanwezig is. Door de afmetingen van de type I constructie

is zwaar materieel nodig om deze te kunnen aanbrengen. Er is weinig ruimte op- en langs de dijk. Hierdoor ligt het voor de hand dat de weg op de dijk afgesloten moet worden tijdens de realisatie. Als minst slechte optie om de bereikbaarheid te borgen is aan het einde van de Verkenningsfase een weg achterlangs geïntroduceerd. Het niet hoeven afsluiten van de dijk is een belangrijke succesfactor voor het draagvlak voor deze dijkversterking.

In de Planuitwerkingsfase is de uitvoeringskennis benut om verschillende methoden te onderzoeken om de type I constructie aan te brengen terwijl de weg veilig open kan worden gehouden voor bestemmingsverkeer. In de eerste stappen van de Planuitwerkingsfase wegen we de haalbaarheid van de uitvoeringsmethoden tegen elkaar en tegen de referentie af op effectiviteit, kosten, hinder, schade, veiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit betekent dat een weloverwogen keuze voor de precieze uitvoeringsmethode per situatie kan worden gemaakt.

Het beperkte draagvlak voor de weg achterlangs is een extra motivatie om de bereikbaarheid langs de werkzaamheden te onderzoeken. Uit het onderzoek lijkt het open houden van de weg voor bestemmingsverkeer haalbaar; betrokkenheid van de omgeving blijft essentieel om dit voor alle betrokkenen veilig te houden (snelheid langs werkzaamheden).

### 4.3 Wegontwerp

Vanuit de Verkenningsfase is een nadrukkelijke behoefte meegegeven om de verkeersveiligheid op de dijk te verbeteren, met name voor

het langzaam verkeer. Aanvullend zijn wensen opgehaald bij de verschillende wegbeheerders (HHSK, gemeente Krimpen a/d IJssel, gemeente Krimpenerwaard). Behalve behoefte aan het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn ook wensen geuit voor het verbeteren van de doorstroming. In de afweging heeft de verbetering van de verkeersveiligheid prioriteit gekregen boven het verbeteren van de doorstroming. Dit zijn tegengestelde ambities – een betere doorstroming zou juist een verslechtering van de veiligheid betekenen. Verbetering van de verkeersveiligheid wordt gerealiseerd door na de dijkversterking de weginrichting aan te passen aan de hand van de principes van ‘natuurlijk sturen’. Daarmee wordt over het gehele tracé een eenduidig wegbeeld gecreëerd, waarbij extra aandacht is besteed aan de positie en veiligheid van het langzaam verkeer. Nadrukkelijk wordt daarbij vermeld dat de verkeersveiligheid met deze maatregelen niet 100% wordt opgelost; wel wordt de situatie verbeterd ten opzichte van de huidige weginrichting. In de consultatieronde van maart 2022 is hier veel over gesproken. Een deel van de belanghebbenden behoudt hun zorgen over de verkeersveiligheid van de nieuwe weginrichting en is niet overtuigd van het effect van de maatregelen ‘natuurlijk sturen’.

Aanvullend is veel aandacht gevraagd voor de parkeerproblematiek op en rond de dijk. In beginsel geldt hier het adagium “wat is komt terug”. Echter geldt daarbij dat alleen formele parkeerplaatsen worden teruggebracht. Een deel van de nu in gebruik zijnde parkeerplaatsen zijn informeel – deze worden niet gelegaliseerd in of door project KIJK. Naar verwachting maakt de nieuwe weginrichting het niet onmogelijk om opnieuw informele plekken te laten ontstaan.

Het hele wegontwerp is in nauwe afstemming met de publieke



stakeholders tot stand gekomen. Voor de afronding ervan is in maart 2022 een consultatieronde bij alle dijkvakken georganiseerd om op te halen of we nog iets over het hoofd hadden gezien. Dit heeft slechts beperkt tot aanpassingen geleid, zoals specifieke locaties van plateaus of drempels en de inpassing van draaicirkels.

#### 4.4 Aanpak maatwerkdijkvakken

Voor een aantal dijkvakken of locaties was een maatwerkenaanpak nodig. Voor deze dijkvakken was het VKA nog niet vastgesteld of kwamen er door nieuwe inzichten andere oplossingen in beeld. Daarnaast waren er binnen een aantal dijkvakken locaties waar het VKA moeilijk ingepast kon worden vanwege de beperkte ruimte die beschikbaar was. In een maatwerkenaanpak zijn samen met omwonenden en andere belanghebbenden verschillende oplossingen verder onderzocht en uitgewerkt.

Vanuit de Verkenningsfase was voor dijkvakken G, I1 en W1+W2 geen VKA vastgesteld. Aanvullend zijn de dijkvakken B (inclusief dijkvak A), D en K (K1+K2) aangemerkt als maatwerkdijkvak. Door nieuwe inzichten kwamen er voor deze dijkvakken andere oplossingen in beeld. Voor al deze maatwerkdijkvakken is de aanpak door een speciaal ontwerpteam opgepakt. De redenen dat vakken B (inclusief dijkvak A), D en K worden toegevoegd aan de maatwerkdijkvakken zijn:

- Voor dijkvakken A en B was het gekozen VKA een grondoplossing. In de VKV-fase van planuitwerking is het VKA voor dijkvakken A en B opnieuw doorerekend op basis van de meest recente

inzichten en uitgangspunten. Het resultaat voor dijkvak B was dat de VKA-oplossing onvoldoende stabiliteit biedt. Vervolgens is een bermontwerp gemaakt zodat de grondoplossing wel voldoende stabiliteit biedt. Het ruimtebeslag van dit bermontwerp was dusdanig groot dat hierdoor veel binnendijkse woningen worden geraakt. Daarom moesten andere oplossingen worden uitgewerkt. Ook is de inpassing van de kruinverhoging in combinatie met de nieuwe weginrichting van de wegbeheerder (gemeente Krimpen aan den IJssel) een aandachtspunt. Om bovenstaande redenen is dijkvak B als maatwerkdijkvak benoemd. Dijkvak A is een kort dijkvak (circa 30 m lang) dat landschappelijk goed ingepast moet worden met dijkvak B. Daarom is ervoor gekozen om dijkvak A mee te nemen in het maatwerkproces van dijkvak B.

- Voor dijkvak D is het VKA een type I oplossing op de binnen- of buitenkruin. De keuze hiervoor kan nog niet gemaakt worden. Een damwand op de buitenkruin heeft als nadeel dat het heel dicht tegen de buitendijkse woningen aan zit. Aandachtspunt hierbij is de uitvoerbaarheid aangezien de woning die het dichtst tegen de weg aanzit een monument is. Gemeente Krimpenerwaard moet hier goed in meegenomen worden i.v.m. monumentale status. Tegelijkertijd biedt het wellicht kansen om de weg naar binnen uit te buiken. Bij een damwand op de binnenkruin moet de constructie 'oversteken'. Ook moet een binnendijkse constructie verkeerskundig goed ingepast worden.
- Voor dijkvak K (K1 + K2) is in het VKA gekozen voor type I oplossing in de buitenkruinlijn. Bedrijf Heuvelman geeft de voorkeur aan type I oplossing buitenom. Een andere oplossing is het ophogen van het voorland. Met de nieuwe inzichten vanuit de hoogteopgave

is dit een mogelijkheid. Het voorland meenemen in het ontwerp moet daarom uitgezocht worden, waarbij voor dijkvak K2 een sloot gedempt moet worden. De VKA-keuze voor dijkvak K moet opnieuw worden beschouwd. Om tot een goede afweging te komen, is verder onderzoek naar de haalbaarheid van de varianten per maatwerkdijkvaknodig.

Afgesproken is dit uit te laten werken door het ontwerpsteam Maatwerkdijkvakken. Dit ontwerpsteam werkt volgens het principe van ontwerpend onderzoek de voorkeursvariant uit voor die locaties. Dit proces doorloopt de volgende stappen, waarbij de belanghebbenden nauw worden betrokken:

1. Startgesprek met belanghebbenden voor een toelichting op de dijkversterking en de toelichting op de maatwerklocatie;
2. Bespreken van de ontwerpvragestukken en varianten;
3. Ophalen wensen en eisen van de belanghebbenden;
4. Uitwerken varianten aan de hand van de ontwerpvrage;
5. Bespreken van de varianten per locatie, inclusief toelichting welke eisen wel/niet zijn meegenomen in de uitwerking;
6. Opstellen advies voor opdrachtgever over de voorkeursvariant per maatwerklocatie, inclusief afstemming met belanghebbenden;
7. Schriftelijke terugkoppeling aan belanghebbenden over het advies aan de bestuurlijk opdrachtgever.

Voor elk maatwerkdijkvak en inpassingslocatie is een voorkeursvariant opgesteld die op draagvlak kan rekenen. Dat wil niet zeggen dat alle wensen gehonoreerd konden worden. Zo is er bijvoorbeeld geen ruimte voor het creëren van extra parkeerplaatsen of kon het

talud niet aan de wensen aangepast worden vanwege de geldende waterveiligheidseisen. Voor elk maatwerkdijkvak is er afstemming geweest met het Q-team.

### **Dijkvak B (inclusief dijkvak A)**

Alle omwonenden hebben in september 2021 een brief ontvangen met een toelichting van het maatwerkdijkvak. De bewoners zijn tijdens een digitale plenaire sessie op 3 november 2021 meegenomen in de actualisatie van de versterkingsopgave en de onderbouwing bij de voorgestelde voorkeursvariant. Na de digitale bijeenkomst hebben alle bewoners per post een enquête toegestuurd gekregen, waarop zij hun belangen en overige informatie die ze belangrijk achtten voor de afweging, kenbaar konden maken. We hebben van 9 adressen input ontvangen.

De belangen van de bewoners in dit maatwerkdijkvak hadden o.a. betrekking op:

- Zorgen over de uitvoering i.r.t. de woningen (met name de op staal gefundeerde woningen) bij zowel binnendijkse als buitendijkse bewoners.
- Onveilige verkeerssituatie. Te weinig overzicht bij oprijden van de dijk of een te steile trap. Teveel verkeer en er wordt te hard gereden. Trottoir wordt als weg gebruikt. Er is ook een bewoner die aangeeft dat de verkeersveiligheid voldoende is, omdat verkeer zich aanpast aan de onoverzichtelijke verkeerssituatie. (N.B. De opmerkingen over het verkeer worden gedeeld met de gemeente Krimpen aan den IJssel als wegbeheerder opdat zij dit mee kunnen nemen in het nieuwe wegontwerp).
- Aandacht gevraagd om de huidige toeritten, inclusief de lager gelegen garages, toegankelijk blijven voor auto's en caravans.

Aandachtspunt is de afwatering i.c.m. dijkverhoging en nieuwe inrichting weg. In huidige situatie is dit nu goed geregeld door middel van goten en roosters, dit moet zo blijven.

In februari 2022 hebben we met alle binnendijkse bewoners keukentafelgesprekken gevoerd om het ontwerp voor hun perceel in verder detail door te spreken.

### Dijkvak D

De bewoners van dijkvak D zijn tijdens twee digitale plenaire sessies (26 mei 2021 en 30 juni 2021) meegenomen in de actualisaties van de ontwerp-opgave. Na de eerste sessie hebben alle bewoners per post een enquête toegestuurd gekregen, waarop zij hun belangen en overige informatie die ze belangrijk achtten voor de afweging, kenbaar konden maken. We hebben van 7 adressen input ontvangen. Met de input is een overzicht van de bewonersbelangen gemaakt. Dat overzicht is tijdens een tweede digitale plenaire sessie getoetst bij bewoners.

De belangen van de bewoners in dit maatwerkdijkvak zijn als volgt:

- Aandacht gevraagd voor de kabels en leidingen in de buitenkruin, binnentalud en op/afritten;
- Aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid: veel (illegaal) vrachtverkeer en hard gereden. Bewoners willen voldoende parkeergelegenheid creëren in eigen voortuin op talud;
- Behoud parkeergelegenheid bij woningen onderaan de dijk;
- Bewoners willen graag aansluiting op het glasvezelnetwerk;
- In het binnentalud is een oude muur aanwezig;
- Huidige binnentalud is al erg steil (verschil in hoogte weg-talud);

- Buitentalud is iets verzakt (35 cm) dus mooie kans om weer goed aan te laten passen;
- Aansluiting op op-/afritten binnendijks en garages buitendijks aandachtspunt in geval van verhoging van de dijk. Deze is nu al steil en onoverzichtelijk;
- Woongenot is erg belangrijk voor de bewoners (i.r.t. uitzicht, lichtinval en gezondheid);
- In het dijkvak is een gemeentelijk monument (nr. 115) en een beeldbepalende woning (nr. 92);
- Zien kansen in het creëren van vis- en aanmeerplaatsen;
- Schadegevoeligheid van de huizen is een aandachtspunt.

Op 14 september 2021 is de laatste bijeenkomst geweest met de bewoners om de gemaakte afweging en het voorkeursalternatief toe te lichten.

### Dijkvak G

Voor dijkvak G was in de verkenning nog geen VKA vastgesteld, omdat ter hoogte van de Oude Begraafplaats (een rijksmonument) maatwerk benodigd was. In de Planuitwerkingsfase is opnieuw naar de versterkingsopgave gekeken op basis van de recent vernieuwde uitgangspunten en inzichten. Op basis van de geactualiseerde versterkingsopgave is er geen hoogtetekort binnen dijkvak G voor type II oplossingen (zichtjaar 2045). In een deel van dit dijkvak is nog wel een stabiliteitsmaatregel benodigd door de aanwezige binnenwaartse stabiliteitsopgave.

Voor dit maatwerkdijkvak is in een drietal bijeenkomsten met de gemeente, bewoners en RCE (februari, maart en mei 2021) de opgave en

de mogelijkheden besproken met de belanghebbenden. De belangen die hierbij zijn opgehaald zijn als volgt:

- De begraafplaats, het hek, het baarhuisje en 1 grafhuisje zijn aangewezen als Rijksmonument.
- De gemeente wil het monumentale hekwerk restaureren. Dit hekwerk staat op een funderingsbalk waar schade aan is ontstaan: dit wordt hersteld en het hekwerk wordt opgeknapt en teruggeplaatst.
- Ruimte behouden voor parkeren bij de buitendijkse woning;
- Verkeersveiligheid is onvoldoende (teveel verkeer, te hard rijden, te weinig ruimte voor fietsers, geen overzicht in de bochten);
- De opritten zijn onveilig vanwege steile helling; een vlakke wachtplek bovenaan het talud is wenselijk;

Betrokkenen kunnen instemmen met het voorstel voor een type II in het binnentalud, waarbij goed rekening is gehouden met de monumentale waarde ter plaatse.

### **Dijkvak I1**

Voor dijkvak I1 was in de verkenning nog geen VKA vastgesteld, omdat in het tweede deel van het dijkvak maatwerk benodigd was. Daarnaast is uit nieuwe inzichten gebleken dat er geen hoogteopgave is indien een grondoplossing of type II oplossing wordt toegepast. Ook is in het eerste deel van dijkvak I1 recent een nieuwe oprit aangelegd en meer ruimte beschikbaar voor een versterkingsmaatregel aan de binnenzijde.

Verschillende varianten zijn uitgewerkt en er is een inschatting van de hoeveelheden gemaakt. Deze uitwerking heeft als input gediend voor

de business case op basis waarvan het besluit is genomen om woning nr. 106 te amoveren. Hiermee is een maatwerkoplossing gevonden voor dit dijkvak.

Dit maatwerkoplossing is tijdens een digitale sessie op 7 juli 2022 met de bewoners besproken. Tijdens de sessie en aansluitend in enkele keukentafelgesprekken zijn aandachtspunten en belangen opgehaald.

- Bewoners in dit dijkvak hebben aangegeven dat er voldoende parkeergelegenheid moet blijven ook nadat woningbouw (en dus verdwijnen parkeerplaatsen) bij I2 is gerealiseerd;
- Bij Ijsseldijk Noord 107 komt er een nieuwe bewoner. Deze moeten we nog op de hoogte brengen van de situatie met name ten aanzien van de aansluiting van de op-/afrit in de toekomstige situatie.
- Daarnaast is er apart nog een gesprek geweest met de bewoner van het binnentalud.
- De bewoner is het niet eens met grote ruimtebeslag die taludverflauwing 1:3 nodig heeft. Hij heeft voorkeur voor type II en huidige talud behouden.

### **Dijkvak K**

De bewoners zijn tijdens in twee digitale plenaire sessies op 3 juni en 7 juli 2021 meegenomen in de actualisaties van de ontwerpogave. Na de eerste sessie hebben alle bewoners per post een enquête toegestuurd gekregen, waarop zij hun belangen en overige informatie die ze belangrijk achtten voor de afweging, kenbaar konden maken. We hebben 11 formulieren ontvangen, waarmee een overzicht van de bewonersbelangen gemaakt kon worden. Dat overzicht is tijdens een tweede digitale plenaire sessie getoetst bij bewoners.

Met Heuvelman is op 30 maart, 12 juli en 8 september 2021 apart gesproken. Met de overige belanghebbenden is gedurende het proces in aparte sessies gesproken.

De belangen van de bewoners in dit maatwerkdijkvak zijn als volgt:

- De parkeerproblematiek moet zoveel mogelijk verbeterd, en mag niet verslechteren. Daarbij gaat het met name om het aantal parkeerplaatsen, en de veiligheid van de plaatsen in verband met voorbijgaand verkeer. Voor de woningen nr. 179 t/m 185 is de nabijheid van de parkeerplekken van belang;
- Schade als gevolg van trillingen tijdens de uitvoering moet zoveel mogelijk beperkt worden;
- De overlast tijdens de uitvoering, bijvoorbeeld wat betreft verkeer, geluid, licht en trillingen, moet zoveel mogelijk beperkt worden. Woningen moeten ten alle tijden bereikbaar blijven;
- Op- en afritten moeten bruikbaar blijven, en steilere taluds zijn onwenselijk;
- De zelling bij Heuvelman zou meer toe kunnen voegen aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, bijvoorbeeld door het verhogen van de natuurwaarde of het bieden van parkeerplek;
- Eventuele verontreiniging van de zelling bij Heuvelman mag niet binnendijks verplaatst worden. Bij het dempen van de zelling zou dat voorkomen moeten worden;
- Woningen mogen niet verzakken als gevolg van verandering van het grondwaterpeil;
- Overlast van verkeer zoals geluid en lichtschijnsel moet zoveel mogelijk beperkt worden, en mag niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Beplanting op het binnentalud levert daar een positieve bijdrage aan, dus als die verwijderd wordt moet die functie

gecompenseerd worden;

- Het aanzicht van de Hollandsche IJssel vanaf de overkant en het water moet behouden blijven, en daar zou een constructie buitenom Heuvelman een negatieve impact op hebben;
- Plasvorming na regen op de dijk moet zoveel mogelijk beperkt worden.

Heuvelman is een groothandel in hout, met circa 140 medewerkers.

Momenteel liggen ze buitendijks. Zij hebben als belangen aangegeven:

- Continuering van de bedrijfsvoering in de toekomst en tijdens de realisatiefase;
- Beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor personeel;
- Samenhang van de oplossing voor het gehele terrein, dus dijkvakken 5, K1 en K2 gezamenlijk;
- Bescherming van het terrein tegen (toekomstige) wateroverlast. Een binnendijkse ligging zou hen die garantie geven.

Op 12 oktober 2021 is de laatste bijeenkomst geweest met de bewoners en Heuvelman om de gemaakte afweging en het voorkeursalternatief toe te lichten.

### Dijkvak W

Voor dijkvak W1 en W2 is in de Verkenningsfase een VKA vastgesteld voor uitsluitend macrostabiliteit binnenwaarts en hoogte. Er is uitvoerig participatie met de omgeving geweest en dit heeft geresulteerd in de voorlopige voorziene voorkeuroplossing: een type I buitenom.

Op basis van de nieuwe rekenregels en uitgangspunten is aan het begin van de Planuitwerkingsfase voor zowel dijkvak W1 als W2 bepaald dat

er geen hoogteopgave is voor zichtjaar 2045 meer is. De omwonenden zijn meegenomen in deze nieuwe inzichten en nieuwe gesprekken zijn gevoerd om te kijken welke nieuwe perspectieven er zijn om tot de beste oplossing te komen.

In de Planuitwerkingsfase is tijdens een digitale sessie (15 november 2021) en gesprekken op locatie (10 december 2019, 29 maart 2021, 18 juni 2021) de aangepaste opgave t.o.v. het VKA toegelicht. Tevens zijn aandachtspunten en belangen opgehaald:

- Buitendijkse bewoners van W1 hebben aangegeven dat de huizen buitendijks op zand staan. Bij hoogwater loopt het water onder de huizen door tegen de dijk aan. Hierbij spoelt het zand uit. En neemt de sterkte van het voorland af.
- De stroomsnelheid van de Hollandsche IJssel is toegenomen door grotere schepen. Dit resulteert in een versterkend effect van de uitspoeling van het voorland door de zuigende werking van de scheepvaart. Dit wordt versterkt door de extra uitslag van de gemalen die zorgt voor de hogere watergang (+2,5 m).
- Bewoners van dijkvak W2 hebben aangegeven dat ze een buitenomoplossing meteen hoge damwand niet zien zitten. Als het aan deze zijde van de IJssel wordt uitgevoerd dan gebeurt dit in de toekomst ook aan de overzijde. Je creëert dan een kuip waar de schepen doorheen moeten varen.
- Bewoners wijzen op de sterkte van de huidige dijk. Ze hebben het gevoel dat de dijk niet beweegt en dat de zakking van de weg die er is veroorzaakt is door het uitrijden van het verkeer.
- Informatie over K&L en plannen nog onduidelijk in dit vak.
- Wat te doen met keermuur in weg die in slechte staat is? --> Raakvlak

met gemeente?

- Bewoner overgang V naar W1 heeft aangegeven in gesprek te willen over de inpassing van de overgang opdat de aansluiting goed is.
- O.b.v. bovenstaande punten zijn er nog wel e.e.a. te doen icm omgeving en gemeente. Gevoelig dijkvak gezien geschiedenis. Risico dat dit te lang blijft liggen/te lang onduidelijk blijft?

O.b.v. bovenstaande punten is er nog wel e.e.a. te doen in combinatie met omgeving en gemeente. Gezien de geschiedenis, de krappe ruimte en de verkeersdruk blijft het een gevoelig dijkvak. Met de gekozen oplossing wordt de buitendijkse wateroverlast niet opgelost, dit blijft een aandachtspunt.

## 4.5 Inpassingslocaties

Langs het dijktraject voor dijkversterking KIIK bevinden zich een aantal locaties waar er te weinig ruimte is voor de dijkversterking door de aanwezigheid van woningen. Dit kan zijn om verschillende redenen: bijvoorbeeld het gebrek aan inpassingsruimte of uitvoeringsruimte. Indien sprake is van te weinig ruimte voor de dijkversterking zijn er twee mogelijke oplossingsrichtingen: onderzoeken van nadere inpassingsoplossingen of slopen van het gebouw. Deze locaties zijn gemarkeerd als inpassingslocaties.

Om de afweging te kunnen maken om de woningen in te passen of te slopen, is het volgende stappenplan doorlopen:

- **Stap 1: In kaart brengen aandachtspunten**

In deze stap wordt in kaart gebracht welke woningen een

aandachtspunt zijn. Een gebouw is een aandachtspunt indien er onvoldoende ruimte is voor de dijkversterkingsoplossing zonder dat vanuit techniek een inpassingsoplossing is gevonden. Hierbij vindt ook een actualisatie van de versterkingsopgave plaats.

- **Stap 2a: mogelijke inpassingsoplossingen**

Voor woningen die een aandachtspunt zijn, wordt onderzocht welke inpassingsoplossingen mogelijk zijn. Een inpassingsoplossing is een oplossing die afwijkt van de reguliere oplossing die geldt in het dijkvak. Slopen is geen inpassingsoplossing.

- **Stap 2b: realistische inpassingsoplossing uitwerken**

Indien sprake is van een realistische inpassingsoplossing, wordt deze verder in detail uitgewerkt in het reguliere ontwerpproces en wordt niet vervolgd met stap 3. Dit geldt niet als er aanvullende argumenten zijn om slopen te overwegen. HHSK maakt de uiteindelijke afweging of een woning naar stap 3 gaat.

- **Stap 3: kosten baten analyse inpassingsoplossing of slopen**

In stap 3 wordt op basis van kosten en baten een objectieve vergelijking gemaakt tussen de inpassingsoplossingen en slopen.

- **Stap 4: advies aan HHSK**

In stap 4 wordt een advies uitgebracht of een gebouw moet worden gesloopt of een inpassingsoplossing moet worden toegepast. Op het moment dat een besluit is genomen over een woning, gaat deze terug in het reguliere ontwerpspoor en volgt een nadere uitwerking van de voorkeursoplossing.

Op basis hiervan zijn tien woningen geïdentificeerd waarvoor een verdere afweging nodig is. Deze tien woningen zijn opgedeeld in vier inpassingslocaties:

1. Dijkvak J (overgang 5): IJsseldijk Noord 154 en 155
2. Dijkvak M2: IJsseldijk-Noord nr. 237, 239 en 241;
3. Dijkvak M2: IJsseldijk-Noord nr. 276 en 277;
4. Dijkvak M3: IJsseldijk-Noord nr. 333;
5. Dijkvak N: IJsseldijk-Noord nr. 338 en 338a.

Met het ontwerpteam is per inpassingslocatie gezocht naar een inpassingsmaatregel waardoor slopen van de buitendijkse bebouwing ten behoeve van type I oplossing voorkomen kan worden. Om tot een inpassingsmaatregel te komen is eerst een actualisatie van de versterkingsopgave op deze inpassingslocatie gemaakt. Aan de hand van de geactualiseerde opgave zijn de mogelijke versterkingsmaatregelen bepaald. De mogelijke versterkingsmaatregelen zijn met de bewoners bij de inpassingslocatie besproken. Per inpassingslocatie zijn met de bewoners/eigenaren samen en afzonderlijk meerdere gesprekken gevoerd. Ze zijn meegenomen in het proces en hun belangen en aandachtspunten zijn meegenomen in de afweging voor de voorkeursoplossing voor de inpassingsmaatregel.

#### **Dijkvak J (overgang 5): IJsseldijk Noord 154 en 155:**

Bij de overgang van dijkvak J naar 5 komen twee verschillende voorkeursvarianten samen. In dijkvak J is het voorkeursvariant een type I in de buitenkruin en in dijkvak 5 is dit een voorlandoplossing. De buitendijkse woningen en garages belemmeren het doorzetten van de type I oplossing.

#### **Reactie bewoners**

Met de binnen- en buitendijkse bewoners bij de overgang van dijkvak

J naar 5 is op 25 februari 2022 gesproken. In aanvulling hierop is met de buitendijkse bewoners een gesprek geweest op 13 mei 2022 om een aantal details van de voorkeursoplossing aan de buitenzijde te bespreken. De bewoners van nr. 153a zijn niet bij de overleggen aanwezig geweest, maar zijn telefonisch geïnformeerd door HHSK (op 1 maart 2022) over de oplossing.

#### *Algemene reactie van de bewoners is:*

- De bewoners kunnen zich vinden in de voorgestelde oplossing in de buitenkruinlijn (type I + coupure). Bewoners delen wel de zorgen over de hinder tijdens de uitvoering en mogelijke schade op de woningen, dit risico zien ze bij alle varianten.

#### *Bewoner(s) nr. 153 (binnendijks):*

- Bij nr. 151 zit een keermuur aan de binnenzijde. Dit is in het veld bevestigd met eigenaar van nr. 151. Mogelijk kan deze keermuur gesaneerd worden, want deze lijkt geen functie meer te hebben.

#### *Bewoner(s) nr. 154 + 155 (buitendijks):*

- Bewoners willen zoveel mogelijk voortuin behouden en daarom hebben bewoners voorkeur voor het realiseren van de coupure en constructie zo dicht mogelijk langs de weg.
- Huidige muurtje bij voortuin van nr. 154 dient om onder andere spatwater tegen te houden. Dit wil bewoner ook in de nieuwe situatie weer hebben.
- Bewoner heeft suggestie gedaan voor het maken van een permanente waterkerende muur bij de wegrand welke openingen heeft die afgesloten worden bij hoogwater. Deze muur is dan onderdeel van de coupure en dus onderdeel van de waterkering.

Vanuit HHSK is het echter gewenst om functies te scheiden, zodat de waterkering geen onderdeel is van de voortuin.

- Bewoner van nr. 154 wil een nieuwe garage terugplaatsen nadat de twee garageboxen tijdens uitvoering worden weggehaald. Bewoner geeft momenteel voorkeur aan één bredere garagebox in plaats van twee smallere boxen zoals in de huidige situatie. De dimensies van de nieuwe garagebox zijn verder min of meer vergelijkbaar met de huidige situatie.
- Hemelwaterafvoer loopt in de huidige situatie om de voortuin heen door een aangelegde goot. Het is voor de bewoners belangrijk dat deze situatie niet verslechterd. Hemelwater vanaf de weg en voortuin moet in nieuwe situatie ook netjes weglopen.

#### **Dijkvak M2: IJsseldijk-Noord nr. 237, 239 en 241**

Belangrijk aandachtspunt voor vervolgfase is de oplossing voor de schuur in het binnentalud. Overige aandachtspunten zijn de aansluiting van trappen en opritten op de nieuwe kruin en het vervangen/herstel van de bestaande keermuren.

#### *Reactie bewoners buitenzijde*

- oplossing in binnentalud logische keuze. Bewoners aangenaam verrast dat kruinverhoging meevalt.
- bewoners hadden echter ook graag een oplossing gezien waarbij de tuinen beter tegen hoogwater vanaf de Hollandsche IJssel zijn beschermd zonder dat dit ten koste van het uitzicht gaat. De afgelopen jaren hebben de bewoners overlast gehad van hoge waterstanden. Onlangs is het sluitregime van Hollandsche IJsselkering aangepast en hier merken ze de positieve effecten van.



- bewoners denken graag mee bij volgende detailleringsslag hoe de trappen en opritten op de nieuwe dijk worden aangesloten. Bewoners staan ook open voor andere inrichting als daarmee de trappen en opritten niet steiler worden. In huidige situatie worden ook niet alle trappen gebruikt, hierin is optimalisatie mogelijk in overleg met bewoners.

#### *Reactie bewoners binnenzijde*

- Met de bewoners aan de binnenzijde zijn gesprekken gevoerd en de inpassing van het binnentalud inclusief in- en opritten is belangrijk aandachtspunt
- bewoner nr. 244a heeft reeds aangegeven dat type II constructie onder de oprit ongewenst is in verband met zettingsverschillen in de toekomst.

#### **Dijkvak M2: IJsseldijk-Noord nr. 276 en 277**

##### *Bewoners binnenzijde (Lageweg 1):*

- Belangrijk aandachtspunt is de veranda aan de woningen aan de dijkzijde. Dit lijkt vooralsnog te passen met het ruimtebeslag. Deze is echter niet gemakkelijk tijdelijk te verwijderen, want er zit een muur onder.
- Bewoners willen bomen nabij binnenteen graag behouden. Het is nu nog niet duidelijk of de bomen nabij de binnenteen kunnen blijven staan. Deze staan op de rand van wat wel en niet kan.
- Kabel glasvezel is aangelegd tot perceelsgrens en niet verder opgepakt.
- In het verleden zijn er weleens auto's van het talud gereden op deze locatie.

##### *Bewoners buitenzijde IJsseldijk-Noord 276:*

- Belangrijk dat de trappen netjes worden aangesloten op de weg en tenminste zo goed begaanbaar blijven als in de huidige situatie. Trappen zijn al steil in huidige situatie. Dit geldt ook voor bereikbaarheid van schuur in binnenkruinlijn.
- Hemelwaterafvoer moet ook in de nieuwe situatie niet tot overlast zorgen. Dit geldt ook voor bereikbaarheid van schuur in binnenkruinlijn. De draingoot moet terugkomen.
- Trap in binnentalud mag vervangen worden, eventueel ook met ander materiaal in overleg.
- Bewoner staat negatief tegenover het verkopen van het binnentalud en gaat hier niet aan meewerken, omdat dit de enige toegang tot zijn perceel is.
- Zoveel mogelijk de begroeiing bij de binnenteen behouden. Bewoner niet gelukkig met het feit dat bomen/begroeiing in talud verwijderd moet worden.

##### *Bewoners buitenzijde IJsseldijk-Noord 277:*

- Parkeerplaats moet ook in nieuwe situatie weer goed bereikbaar zijn;
- Belangrijk dat de trappen netjes worden aangesloten op de weg en tenminste zo goed begaanbaar blijven als in de huidige situatie. Trappen zijn al steil in huidige situatie. Dit geldt ook voor bereikbaarheid van schuur in binnenkruinlijn.
- Hemelwaterafvoer moet ook in de nieuwe situatie niet tot overlast zorgen. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van de schuur in de binnenkruinlijn. De draingoot moet terugkomen.

### Dijkvak M3: IJsseldijk-Noord nr. 333

Er is geen hoogtetekort bij de inpassingslocaties in dijkvak M3. Het versterkingsontwerp in dijkvak M3 (taludverflauwing) moet worden aangesloten op het huidige grondlichaam bij woning nr. 333. Daarnaast moet het talud rondom de woning worden opgeschoond en voorzien van een nieuwe bekleding. De bewoners van nr. 333 zijn op de hoogte gesteld op 2 februari 2021. Er zijn geen aandachtspunten naar voren gekomen die van belang zijn voor het resultaat van de inpassingslocatie.

### Dijkvak N: IJsseldijk-Noord nr. 338 en 338a

In het binnentalud bij nr. 338a is veel begroeiing aanwezig en daarnaast zijn er schuurtjes en een vijver net naast de huidige binnenteen. In het binnentalud wordt een type II oplossing geplaatst. Daarnaast wordt het talud verflauwd naar 1:2,5 en van een nieuwe bekleding voorzien. De begroeiing wordt verwijderd. De nieuwe tuin moet voldoen aan de beleidsregels. Dit houdt in dat de huidige vijver niet behouden kan blijven. Uitgangspunt voor de schuurtjes nabij het huidige binnentalud is dat de functionaliteit terugkomt. Dit moet echter wel in lijn met de beleidsregels gerealiseerd worden.

#### Reactie bewoners

Bewoners van nr. 338a hebben aangegeven dat:

- voor bewoners is het een heftige ingreep dat het gehele talud opgeschoond moet worden. Bewoners zien graag iets terugkomen (haag, dichte hekwerk/schutting) op de binnenkruinlijn waardoor er minder inkijk in de tuin is. In het verleden dit perceel aangekocht mede vanwege de aanwezige begroeiing en daarmee privacy;

- Bewoners hebben aangegeven dat hun schuur onder het huidige talud belangrijk is. Daarnaast hebben de bewoners nog aangegeven dat er een oud hondenhok in de tuin staat, deze is niet meer in gebruik;
- De vijver met karpers hebben bewoners zelf aangelegd in het verleden zonder vergunning. De karpers kunnen niet zomaar uit de vijver gehaald worden. Karpers moeten in hetzelfde water verplaatst worden.
- Over de nieuwe tuininrichting gaan bewoners op later moment nog graag in gesprek. Onder andere met betrekking tot de vragen: Kan deze vijver in nieuwe situatie terugkomen en onder welke voorwaarden? Waar mag welke begroeiing komen te staan of blijven staan? Aan de dijkzijde van de woning is een terras met openslaande deuren aanwezig, hiervoor zien bewoners graag een goede inpassingsoplossing zodat de functie behouden blijft.
- Belangrijk dat de parkeermogelijkheden ook weer terugkomen aan het begin van de tuin;
- Woning is op palen gefundeerd.
- Aandachtspunt vanuit bewoners van nr. 338 is dat de oprit na uitvoering weer netjes en toegankelijk is.

## 4.6 Contact met de omgeving in de Planuitwerkingsfase

In voorgaande paragrafen is ingegaan op participatie rondom specifieke thema's, maatwerkdijkvakken en inpassingslocaties. In de hierna volgende tabel is het totaaloverzicht opgenomen van activiteiten in de Planuitwerkingsfase.

Fase	Periode	Hoe	Aantallen	Onderwerpen
Gehele Planuitwerkingsfase	2019 – 2022	2 Projectkranten	2200	Actuele ontwikkelingen project; voorstellen bestuurders en projectleden
Webinars	2020 – 2022	Uitnodigingsbrieven	2200 150	Informatie over de opgave van KIJK (stabiliteit en hoogte) en zienswijze Notitie Reikwijdte en Detail (start MER)
Maatwerkdijkvakken	Mei 2021 – maart 2022	Meerdere bijeenkomsten voor 6 dijkvakken	60	Actualisatie opgave; herijking van ontwerp per maatwerkdijkvak; afstemmen belangen
Inpassingslocaties	Oktober 2020 – maart 2022	Meerdere bijeenkomsten en keukentafelgesprekken voor 5 locaties	20	Aanscherping ontwerp per locatie; afstemmen belangen en mogelijkheden
Weginrichting	Februari – maart 2022	2 dijkvakken	25	Afstemmen belangen en mogelijkheden; aanscherping weginrichting
Consultatie voorkeursoplossing	Maart 2022 (3 weken)	Uitnodigingsbrieven  Fysieke en online bijeenkomsten per dijkvak (totaal 9 fysieke en 7 digitale bijeenkomsten uitgevoerd)	700	Ophalen reacties op concept voorkeursoplossing en weginrichting
Spreekuren	Maart 2022	Spreekuren op afspraak	10	Individuele gesprekken naar behoefte
Nieuwsbrieven	2022	Digitale nieuwsbrieven	1500	Actuele projectinformatie
Website, social media en diverse brieven	2021 - 2022	Actuele berichten; Gerichte en/of huis-aan-huis brieven	Ca 2500	Nieuwsberichten; aankondigingen van onderzoeken en activiteiten rondom project KIJK (zoals plaatsen meetbouts, sonderingsonderzoek, peilbuizen etc)
Gehele Planuitwerkingsfase	2019 – 2022	Keukentafelgesprekken, telefonisch en mail contact (mailbox omgevingsteam)	Ca 150	

## 5 *Vooruitblik rol van participatie in vervolgfase*

In deze rapportage is toegelicht welke rol participatie heeft gehad tot en met het maken van het (Ontwerp) Projectplan Waterwet. Ter afsluiting schetsen we het perspectief van de beoogde participatie en communicatie gedurende de procedure, en voorafgaand aan de start realisatie.

Voor de communicatie tijdens de realisatie wordt een separaat plan gemaakt. Dit plan zal ingaan op onder andere (bouw-)communicatie tijdens realisatie; tijdige informatie voorafgaand aan werkzaamheden, verwachte hinder en verminderde bereikbaarheid.

### 5.1 Participatie rondom procedure

Nadat het (Ontwerp) Projectplan Waterwet en bijbehorende documenten zijn vastgesteld door achtereenvolgens het hoogheemraadschap en het bevoegd gezag, wordt het gehele pakket gedurende 6 weken ter visie gelegd. Een ieder wordt dan in gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.

Om belanghebbenden hierbij te faciliteren organiseert het hoogheemraadschap rondom de ter visie legging bijeenkomsten om de procedure en de ontwerpen toe te lichten.

### 5.2 Participatie voorafgaand aan start realisatie

De periode tot aan start realisatie wordt door het omgevingsteam van KIJK benut om de omgeving voor te bereiden op de werkzaamheden. We voorzien bijvoorbeeld het verstrekken van realistische informatie wat betreft te verwachten hinder, een educatietraject op de scholen, themabijeenkomsten rondom veiligheid dichtbij de werkzaamheden. Ook de uitwerking van het omleidings- en bereikbaarheidsplan zal in samenwerking met de omgeving plaatsvinden.

## Bijlage 1 Belangenmatrix Stakeholders

Stakeholder(groep)	Participatieniveau	Aanvulling
<b>Intern</b>		
Verenigde vergadering		Stelt VKA vast
Dijkgraaf en Hoogheemraden		
Bestuurlijk opdrachtgever	Opdrachtgever	
Ambtelijk opdrachtgever	Opdrachtgever	
IPM team	Opdrachtnemer	
Projectteam	Opdrachtnemer	
HHSK afdelingen	Participeren/ad hoc betrekken/communiceren	
<b>Bestuurlijke partners</b>		
Hoogwaterbeschermingsprogramma	(ad hoc)betrekken	Subsidie, nieuwe normen
Provincie Zuid-Holland	Participeren	Oa bevoegd gezag
Gemeente Krimpenerwaard	Participeren	Oa bevoegd gezag

Gemeente Krimpen ad IJssel	Participeren	Oa Bevoegd gezag
Rijkswaterstaat	(ad hoc) betrekken/ participeren	Vaarwegbeheerder
Gemeente Zuidplaspolder	Informeren	
Gemeente Gouda	Communiceren	Bereikbaarheid
<b>Raakvlakprojecten</b>		
POV Macrostablieit	Participeren	Voornameijk deelproject actuele sterkte
POV Voorlanden	Participeren	
Landelijk pilot ruimtelijk instrumentarium dijken	Communiceren	Kennis delen
Gebiedsgericht Overleg Hollandsche IJssel	Communiceren	Verkeer
Gebiedsovereenkomst Veenweiden Krimpenerwaard	Communiceren	NNN gebieden
Dijkversterking Capelle ad IJssel - Moordrecht	Communiceren	Kennis delen

Stakeholder(groep)	Participatieniveau	Aanvulling
Dijkversterking IJsseldijk Gouda	Communiceren	Kennis delen
Verbetering Stormvloedkering Hollandsche IJssel	(Ad hoc) betrekken	
<b>Omwonenden/bedrijven</b>		
Bewoners direct aan de dijk	Participeren	
Grondeigenaren	Participeren	
Bedrijven en ondernemers aan de dijk	Participeren	
Bedrijven en ondernemers langs doorgaande route IJsseldijk	Participeren	
Bewoners Krimpen ad IJssel	Communiceren/(Ad hoc) betrekken	
Bewoners Ouderkerk ad IJssel	Communiceren/(Ad hoc) betrekken	
Bewoners Lageweg	Communiceren/(Ad hoc) betrekken	
Bewoners Gouderak	Communiceren/(Ad hoc) betrekken	

Belangenorganisaties		
Zuid Hollands Landschap	(Ad hoc) betrekken	Natuuronderzoek
Natuur- en Vogelwerkgroep Krimperwaard	(Ad hoc) betrekken	Natuuronderzoek
KNNV	(Ad hoc) betrekken	Natuuronderzoek
<b>Scheepvaart</b>		
Beroepsvaart	Communiceren/(Ad hoc) betrekken	Afhankelijk van de oplossingsrichting
Recreatievaart	Informereren	Staande mastroute