



Bijlage 1: Samenvatting van het dijkversterkingsproject, besluitvorming en totstandkoming van de varianten.

Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)

Het Rijk heeft besloten dat alle inwoners en bedrijven achter dijken of duinen in Nederland in 2050 beter beschermd moeten zijn tegen overstroming vanuit de grote rivieren of de Noordzee. Gebieden met meer inwoners, bedrijven en infrastructuur krijgen een extra hoge veiligheidsnorm. Het dijktraject Cuijk-Ravenstein is een van de trajecten met de hoogste norm langs de Maas vanwege de gevolgen bij een dijkdoorbraak. Het gebied dat overstromt bij een doorbraak strekt zich uit tot Den Bosch.

De veiligheidsnormen zijn strenger geworden omdat er nu veel meer mensen achter de dijk wonen dan vroeger. Er zijn meer mensenlevens, maar ook meer woningen, bedrijven en infrastructuur die beschermd moeten worden. Daarnaast neemt de hoeveelheid water dat de Maas afvoert toe door klimaatverandering. Er komen vaker hoge waterstanden voor die langer kunnen duren. Als we niks doen, wordt de kans op een dijkdoorbraak groter.

Dijkversterkingsproject Cuijk - Ravenstein

Als onderdeel van het HWBP wordt de Maasdijk op het traject tussen Cuijk en Ravenstein over een lengte van 21 kilometer verhoogd en versterkt. Bij Reek ligt een deel van deze dijk binnen onze gemeentegrens, over een lengte van 1,7 km.

Waterschap Aa en Maas is opdrachtgever van het dijkversterkingsproject en is in 2020 gestart met de projectvoorbereiding. De aanleg staat gepland vanaf 2027 en zal ongeveer drie jaar duren. Op enig moment zullen er dus ook werkzaamheden in onze gemeente plaatsvinden. Het project bestaat uit verschillende fasen, waarbij participatie met belanghebbenden en de omgeving centraal staat. Als gemeente zijn we belanghebbende, omdat de werkzaamheden plaatsvinden in onze gemeente en een ruimtelijke impact hebben.

Verkenningfase en samenwerkingsovereenkomst (2023)

In deze fase is door het waterschap aan de omgeving en aan partners gevraagd of zij binnen het project kansen zien om gelijktijdig met de dijkversterking uit te voeren. Vanuit de omgeving is het idee van een vrijliggend fietspad aangedragen. Samen met de gemeenten Land van Cuijk, Oss is dit idee van een vrijliggend fietspad als kansrijk ingeschat. Een vrijliggend fietspad verhoogt de verkeersveiligheid op de Oude Maasdijk tussen Overlangel en Grave, en draagt bij aan het versterken van het regionale fietsnetwerk. In een samenwerkingsovereenkomst hebben Waterschap Aa en Maas en gemeenten Land van Cuijk, Oss en Maashorst afgesproken de haalbaarheid van een vrijliggend fietspad te onderzoeken, en deze uit te werken in de ontwerpfase. Het vrijliggend fietspad is opgenomen in het door het waterschap vastgestelde voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is op een raadsinformatieavond door Waterschap Aa en Maas aan de raad gepresenteerd.

Verkeerskundig onderzoek (voorjaar 2024)

Omdat er meer opties zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, en omdat de aanleg van een vrijliggend fietspad een forse investering vraagt, is er een verkeerskundige studie gedaan. In het onderzoek is de verkeersveiligheid op de Oude Maasdijk onderzocht. Er zijn verkeerstellingen gedaan van alle verkeersdeelnemers, waarbij onderscheid is gemaakt tussen lokaal- of doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Er zijn vier varianten uitgewerkt. Van elke variant is het effect op de verkeersveiligheid getoetst en zijn de benodigde investeringskosten geraamd:

Variant 1: Een vrijliggend fietspad (onder aan de dijk): Een vrijliggend fietspad zorgt voor gescheiden functies van fietsers en gemotoriseerd verkeer en is daarmee het meest verkeersveilig. Omdat het fietspad onder aan de dijk ligt, kan deze bij hoog water tijdelijk niet beschikbaar zijn. Daarnaast is het uitzicht beneden minder mooi; mensen kunnen ervoor kiezen om toch boven (op de weg) te gaan fietsen. Voor gemeente Maashorst zijn de geraamde kosten voor een vrijliggend fietspad ca. € 1.300.000,-, exclusief de aankoop van eventuele gronden.

Variant 2: Huidige weginrichting met extra drempels: In de huidige situatie ligt op de dijk een weg met aan twee zijden smalle fietssuggestiestroken. Dit type weginrichting: erftoegangsweg type II met fietssuggestiestroken, voldoet voor het huidige aantal verkeersdeelnemers. Extra drempels zorgen voor lagere snelheden van gemotoriseerd verkeer. Geraamde kosten gemeente Maashorst voor extra drempels € 40.000, -.

Variant 3: Autoluw maken: Het is mogelijk om de Oude Maasdijk autoluw te maken. Bijvoorbeeld door een verkeerssluis aan te leggen. Bestemmingsverkeer, fietsers en landbouwverkeer kunnen dan nog wel gebruik maken van de Oude Maasdijk, maar lokaal- en doorgaand verkeer niet meer. Deze variant is echter als onwenselijk beschouwd. De weg is belangrijk voor lokaal verkeer; dit verkeer kent de omgeving en zal een andere route door Keent nemen. Daarnaast is de weg van belang voor agrariërs en de bereikbaarheid van hun percelen en heeft de weg een secundaire ontsluitingsfunctie van de provinciale weg. Deze variant is daarom niet uitgewerkt.

Variant 4: Fietsstraat: Voor een inrichting als fietsstraat zijn de aantallen fietsers te laag om het gewenste verkeersveilige effect van een fietsstraat te behalen. Deze variant is daarom niet in de uitwerking meegenomen.

Voorlopig ontwerpfase (voorjaar 2025)

Met het uitwerken van een voorlopig ontwerp is de ruimtelijke en financiële impact van beide overgebleven varianten in kaart gebracht. In de volgende fase van definitief ontwerp worden vergunningen aangevraagd en wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Het waterschap vraagt alle gemeenten nu een keuze te maken welke variant er moet worden uitgewerkt tot definitief ontwerp. Daarbij vragen ze om de benodigde middelen te reserveren in de begroting.

Programma Mobiliteit en financiële positie gemeente

In 2024 is de financiële positie van gemeenten slechter geworden en kijken we tegen een ravijnjaar aan. Ook in onze gemeente en binnen het dijkversterkingsproject zijn er gevolgen. Aan de raad middelen vragen om te investeren in een vrijliggend fietspad is niet meer mogelijk, waardoor er nu dekking binnen verkeer en vervoer moet worden gezocht.

Er wordt gewerkt aan een nieuw Programma Mobiliteit. Hierin worden de huidige middelen aan mobiliteitsopgaven toegekend. Daarbij worden afwegingskaders gehanteerd om onderbouwde keuzes voor de inzet van middelen te kunnen maken. Een vrijliggend fietspad lijkt binnen deze afwegingskaders niet hoog te kunnen scoren. Bij de keuze voor een vrijliggend fietspad zullen andere projecten niet door kunnen gaan. De variant met extra drempels kan worden gerealiseerd met lagere kosten en is daarom wel haalbaar.