

SFEERVERSLAG WERKPLAATS 7, 16 april 2026

Inleiding

Op donderdag 16 april 2026 vond de zevende werkplaats van het dijkverbeteringsproject Lith-Bokhoven plaats. Deze keer lag de focus van de werkplaats op twee onderwerpen: de eerste stappen richting het VKA en verkeer. Op de agenda stond eerst een 'kijkje in de keuken', waarin de deelnemers zijn meegenomen in de afwegingen die komen kijken bij het proces om van twee Kansrijke Alternatieven naar één Voorkeursalternatief te bewegen. Welke keuzes volgen logischerwijs uit de redeneerlijn en wanneer wordt het ingewikkelder om keuzes te maken? Welke factoren zijn belangrijk in de afweging en waarom? In het tweede deel van de avond lag de focus op verkeer. Deelnemers konden meedenken over manieren om de dijk zo in te richten dat het autoverkeer meer 'te gast' is, en andere weggebruikers meer comfort ervaren. Aan het eind van de bijeenkomst zijn de inzichten uit de verschillende groepjes teruggekoppeld door de deelnemers aan elkaar.

Van elke werkplaats wordt een sfeerverslag gemaakt: een combinatie van foto's en een beschrijving van de besproken en behandelde onderwerpen tijdens de werkplaats op hoofdlijnen. Het sfeerverslag is ter informatie en is samen met de posters en presentatie op de projectpagina te vinden. De resultaten van de werkplaats worden door het projectteam verwerkt in het ontwerp. Als u iets opvalt in dit verslag, of u wilt erop reageren, neem dan contact op met Sjors Hoek, via shoek@aaenmaas.nl of 06-20092364.



Projectupdate

Om 19.00 begon het programma van de werkplaats, waarbij Jetske Vaas (omgevingsmanager) de avond opende. Er is kort stilgestaan bij de vorige werkplaats en de aanwezigen vanuit de gemeente (Oss en 's-Hertogenbosch) en de provincie (Noord-Brabant) zijn aan de deelnemers voorgesteld. Zij waren voor het onderdeel verkeer aanwezig, om direct de input van de deelnemers te kunnen ontvangen, en om hun blik op verkeer te kunnen delen. De wegen op de dijk worden namelijk beheerd door de gemeentes en de provincie.

Na de aftrap is er een projectupdate gegeven door Tim Smit (omgevingsmanager). Er is een nieuwe opgave aan de dijkverbetering toegevoegd, namelijk de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Dit is een nationaal programma. Voor de start van de dijkverbetering hebben de regionale partners een aanvraag ingediend voor dit programma. Begin dit jaar is dit toegekend door de Minister. Hiermee zijn er financiële middelen beschikbaar om ecologische waterkwaliteit en

riviernatuur te realiseren. De PAGW past goed binnen de (al bestaande) doelen en projectaanpak van de dijkverbetering (maatschappelijke meerwaarde). Ook de terinzagelegging van het programma HoWaBO (Hoogwater Aanpak Brabant Oost) is kort benoemd. Hierin staat een zoekgebied voor een gemaal in de Henriëttewaard aangegeven. Verder informeerde Tim de deelnemers over de voortgang van het ontwerp. Er wordt richting de 'contouren' van het Voorkeursalternatief gewerkt. Het Voorkeursalternatief is het plan op hoofdlijnen om de dijk te verbeteren. Momenteel worden de verschillende effecten van de Kansrijke Alternatieven in kaart gebracht. Daarnaast is er een damwandonderzoek uitgevoerd in Lith en Oud-Empel. De resultaten hiervan worden nu door het technische team verwerkt.

Een kijkje in de keuken: Van twee KA's naar het VKA

Na de projectupdate nam Brecht Leseman (adviseur voor ruimtelijke kwaliteit) het stokje over om te vertellen over het proces om van twee Kansrijke alternatieven naar een Voorkeursalternatief te komen. Het VKA wordt samengesteld uit de KA's. Dit gebeurt op basis van een redeneerlijn die bij alle dijkverbeteringen binnen Nederland wordt toegepast. Het is belangrijk om per locatie te kijken welke waarden aanwezig zijn. Denk aan woningen, erfgoed, natuur, enzovoorts. Vervolgens kijkt men naar welk effect de oplossing van de dijk kan hebben op deze waarden.

Dit proces hebben de deelnemers vervolgens in groepjes samen met een gespreksleider doorlopen voor 3 verschillende locaties langs de dijk. De gespreksleiders lichtten de plek, opgave en de oplossingsrichtingen toe. Op deze manier werden de deelnemers meegenomen in de afwegingen en vraagstukken waar het project mee te maken krijgt, een soort 'kijkje in de keuken'. Door samen een locatie te bestuderen, komen ook de belangen die je raakt aan het licht. Zo werden in een van de groepjes de twee kansrijke alternatieven voor een stukje dijktracé bij Empel besproken. De alternatieven zijn verschillend in oplossing, en daarmee ook verschillend in bijvoorbeeld het ruimtebeslag. Het ruimtebeslag van beide alternatieven heeft een bepaalde impact op de bestaande situatie langs de dijk. Zo zou een van de oplossingen met het ruimtebeslag de wielen die langs de dijk liggen raken. Maar hoe ga je daar mee om? Een deelnemer gaf bijvoorbeeld mee dat het belangrijk is dat het wiel vanuit cultuurhistorisch perspectief zichtbaar blijft, terwijl ook naar voren werd gebracht dat het wiel bij de vorige dijkverbetering deels was aangepast. Iemand anders had vraagtekens bij wat dit doet met de natuurwaarden die aanwezig zijn. Dus: welke waarden raak je eigenlijk allemaal, en wat zijn de voor- en nadelen van de keuzes die je maakt?

Tijdens de gesprekken kwamen ook vragen over de afwegingen rondom woningen die op of vlak bij de dijk staan aan bod. Veel van deze woningen zijn 'maatwerklocaties'. Dat betekent dat de beste oplossing daar in de volgende fase, de planuitwerkingsfase, worden onderzocht. Over het algemeen bleek het best een puzzel te zijn waar constructief over werd meegedacht door de deelnemers.



In gesprek over verkeer

Het tweede deel van de avond stond in het teken van verkeer, en begon met een toelichting van Tim over de kijk van de gemeenten op verkeer op de dijk (Oss, 's-Hertogenbosch). De gemeenten zijn namelijk wegbeheerder, en zij hebben de afgelopen tijd samen met het projectteam meerdere werksessies over verkeer doorlopen. De dijk is een belangrijke ontsluiting voor bestemmingsverkeer. Denk aan woon- werkverkeer, recreatieverkeer en hulpdiensten. De dijk verbindt verschillende woonkernen met elkaar. Samen met de verkeerstellingen die hebben plaatsgevonden op de dijk, in zowel de gemeente Oss als 's-Hertogenbosch, zien zij geen aanleiding om doorgaande verkeerstromen op de dijk permanent te weren van de dijk. Daar tegenover staat dat we de fietser en voetganger wel meer comfort kunnen bieden, en de auto op de dijk kunnen ontmoedigen met andere type maatregelen. Er werden aan de gemeenten vragen gesteld over hoe ze de tellingen hebben uitgevoerd en hoe ze de resultaten vervolgens hebben geïnterpreteerd. De gemeenten hebben deze vragen beantwoord. Aan de deelnemers werden vervolgens twee vragen gesteld om over na te denken in de deelgroepen: hoe bieden we de fietser en wandelaar meer comfort? En: hoe zorgen we dat de auto zich te gast voelt?



De deelnemers verspreidden zich vervolgens over vier groepen, die ieder een stuk dijk behandelden. Van Lith tot Kessel, van Maren tot 't Wild, van Gewande tot de Maasboulevard en van de Henriëttewaard tot Bokhoven. In de groepen zijn alle soorten (verkeers)-gebruikers op de dijk (en in de uiterwaarden) uitvoerig besproken. Van groepen wielrenners tot sportieve mountainbikers en van motorrijders tot loslopende honden. In de groepen zijn de knelpunten langsgelopen, en wat er zoal speelt op verschillende plekken op de dijk. Daarbij werden ook meteen veel ideeën voor mogelijke oplossingen aangedragen. Zo werd voor de bestaande wegafsluiting bij de Maasboulevard geopperd om deze een stukje oostwaarts te verplaatsen zodat mensen op een logischere plek al weten dat ze niet kunnen doorrijden met de auto. In Maren-Kessel werd gesproken over het uitbreiden van de 30-kilometerzone op de dijk. Ook het eenrichtingsverkeer in Lith, een idee dat al eerder is meegegeven vanuit de omgeving, is weer aan bod gekomen. Er zijn ook ideeën bedacht om bewustwording bij weggebruikers te vergroten, door bijvoorbeeld kinderen op het wegdek te schilderen. Een goede roulatie met knipperende snelheidsborden kan ook bijdragen aan deze bewustwording. Daarnaast zijn verkeersremmende maatregelen besproken in relatie tot de verkeersveiligheid. Zo parkeren bewoners nu zelf wel eens de auto op de dijk om verkeersgebruikers in hun snelheid af te remmen. Hoe kunnen we de weg zo ontwerpen dat deze verkeersremmend werkt, maar ook veilig blijft? Kortom, het project heeft weer meer inzicht in de huidige verkeerssituatie en er is een groot aantal goede en concrete ideeën opgehaald bij de deelnemers.



Plenaire terugkoppeling

Vanuit de deelgroepen was er telkens één afgevaardigde om de uitkomsten en belangrijkste aandachtspunten aan de gehele groep terug te koppelen. Er werden veel ideeën rondom strengere handhaving geopperd, en de vertegenwoordiger van gemeente 's-Hertogenbosch heeft plenair toegelicht wat de mogelijkheden zijn. Handhaving van snelheid ligt bij de politie, en niet bij de gemeente. Knipperborden waarop wordt aangegeven of iemand te hard rijdt, werken alleen als die niet permanent op een locatie staan. Dit was voor iedereen erg verhelderend.

Tijdens de werkplaats viel het op dat er een relatief laag aantal deelnemers aanwezig was. Dit was de deelnemers zelf ook opgevallen. We hebben in de gesprekken naderhand aan de bar nog met elkaar kunnen peilen wat de mogelijke oorzaken zouden kunnen zijn. Daarnaast is er gelukkig ook gewoon lekker nagepraat onder het genot van een drankje.