



POLDERDISTRICT  
GROOT MAAS EN WAAL

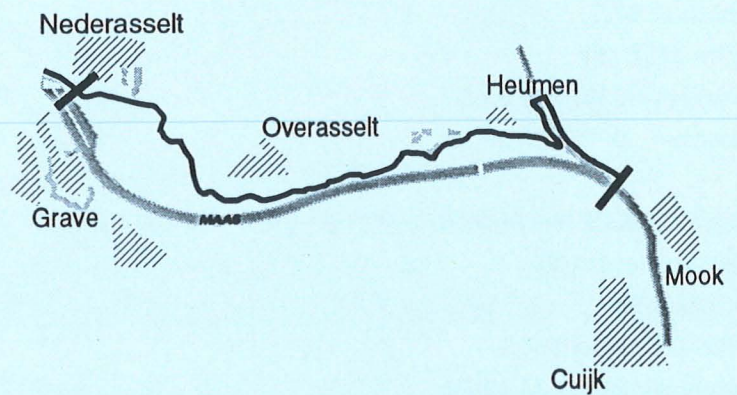


## Samenvatting

mei 1997

Projectnota/Milieu-effectrapport

Maasdijk Heumen



in samenwerking met  
H+N+S Landschapsarchitecten

mede-initiatiefnemer  
Rijksstaat, Directie Limburg

P 812-30  
(2e ex)

## **DHV Milieu en Infrastructuur BV**

Laan 1914, nr. 35  
Postbus 1076  
3800 BB Amersfoort  
Telefoon (033) 468 27 00  
Telefax (033) 468 28 01

*Regiokantoor Delft*  
Martinus Nijhofflaan 2  
Postbus 412  
2600 AK Delft  
Telefoon (015) 262 83 63  
Telefax (015) 261 98 40

*Regiokantoor Heemskerk*  
Karshoffstraat 39  
Postbus 286  
1960 AG Heemskerk  
Telefoon (0251) 24 40 04  
Telefax (0251) 24 56 83

## Samenvatting

---

Projectnota/Milieu-effectrapport

Maasdijk Heumen

*Polderdistrict Groot Maas en Waal  
Kerkeland 9  
Postbus 89  
6650 AB Druten  
telefoon 0487 516144  
telefax 0487 516183*

*DHV Milieu en Infrastructuur BV  
Laan 1914, nr.35  
Postbus 1076  
3800 BB Amersfoort  
telefoon 033 4682700  
telefax 033 4682801*

*dossier K2000-51-001  
datum 6 mei 1997  
registratienummer IS-NW973261*



© DHV Milieu en Infrastructuur BV

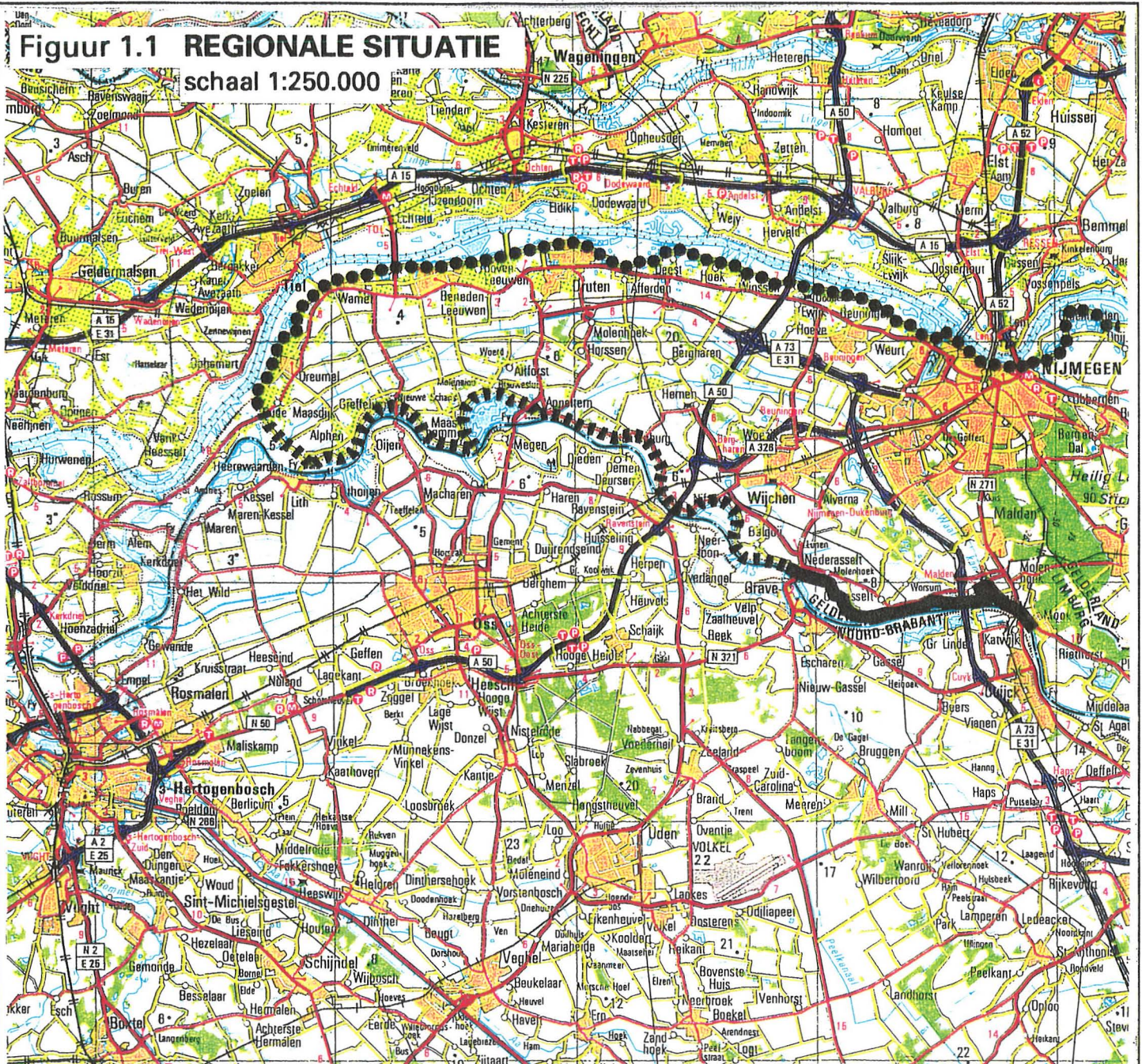
Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd. Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN-ISO 9001.

<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>
1 WAAROM DIT DIJKVERBETERINGSPLAN	3
2 WAT ZIJN DE HUIDIGE PROBLEMEN VAN DE DIJK	4
3 WAT ZIJN DE UITGANGSPUNTEN VOOR HET NIEUWE DIJK- ONTWERP	5
4 WAT GEBEURT ER AAN DE DIJK	9
5 WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN DEZE DIJKVERBETRING	11
6 HOE VERDER NA DE MER	13



# Figuur 1.1 REGIONALE SITUATIE

schaal 1:250.000



Maasbandijk Traject Heumen



Maasbandijk Traject West Maas en Waal en Wijchen



Waalbandijk



## 1 WAAROM DIT DIJKVERBETERINGSPLAN

### Aanleiding en initiatief

In het Deltaplan Grote Rivieren is opgenomen dat de Maasdijken in het Rijk van Nijmegen en het land van Maas en Waal voor het eind van het jaar 2000 veilig moeten zijn (zie figuur 1.1). Omdat het dijktraject Heumen (totale lengte circa 13 km) over een lengte van ongeveer 10 km niet voldoet aan de veiligheidsnorm hebben het Polderdistrict Groot Maas en Waal en Rijkswaterstaat het initiatief voor de dijkverbetering genomen. Dit initiatief heeft geleid tot een integraal dijkverbeteringsplan. Dit betekent dat bij het maken van het ontwerp voor de dijk naast de veiligheidsaspecten ook vormgevingsaspecten, cultuurhistorische- en natuurwaarden, het woon- en leefmilieu en functies van de dijk (zoals het agrarisch gebruik) een belangrijke rol spelen.

Het ontwerp en de toelichting op het ontwerp zijn opgenomen in de Projectnota/Milieu-effectrapport (PN/MER) waar deze notitie een samenvatting van is. In de toelichting zijn de argumentatie voor het ontwerp en de milieu-effecten van de dijkverbetering uitgebreid beschreven.

### Noodzaak en doel van de Projectnota/MER

Het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van Gelderland=GS) moet het voorstel voor de dijkverbetering, zoals beschreven in de PN/MER, goedkeuren voordat de werkzaamheden kunnen starten. Om dit besluit te kunnen nemen moet het Bevoegd Gezag beschikken over een verantwoording van de gemaakte keuzes en een beschrijving van de effecten van de dijkverbetering. Deze PN/MER is nodig om het besluit te kunnen nemen.

### Hoe ziet de procedure eruit

De m.e.r.-procedure bestaat uit meerdere fasen. De eerste fase is die van de Startnotitie. Deze fase ligt achter ons en wordt daarom in deze samenvatting niet meer beschreven. In de tweede fase wordt de PN/MER opgesteld en vindt de besluitvorming plaats. De PN/MER is in deze samenvatting beschreven.

Het PN/MER wordt ter goedkeuring ingediend bij Gedeputeerde Staten van Gelderland. GS legt de PN/MER ter inzage om belangstellenden in de gelegenheid te stellen hiervan kennis te nemen en de mogelijkheid te bieden erop te reageren.

In hoofdstuk 6 worden de voor u belangrijkste vervolgstappen in het proces weergegeven.

### Hoe is deze samenvatting opgebouwd

Deze samenvatting geeft een overzicht gegeven van het dijkontwerp en de resultaten die het MER oplevert. U krijgt een antwoord op de volgende vragen:

- . *wat zijn de huidige problemen van de dijk?*
- . *wat zijn de uitgangspunten voor het nieuwe dijkontwerp?*
- . *wat gebeurt er aan de dijk*
- . *wat zijn de effecten van deze dijkverbetering?*
- . *hoe verder na de MER en wanneer kunt u wat zeggen?*

Bij ieder antwoord staat een verwijzing naar het desbetreffende hoofdstuk van de PN/MER die meer informatie geeft over het onderwerp. Dit wordt tussen haakjes en met paragraafnummer weergegeven (bijvoorbeeld § 2.1).

Voor uitgebreider informatie wordt verwezen naar de Projectnota/MER (kenmerk IS-NW9730-84 van 10 april 1997).

## 2 WAT ZIJN DE HUIDIGE PROBLEMEN VAN DE DIJK

### Welke problematiek speelt er op dit moment (§ 2.1 t/m 2.3)

De problemen rond de dijk liggen op het vlak van veiligheid en beheer en onderhoud van het dijklichaam.

De problemen op het gebied van veiligheid zijn:

- *hoogte van de dijk*  
De dijk moet hoog genoeg zijn om golven veroorzaakt door storm en hoog water te kunnen weerstaan. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat, op basis van metingen en berekeningen, normen opgesteld. Over een lengte van ongeveer 3 km voldoet de dijk niet aan deze normen.
- *stabiliteit van het dijklichaam*  
Als een talud te steil is kan grond afschuiven en wordt de stabiliteit van de dijk aangetast. De dijk is over een totale lengte van ongeveer 5,5 km niet stabiel. Bovendien kunnen bomen op de dijk een negatief effect hebben op de stabiliteit door de kans op omwaaien en door beworteling in de dijk. Dit geldt voor de lindebomen in het traject van dp 8-9,5.
- *het gevaar voor piping*  
Tijdens hoog water kan water vanuit de uiterwaard, onder de dijk door, aan de binnenzijde van de dijk opwellen en zand meevoeren waardoor de dijk op den duur wordt ondermijnd. Dit gebeurt op plaatsen waar de deklaag in de uiterwaard onvoldoende waterdicht is of waar deze ontbreekt of te smal is. Over een totale lengte van ongeveer 4 km is er kans op piping.
- *de kwaliteit van de grasmat en de deklaag van de dijk*  
De grasmat en de deklaag moeten voldoende stevig zijn om erosie (het verplaatsen van gronddeeltjes door water, wind of menselijke activiteiten) te voorkomen. Een goede deklaag zorgt voor een goede beworteling van de grasmat. Over een totale lengte van circa 5,5 km is de kwaliteit van de deklaag en/of de grasmat onvoldoende.

De dijk is niet ingericht op een natuurtechnische wijze van beheer en onderhoud. Het beleid van Rijk en Provincie is gericht op het vergroten van de natuurwaarde van de dijken door het toepassen van een natuurvriendelijk beheer zoals het maaien en afvoeren, extensief beweiden of een combinatie hiervan. Het Polderdistrict wil dit beleid uitvoeren. Daarmee wordt ook de duurzame instandhouding van het dijklichaam als waterkering bevorderd.

Dit vraagt om een aanpassing van de huidige dijk.

### Wat is het doel van de dijkverbetering (§ 2.4)

Het doel van de dijkverbetering is het maken van een veilige en mooie dijk waarbij de huidige kenmerken van de dijk (op regionaal en lokaal niveau) zoveel mogelijk gewaarborgd blijven en een efficiënte (technisch en financieel haalbare) natuurtechnische wijze van beheer en onderhoud mogelijk is.

### 3 WAT ZIJN DE UITGANGSPUNTEN VOOR HET NIEUWE DIJKONTWERP

#### Waarom een visie en wat houdt het in (§ 4.1.1)

De dijkverbetering moet in de eerste plaats zorgen voor een veilige dijk. Een integraal dijkverbeteringsplan gaat echter verder dan dat. Door de dijk te veranderen, verander je ook het bestaande landschap met al zijn waarden en functies. Om deze veranderingen zoveel mogelijk bij het bestaande landschap te laten aansluiten is een visie ontwikkeld.

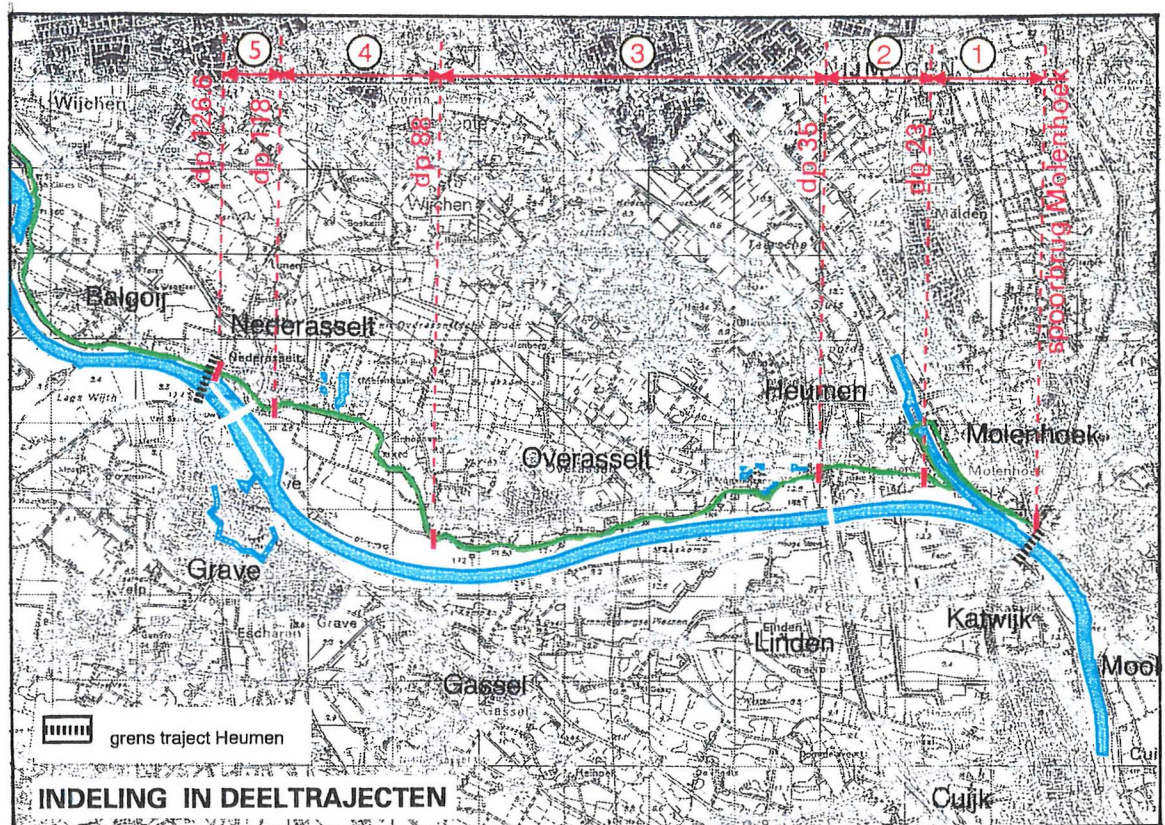
Deze visie geeft aan:

- 1 welke oplossingsmaatregel per veiligheidsaspect de voorkeur heeft;
- 2 welke bestaande waarden en functies bewaard of versterkt moeten worden;
- 3 hoe 1 en 2 kunnen worden gecombineerd tot een integraal ontwerp.

Daarvoor zijn er in het ontwerp keuzes gemaakt. De belangrijkste keuzes zijn:

- ☞ *veiligheid en techniek (§ 4.1.2)*
  - . oplossingen in grond verdienen de voorkeur boven het toepassen van technische constructies;
  - . oplossingen binnendijks verdienen de voorkeur boven oplossingen buitendijks;
  - . zoveel mogelijk combineren van diverse maatregelen in het ontwerp;
  - . mogelijk maken van efficiënt en financieel haalbaar uitvoeren van natuurtechnisch beheer en onderhoud;
  - . ruimte die aan de rivier onttrokken wordt dient elders te worden gecompenseerd;
- ☞ *functies en LNC-aspecten (landschap, natuur en cultuur) (§ 4.1.3)*
  - . handhaven van bestaande functies;
  - . sparen van LNC-waarden en waar mogelijk versterken;
  - . minimale onttrekking van grond aan de landbouwgrond;
- ☞ *ontwerpprincipes (§ 4.1.4)*
  - . in stand houden van de continuïteit van het lengteprofiel;
  - . uniforme elementen in het dwarsprofiel versterken;
  - . benadrukken van de kenmerken in de verschillende deeltrajecten;
  - . integratie voorzieningen voor beheer en onderhoud;
  - . aansluiting op de overige dijkvakken.





**deeltraject 1: Molenhoek-Heumen; spoorbrug Molenhoek - dp 24**

Dit deeltraject omvat de dijken langs de monding van het Maas-Waalkanaal. Opvallend is de doorgaande lindebepplanting langs de oostzijde van het Maas-Waalkanaal. Deels een dijk met openbare weg, deels een groene dijk zonder verharding.

**deeltraject 2: dorpskern Heumen; dp 24-35**

De grotendeels groene dijk loopt grotendeels langs de dorpskern en heeft het karakter van een kade. Variatie ontstaat door het golvend maaiveld, de breedte van de dijk en het gebruik. De hagen die loodrecht op de dijk staan leggen de verbinding met de uiterwaard.

**deeltraject 3: Heumen-Overasselt; dp 35-88**

Dit deeltraject wordt gekenmerkt door de voortdurend brede kruin met smalle weg, veelal open golvend landbouwgebied buitendijks en binnendijks afwisselend dicht bebouwde en open delen. Een markant element is het kolkencomplex Erpewai.

**deeltraject 4: Overasselt-Nederasselt; dp 88-118**

Dit 17<sup>e</sup> eeuwse dijktraject onderscheidt zich van de andere deeltrajecten door zijn brede kruin, de rechtstanden en de markante knikken in de dijk en de grote stukken buitendijks liggend land.

**deeltraject 5: Nederasselt-grens traject Wijchen; dp 118-126,6**

Dit deeltraject heeft in grote lijnen eenzelfde karakter als deeltraject 3. Buitendijks bevinden zich de markante kunstwerken van sluis en stuw te Grave. Ter hoogte van de weg Wijchen-Den Bosch is de dijk als doorgaand element minder herkenbaar als gevolg van de aanwezigheid van gronddepots.

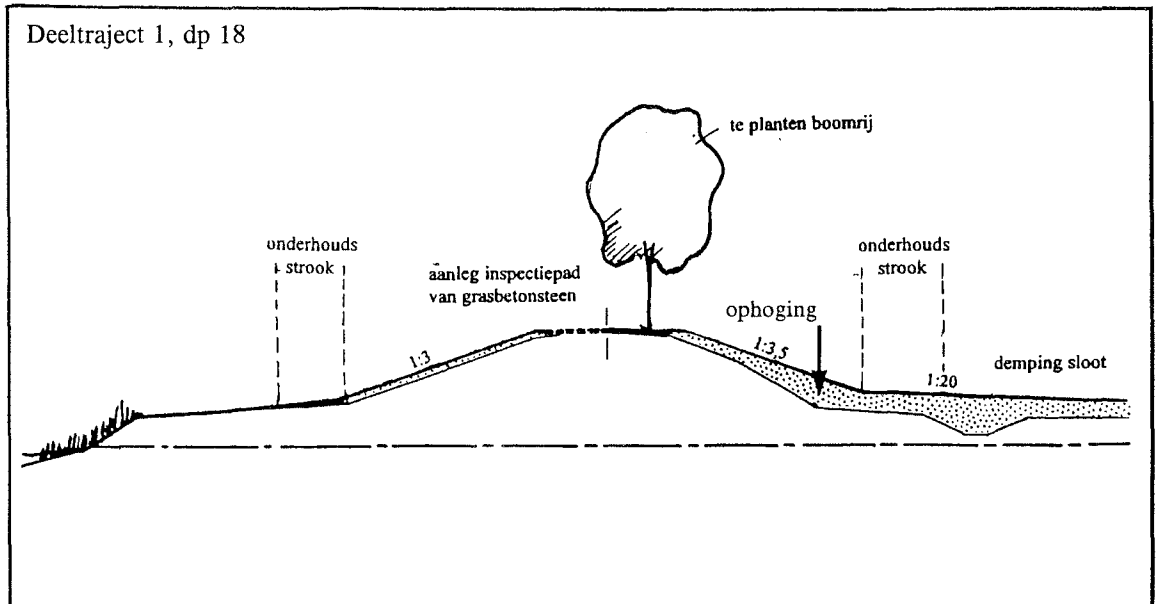
**Wat zijn de ontwerpprincipes per deeltraject**

Het dijktraject Heumen is op basis van zijn kenmerken in 5 verschillende deeltrajecten opgedeeld (zie hoofdstuk 3 en kader op linkerpagina).

Per deeltraject zijn hieronder de belangrijkste ontwerpprincipes weergegeven.

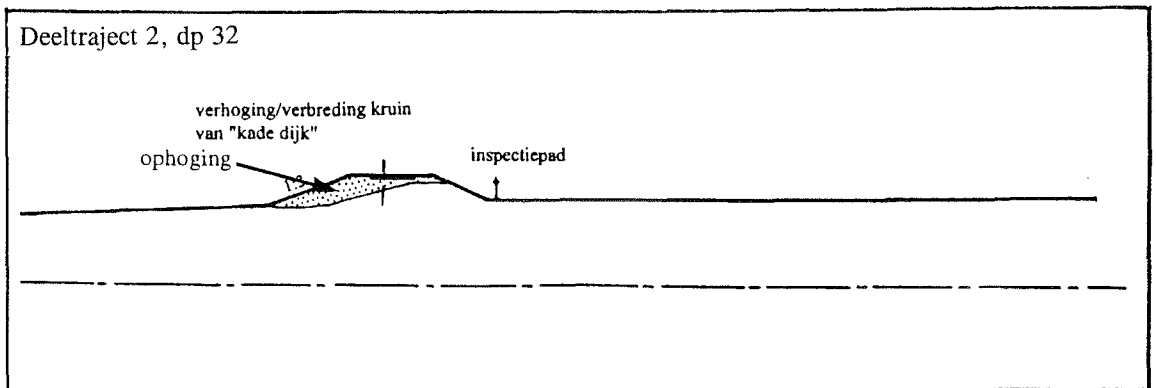
**deeltraject 1**

Uitgangspunt voor het ontwerp hier is het versterken van het op zichzelfstaande karakter van dit deeltraject en benadrukken van de 'kanaalkop' door beide 'kanaaldijken' eenzelfde uiterlijk te geven. De lindebomen op de oostelijke kanaaldijk, die uit oogpunt van veiligheid worden verwijderd, worden gecompenseerd door aanplant van nieuwe bomen op de westelijke kanaaldijk.



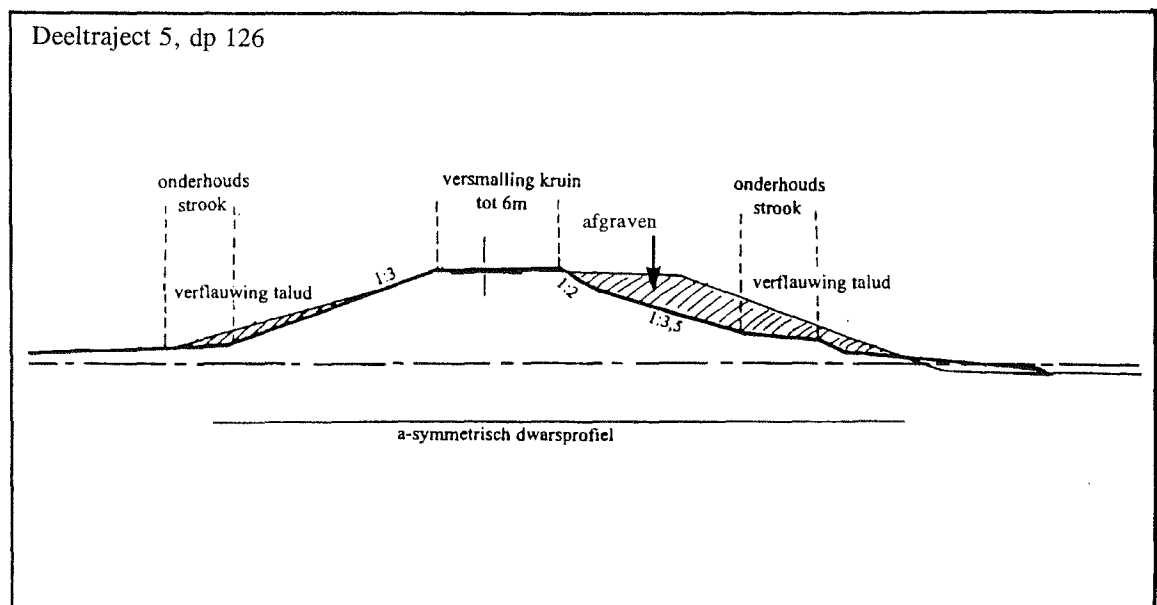
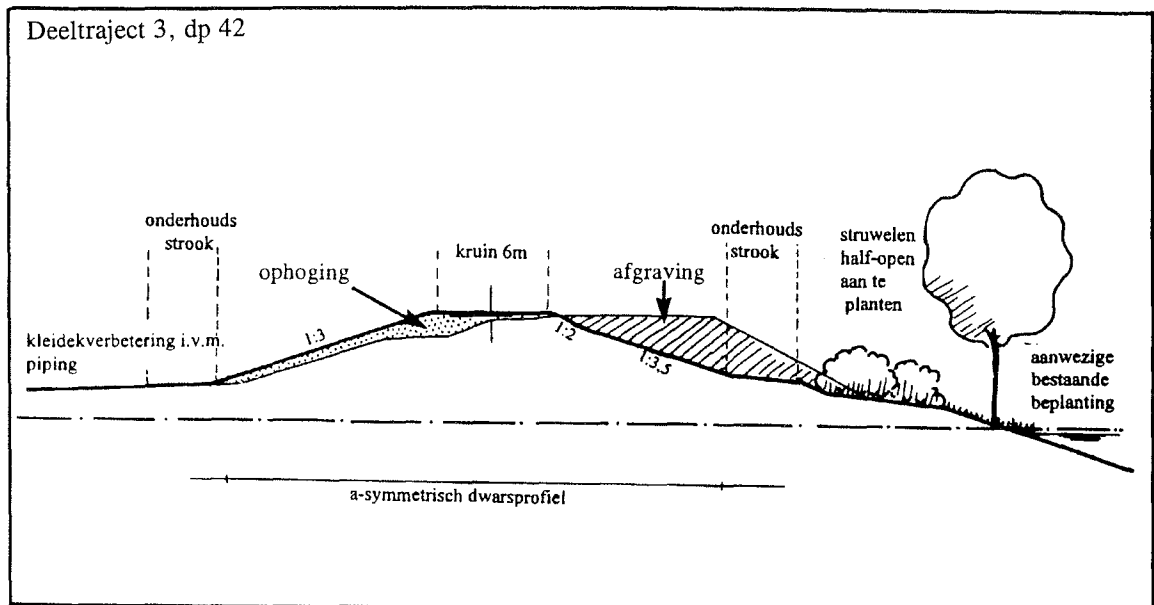
**deeltraject 2**

Vanwege het afwisselende en 'kade-achtige' karakter en de slechts beperkte benodigde ingrepen is het uitgangspunt voor het ontwerp hier: de nodige maatregelen zodanig treffen dat de bestaande variatie in de dijk gehandhaafd blijft.



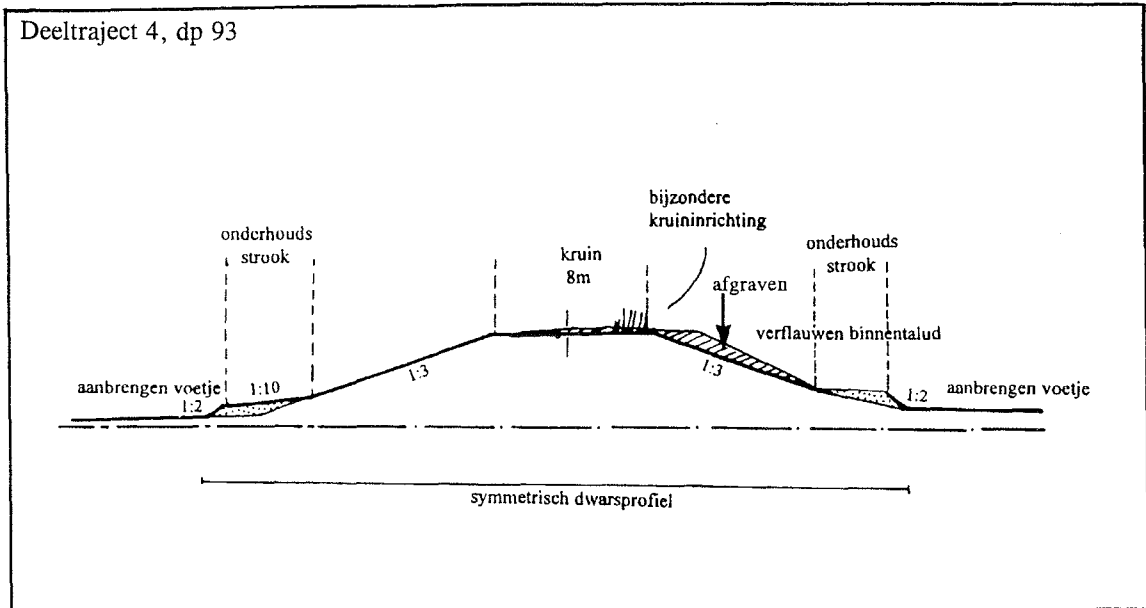
**deeltrajecten 3 en 5**

Beide trajecten hebben door hun brede profiel weinig stabiliteitsproblemen. Bij het ontwerp is gestreefd naar een landschappelijke versterking van de dijk (relatief steil talud binnendijks en relatief flauw talud buitendijks) en zo min mogelijk verlies aan landbouwgrond. De dijk kan zonder veel problemen zó worden verbeterd dat het waardevolle kolkencomplex Erpewaai gespaard blijft.



**deeltraject 4**

Het belangrijkste ontwerpuitgangspunt is het versterken van dit 'vestingachtige' karakter. Dit gebeurt door de kruin zo breed mogelijk te houden en door een 'voetje' onderaan het talud aan te brengen.





## 4 WAT GEBEURT ER AAN DE DIJK

### ■ Deeltraject 1

Met name het eerste deel van de dijk (dp -5 tot dp 0) komt 30 tot 70 cm hoger te liggen.

De weg op de dijk blijft tot aan de sluis bij Heumen verhard. Daarna gaat de weg over in een nieuw inspectiepad. Ongeveer 25 lindebomen (ter hoogte van dp 8-9,5) worden, vanuit veiligheidsoverwegingen, gekapt. Aan de overzijde (westzijde van het Maas-Waalkanaal) worden nieuwe lindebomen aangeplant.

Langs de dijk worden zowel binnen- als buitendijks onderhoudsstroken aangelegd.

Plaatselijk wordt binnendijks een pipingberm/stabiliteitsberm aangebracht. De landbouw kan deze gronden, zij het met beperkingen, weer gebruiken.

De spoordijk, die als begrenzing van de dijkkring functioneert, krijgt bij de overbrugging van de oude Rijksweg, een coupure met afsluitbare kering.

Alle op de dijk aanwezige (particuliere) obstakels zoals schapenhokjes, rasters, hekjes, etc worden, in overleg met de eigenaar, verwijderd en niet herplaatst.

### ■ Deeltraject 2

In dit dijktraject zijn weinig ingrepen nodig. Het buitentalud wordt over het gehele traject onder een minder steil profiel (1:3) gebracht. Daarnaast komt de dijk circa 30 cm hoger te liggen. Op de kruin komt een inspectiepad te liggen waardoor de aanleg van onderhoudsstroken grotendeels achterwege blijft.

Alle op de dijk aanwezige (particuliere) obstakels zoals schapenhokjes, rasters, hekjes, etc worden, in overleg met de eigenaar, verwijderd en niet herplaatst.

### ■ Deeltraject 3

De dijk krijgt overal eenzelfde breedte waardoor een meer uniform karakter ontstaat. Over nagenoeg de hele lengte worden onderhoudsstroken aangebracht. Om de Erpewaai te sparen 'verschuift' de dijk over een lengte van circa 900 meter de uiterwaard in.

Bij het maken van de nieuwe dijk komt circa 30.000 m<sup>3</sup> (klasse 4) verontreinigde specie vrij. Deze specie wordt in een buitendijks depot opgeslagen dat tevens de functie heeft piping tegen te gaan.

Tussen de Erpewaai en de dijk wordt extra beplanting aangebracht. Daarnaast komen er plaatselijk lage hagen op de dijk te staan om het leefgebied van de dassen te verbeteren. De binnendijks gelegen bewoonde dassenburcht wordt gespaard. De onbewoonde dassenburcht in de dijk wordt, uit veiligheidsoverwegingen, verwijderd. Om de amfibieën weer een leefgebied te geven worden in het buitendijks aan te brengen kleidek enkele laagtes aangebracht waardoor natte gebieden ontstaan.

Alle op de dijk aanwezige (particuliere) obstakels zoals schapenhokjes, rasters, hekjes, etc worden, in overleg met de eigenaar, verwijderd en niet herplaatst.

### ■ Deeltraject 4

Het bestaande vestingachtige karakter wordt versterkt door de onderhoudsstroken op een 'voetje' te leggen en de dijk over het gehele traject eenzelfde breedte van 8 meter te geven. Dit gebeurt door het buitentalud deels af te graven waardoor ook aan de riviercompensatie wordt bijgedragen.

Om het karakter van de dijk te versterken wordt het gronddepot bij dp 115 door gedeeltelijke afgraving, losgekoppeld van de dijk.

Plaatselijk wordt de dijk iets verhoogd en worden zowel binnen- als buitendijks pipingbermen aangebracht.

Alle op de dijk aanwezige (particuliere) obstakels zoals schapenhokjes, rasters, hekjes, etc worden, in overleg met de eigenaar, verwijderd en niet herplaatst.

■ **Deeltraject 5**

De dijk in dit traject heeft hetzelfde karakter als dijktraject 3. De kruin krijgt een breedte van 6 meter. Het binnentalud wordt verflauwd waarbij het kopje van het talud een steile helling krijgt. Om de dijk los te koppelen van het gronddepot (dp 118-120) zal een greppel worden gegraven. Bijna het gehele dijktraject krijgt aan de buitenzijde een onderhoudstrook met een breedte van 4 meter.

Alle op de dijk aanwezige (particuliere) obstakels zoals schapenhokjes, rasters, hekjes, etc worden, in overleg met de eigenaar, verwijderd en niet herplaatst.

## 5 WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN DEZE DIJKVERBETRING

### Hoe worden de effecten beschreven (hfdst 5)

De PN/MER beschrijft de effecten aan de hand van een reeks toetsingscriteria. De toetsingscriteria geven de belangrijkste thema's aan waarop de dijkverbetering invloed heeft. Vervolgens wordt op basis van vergelijking van de oude en de nieuwe situatie de ernst van de effecten bekeken.

### Voor welke aspecten worden de milieu-effecten beschreven

- landschap
- bodem en water
- natuur
- cultuurhistorie en archeologie
- landbouw
- wonen/bedrijvigheid en leefmilieu
- verkeer en recreatie
- waterkering en rivierbeheer

### Effectbeschrijving en waardering

#### *landschap*

De ingrepen in de dijk zijn niet van invloed op de bestaande visuele samenhang van de dijk als geheel in het landschap. De dijk zal zelfs als een meer continu element in het landschap worden ervaren waarbij de verschillende karakters van de deeltrajecten worden behouden of versterkt. Daar waar landschappelijke elementen verdwijnen wordt compensatie toegepast. Daarnaast worden nieuwe elementen, zoals lage hagen en onderhoudsstroken, aan het landschap toegevoegd.

#### *bodem en water*

In het kader van de dijkverbetering zal veelvuldig grondverzet plaatsvinden. Omdat in afgelopen jaren de bodem door menselijk handelen reeds is verstoord, is er geen sprake meer van waardevol geomorfologisch gebied dat kan worden aangetast.

De in de uiterwaard aanwezige verontreinigde specie zal plaatselijk in een met klei afgesloten depot worden gezet. De specie wordt hierdoor geïsoleerd van de omgeving.

De grondwaterhuishouding zal door het aanbrengen van een kleidek niet worden verstoord.

#### *natuur*

De toplaag met waardevolle vegetatie wordt tijdelijk in depot gezet en vervolgens op de dijk teruggezet. Door deze handeling, in combinatie met het toepassen van natuurtechnisch beheer en onderhoud, blijft de waardevolle stroomdalvegetatie behouden. In de loop der tijd zal de kwaliteit toenemen. De mycologische kwaliteiten zullen zich na een langere periode pas herstellen.

Door het toepassen van extra maatregelen en door rekening te houden met het tijdstip van uitvoering wordt verstoring van ecologische relaties voorkomen.

#### *cultuurhistorie en archeologie*

Het oude 17<sup>e</sup> eeuwse karakter ter plaatse van de Coehoordijk en het 19<sup>e</sup> eeuwse karakter van

de overige dijktrajecten manifesteerd zich in het lengteprofiel van de dijk. Dit karakter wordt niet aangetast omdat de aanpassingen met name plaatsvinden in het minder waardevolle 20<sup>e</sup> eeuwse dwarsprofiel.

Patronen of elementen die verdwijnen worden gecompenseerd. Het 17<sup>e</sup> eeuwse karakter van de Coehoordijk wordt verstrekt door toevoeging van een nieuw element: 'voetjes' ter plaatse van de onderhoudsstroken.

De huidige cultuurhistorische elementen passen goed in het nieuwe dijkontwerp.

### ***landbouw***

Voor de dijkverbetering wordt circa 15,5 hectare grond aan de landbouw onttrokken waarvan circa 3,5 hectare voor onderhoudsstroken zal worden gebruikt. Dit betekent verlies aan landbouwgrond en voor dit aspect dus een negatief effect. Compensatie wordt verkregen door een deel van de grond, zij het met beperkingen, in gebruik aan de landbouw terug te geven.

De toegankelijkheid van de landbouwpercelen wordt vergroot. Voor dit aspect kan dit worden beschouwd als een positief effect.

### ***wonen/bedrijvigheid/leefmilieu***

Tijdens de werkzaamheden zal voor de omwonenden hinder ontstaan als gevolg van lawaai, stof en een verminderde bereikbaarheid. Dit kan worden beschouwd als een tijdelijk negatief effect. Omdat er nauwelijks woningen of bedrijfsterreinen direct langs de dijk aanwezig zijn is er geen sprake van veranderingen in bereikbaarheid hiervan en uitzicht of ligging ten opzichte van de dijk.

### ***verkeer en recreatie***

De verkeerssituatie wijzigt niet. Alleen tijdens uitvoering van de werkzaamheden zal het verkeer hinder ondervinden. Dit is een tijdelijk negatief effect.

Door het aanbrengen van een verharding over de gehele dijk, wordt de aanleg van een fietspad in de toekomst, zoals de gemeente van plan is, vergemakkelijkt. Aanleg van een fietspad over de gehele dijk zou een positief effect hebben op de recreatieve waarde van de dijk.

### ***waterkering en rivierbeheer***

Het dijkontwerp is zodanig van opzet dat eventuele aanpassingen van de dijk in de toekomst mogelijk zijn.

Door de aanleg van onderhoudsstroken wordt de keuze van uitvoering van beheer en onderhoud flexibel gemaakt.

Aan de in de wet voorgeschreven riviercompensatie is met het huidige ontwerp voldaan.

### **Alternatieven en varianten**

In een MER worden normaliter verschillende alternatieven, op basis van de milieu-effecten, met elkaar vergeleken. In deze MER is dit niet geval omdat hier gekozen is voor een integraal dijkontwerp. Dit houdt in dat naast de veiligheidsaspecten ook vormgevingsaspecten, cultuurhistorische- en natuurwaarden, het woon- en leefmilieu en de functies van de dijk een belangrijke rol spelen. Hierdoor ontstaat een ontwerp dat zodanig is vormgegeven dat de effecten voor de omgeving worden geminimaliseerd. Daarom is hier volstaan met één variant.

Wettelijk is het verplicht het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in het MER te ontwikkelen. Omdat in de ontwerp-principes, die aan de basis staan van het ontwerp, voor dit deeltraject de mogelijkheden voor bescherming van het milieu maximaal zijn benut, valt het dijkontwerp samen met het MMA.



## 6 HOE VERDER NA DE MER

### Het vervolgtraject

Onderstaand zijn de voor u belangrijkste vervolgstappen weergegeven.

- het Polderdistrict dient haar besluit en de PN/MER in bij het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van Gelderland = GS);
- ☞ het besluit en de PN/MER wordt vervolgens 4 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode is het mogelijk uw zienswijze op het plan kenbaar te maken. Dit kan tijdens de hoorzitting of schriftelijk binnen 4 weken na de ter inzage legging;
- op basis van de reacties neemt het Polderdistrict een definitief besluit over het dijkverbeteringsplan en dient dit in bij GS;
- GS keurt op basis van de PN/MER en de inspraakreacties het dijkverbeteringsplan goed of af;
- GS maakt haar besluit via diverse kanalen bekend en legt de besluitvormingsdocumenten ter inzage;
- ☞ indien u het niet eens bent met dit besluit is het mogelijk gedurende een periode van 6 weken beroep in te dienen bij de Raad van State;
- de Raad van State heeft hierin het laatste woord.

### De grondverwerving

Voor de uitvoering dan wel aanleg van de dijkverbeteringswerkzaamheden is grond nodig. Deze gronden worden aangekocht of tijdelijk in gebruik genomen. Hierover zal een voorlichtingsbijeenkomst worden georganiseerd. Na deze bijeenkomst zal, in overleg met de eigenaar, taxatie van de aan te kopen gronden plaatsvinden.

Wanneer minnelijke verwerving van de benodigde grond niet of onvoldoende wordt gerealiseerd wordt onteigening toegepast.

### De uitvoering

Verwacht wordt dat in oktober 1998 met de uitvoering van de werkzaamheden zal worden gestart. De uitvoering van de werkzaamheden zal ongeveer 12 maanden in beslag nemen.

Na uitvoering van de dijkverbetering moet een evaluatie plaatsvinden.