

Rapportage

Belevingswaardenonderzoek dijkversterking Cuijk-Ravenstein

Waterschap Aa en Maas

Rapportage

Belevingswaardenonderzoek dijkversterking Cuijk- Ravenstein

Waterschap Aa en Maas

Rapportnummer:	P201855.007/TST
Naam opdrachtgever:	H+N+S landschapsarchitecten B.V. de heer P. Schengenga
Adres opdrachtgever:	Postbus 1603 3800 BP AMERSFOORT
Opsteller:	T.G.H. Strikers
Status:	CONCEPT
Datum:	14 oktober 2020



**Pouderoyen Tonnaer is een handelsnaam van
Pouderoyen BV**

St. Stevenskerkhof 2
6511 VZ Nijmegen
T (024) 322 45 79

info@pouderoyentonnaer.nl
pouderoyentonnaer.nl

Op onze dienstverlening zijn de
DNR 2011 van toepassing die u vindt op
pouderoyentonnaer.nl

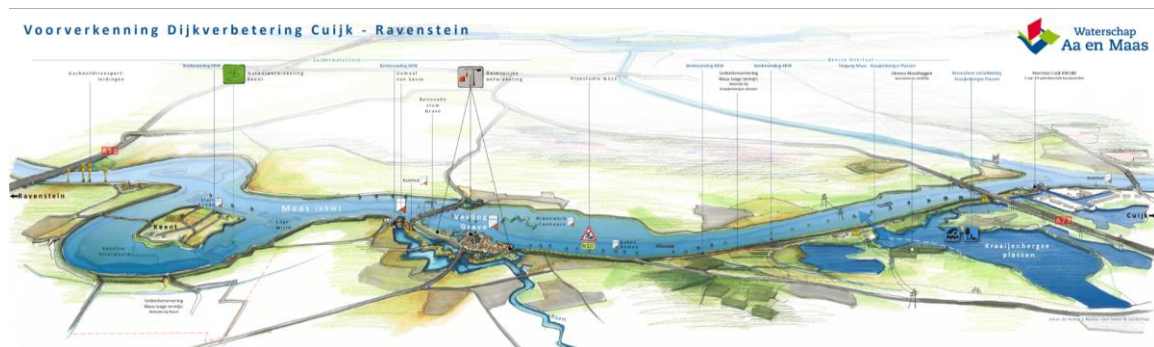
Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Dijkversterking Cuijk-Ravenstein	3
1.2	Belevingswaarden	3
1.3	Onderzoeksopzet.....	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Interviews.....	5
2.1	Geïnterviewde partijen.....	5
2.2	Gedefinieerde belevingswaarden.....	5
2.2.1	Hoogwaterveiligheid.....	6
2.2.2	Trots & verbondenheid.....	7
2.2.3	Cultuurhistorische inbedding	8
2.2.4	Recreatieve mogelijkheden en vrijetijdsbesteding	9
2.2.5	Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid	10
2.2.6	Het ervaren van het landschap.....	11
2.2.7	Natuurbeleving	13
3	Survey onderzoek.....	15
3.1	Onderzoeksopzet.....	15
3.2	Conclusies survey onderzoek	16
3.2.1	Rangschikking onderwerpen op volgorde van belangrijkheid	16
3.2.2	Hoogwaterveiligheid.....	17
3.2.3	Landschaps- en natuurbeleving	18
3.2.4	Cultuurhistorische betekenis	18
3.2.5	Recreatie en vrijetijdsbesteding	20
3.2.6	Verkeersafwikkeling	21
3.2.7	Trots en verbondenheid	23
3.2.8	Communicatie	24
3.2.9	Tips en tops	25
	Bijlagen	26

1 Inleiding

1.1 Dijkversterking Cuijk-Ravenstein

In 2017 zijn de nieuwe normen voor dijkveiligheid vastgelegd in de Waterwet. Alle dijken dienen uiterlijk in 2050 aan deze nieuwe normen te voldoen. Het waterschap Aa en Maas bereidt momenteel de dijkversterking voor van de Maasdijk tussen Ravenstein en Cuijk, waarvan de uitvoering wordt voorzien voor de periode 2025-2028.



Figuur 1: vogelvlucht impressie van het dijk-tracé tussen Cuijk en Ravenstein

De versterkingsopgave richt zich op uiteenlopende onderdelen van de dijk. In de eerste plaats wordt de dijk overal op hoogte gebracht, zodat de kans op overloop tijdens hoogwaterpieken wordt geminimaliseerd. Aanvullend wordt, waar nodig, de stabiliteit van het dijklichaam versterkt, zodat dit beter bestand is tegen zijwaartse waterdruk en verzadiging. Een derde aandachtspunt is het verkleinen van de kans op 'piping'. Dit is effect dat optreedt wanneer kwelwater onder de dijk doorstroomt en bodemdeeltjes meeneemt. Daardoor holt de dijk uit en neemt het risico van dijkdoorbraken toe.

Het tracé van de dijk tussen Cuijk en Ravenstein is circa 21 km lang. De dijk ziet er niet overal hetzelfde uit, maar beweegt mee met het landschap en de directe omgeving. Ook de versterkingsopgave is niet overal dezelfde. Voor het volledig tracé zal dan ook een maatwerkpakket aan technische en ontwerp-oplossingen worden ontwikkeld, nauwkeurig afgestemd op de situatie ter plaatse.

Met het oog op dit maatwerk wordt een zogenaamd 'ruimtelijk kwaliteitskader' opgesteld. Dit kader beschrijft de uiteenlopende kenmerken en waarden van de dijk, met tot doel hier in het latere ontwerp op de juiste manier op in te spelen. Voor een deel zijn deze goed in kaart te brengen, door het maken van een ruimtelijke analyse en daaropvolgende ontwerp-oefening.

1.2 Belevingswaarden

Informatie over de specifieke kenmerken en waarden van de dijk, is echter vooral ook aanwezig onder mensen die de dijk tot hun dagelijkse leefomgeving mogen rekenen. Bijvoorbeeld omdat ze in de buurt

van de dijk wonen, er met regelmaat fietsen of wandelen, of omdat de dijk op hun dagelijkse route ligt. Zij beleven de dijk, en vanuit die beleving hebben zij een specifieke, waardevolle kijk op de kenmerken en kwaliteiten van die dijk.

Om in beeld te brengen hoe deze mensen de dijk en het omliggend landschap waarderen, is specifiek onderzoek uitgevoerd naar deze belevingswaarden. Hoe wordt de dijk beleefd? Wat is van waarde en moet behouden blijven? Wat kan verbeterd worden? Welke kansen liggen in de dijkversterking besloten?

Dit belevingswaardenonderzoek geeft een globale indruk van de belevingswaarden, zoals deze zijn gesignaleerd. Deze indruk is niet uitputtend of absoluut; niet iedereen is aan het woord gekomen en veel belevingswaarden hangen samen met gevoel of emotie. Toch zijn er duidelijke gemeenschappelijke en breed gedeelde belevingswaarden zichtbaar geworden, naast een scala aan (locatie)specifieke aandachtspunten en tips.

1.3 Onderzoeksopzet

Het belevingswaardenonderzoek is in twee fasen uitgevoerd.

De eerste fase omvatte een serie interviews, met georganiseerde partijen in het onderzoeksgebied. Tijdens deze interviews, die werden afgenomen aan de hand van een semigestructureerde vragenlijst, werd verkend welke belevingswaarden rond de dijk en het omliggend landschap leven. Ook is verkend welke specifieke aandachtspunten of aanbevelingen dienen te worden meegenomen bij het verder uitwerken van (ontwerp)oplossingen voor het dijktracé.

Op basis van de afgenomen interviews is een set belevingswaarden gedefinieerd, die nader getoetst is via een survey onderzoek. Doel van dit survey onderzoek, uitgevoerd door Toponderzoek, was te toetsen in hoeverre de gesignaleerde belevingswaarden algemeen en breed gedeeld worden. Ook is geanalyseerd welke waarde aan de afzonderlijke belevingswaarden wordt gehecht, op grond waarvan ze kunnen worden geprioriteerd. Daar waar mogelijk, is getracht om achterliggende ervaringen, motieven en gedachten achter de belevingswaarden op te sporen, zodat hieromtrent meer diepgaand inzicht ontstaat.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk is in hoofdstuk 2 een toelichting opgenomen op de afgenomen interviews, aan de hand van een beschrijving van de belevingswaarden die op basis van de interviews zijn geïdentificeerd. De interview leidraad en gespreksverslagen van de interviews zijn opgenomen als respectievelijk bijlage 1 en 2 bij deze rapportage.

In hoofdstuk 3 is een beschrijving opgenomen van het uitgevoerde survey onderzoek, waarbij de belangrijkste conclusies en inzichten samenvattend zijn weergegeven. De volledige rapportage van Toponderzoek is opgenomen als bijlage 3 en 4 bij deze rapportage.

2 Interviews

2.1 Geïnterviewde partijen

In de eerste fase van het onderzoek is een serie interviews afgenomen met georganiseerde partijen die in het gebied van het dijktracé actief zijn. Daarbij is gesproken met de volgende partijen:

- Stichting Dorpsontwikkeling Reek
- Dorpsraad Linden
- Dorpsraad Katwijk
- Dorpsraad Herpen
- Wijkraad centrum Grave
- Ondernemersvereniging Centrum Grave
- Brabants Landschap

De interviews werden afgenomen aan de hand van een semigestructureerde interview leidraad, waarbij ten dele een 'vaste' inhoudelijke thematisering werd aangebracht, maar gesprekspartners daarnaast ook uitnodigde om naar eigen believen onderwerpen aan te snijden. Deze leidraad is opgenomen als bijlage 1. De gespreksverslagen van de afgenomen interviews zijn opgenomen als bijlage 2.

2.2 Gedefinieerde belevingswaarden

Op basis van de afgenomen interviews is een set belevingswaarden gedefinieerd. Deze set is zodanig gekozen, dat deze de onderwerpen die in de gesprekken naar voren kwamen, volledig dekt. Dit leidde tot de volgende belevingswaarden:

- Hoogwaterveiligheid
- Trots en verbondenheid
- Cultuurhistorische inbedding
- Recreatieve mogelijkheden en vrijetijdsbesteding
- Verkeersafwisseling en verkeersveiligheid
- Het ervaren van het landschap
- Natuurbeleving

Navolgend worden deze kort toegelicht, waarbij een globale weergave is gegeven van de indrukken die op basis van de afgenomen interviews ontstonden.

2.2.1 Hoogwaterveiligheid

Deze belevingswaarde betreft een actief bewustzijn van de functie van de dijk, als het gaat om bescherming tegen het water, alsmede het daarmee samenhangend gevoel van (on)veiligheid. De wijze waarop mensen hoogwaterveiligheid beleven is deels bepaald door inzicht in feitelijke informatie, maar voor een belangrijk deel ook subjectief en gevoelsmatig bepaald.

De belevingswaarde hoogwaterveiligheid raakt aan de beleving van de noodzaak van de dijkversterkingsoperatie, onder invloed van klimaatverandering. Hoe sterk wordt deze noodzaak beleefd en de dijkversterking ondersteund? Een ander raakvlak van deze belevingswaarde betreft het vertrouwen dat men stelt in de deskundigheid van het waterschap, als verantwoordelijke partij voor het functioneren van de dijk en het waarborgen van de hoogwaterveiligheid.



Figuur 3: Christusbeeld op de dijk (Neerloon)

De algehele indruk op basis van de interviews is dat men zich veilig voelt achter de dijk. Diverse gesprekspartners hebben problematische hoogwatersituaties in de jaren '80 en '90 van de 20e eeuw bewust meegemaakt. Dit heeft geleid tot een duidelijk bewustzijn van 'hoe het kan zijn' en wat de dijk dan aan kracht van het water moet weerstaan, maar niet tot een gevoel van onveiligheid.

In enkele gevallen werd als relativering aangevoerd dat het op deze plekken nooit zo spannend is geweest als bijvoorbeeld in het Land van Maas en Waal, waar de grootschalige evacuatie in 1995 grote indruk op de mensen heeft gemaakt.

2.2.2 Trots & verbondenheid

De Maas is in belangrijke mate bepalend voor de identiteit van dit uiterst noordoostelijk gelegen deel van Noord-Brabant. In de interviews kwam dit duidelijk naar voren: men ervaart een gevoel van verbondenheid met de rivier. En ook een trots: hier wonen wij, in het land achter de dijk.

Deze trots en verbondenheid staan niet op zichzelf, maar houden sterk verband met de historie van de Maas, gekleurd door menselijk ingrijpen. Men kent de verhalen van de kanalisatie, van de Beerse overlaat en de stuw bij Grave, waar nu nog sporen van terug te vinden zijn. Als je maar weet waar je op moet letten. Het gebied rond Keent, waar de oude Meander weer tot leven is gebracht en natuur tot ontwikkeling komt, is zeker ook iets waar men met trots naar kijkt.



Figuur 4: Bakenbomen langs het zomerbed (Grave)

2.2.3 Cultuurhistorische inbedding

De Maas is verbonden met de historie van het gebied. Of het nu gaat om de bescherming tegen hoog water, het drijven van handel of het tegenhouden van vijandelijke troepen: elk van die aspecten heeft z'n sporen nagelaten in het gebied.

Tijdens vrijwel alle gesprekken kwam dit ter sprake, in de vorm van verwijzingen naar specifieke elementen of locaties die onderdeel zijn van dit cultuurhistorisch erfgoed. Dat dit erfgoed bij de dijkversterking behouden moet blijven, is voor vrijwel alle gesprekspartners uitgangspunt.

In aanvulling daarop is er een duidelijke behoefte om dit erfgoed beter zichtbaar en beleefbaar te maken, ook voor mensen zonder specifieke lokale achtergrondkennis. Vaak werd als suggestie genoemd dat de dijkversterking een goed moment is om hier invulling aan te geven. Dit zou kunnen door het goed vertellen van de verhalen. Verhalen over hoe het ooit was, verhalen van specifieke plekken of bouwwerken. Maar ook verhalen over hoe het rivierenlandschap werkt en welke rol de dijk daarbij speelt.



Figuur 5: De kade bij Grave, met het sluis-stuwcomplex in de verte

2.2.4 Recreatieve mogelijkheden en vrijetijdsbesteding

De dijk speelt een belangrijke rol op het vlak van recreatie en vrijetijdsbesteding. Een van de meest prominente vormen is het gebruik van de dijk als fietsroute, het vormt een dankbare oost-west verbinding die pleisterplaatsen met elkaar verbindt. De fietser moet de dijk wel delen met andere recreanten, zoals motorrijders en automobilisten. Op drukke momenten staat het recreatief gebruik van de dijk op gespannen voet met de verkeersveiligheid.

Pleisterplaatsen langs dit tracé zijn uiteraard Grave als aantrekkelijk historisch stadje, net als Ravenstein. Ook het eiland Keent wordt hoog gewaardeerd en duidelijk beleefd als recreatieve hotspot.



Figuur 6: Het eiland Keent vormt een toeristische pleisterplaats op de route

Veel gesprekspartners zien mogelijkheden om de recreatieve mogelijkheden verder uit te bouwen en te versterken. Het realiseren van een doorgaande, ononderbroken fietsverbinding tussen Cuijk en Ravenstein wordt dikwijls genoemd. Daarvoor zou de keersluis bij Cuijk passeerbaar moeten worden gemaakt en zou op een aantal plaatsen een doorgaand fietspad op de kruin van de dijk kunnen worden gerealiseerd.

Voor wandelaars is een veelgenoemde suggestie dat bij de dijkversterking meer struinmogelijkheden zouden kunnen worden gerealiseerd. Nu kun je ook hier en daar de uiterwaarden in, maar vaak hebben deze plekken een informeel karakter en moet je net weten waar je dit kan vinden.

Het eiland Keent is een mooi voorbeeld van een plek waar je als wandelaar het gebied meer in kan en de Maas dichterbij kan benaderen. Dit zou, ook met het oog op spreiding van de recreatieve druk, op meer plekken mogelijk kunnen worden gemaakt. Met name ter hoogte van Reek zijn hier duidelijke suggesties voor gedaan.

Recreatie kan ook de vorm aannemen van gewoon 'zijn'. Vanaf de dijk heb je op verschillende plaatsen een fantastisch weids uitzicht over het uiterwaardenlandschap. Dit nodigt uit tot stoppen, zitten, kijken en genieten. Wellicht kan dit in de toekomst op diverse plekken mogelijk worden gemaakt, door kleine stopplaatsen te realiseren, bijvoorbeeld met een bankje.



Figuur 7: De dijk ter hoogte van Linden, waar een fietspad zou kunnen worden gerealiseerd

2.2.5 Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De dijk heeft een functie in zowel de lokale als de regionale verkeersafwikkeling. Op sommige momenten komt daar ook het recreatieve verkeer bij. Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid waren dan ook thema's die tijdens de interviews veelvuldig aan de orde kwamen.

Knelpunten die in de huidige situatie ontstaan, houden verband met de confrontatie tussen snel en langzaam verkeer. Daar waar het wegprofiel op de dijk smal is, levert dit een gevaarstelling op bij krappe passeerruimten, daar waar het wegprofiel breder is en er markeringen voor fietsstroken zijn aangebracht, leidt dit tot een hogere gemiddelde snelheid van het snelverkeer. Dergelijke knelpunten

worden breed ervaren, maar de gesprekken leveren geen eenduidig beeld op van de mogelijke oplossingen. Deze variëren van het weren van doorgaand verkeer, het realiseren van aparte fietspaden tot het aanbrengen van snelheid remmende maatregelen.

Op momenten dat er ook veel recreatief verkeer op de dijk is, ontstaan specifieke verkeersonveilige situaties door het verminderen van snelheid of stoppen / afstappen van recreanten.

Specifieke aandachtspunten zijn het dijktracé ter hoogte van Reek, waar de dijk tijdens de ochtend- en avondspits veelvuldig gebruikt wordt door sluipverkeer tussen Grave en Ravenstein, en de weg langs de dijkvoet ter hoogte van Linden. Deze laatste is van belang bij het realiseren van de beoogde 'routing' van recreatief verkeer, benodigd om de verkeersbelasting in Linden te verminderen.



Figuur 8: Snelverkeer op een smal wegprofiel (nabij Ravenstein)

2.2.6 Het ervaren van het landschap

De dijk biedt uiteenlopende mogelijkheden om het landschap te ervaren. Dit hangt onder meer samen met het hoogteverschil ten opzichte van het omliggend landschap, maar ook met de variatie aan landschapstypen die het dijktracé doorkruist.

In dit verband worden uiteenlopende plekken en elementen genoemd, die specifiek raken aan de beleving van het landschap.

Op macroniveau wordt nabij Cuijk de confrontatie van grootschalige landschappelijke eenheden genoemd, te weten het stroomdal van de Maas en de stuwwal aan de overzijde.

Op het niveau van de dijk en de directe omgeving wordt het landschap gewaardeerd in haar duidelijk te onderscheiden ensembles. Voorbeelden zijn het Maasheggenlandschap ten westen van de Kraaijenbergse Plassen, de vesting Grave en het eiland Keent.



Figuur 9: Niet specifiek gewaardeerd, maar wel herkenbaar landschap langs de dijk (Cuijk)

Aan de Maaszijde van de dijk wordt het specifieke landschap van de uiterwaarden met de bakenbomen veelvuldig genoemd en hoog gewaardeerd.

De bomen worden om uiteenlopende redenen positief gewaardeerd; vanwege hun verbintenis met de geschiedenis van de gekanaliseerde Maas, vanwege het contrast met het weidse rivierenlandschap en de oriëntatiepunten (lijnen) die ze in dit landschap vormen. Ook worden de bomen gewaardeerd als nest- en uitkijkpunt voor (roof)vogels.

Het westelijk deel van het dijktracé (tussen Ravenstein en Keent) wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van karakteristieke en monumentale bebouwing, zowel losstaand in het landschap als onderdeel vormend van een dorpsensemble. Nauw hiermee samenhangend treedt daarbij ook een afwisseling op tussen heel gesloten landschap (door de aanwezigheid van bomen op de dijk) en heel open landschap, daar waar bomen en gebouwen vrijwel afwezig zijn.

Dit scherpe contrast tussen open en besloten landschappen wordt bewust beleefd en positief gewaardeerd.



Figuur 10: Besloten karakter van de dijk, door bomen en bebouwing (Neerloon)

2.2.7 Natuurbeleving

De dijk en het aangrenzend landschap herbergen uiteenlopende natuurlijke waarden. Wanneer deze tijdens de interviews aan de orde kwamen, werd eerst en vooral het gebied rond Keent vaak genoemd. Dit is logisch, gelet op de prominente plek die natuurontwikkeling in dit gebied inneemt.

De waardering van dit stuk (nieuwe) natuur is hoog. Men ervaart het als positief dat in dit gebied de biodiversiteit toeneemt en de afwisseling tussen droog en nat tot een heel nieuw landschapsbeeld leidt. Daarbij speelt ook een rol dat dit, vanaf de dijk gezien, goed zichtbaar en beleefbaar is.

Enkele gesprekspartners meldden heel specifieke plekken en locaties, waar waardevolle plantensoorten te vinden zijn. En ook de (baken)bomen langs de route werden specifiek genoemd als

In algemene zin wordt de dijkversterking gezien als een mooie kans om ook de natuurlijke waarden op en rond de dijk te versterken. Daarbij is er ook een duidelijk besef van de potentie van de dijk en de uiterwaarden als ecologische verbindingzone.

Deze potentie zou gerealiseerd kunnen worden door bloem- en kruidenrijke vegetatie te laten ontstaan op het dijktaalud, gekoppeld aan een extensief maaibeheer. Of door het realiseren van natuurwaarden (stepping stones) in de uiterwaarden, bijvoorbeeld door het realiseren van plasdrasgebieden.



Figuur 11: Natuurontwikkeling nabij Keent

Ook het typische Maasheggenlandschap, met een fijnmazig netwerk aan hagen en houtwallen, wordt gezien als een goede kans om (binnendijks) meer natuurwaarden in het gebied te creëren.

3 Survey onderzoek

Aan de hand van de op basis van de interviews geïdentificeerde omgevingswaarden, is een survey onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek richtte zich op het verkrijgen van meer inzicht in de mate waarin de omgevingswaarden breed worden gedeeld en hoeveel belang er aan de afzonderlijke belevingswaarden wordt gehecht.

Aanvullend is via het survey onderzoek geïnformeerd naar specifieke aanbevelingen en tips, die van belang zijn bij het verder voorbereiden en uitwerken van de plannen voor de dijkversterking.

Ten behoeve van het survey onderzoek is de inhoudelijke thematisering enigszins aangepast, ten opzichte van de thematisering die bij de interviews is gehanteerd. Dit leidde tot de volgende inhoudelijke thematisering van de vragenlijst:

1. Rangschikking onderwerpen op volgorde van belangrijkheid
2. Hoogwaterveiligheid
3. Landschaps- en natuurbeleving
4. Cultuurhistorische betekenis
5. Recreatie en vrijetijdsbesteding
6. Verkeersafwikkeling
7. Trots en verbondenheid
8. Communicatie
9. Tips en tops

3.1 Onderzoeksopzet

Ten behoeve van het survey onderzoek is een digitale vragenlijst ontwikkeld, die online ingevuld kon worden. Een schriftelijke uitnodiging daartoe is verstuurd aan 1.770 huishoudens en bedrijven, in de nabijheid van het dijktracé. De kaart met het verspreidingsgebied en de daarbinnen gelegen adreslocaties, is opgenomen als bijlage 3 bij deze rapportage.

In aanvulling op de schriftelijk verspreide uitnodiging, is de vragenlijst via uiteenlopende aanvullende kanalen onder de aandacht gebracht. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een representatieve respons van 466 respondenten. Een volledige uiteenzetting van de verantwoording, methode en betrouwbaarheid van het uitgevoerde survey onderzoek is opgenomen in paragraaf 1.3 t/m 1.5 van de eindrapportage (bijlage 4).

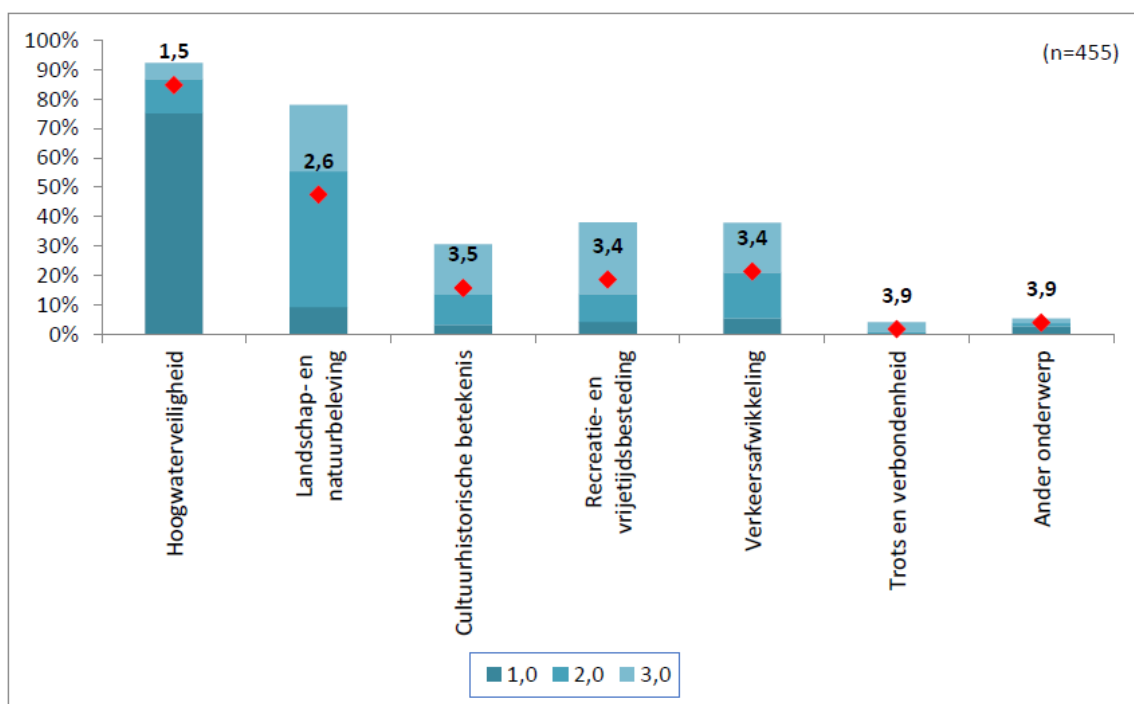
Een globale analyse van het demografisch profiel van de van de respondenten is weergegeven in paragraaf 2.10 van de eindrapportage.

3.2 Conclusies survey onderzoek

Navolgend worden op hoofdlijn de belangrijkste conclusies van het survey onderzoek geschetst, waarbij de uitkomsten worden gerelateerd aan het beeld dat op basis van de afgenomen interviews was ontstaan.

3.2.1 Rangschikking onderwerpen op volgorde van belangrijkheid

Bij de eerste, inleidende vraag is aan respondenten gevraagd de afzonderlijke thema's op volgorde te plaatsen, naar gelang het belang van de thema's om rekening mee te houden. Dit leidt tot het volgende beeld:



'Hoogwaterveiligheid' staat als onderwerp afgetekend op de eerste plaats, zowel als het gaat om de absolute gemiddelde positie waar respondenten dit onderwerp plaatsten (1,5) als om hoe vaak het antwoord op de eerste plaats is gezet (75%). Op de tweede plaats staat het onderwerp 'Landschap- en natuurbeleving'.

De volgende twee plaatsen in de prioritering worden ingenomen door 'Recreatie en vrijetijdsbesteding' en 'Verkeersafwikkeling' (gedeelde derde plaats), gevolgd door 'Cultuurhistorische betekenis'. De onderlinge verschillen in score zijn tussen deze drie onderwerpen echter tamelijk gering.

Het thema 'Trots en verbondenheid' scoort als enige thema duidelijk lager. Voor een belangrijk deel kan dit worden verklaard door het abstracte karakter van dit onderwerp en de geringe mogelijkheden om hier in de dijkversterkingsoperatie op in te spelen.

Respondenten konden bij deze vraag ook een ander onderwerp noemen, dat niet in de lijst stond. Een opvallend onderwerp dat daarbij meerdere malen is genoemd, is 'Waterberging', gerelateerd aan lage waterstanden en het optreden van droogte. Dit vormt een duidelijke inhoudelijke verbreding van de scope, die als toevoeging mogelijk waardevol is voor de verdere dijkversterkingsoperatie.

Een mogelijke verklaring ligt in de actualiteit van het thema droogte, na twee zeer droge zomers op rij en veel aandacht voor droogteproblematiek in de media.

3.2.2 Hoogwaterveiligheid

Rond het thema 'Hoogwaterveiligheid' is geïnformeerd naar ervaring met overlast, als gevolg van hoog of laag waterpeil in de Maas. Het merendeel van de respondenten (70%) geeft aan geen overlast door hoge of lage waterstand van de Maas te hebben ervaren. Degenen die wel overlast hebben ervaren, noemen water in tuin, kruipruimte of kelder als belangrijkste vorm van overlast. In enkele gevallen geven respondenten aan schade aan hun woning te ondervinden, als gevolg van fluctuerende grondwaterstanden.

Aanvullend is gevraagd of respondenten verwachten dat water in hun huis zal komen te staan, in geval van een dijkdoorbraak. 30% van de respondenten verwacht geen water in huis. 56% van de respondenten verwacht wel water in huis, met variërende hoogten. Afgaande op de toelichting die bij de antwoorden wordt gegeven, is een deel van de respondenten zich bewust van de concrete woonsituatie (bijvoorbeeld op een terp of oeverwal).

Opvallend is dat slechts één maal als toelichting wordt gegeven dat men gebruik heeft gemaakt van beschikbare feitelijke informatie over overstromingsrisico's en overstromingshoogten.

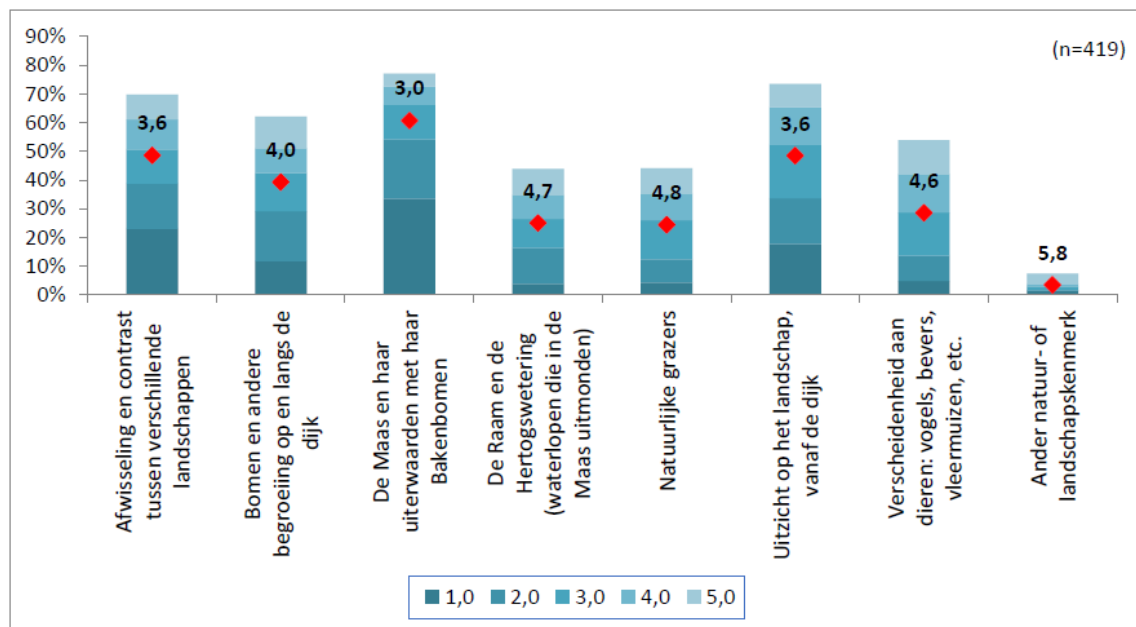
Gevraagd naar het veiligheidsgevoel, antwoordt 66% van de respondenten dat zij zich op dit moment veilig voelen achter de huidige dijken. 9% van de respondenten antwoordt op deze vraag negatief. Dit vormt een bevestiging van het beeld dat op basis van de interviews was ontstaan, namelijk dat men zich overwegend veilig voelt achter de huidige dijk.

Daarnaast is gevraagd naar de noodzaak om maatregelen te treffen om de dijken veilig te houden, onder invloed van klimaatverandering. 80% van de respondenten onderschrijft deze noodzaak, 7% is het er niet mee eens. Op basis hiervan is er een duidelijk draagvlak zichtbaar voor de noodzaak van de dijkversterkingsoperatie.

76% van de respondenten geeft aan vertrouwen in het waterschap te hebben, als het gaat om het treffen van de juiste maatregelen om de dijk veilig te maken en te houden. 4% is het hier mee oneens. Degenen die kritiek hebben op het functioneren van het waterschap, relateren dit aan keuzen en belangenafweging zoals het waterschap deze in het verleden heeft gemaakt.

3.2.3 Landschaps- en natuurbeleving

Ten aanzien van het onderwerp ‘Landschaps- en natuurbeleving’ is aan respondenten gevraagd welke zaken aan het dijklandschap zij het meest waarderen. Dit leidt tot het volgende beeld:



Op basis van de gemiddelde scores ontstaat de volgende rangschikking:

1. De Maas en haar uiterwaarden met haar Bakenbomen
2. Afwisseling en contrast tussen verschillende landschappen
3. Uitzicht op het landschap, vanaf de dijk
4. Bomen en andere begroeiing op en langs de dijk
5. Verscheidenheid aan dieren: vogels, bevers, vleermuizen, etc.

Deze rangschikking leidt niet tot een duidelijk afwijkend beeld van hetgeen tijdens de interviews werd geconstateerd. Op basis van de antwoorden die werden gegeven bij de vraag naar andere natuur- of landschapskenmerken, zijn de volgende antwoorden een interessante toevoeging:

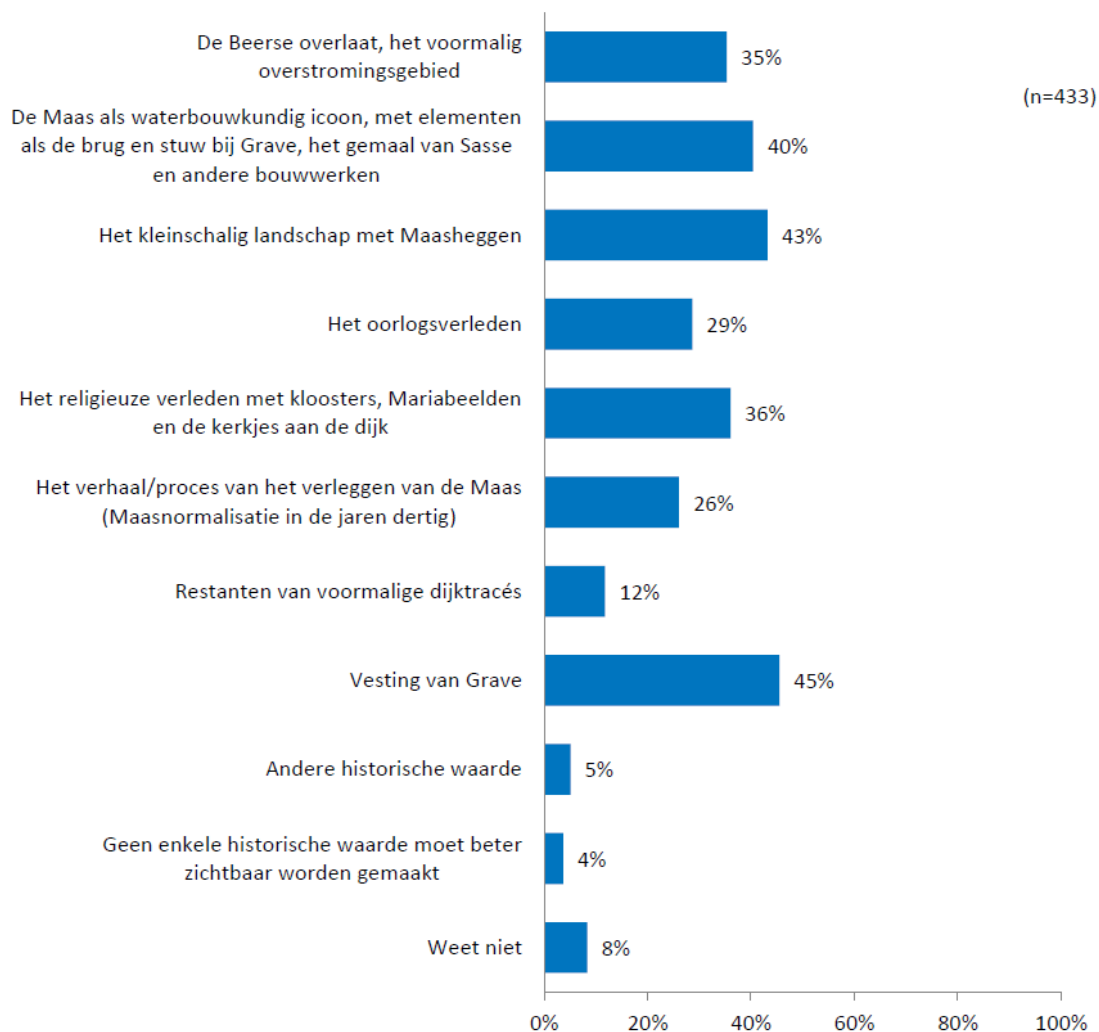
- De aanwezigheid van grote wateroppervlakken;
- Historische bebouwing langs de dijk;
- Wielen ter plaatse van oude dijkdoorbraken, oude rivierlopen

3.2.4 Cultuurhistorische betekenis

Ten aanzien van het onderwerp ‘Cultuurhistorische betekenis’ is aan respondenten als eerste gevraagd of zij vinden dat de historische waarden in het gebied voldoende zichtbaar zijn. 52% van de respondenten is het hier mee eens. 12% van de respondenten is het hier niet mee eens.

Afgaande op de toelichtende antwoorden die bij deze vraag worden gegeven, is er in algemene zin draagvlak voor het ontwikkelen van maatregelen die de historische waarden van het gebied beter zichtbaar maken.

Een aanvullende vraag betrof de specifieke historische waarden die zichtbaar gemaakt zouden moeten worden. Daarbij konden respondenten in beginsel een rangschikking aanbrenen in een lijst met mogelijke waarden. Dit levert het volgende beeld op:



De top 3 van waarden die worden genoemd:

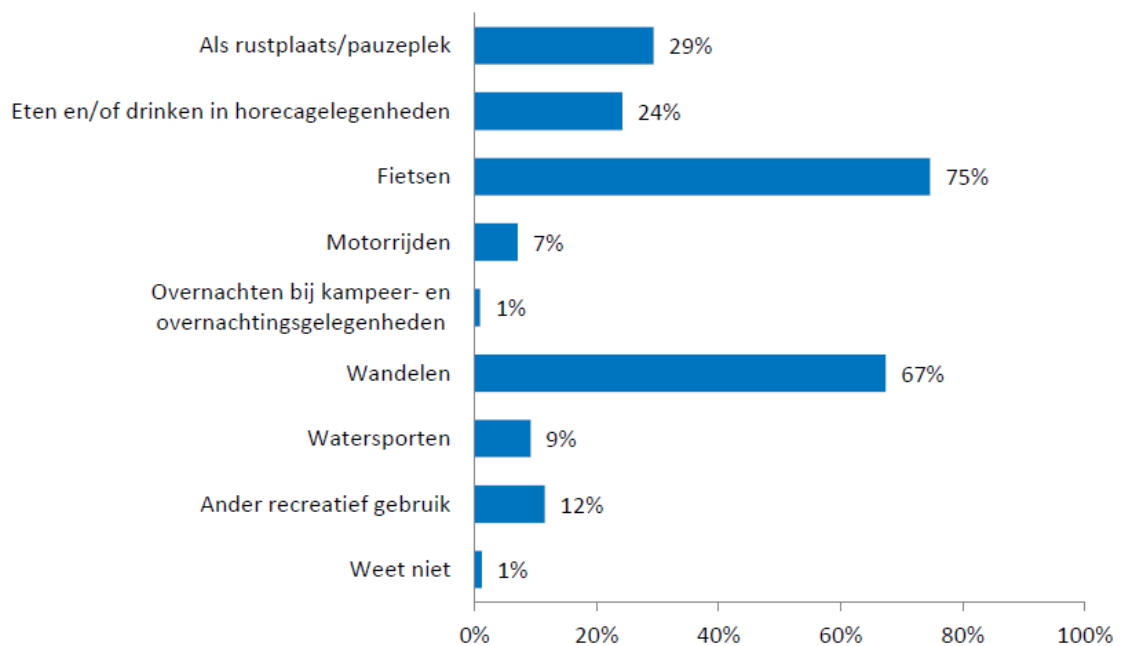
1. De vesting van Grave
2. Het kleinschalig Maasheggen landschap
3. De Maas als waterbouwkundig icoon

Aanvullend wordt een aanzienlijke lijst aan specifieke elementen en objecten genoemd, die (beter) zichtbaar zouden kunnen worden gemaakt. Deze lijst vormt een nadere aanvulling of specificering die in de verdere planuitwerking kan worden meegenomen.

3.2.5 Recreatie en vrijetijdsbesteding

Aan respondenten is ter inleiding gevraagd naar de mate waarin ze de dijk voor recreatief gebruik benutten. 68% van de respondenten benut de dijk op regelmatige basis voor recreatief gebruik (wekelijks of dagelijks).

Gevraagd naar de aard van het recreatief gebruik, ontstaat het volgende beeld:



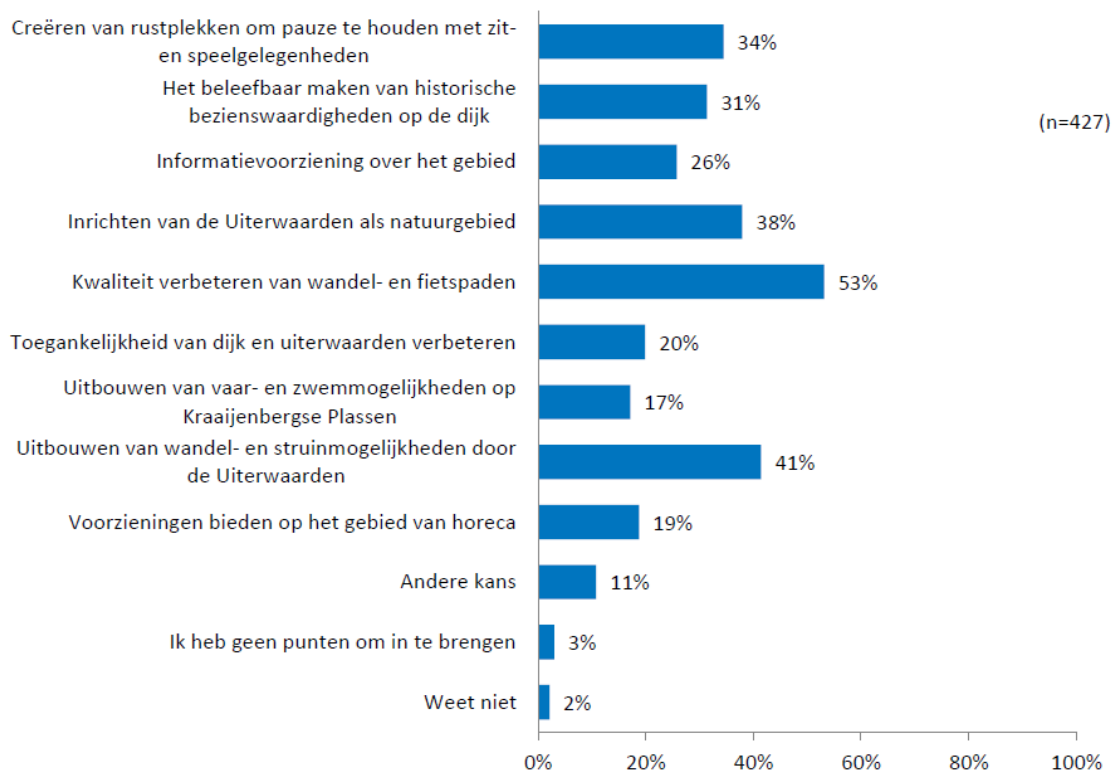
Fietsen en wandelen zijn binnen het recreatief gebruik sterk vertegenwoordigd.

Wanneer we kijken naar de toelichting bij 'Ander recreatief gebruik', valt op dat respondenten ook met de auto, snorscooter of scooter recreatieve ritjes over de dijk maken. Daarbij wordt in enkele gevallen ook aangegeven dat dit samenhangt met slecht ter been zijn.

Aanvullend is gevraagd naar mogelijkheden om de recreatieve mogelijkheden te versterken, gekoppeld aan de dijkversterking. Daarbij konden respondenten kiezen uit een lijst met suggesties, waarbij het aanvullend mogelijk was om andere kansen te benoemen.

Het verbeteren van de kwaliteit van wandel- en fietspaden wordt bij deze vraag het meest genoemd, waarnaast ook het verbeteren van wandel- en struinmogelijkheden door de uiterwaarden duidelijk naar voren komt, alsmede het inrichten van de uiterwaarden als natuurgebied. De combinatie van het versterken van zowel de natuurlijke waarden als de recreatieve toegankelijkheid van de uiterwaarden is een interessante combinatie in voorkeuren.

De totale rangschikking ziet er als volgt uit:



Aanvullend wordt een aanzienlijke lijst aan kansen tot versterking van de recreatieve functie van de dijk genoemd, die verzilverd zouden kunnen worden. Deze lijst vormt een nadere aanvulling of specificering die in de verdere planuitwerking kan worden meegenomen.

3.2.6 Verkeersafwikkeling

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling is als eerste gevraagd welke beleving van verkeersveiligheid respondenten hebben, als ze de dijk gebruiken als verkeersdeelnemer.

Voor degenen die de dijk als wandelaar gebruiken, is het veiligheidsgevoel verdeeld; 35% van de respondenten voelt zich (zeer) veilig en 36% voelt zich (zeer) onveilig. Van degenen die de dijk als fietser gebruiken, voelt 38% zich (zeer) veilig, tegen 31% (zeer) onveilig. Onder automobilisten voelt een grotere groep zich (zeer) veilig (46%), tegenover een kleine groep (7%) die zich (zeer) onveilig voelt.

Het algemene beeld dat hier ontstaat, is dat van een verkeersveiligheidssituatie die voor met name voor wandelaars en fietsers niet altijd als voldoende veilig wordt ervaren. Dit hangt vanzelfsprekend samen met de natuurlijke kwetsbaarheid van deze groep verkeersdeelnemers.

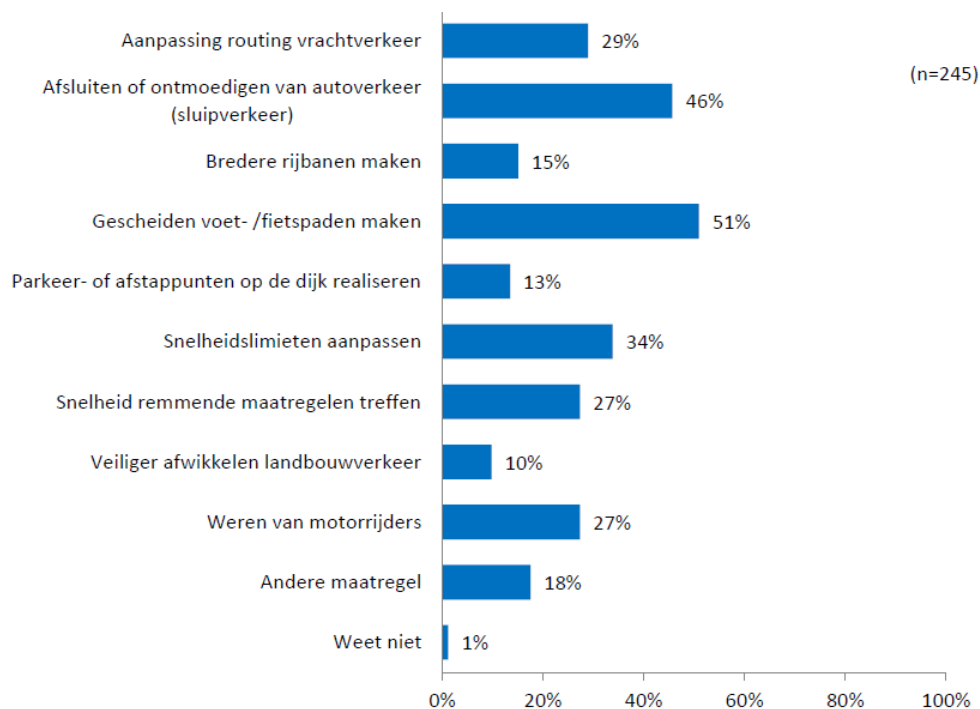
Aanvullend is gevraagd naar maatregelen, die genomen kunnen worden om de veiligheidssituatie op de dijk te verbeteren. Daarbij zijn de volgende maatregelen als keuze-optie aangeboden:

- Maatregel 1: Aanpassing routing vrachtverkeer
- Maatregel 2: Afsluiten of ontmoedigen van autoverkeer (sluipverkeer)
- Maatregel 3: Bredere rijbanen maken
- Maatregel 4: Gescheiden voet- /fietspaden maken
- Maatregel 5: Parkeer- of afstappunten op de dijk realiseren
- Maatregel 6: Snelheidslimieten aanpassen
- Maatregel 7: Snelheid remmende maatregelen treffen
- Maatregel 8: Veiliger afwikkelen landbouwverkeer
- Maatregel 9: Weren van motorrijders

Respondenten werden in gelegenheid gesteld om één of meerdere locaties of suggesties te noemen, en deze koppelen aan één of meerdere maatregelen uit bovenstaande lijst. Dit heeft geleid tot een breed palet aan suggesties en maatregelencombinaties. Dit is in de vorm van een tabel opgenomen op pagina 40-56 van de eindrapportage over het survey onderzoek. Het verdient aanbeveling om deze suggesties in ogenschouw te nemen bij het ontwikkelen van verdere ontwerp oplossingen voor afzonderlijke deeltrajecten en –gebieden.

Het algehele beeld dat op basis van het survey onderzoek ontstaat, correspondeert met het beeld dat op basis van de interviews is ontstaan. Er is een breed scala aan meningen en gevoelens over zowel de verkeersveiligheidssituatie op de dijk, als rond mogelijke oplossingen.

Niettemin is aan respondenten gevraagd om voor de (eerste) locatie die ze hebben aangedragen, te benoemen welke maatregelen genomen zouden moeten worden. Dit levert het volgende beeld op:



Als het gaat om de meest genoemde suggestie ter verbetering van de verkeersveiligheid, wordt het realiseren van gescheiden voet- en fietspaden het meest genoemd, gevolgd door het ontmoedigen van sluipverkeer.

3.2.7 Trots en verbondenheid

Binnen het thema 'Trots en verbondenheid' is aan respondenten gevraagd aan welke favoriete plekken of gebieden zij het eerste denken, als ze denken aan de dijk. Dit heeft een heel lange lijst aan locaties en gebieden opgeleverd. De lijst (pagina 61-67 in de eindrapportage) is dermate uitgebreid en divers, dat het niet goed mogelijk is om duidelijke toplocaties aan te wijzen.

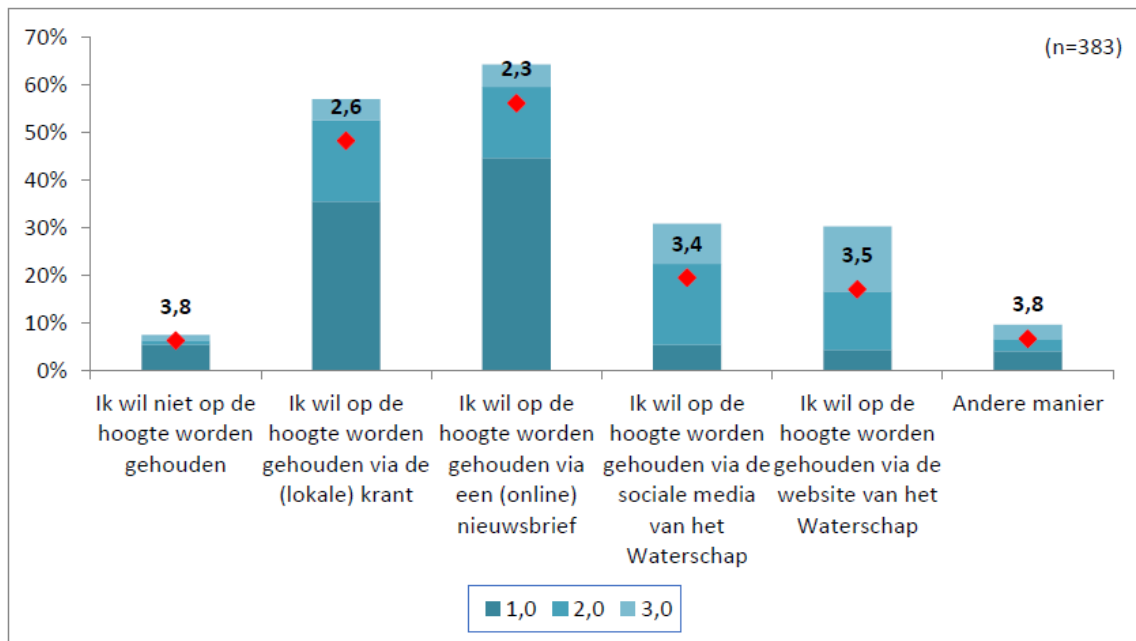
Wellicht is het volgende, door één van de respondenten gegeven antwoord dan ook het meest waarheidsgetrouw:

“Alle plekken op en langs de dijk zijn uniek en de moeite waard”

aangrenzende afslag agatha auto's beers beerse bespaard bomen brug cuijk demen
dieden dijken dijkvak dijkwoning driessenweg escharen fiets fietsbrug fietsen fietsgebied
fietspad fietsroute gassel gebied gebruik gemaal graafse grasvelden
grave hans hardlopen haven heumen hoek hoogte huis instant ivm katwijk
keent keentsche kerk koeien kraaienbergse kraaijenbergse
kraaijenbergseplassen kraayenbergse kromme landschap langs linden loswal
maak maas maasarm maasbrug maasdijk maashorst maaskade mooi nabij
natuurgebied nederasselt neerloon nieuwe niftrik omgeving
oude overasselt overlaat overlangel plassen prachtig raam
ravenstein reek richting rust sasse sluis stuw traject
uiterwaarden uitzicht vanaf veerhuis veerstoep velp verkeer
vesting via voormalige wachthuis wandelen wandelpad water weidse woning woon

3.2.8 Communicatie

Ter afsluiting is aan respondenten gevraagd of zij op de hoogte gehouden willen worden van de verdere planvorming en uitvoering rond de dijkversterking. Vrijwel alle respondenten willen graag op de hoogte blijven, waarbij aanvullend is aangegeven aan welke communicatiekanalen men de voorkeur geeft:



De drie meest aangegeven voorkeurskanalen betreffen:

1. (Online) nieuwsbrief
2. (lokale) krant
3. Social media kanalen van het waterschap

Aanvullend geven respondenten in hun reacties aan het op prijs te stellen geïnformeerd te worden via informatiebijeenkomsten, e-mail of persoonlijk contact.

In een vervolgvraag is aan respondenten gevraagd of ze benaderd mogen worden om actief mee te denken over het project. Het merendeel (92%) heeft aangegeven mee te willen denken. Bij voorkeur:

1. Via een vragenlijst die per mail wordt toegestuurd
2. Via een website waarop reacties kunnen worden gegeven
3. Via een informatie / inloopbijeenkomst.

3.2.9 Tips en tops

De afsluitende vraag betrof de vraag naar tips (aandachtspunten) en tops (complimenten) die respondenten aan het waterschap willen meegeven met betrekking tot de dijkversterking. Dit heeft geleid tot een lange en kleurrijke lijst aan reacties, in de eindrapportage weergegeven op pagina 74-80.

Tips:

aandacht aanleggen aanwonenden ar afsluiten auto's bakenbomen behoud
 bewoners blijven bomen communicatie cuijk denk dijken dijkverhoging direct doe
 ere fiets fietsers gebied gebouwen gebruik gemotoriseerd genieten gevaarlijk goed
 goede graag grave grazers herstellen historische hoog hou houd houden houdt indien
 informatie inwoners keent komen laat landschap langs laten luister maaien maak
 maas maken mee mens mensen meteen minder mogelijk
 natuur natuurlijk neem neerloon nieuwe nl nodig overlangel plant plassen platen probeer
 proces ravenstein recreatie recreatief rekening rust serieus sluisverkeer sluis snelheid staan staat
 uiterwaarden uitzicht vd velp verbieden verhogen verkeer wandelaars
 wandelpaden weren werk wielrenners zichtbaar zoals zodat zorg zoveel

Tops:

aangezicht aanwonenden aanzet actiever agatha bakenbomen begin behoud berichtgeving
 betrekken betrokken betrokkenheid bewoners communicatie
 communiceren dijken eerste enquete fase fietsomgeving fijn ga gaan gaat gebieden gehouden
 gesteld goed goede grote harde hierover ideeën iedere ingericht inrichting insecten
 keent keer keurige km laagwaterbeleid landschap langs ligt luister maaibeeld maas maken
 manier mee meedenken meerdere mening mooi mooie motorvoertuigen natuur natuurbehoud
 natuurgebied neerloon netjes omgeving ondergehouden onderhoud onderhouden ontwikkelen oor ophalen
 opzet plannen prachtig prima project route schitterende soort speels stand tegenwoordig tevreden toekomstige top
 uiterwaarden veiligheid verhoging verzorging vind vragen vragenlijst vroegtijdig
 waterschap we wegkwaliteit weide werken werkzaamheden wijze ziet zorg

Bijlagen

- 1) Interview leidraad
- 2) Interviewverslagen
- 3) Kaart primair onderzoeksgebied survey-onderzoek
- 4) Rapportage survey-onderzoek

Van : Tim Strikers
Datum : 7 mei 2020
Betreft : Gespreksleidraad interviews belevingswaardenonderzoek
Project : P201855

Het waterschap Aa & Maas bereidt momenteel de dijkversterking voor van de Maasdijk tussen Ravenstein en Cuijk. Vooruitlopend op het ontwikkelen van (technische) ontwerp oplossingen, wordt een zogenaamd 'ruimtelijk kwaliteitskader' opgesteld. Dit kader beschrijft de uiteenlopende kenmerken en kwaliteiten van de dijk, met tot doel hier in het latere ontwerp op de juiste manier op in te spelen.

Eén van de bouwstenen van het ruimtelijk kwaliteitskader is een onderzoek naar de belevingswaarden in het gebied. Hoe wordt de dijk beleefd? Wat is van waarde en moet behouden blijven? Wat kan verbeterd worden?

We brengen de belevingswaarden in kaart in twee stappen. De eerste stap is het afnemen van een serie interviews, met partijen die kennis bij zich dragen over de dijk. Op basis van deze interviews definiëren we belevingswaarden, die we in een tweede stap via een brede enquête aan (direct) omwonenden van de dijk voorleggen. In die tweede stap brengen we in kaart in hoeverre de gesignaleerde omgevingswaarden breed worden ervaren. En welk belang er aan de afzonderlijke omgevingswaarden wordt gehecht.

Gespreksleidraad:

Ten behoeve van het interview is een globale gespreksleidraad opgesteld. Deze omvat drie blokken:

1. Beleving en identiteit
2. Gebiedskenmerken
3. Wat vooral niet vergeten mag worden

1. Beleving & identiteit

Welke rol speelt de dijk in de beleving van het gebied? Onder andere:

- Als herkenbare **landschappelijke drager**?
 - Bij het beleven van het gebied als onderdeel van het **rivieren landschap**?
 - In het kader van **natuurbeleving**?
 - In verband met **(cultuur)historisch waardevolle elementen** die op en rond de dijk aanwezig zijn?
 - Bij het al dan niet ervaren van voldoende **hoogwaterveiligheid**?
-
- Zijn er specifieke locaties of gebieden aan te wijzen die bij de beleving van de dijk een cruciale rol spelen?
 - Waar zit 'm dat dan in?
 - Wat zou in het kader van de dijkversterking in elk geval behouden moeten blijven?
 - Welke kansen biedt de dijkversterking om tot verbetering van de beleving van de dijk te komen?
 - Welke zijn, in dit verband, de belevingswaarden die in het ruimtelijk kwaliteitskader dienen te worden ondersteund?

2. *Gebiedskenmerken:*

Welke zijn de relevante gebiedskenmerken van de dijk, in zowel positieve als negatieve zin?
Daarbij kan onder meer gedacht worden aan:

- **Verkeersafwikkeling** en **verkeersveiligheid** (bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer, recreatief verkeer, langzaam verkeer)
 - De **recreatieve functie** van de dijk (routedrager, uitzichtmogelijkheden, rust- en pleisterplaatsen)
 - De wijze waarop de dijk **aansluit op het overig landschap** (dorpen, gehuchten, infrastructuur)
 - Welke **natuurlijke / ecologische waarden** zijn er op en rond de dijk aanwezig?
-
- Zijn er specifieke locaties of gebieden aan te wijzen die er in positieve of negatieve zin uit springen?
 - Waar zit 'm dat dan in?
 - Welke gebiedskenmerken zouden in het kader van de dijkversterking in elk geval behouden moeten blijven?
 - Welke kansen biedt de dijkversterking om tot verbetering van de gebiedskenmerken van de dijk en aangrenzende gebieden te komen?
 - Welke zijn, in dit verband, de belevingswaarden die in het ruimtelijk kwaliteitskader dienen te worden ondersteund?

3. *Wat vooral niet vergeten mag worden*

Dit onderdeel is volledig vorm- en inhoud vrij. Gesprekspartners worden uitgenodigd om alles wat hen te binnen schiet rond de dijk vrij te spuien.

Van de interviews wordt geen transcript opgesteld, maar een zo gestructureerd mogelijk verslag. De structurering richt zich met name op het definiëren van de omgevingswaarden die in de gesprekken worden benoemd.

Van : Tim Strikers
Datum : 28 mei 2020
Betreft : Verslag interview Stichting Brabants Landschap (concept)
Project : P201855

Deelnemers:

Theo de Mol (Brabants Landschap)
Tim Strikers (Pouderoyen)

Tijdens het interview zijn, mede aan de hand van een gespreksleidraad, de diverse belevingswaarden verkend die verband houden met de dijk en het aangrenzende landschap. Het gesprek is in dit verslag weergegeven, waarbij de besproken punten in enige mate zijn gerubriceerd en samengevat.

Eigendom en beheer

Stichting Brabants Landschap (SBL) heeft nabij het dijktracé gronden in beheer. Dit is met name het buitendijks gebied rondom Keent en de meest westelijke plas van de Kraaijenbergse Plassen (Plas 5). Westelijk van Plas 5 heeft SBL diverse struweelhagen in beheer. Zuidwestelijk van de Kraaijenbergse Plassen, meer richting Gassel, heeft SBL eveneens gronden in beheer.

SBL beheert de als natuur ingerichte buitendijkse gronden langs de oude Maasmeander (de Keentsche Uiterwaard). De gronden nabij de huidige loop van de Maas zijn in eigendom / beheer van Rijkswaterstaat en particulieren, maar het beheer vindt deels in onderlinge samenwerking plaats. Begrazing is een belangrijk beheersinstrument; dit vindt plaats met stichting Taurus als beheerspartner.

Direct oostelijk van het natuurontwikkelingsgebied rondom Keent ligt, eveneens buitendijks, het gebied 'De lage wijth'. Dit gebied is eigendom van particulieren en Rijkswaterstaat en in regulier agrarisch beheer.

Landschapsbeleving

Rondom Keent

De dijk zoals deze in een bocht rondom Keent loopt, heeft een smalle asfaltweg op de kruin. Verkeersremmende maatregelen zijn hier wenselijk, er wordt hard gereden. Mogelijk is zelfs een apart fietspad mogelijk, met het oog op veiligheid. Het zou mooi zijn als er hier en daar een gelegenheid wordt gecreëerd om op een veilige manier te stoppen en af te stappen, om het gebied in te kijken. Misschien zelfs een kleine parkeerplaats voor auto's. Ter hoogte van het Lage Wijth is wellicht een vogelspotters plek denkbaar.

SBL is in overleg met het waterschap aan het nadenken over de ontwikkeling van een struinp pad

langs de Maas, dat het gemaal van Sasse, de ringdijk rond Keent, het oerbos Jeruzalem en het bezoekerscentrum aandoet. Als de ringdijk rond Keent toegankelijk voor voetgangers kan worden gemaakt, is dat een belangrijke toevoeging aan deze routing en de landschapsbeleving. De gronden nabij de (binnen)dijk zijn echter verpacht aan schapenboeren. Die zijn niet altijd even blij met wandelaars, i.v.m. niet sluiten van hekken, honden en andere verstoring.

Kraaijbergse plassen.

De landschapsbeleving nabij de dijk ter hoogte van de Kraaijbergse Plassen, houdt vooral verband met de bakenbomen langs de Maas.

Beleving natuurwaarden

Rondom Keent

In de Lage wijdt is het denkbaar dat, vooruitlopend op een eventuele toekomstige natuurlijke ontwikkeling van het gebied, natuurontwikkeling langs de voet van de dijk plaatsvindt. Doelsoorten daarbij zijn Sleedoornpage en Kamsalamander. Deze soorten hebben baat bij de aanwezigheid van poelen en bosschages, die als stapstenen dienen. Op de langere termijn ziet SBL de Lage Wijth als een gebied waar ecologische waarden kunnen worden versterkt, bijvoorbeeld door de omvorming naar schrale graslanden. Uiteindelijk met de ambitie om ook dat gebied te gaan beheren.

Het dijklichaam zelf heeft nu betrekkelijk weinig ecologische waarden. Plaatselijk wordt nu beweid met schapen, deels wordt er gemaaid. Bij Ooij bij Nijmegen zijn de dijken enorm bloem- en kruidenrijk, dat is een mooi voorbeeld van hoe het ook zou kunnen zijn. Kansen via aangepast maai- en graasbeheer, gericht op bloei en zaadvorming van bloem- en kruidenrijke vegetatie. Intensieve begrazing met schapen leidt nu te veel tot kaalslag.

Aandachtspunt voor de uitvoeringsfase is in elk geval dat werkzaamheden nabij de oude meander buiten het broedseizoen plaatsvinden, aangezien daar veel nestplaatsen zijn.

Aan de binnenzijde van de oude geul, ten zuiden van de toegangsbrug naar Keent, mogen ooibossen ontstaan. Inmiddels is deze biotoopontwikkeling al op gang gekomen, onder meer door de komst van de bever en rietvogels. De dijk (en daarmee het werkgebied tijdens de uitvoeringsfase) lijkt echter op voldoende afstand te liggen, daar verwacht SBL op voorhand geen problemen.

Kraaijbergse Plassen

Net als bij Keent, kan ook hier het dijklichaam worden versterkt als ecologische drager door begrazings- en maai-beheer. In aanvulling daarop zouden natuurvriendelijke oevers verder kunnen worden ontwikkeld. Een eventuele weerdverlaging biedt in dat opzicht mogelijk kansen. Zo kan in potentie een robuuste, zowel natte als droge ecologische verbindingzone ontstaan.

De bakenbomen langs dit deel van de Maas zijn zeer karakteristiek en hebben een hoge belevingswaarde. Er geldt echter een uitsterfbeleid, waarbij dode bomen worden opgeruimd en niet worden vervangen met herplant. Echter, een deel van de gemeenten neemt inmiddels initiatief tot herplant en beheer, aangezien ze erkennen dat dit een waardevol en tamelijk uniek

rivierbeeld verzorgt.

Ecologische waarden van de bakenbomen liggen onder meer in holle populieren, die als nestplaats fungeren. Roofvogels broeden hoog in de bomen en kunnen goed jagen. Het meest waardevol is echter een omgevallen bakenboom, die deels in de Maas ligt en daar mag blijven liggen.

Buiten het gebied, maar toch ook relevant: oostelijk van Cuijk bevindt zich een smalle strook ecologisch beheerd grasland. Ook interessant als uitloper Maasheggengebied en een mogelijke schakel o dit Maasheggenlandschap ook in westelijke richting verder te herintroduceren. Struwelen en hagen in buitendijks gebied zijn welkom. Rijkswaterstaat zal deze echter met het oog op doorstroming niet zien zitten, maar mogelijk is het nabij de dijkvoet wel denkbaar.

Her en der zijn in het dijklichaam beschermde soorten aanwezig. Mogelijk kunnen deze soorten voorafgaand aan de dijkverzwaring worden uitgegraven en na verzwaring terug geplaatst.

Van : Tim Strikers
Datum : 25 mei 2020
Betreft : Verslag interview dorpsraad Linden (concept)
Project : P201855

Aanwezig:

Jan van den Broek (voorzitter)
Johan van der Boom (secretaris)
Han Ribberink (lid)
Els van Daal (lid)
John Jansen (bewoner, tevens beleidsadviseur bij waterschap Aa en Maas)
Tim Strikers (Pouderoyen)

Tijdens het interview zijn, mede aan de hand van een gespreksleidraad, de diverse belevingswaarden verkend die verband houden met de dijk en het aangrenzende landschap. Het gesprek is in dit verslag weergegeven, waarbij de besproken punten in enige mate zijn gerubriceerd en samengevat.

Belevingswaarden

Beleving hoogwaterveiligheid

Over het algemeen voelen de inwoners van Linden zich veilig en beschermd tegen de Maas. Daarbij lijkt het ook niet doorslaggevend of men een actieve herinnering heeft aan de problematische hoogwaterpieken in de jaren '90. Mogelijk houdt dat ook verband met het feit dat de grootste problemen zich destijds niet in dit gebied voordeden, maar in het Land van Maas en Waal en in de regio nabij Maastricht.

Als er al zorgen over hoogwaterveiligheid zijn, dan houden die nog eerder verband met de bedijking rond de Kraaijenbergse Plassen. Die is over het algemeen wat lager en minder robuust. Men ziet de Maasdijk en de keersluis bij de haven nadrukkelijk als de belangrijkste schakels in de hoogwaterveiligheid.

Wat ook een rol speelt, is dat men zich ervan bewust is dat je, zo dicht tegen de dijk aan, op een oeverwal woont. In geval van overstroming ontstaan de grootste problemen in lager gelegen gebieden in het achterland, zo stelt men vast.

Met betrekking tot de plassen, gaat men er daarbij ook van uit dat deze geen functie krijgen als retentiebekken.

Landschapsbeleving

De Maas is een mooie rivier om langs te fietsen. Zeker daar waar het mogelijk is om op de dijk

te fietsen, is deze beleving sterk. Specifieke elementen die benoemd worden zijn de bakenbomen, die heel typerend zijn voor juist dit rivierlandschap. Deze worden gewaardeerd en hebben ook zichtbare ecologische waarden, o.a. voor vogels en vleermuizen.

Het landschap langs dit deel van de Maas wordt bovendien getypeerd door de samenkomst van meerdere landschappen. Daarbij bestaat er zowel een duidelijke noord-zuid relatie (de stuwwal aan Gelderse en Limburgse kant en het gevarieerde plassengebied aan de Noord-Brabantse kant), als een duidelijke oost-west relatie richting Grave, waar de dijk een specifieke rol in speelt.

Beleving natuurwaarden

Zichtbare natuurwaarden houden verband met de bakenbomen, die van belang zijn voor vogels en vleermuizen. Ook leven er dassen in de omgeving van de dijk, al zijn dit vanuit het dijkbeheer geen gewenste gasten.

De natuurbeleving houdt met name verband met de zichtbaarheid van grotere natuurlijke landschapseenheden, zowel in oost-west verband als in noord-zuid verband. De dijk zelf wordt niet nadrukkelijk in verband gebracht met natuurwaarden, maar mogelijk liggen hier wel kansen.

Functionele waarden

(Cultuur)historisch waardevolle objecten

De voormalige veerstoep van het pontveer naar Overasselt wordt met name genoemd. Helaas is de pont verdwenen, maar de toegangsweg er naartoe is nog aanwezig.

Ook de Beerse Overlaat wordt genoemd, een plaatselijke dijkverlaging tussen Gassel en Linden, via welke Maaswater bij hoog water de Beerse Maas in werd geleid. Geopperd wordt dat de locatie en het verhaal van de Beerse Overlaat weer beter zichtbaar zou kunnen worden gemaakt. In de buurt van Gassel schijn er ook nog een monument voor te bestaan.

Ergens tussen Escharen en Gassel ligt nog een restant van de oorspronkelijke dijk uit 1492. Nu is dit niet meer zichtbaar en overwoekerd. Maar net als bij de Beerse Overlaat is ook dit een object dat beter zichtbaar en beleefbaar zou kunnen worden gemaakt. Denk aan een informatiebord.

Afwijkend van andere gebieden, is de indruk dat langs de Maas tussen Katwijk en Grave weinig tot geen Kazematten of andere historische militaire objecten aanwezig zijn.

Recreatieve waarden

De belangrijkste recreatieve waarde rond de dijk houden verband met de dijk als fietsroute. Deze waarde zou versterkt kunnen worden, als het mogelijk is om zonder onderbrekingen over de kruin van de dijk te kunnen fietsen, van Cuijk tot Grave.

Tussen Grave en Gassel loopt het fietspad op dit moment niet over dijk. Bij de keersluis bij Cuijk is de fietsroute onderbroken. Het zou al mooi zijn als er ter hoogte van Linden een doorgaande route over de dijk zou zijn. Dit zou naar verwachting ook een bijdrage leveren aan

de spreiding van de recreatieve druk rond de Kraaijbergse Plassen.

De geopperde extra doorsteek tussen de Kraaijbergse Plassen en de Maas voor recreatievaart wordt binnen de dorpsraad niet toegejuicht. Men verwacht door die doorsteek een verslechtering van de waterkwaliteit in de plassen, die nu op een hoog niveau is. Ook vormt een doorsteek een nieuwe belemmering voor de gewenste doorgaande fietsroute over de dijk.

Ter versterking van de recreatieve waarden ziet men liever de komst van een fietspontje om het aantal oversteekmogelijkheden te vergroten. Of aantrekkelijke rust- en pleisterplaatsen. Extensieve recreatie sluit het beste aan bij natuurbeleving. Fietsen en wandelen past daarbij.

Verkeerskundige aspecten

Dorpsraad Linden, gemeente Cuijk en recreatieondernemers hebben naar elkaar uitgesproken dat het recreatief verkeer van en naar de recreatiebedrijven en stranden via een routing zou moeten worden afgewikkeld. Daarbij zou het uitgaand verkeer via de route langs de dijk kunnen worden geleid. De dorpsraad dringt er op aan de daarvoor benodigde wegcapaciteit mee in overweging te nemen in de plannen voor de dijkverzwaring.

Daarbij zou het heel wenselijk zijn als de benodigde infrastructurele aanpassingen vooruitlopend op de dijkverzwaring kunnen worden doorgevoerd. Zeker ook met het oog op het vrachtverkeer gedurende de aanlegfase.

Het bouwverkeer kan niet via Linden en de bruggen worden afgewikkeld in verband met ontoereikende belastbaarheid. In Linden is er al lange ervaring met grote bouwprojecten rond het dorp ontzandingen, op basis daarvan is er geen onverdeeld vertrouwen dat dat allemaal wel losloopt. Dit is een zeer belangrijk aandachtspunt.

Meekoppelkansen

Mogelijk biedt de dijkversterking mogelijkheden om de geluidbelasting vanuit de A73-brug richting het dorp Linden te verminderen. Denk aan begroeiing, of zelfs een harde geluidwering. Vooral de passage van dilatatievoegen is duidelijk hoorbaar.

Men is trots om hier te wonen. Poort naar Brabant, poort naar Gelderland, poort naar Limburg. Mooi en bijzonder landschap. Drie-provinciepunt. Misschien mooi te markeren. Zou er een verhoogd uitkijkpunt kunnen komen??

Overig

Maasheggen gebied aan de andere kant van Cuijk. Is dat mogelijk relevant voor dit deel van de Maas? Is dat mede een ontwerpleidraad?? Kleinschalig landschap? Natuurpoort?

Strook langs de dijk is in beeld als locatie voor zonnepark in gemeente Cuijk.

Oude veerstoep van Linden is nu hangplek.



Van : Tim Strikers
Datum : 7 mei 2020
Betreft : Gespreksleidraad interviews belevingswaardenonderzoek
Project : P201855

Aanwezig:

- Jeroen van der Eerden
- Tim Strikers (Pouderoyen)

Introductie Jeroen van der Eerden. De heer van der Eerden vertegenwoordigt meerdere belangengroepen en daarmee dossiers, die verband houden met de binnenstad van Grave:

- **Ondernemers centrum Grave**, aandachtsveld centrummanagement;
- Voorzitter **wijkraad centrum Grave**, belangen van bewoners van het centrum gebied;
- Betrokken bij **economisch platform Grave**;
- Bestuurslid **Stichting promotie Grave**, promotie van het toerisme;
- **Stichting Behoud en herstel van historisch groen**, aandachtsveld is de groene gordel rond de binnenstad. Deze stichting is ook gesprekspartner voor de gemeente bij ingrepen die de groenstructuur raken;
- **Expertisecentrum architectuur Grave**. Vertrekpunt daarbij is veelal het groen.

Tijdens het interview zijn, mede aan de hand van een gespreksleidraad, de diverse belevingswaarden verkend die verband houden met de dijk en het aangrenzende landschap. Het gesprek is in dit verslag weergegeven, waarbij de besproken punten in enige mate zijn gerubriceerd en samengevat.

1. Beleving & identiteit

Welke rol speelt de dijk in de beleving van het gebied? Onder andere:

- o Als herkenbare **landschappelijke drager**?
 - Het **tracé van de kade** langs de Maas vertegenwoordigt, hoewel bouwtechnisch geen historisch juweel, wel een duidelijke historische waarde en draagt in belangrijke mate bij aan de identiteit van Grave;
 - Het **Halfbastion Bekaf** is binnen dit tracé ook een bijzonder element, met beeldbepalende capaciteiten en een functie als stedelijk groengebied.
- o Bij het beleven van het gebied als onderdeel van het **rivieren landschap**?
 - De **splitlevel woningen**, oostelijk van het centrum (Essersveld): vanuit de woningen is de Maas beleefbaar. Dit is, buiten het centrumgebied, een speciaal aandachtsgebied;
 - Bij de dijkverhoging ter hoogte van Essersveld is er mogelijk 'wisselgeld' te behalen, in de richting van de bewoners langs de dijk. Op dit moment is er ook aan de zuidkant van de dijk een fietspad aanwezig. Als er op / aan de noordkant van de dijk een doorgaand fietspad in twee richtingen wordt gerealiseerd, kan dat zorgen voor meer rust en privacy voor de bewoners.
 - De dijk is in potentie van belang als **doorgaande fiets-wandelroute** in oostelijke richting. Nu loopt deze route niet ononderbroken over de dijk, maar via Gassel. Het zou meerwaarde hebben als deze route de dijk volledig volgt.

- In het kader van **natuurbeleving**?
 - **De loop van de Raam** houdt niet meteen verband met de dijk of kade, maar is daar wel hydrologisch mee verbonden en vertegenwoordigt natuurwaarde;
 - Het **Visioterrein**, direct grenzend aan het centrum, is een belangrijke en te behouden groene oase (tevens schootsveld) binnen Grave;
 - De compacte en versteende **binnenstad biedt weinig groen**. Daarom is het belang dat het halfbastion Bekaf groen blijft;
 - De **forse bomen** op de kade (die er oorspronkelijk ook waren), zoveel mogelijk behouden. Walnoot is een soort die daar hoort;
 - Langs het Maastracé komen twee vogelsoorten voor met een hoge beschermingswaarde. Op het Visioterrein is een dassenburcht aanwezig. In de Raam zijn Bevers aanwezig.
- In verband met **(cultuur)historisch waardevolle elementen** die op en rond de dijk aanwezig zijn?
 - De locatie van de historische **Maaspoort** is gemarkeerd met een moderne gemetselde constructie. De gedachte wordt ondersteund, maar de uitvoering laat te wensen over. Dit zou mogelijk verbeterd kunnen worden;
 - De **Brugpoort**, in het verlengde van de Brugstraat is helemaal verdwenen. Mogelijk kan deze opnieuw zichtbaar worden gemaakt, in het kader van het beter zichtbaar maken van de historische (vesting)structuur;
 - Het **kroonwerk**, de lunetten aan de overzijde van de Maas, worden beter zichtbaar. Mogelijk kunnen deze ook beter beleefbaar en zichtbaar worden gemaakt vanuit Grave.
- Bij het al dan niet ervaren van voldoende **hoogwaterveiligheid**?
 - Mensen lijken niet breed en algemeen te beseffen dat de **kademuur echt een functionele waterkering** is, die een rol speelt bij de hoogwaterveiligheid.

2. Gebiedskenmerken:

Welke zijn de relevante gebiedskenmerken van de dijk, in zowel positieve als negatieve zin? Daarbij kan onder meer gedacht worden aan:

- **Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid** (bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer, recreatief verkeer, langzaam verkeer)
 - De gemeente Grave onderzoekt opties om de **parkeersituatie** rond het centrum te verbeteren. In dat verband zou overwogen kunnen worden om parkeren op de onderkade nabij Maaspoort toe te staan. Een andere locatie waar in dit verband naar wordt gekeken, is de locatie van het huidige trapveldje nabij de Oude haven / de Bomvrije. Mogelijk is de onderkade een geschikter alternatief.
- De **recreatieve functie** van de dijk (routedrager, uitzichtmogelijkheden, rust- en pleisterplaatsen)
 - De kade vervult een belangrijke rol voor de **identiteit en toeristische aantrekkelijkheid** van Grave

3. Wat vooral niet vergeten mag worden

Bij het ontwikkelen van een plan voor de uitwerking van de kadeversterking is het van belang om oog te hebben voor verschillende plannen, ideeën en belangen die in de buurt van het

kade- en dijktracé spelen. Beschouw dit tracé dan als 'linking pin' tussen deze ontwikkelingen en probeer werk met werk te maken.

Daarbij is het ook van belang om een duidelijke stip op de horizon te benoemen. Waar wil je naartoe? Hoe ziet de weg daar naartoe uit? En hou aan dat beeld vast, met het oog op continuïteit. Voor wat betreft het ruimtelijk beeld is het van belang om een onderscheid te maken tussen elementen met een lang of minder lang toekomstperspectief. Wat zal naar verwachting behouden blijven en van wat is het aannemelijk dat het over pakweg 50 jaar niet meer zal bestaan?

De ontwikkeling van dit alles moet geplaatst worden binnen een breder economisch perspectief. Het vertrekpunt daarbij is Grave is slaapstadje, met relatief weinig eigen werkgelegenheid. Voor de versterking van het economisch potentieel bestaan feitelijk twee potentiële pijlers: 1) zorg (blinden / ouderen) en 2) toerisme. Grave zal daar een keuze in moeten maken. En daar op moeten inzetten, door duidelijke focus en keuzen daaromtrent.

De aantrekkelijkheid van grave voor fietsers is belangrijker dan de doorstroming voor vrachtwagens, bij het ontwikkelen van meer economisch potentieel.

De financiële middelen van de gemeente Grave zijn beperkt. Wil je wat bereiken, gaat het om het slim organiseren van geld- en subsidiestromen en het combineren van doelen. De gemeente Grave biedt burgers veel ruimte om zelf initiatieven te nemen. Maar neemt daarbij niet altijd voldoende haar eigen verantwoordelijkheid.

Van : Tim Strikers

Datum : 10 juni 2020

Betreft : Verslag interview Stichting dorpsontwikkeling Reek (concept)

Project : P201855

Aanwezig:

Emil Kolsteeg (Voorzitter)
Marco Vissers (werkgroep Reeks ommetje)
Chris de Bruin (werkgroep Reeks ommetje)
Tim Strikers (Pouderoyen)

Tijdens het interview zijn, mede aan de hand van een gespreksleidraad, de diverse belevingswaarden verkend die verband houden met de dijk en het aangrenzende landschap. Het gesprek is in dit verslag weergegeven, waarbij de besproken punten in enige mate zijn gerubriceerd en samengevat.

Belevingswaarden

Beleving hoogwaterveiligheid

In 1993 voelde je duidelijk hoe nijpend het was. Het water stond hoog tegen de dijk en je besepte wat een krachten de dijk moest weerstaan.

Een duidelijke herinnering is de hoogwaterperiode in 1980. Toen lag er een veer van de genie om Keent te ontsluiten, dat hebben velen nog duidelijk voor ogen. Ook zijn er toen boerderijen geëvacueerd.

Niettemin lijken de mensen hier niet echt angst te hebben voor een dijkdoorbraak. Men vertrouwt op de techniek en het goede onderhoud. En het strijden tegen het water is iets van alle tijden, hoort er een beetje bij. Niet alleen aan de kust, maar zeker ook hier, langs de rivieren.

Functionele waarden

(Cultuur)historisch waardevolle objecten

Binnen de Stichting Dorpsontwikkeling Reek is de nodige kennis aanwezig over specifieke (historische) bouwwerken en kunstwerken op en rond de dijk. Men is benieuwd wat daarmee gebeurt. Een voorbeeld is de oude sluis bij de Hans en Grietje weg.

De Reus erfgoedrestauratie heeft een inventarisatie gemaakt van (veel van) deze elementen. Zie screenshots van deze notitie aan het eind van dit verslag.

Een specifieke tip betreft de inlaat van de Beerse Overlaat. Het zou meerwaarde hebben om deze weer beter beleefbaar te maken, aangezien dit een belangrijk onderdeel is van de Maas en het achterland in dit gebied.

Recreatieve waarden

Een belangrijk deel van het gesprek betrof de recreatieve waarden rond de dijk en de Maas. Er is een grote behoefte aan mogelijkheden om in de omgeving van Reek te kunnen wandelen, via ommetjes. Een en ander is ook beschreven in het dorpsontwikkelingsplan voor Reek.

Voor een deel zijn deze mogelijkheden al gerealiseerd, maar een grote resterende wens is om ook weer rondom Keent te kunnen wandelen. Nu kun je daar alleen over de dijk heen en weer naartoe wandelen en dan via de brug. Een wandeling van circa 8 km. Deze route is niet autovrij en daardoor vanuit Reek niet heel aantrekkelijk.

Het gewenste ommetje kruist de dijk en voert via de uiterwaarden richting Keent. Een belangrijke schakel om dit ommetje te kunnen maken, is de realisatie van een voetveer. Eerdere pogingen om dit voetveer te realiseren zijn gestrand, onder meer omdat er meerdere verschillende instanties bij betrokken zijn.

Wellicht kan de dijkverzwaring het proces versnellen en alle neuzen dezelfde kant op doen draaien. De oude veerstoep ligt er nog, wellicht kan die in ere worden hersteld.

Voor het pontje bestaan verschillende technische opties. Je zou er veilig zelfstandig als voetganger of fietser mee moeten kunnen oversteken. Vragen die verder onderzocht moeten worden, betreffen het beheer en onderhoud, en de aansprakelijkheid. Ook moet er een oplossing zijn voor het in- en uit de vaart nemen van het pontje bij hoog water periodes

De gemeente Landerd heeft toeristisch potentieel. Nu al zijn er ca. 220.000 overnachtingen per jaar. Dit is een belangrijke basis, die hier verder kan worden uitgebouwd.

Verkeerskundige aspecten

De dijkweg richting Grave is een sluiproute tussen Grave en de A50. Het stuk tussen Reek en Ravenstein is zoals het zou moeten zijn, met een smal wegprofiel en relatief weinig verkeer.

Meer oostelijk is het drukker. Het verkeer vanuit Grave volgt de dijk tot Overlangel en pakt dan de provinciale weg op.

Met name in de ochtend- en avondspits is het druk. Ook wordt er hard gereden. Als voetganger of fietser ben je er niet echt veilig. De dijkversterking zou kunnen worden benut om deze situatie te verbeteren. Overwogen kan worden om de dijkroute onaantrekkelijker te maken voor doorgaand snelverkeer, of dit verkeer zelfs te weren.

Een andere optie is het realiseren van een wandel-fietspad, naast de dijk. Een voorbeeld dat wordt aangehaald is een dijktracé in de buurt van Nijmegen, waarbij de route over de dijk fietsvriendelijk is gemaakt en verkeer dat geen bestemmingsverkeer is, wordt geweerd.

De gedachte is dat dergelijke maatregelen ook hier uitvoerbaar moeten zijn, aangezien er voor het doorgaand verkeer tussen Grave en Ravenstein prima alternatieven bestaan.

Een vraag die in dit verband rijst, is welke status de dijkweg in het regionaal systeem in het regionaal wegennet inneemt.

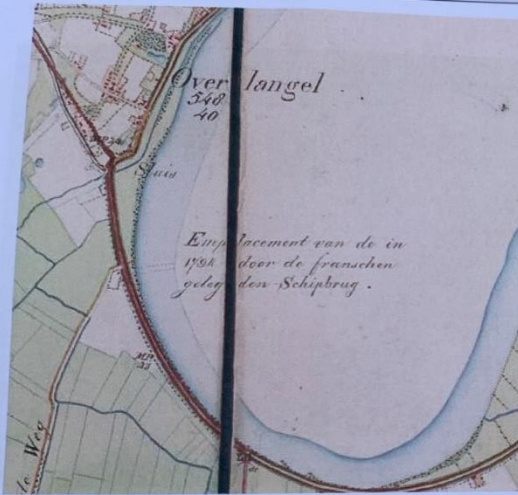




DE REUS
ERFGOEDRESTAURATIE

5.2.6 SCHEEPSBRUG

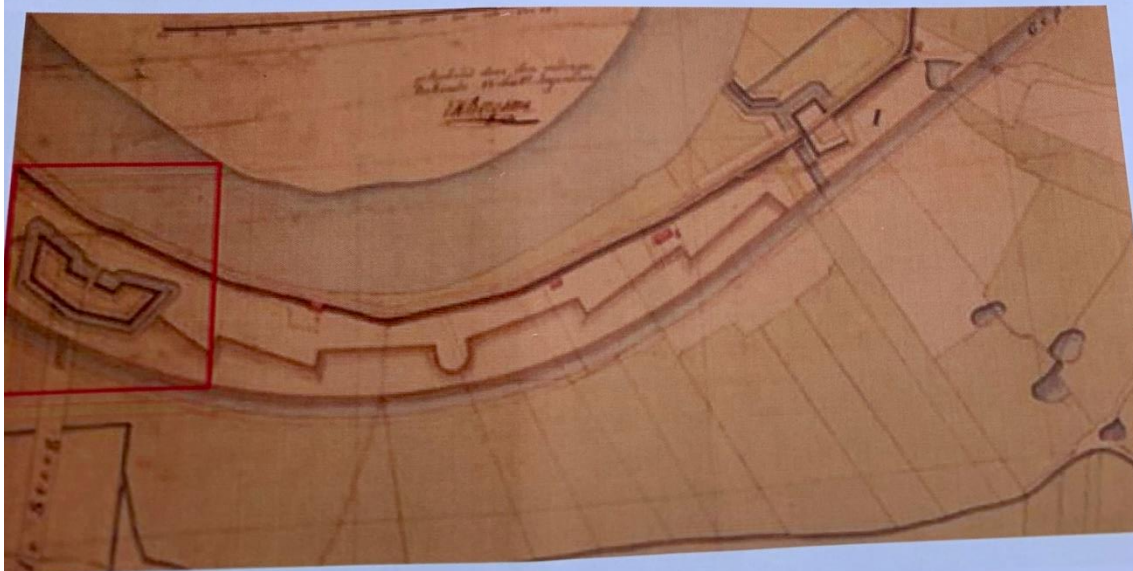
Objectnummer	5.4.1
Titel	Scheepsbrug Reek
Type object	Waterwerk
Aanwezig	Nee
Zichtbaar	Nee
Coördinaten	51.767548, 5.674516
Monument	Nee
Adres	Niet voorhanden



DE REUS
ERFGOLDRESTAURATE

5.2.7 SCHANSWERK REEK

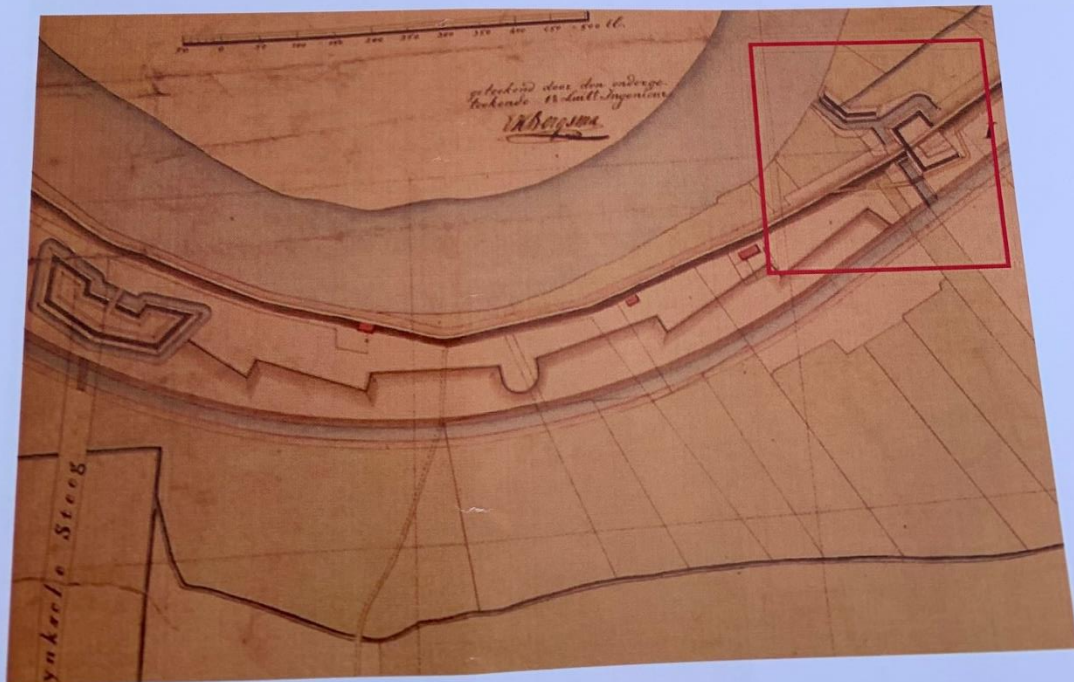
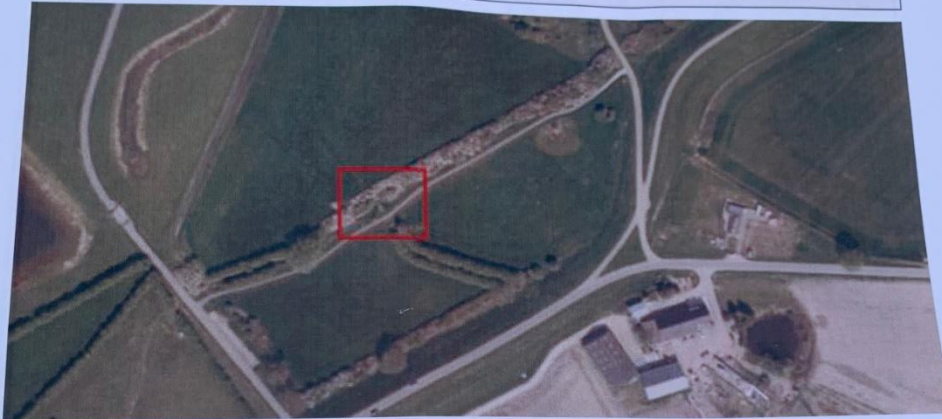
Objectnummer	5.4.4
Titel	Schanswerk Reek (Wachhuis)
Type object	Verdedigingswerk
Aanwezig	Nee
Zichtbaar	Nee
Coördinaten	51.760373, 5.681567
Monument	Nee
Adres	Oude Maasdijk 1 te Reek



DE REUS
ERFGOEDREGISTER

5.4.2 UITWATERINGSSLUIS EN SCHANSWERK VELP

Objectnummer	5.4.3
Titel	Uitwateringssluis en schanswerk Velp
Type object	Waterwerk en verdedigingswerk
Aanwezig	Ja, enkel de uitwateringssluis
Zichtbaar	Ja
Coördinaten	51.761540, 5.697714
Monument	Nee
Adres	T.h.v. Hans en Grietjeweg



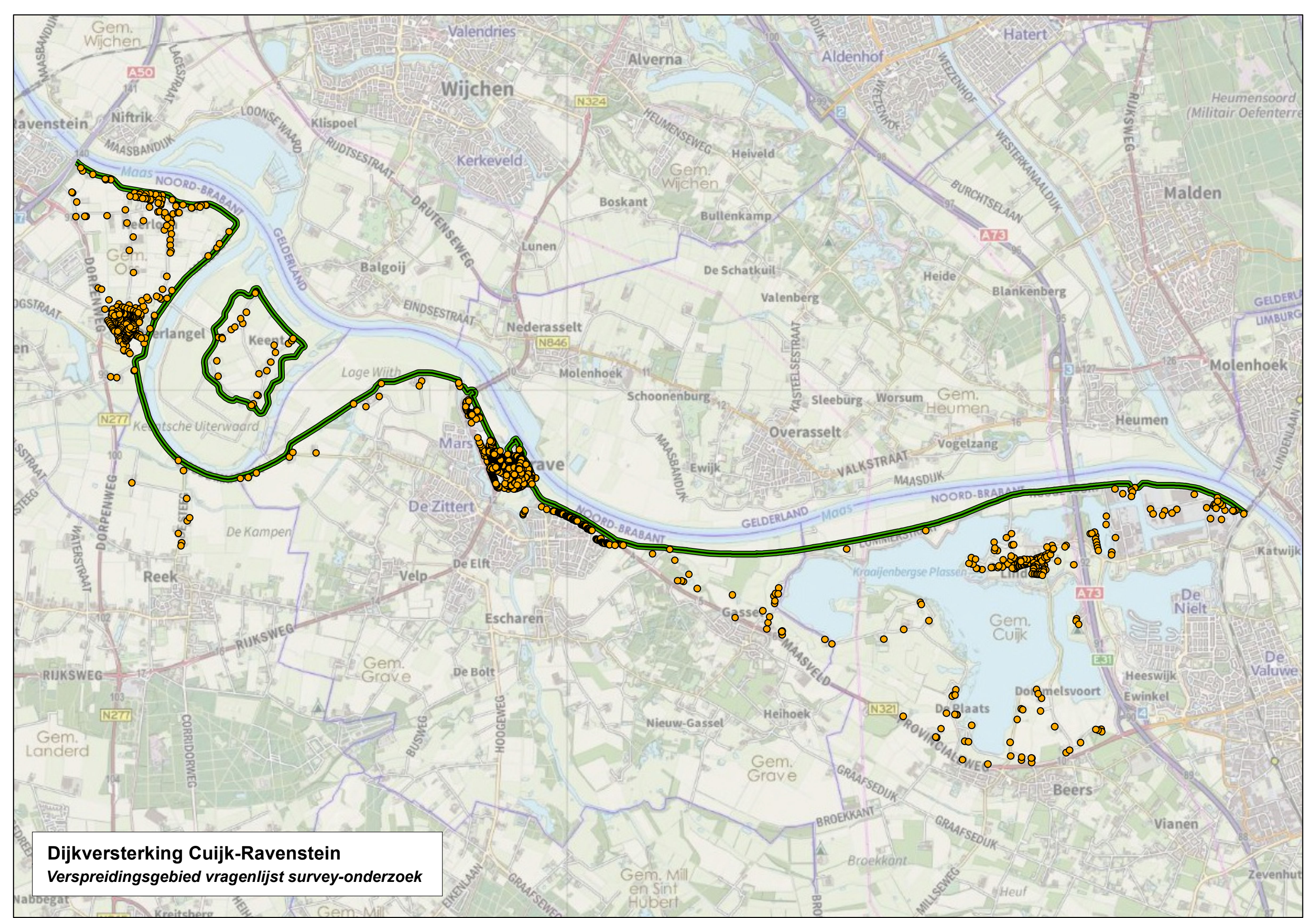
DE REUS

ERFGOEDRESTAURATIE

Gebiedsinventarisatie militaire objecten
Ten behoeve van

Project 1602





Dijkversterking Cuijk-Ravenstein
Verspreidingsgebied vragenlijst survey-onderzoek



Belevingswaardenonderzoek Waterschap Aa en Maas

Conceptversie: 24 augustus 2020

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1. Aanleiding	5
1.1 Voorwoord	5
1.2 Aanleiding en doelstelling	5
1.3 Onderzoeksverantwoording	5
1.4 Methode	6
1.5 Betrouwbaarheid	6
1.6 Leeswijzer	7
1.7 Toponderzoek	7
2. Resultaten	8
2.1 Dijkverbetering Cuijk-Ravenstein	8
2.2 Hoogwaterveiligheid	12
2.3 Landschaps- en natuurbeleving	24
2.4 Cultuurhistorische betekenis	27
2.5 Recreatie en vrijetijdsbesteding	31
2.6 Verkeersafwikkeling	37
2.7 Trots en verbondenheid	61
2.8 Communicatie	69
2.9 Tot slot	74
2.10 Demografische gegevens	81
3. Toponderzoek	0

Samenvatting

Dijkverbetering Cuijk-Ravenstein

De vragenlijst is opgesteld aan de hand van verschillende onderwerpen omtrent de dijkverbetering. Kijkende naar de rangschikking van de onderwerpen, vinden de respondenten de volgende onderwerpen het belangrijkste (gemiddelde) waar rekening mee moet worden gehouden tijdens de dijkverbetering tussen Katwijk en Neerloon:

1. Hoogwaterveiligheid;
2. Landschap- en natuurbeleving;
3. Verkeersafwikkeling;
4. Recreatie- en vrijetijdsbesteding;
5. Cultuurhistorische betekenis;
6. Tros en verbondenheid

Het onderwerp "Hoogwaterveiligheid" wordt door de respondenten ook het vaakst op de eerste plaats gezet en het vaakst als antwoord gegeven.

Hoogwaterveiligheid

70% van de respondenten heeft in zijn/haar huidige woonomgeving (in het verleden) geen overlast ervaren van hoge of juist lage waterstand van de Maas; 28% geeft aan dat ze (in het verleden) wel overlast te hebben ervaren.

30% van de respondenten geeft aan dat er geen water in zijn/ haar huis komt te staan in geval van en dijkdoorbraak.

Op de stelling "Ik voel me op dit moment, in geval van hoogwater, veilig achter de huidige dijken: deze zijn hoog en sterk genoeg om het Maaswater buiten te houden" antwoordt in totaal 66% van de respondenten: "(zeer) mee eens". In totaal antwoordt 9% van de respondenten: "(zeer) mee oneens".

Op de stelling "Door klimaatverandering is het noodzakelijk om maatregelen te treffen om de dijken veilig te houden" antwoordt in totaal 80% van de respondenten: "(zeer) mee eens". In totaal antwoordt 7% van de respondenten: "(zeer) mee oneens".

Op de stelling "Ik heb er vertrouwen in dat het Waterschap de juiste maatregelen treft om de dijk veilig te maken en te houden" antwoordt in totaal 76% van de respondenten: "(zeer) mee eens". In totaal antwoordt 4% van de respondenten: "(zeer) mee oneens".

Landschaps- en natuurbeleving

Bij de vraag "Wat waardeert u het meest aan het dijklandschap, als we kijken naar de natuur- en landschapskenmerken? Rangschik onderstaande kenmerken in een persoonlijke top 5:" worden de volgende kenmerken (gemiddeld) het hoogst gewaardeerd:

1. De Maas en haar uiterwaarden met haar Bakenbomen;
2. Afwisseling en contrast tussen verschillende landschappen;
3. Uitzicht op het landschap, vanaf de dijk
4. Bomen en andere begroeiing op en langs de dijk;
5. Verscheidenheid aan dieren: vogels, bevers, vleermuizen, etc.

Het kenmerk "De Maas en haar uiterwaarden met haar Bakenbomen" wordt door de respondenten ook het vaakst op de eerste plaats gezet en het vaakst als antwoord gegeven.

Cultuurhistorische betekenis

Op de stelling "De historische waarden van ons gebied zijn voldoende zichtbaar in de omgeving" antwoordt in totaal 52% van de respondenten: "(zeer) mee eens". In totaal antwoordt 12% van de respondenten: "(zeer) mee oneens".

De volgende vijf historische waarden moeten volgens de respondenten absoluut beter zichtbaar worden gemaakt:

1. Vesting van Grave (45%);
2. Het kleinschalig landschap met Maasheggen (43%);
3. De Maas als waterbouwkundig icoon (40%);
4. Het religieuze verleden;
5. De Beerse overlaat.

Recreatie en vrijetijdsbesteding

24% van de respondenten geeft aan de dijk dagelijks te gebruiken voor recreatief gebruik, 44% geeft aan dit wekelijks te doen; 5% maakt nooit op deze manier gebruik van de dijk. Voor woon- en werkverkeer liggen deze aantallen op 28% (dagelijks) en 19% (wekelijks); 31% maakt nooit op deze manier gebruik van de dijk.

Op de vraag "Stel u mag een punt inbrengen op recreatief gebied dat opgepakt kan worden tijdens of na de dijkverbetering, wat zou u dan voor willen stellen om mee te nemen tijdens of na de werkzaamheden?" wordt de volgende top 3 van punten gegeven;

1. Kwaliteit verbeteren van wandel- en fietspaden (53%);
2. Uitbouwen van wandel- en struinmogelijkheden door de Uiterwaarden (41%);
3. Inrichten van de Uiterwaarden als natuurgebied (38%).

Verkeersafwikkeling

35% van de respondenten voelt zich als wandelaar "(zeer) veilig" op en rond de dijk als het gaat om verkeersveiligheid; 36% van de respondenten voelt zich "(zeer) onveilig".

38% van de respondenten voelt zich als fietser "(zeer) veilig" op en rond de dijk als het gaat om verkeersveiligheid; 31% van de respondenten voelt zich "(zeer) onveilig".

46% van de respondenten voelt zich als automobilist "(zeer) veilig" op en rond de dijk als het gaat om verkeersveiligheid; 7% van de respondenten voelt zich "(zeer) onveilig".

Ongeveer de helft van de respondenten geeft een locatie waar de verkeerssituatie verbeterd zou kunnen worden op de dijk. Hier worden vervolgens verschillende maatregelen aan gekoppeld hoe de verkeerssituatie verbeterd zou kunnen worden. De meest genoemde maatregelen zijn:

1. Gescheiden voet- /fietspaden maken;
2. Afsluiten of ontmoedigen van autoverkeer (sluipverkeer);
3. Snelheidslimieten aanpassen.

Trots en verbondenheid

Verschillende favoriete plekken worden genoemd bij het beantwoorden van de vraag "Als u aan de dijk en het aangrenzende gebied tussen Katwijk en Neerloon denkt, welke favoriete plekken of gebieden komen dan het eerst in u op?"

Communicatie

Bij vraag "15 Via welke weg zou u het liefst op de hoogte willen worden gehouden, kijkende naar de dijkverbetering Cuijk-Ravenstein?" wordt de volgende voorkeur gegeven:

1. Via een (online) nieuwsbrief;
2. Via de (lokale) krant;
3. Via de sociale media van het Waterschap.

Het antwoord "Ik wil op de hoogte worden gehouden via een (online) nieuwsbrief" wordt door de respondenten ook het vaakst op de eerste plaats gezet en het vaakst als antwoord gegeven.

40% van de respondenten geeft aan dat ze mee willen denken via een vragenlijst die ze toegestuurd krijgen via de mail, kijkende naar de vraag "Zou u in de toekomst benaderd willen worden door het Waterschap om mee te denken over het project dijkverbetering Cuijk-Ravenstein?"

Tot slot

40% van de respondenten heeft een tip op de vraag "Welke tip (aandachtspunt) of top (compliment) wilt u het Waterschap daarnaast nog meegeven met betrekking tot de dijkverbetering Cuijk-Ravenstein?" Daarnaast geeft 41% van de respondenten aan "Ik heb geen tips en tops".

Dit en meer blijkt uit panelonderzoek Toponderzoek, waarbij 466 deelnemers zijn geraadpleegd.

1. Aanleiding

1.1 Voorwoord

Voor u ligt de rapportage van het belevingswaardenonderzoek van het Waterschap Aa en Maas over de dijkverbetering Cuijk-Ravenstein. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Waterschap Aa en Maas. De resultaten worden door H+N+S Landschapsarchitecten en Poederoyen Compagnons gebruikt als input voor het belevingswaardenonderzoek.

1.2 Aanleiding en doelstelling

Het klimaat verandert. Dat betekent dat het water in de Maas in de toekomst steeds vaker hoog staat. In de huidige situatie bieden de dijken langs de Maas voldoende bescherming tegen overstromingen. Om ervoor te zorgen dat dat ook in de toekomst zo blijft, moeten de dijken voldoen aan nieuwe normen voor waterveiligheid. Dat is de reden waarom Waterschap Aa en Maas aan de slag gaat om de dijk tussen Cuijk en Ravenstein te verbeteren. Als ze niks doen, wordt de kans op een dijkdoorbraak groter.

Het gebied dat overstroomt bij een doorbraak strekt zich uit tot en met Den Bosch. Dit is een gebied waar veel mensen wonen en werken. Het dijktraject Cuijk-Ravenstein is mede om die reden één van de dijktrajecten langs de Maas met de hoogste veiligheidsnorm

De dijkverbetering Cuijk-Ravenstein richt zich op de Brabantse kant van de Maas, tussen de spoorbrug bij Katwijk/Mook (ten noorden van Cuijk) en de A50 bij Ravenstein. De planning is om deze dijkverbetering in 2028 af te ronden.

Bij het uitwerken van de plannen voor de dijkverbetering tracht het Waterschap zo goed mogelijk rekening te houden met uiteenlopende belangen en wensen. Ook van de bewoners of ondernemers in de omgeving van de dijk wordt input gevraagd voor het belevingswaardenonderzoek.

De resultaten van het onderzoek worden gebruikt om het belevingswaardenonderzoek uit te werken. Het Waterschap Aa en Maas wil niet over de inwoners praten, maar met de inwoners.

1.3 Onderzoeksverantwoording

Onderzoek	: Waterschap Aa en Maas
Onderwerpen	: Dijkverbetering Cuijk-Ravenstein
	: Hoogwaterveiligheid
	: Landschaps- en natuurbeleving
	: Cultuurhistorische betekenis
	: Recreatie en vrijetijdsbesteding
	: Verkeersafwikkeling
	: Trots en verbondenheid
	: Communicatie
	: Tot slot
Enquêteperiode	: 14 juli 2020 tot 24 augustus 2020
Aantal respondenten	: 466
Foutmarge	: 4,5% (bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%)
Rapportagedatum	: 24 augustus 2020

1.4 Methode

466 respondenten spraken zich uit in het belevingswaardenonderzoek van het Waterschap Aa en Maas over de dijkverbetering Cuijk- Ravenstein in een vragenlijst van circa 24 vragen. De vragenlijst voor het onderzoek is opgesteld in overleg met het Waterschap Aa en Maas.

Vanaf 14 juli 2020 tot 24 augustus 2020 zijn inwoners van de regio Cuijk- Ravenstein via verschillende wegen benadert om deel te nemen aan het belevingswaardenonderzoek:

- Per post:
 - Op 22 juli zijn 1.770 huishoudens die woonachtig zijn aan of in de omgeving van de dijk zijn per post aangeschreven om deel te nemen aan het onderzoek.
 - Response: 156 ingevulde vragenlijsten; 8,8% van de 1.770 huishoudens heeft deelgenomen aan het onderzoek.
 - In de brief is verwezen naar een open link, zodat ook andere leden uit het huishouden of andere buurtbewoners deel konden nemen aan het onderzoek
 - Response = 24 ingevulde vragenlijsten.
- TipLandvanCuijk:
 - Op 28 juli zijn 312 deelnemers van TipLandvanCuijk per mail benadert om deel te nemen aan het onderzoek. Dit zijn respondenten die woonachtig zijn in de omgeving van de dijk tussen Cuijk en Ravenstein.
 - Op 7 augustus en 14 augustus hebben de deelnemers van TipLandvanCuijk een herinneringsmail ontvangen om deel te nemen aan het onderzoek.
 - Response: 105 ingevulde vragenlijsten; 33,7% van de 312 respondenten van TipLandvanCuijk heeft deelgenomen aan het onderzoek.
- Partner Panelmanneltje.nl:
 - Op 21 augustus is de vragenlijst verzonden aan een mailinglijst van partner Panelmanneltje, een soortgelijk panel als TipLandvanCuijk.
 - Response = 90 ingevulde vragenlijsten
- Sociale media:
 - Nieuwsbrief + sociale media Waterschap Aa en Maas:
 - Op 14 juli is de vragenlijst verwerkt in de nieuwsbrief van het Waterschap Aa en Maas.
 - Op 11 augustus heeft het Waterschap Aa en Maas een bericht op haar sociale mediakanalen geplaatst.
 - Response = 36 ingevulde vragenlijsten.
 - Sociale media Toponderzoek:
 - Op 6 augustus heeft Toponderzoek een bericht op haar sociale mediakanalen geplaatst. Dit is gepromoot onder inwoners van de regio Cuijk- Ravenstein.
 - Response = 50 ingevulde vragenlijsten.
- Enqueteren:
 - Op woensdag 19 augustus zijn enquêteurs langs de deuren gegaan om mensen te attenderen op het onderzoek.

Om te voorkomen dat respondenten meerdere malen deel konden nemen aan het onderzoek zijn de dubbele deelnemers uit het databestand verwijderd. Een volledige uitsluiting van 100% is echter niet mogelijk.

1.5 Betrouwbaarheid

Kijkende naar de resultaten van het onderzoek:

De foutmarge geeft de precisie van een gemeten percentage aan. Hoe kleiner de foutmarge, hoe preciezer het gemeten resultaat. In dit onderzoek is de foutmarge maximaal $\pm 4,5\%$.

Het betrouwbaarheidsniveau geeft de verwachte kans aan, dat bij herhaling van de meting onder gelijke omstandigheden, een zelfde resultaat wordt verkregen.

*Dit onderzoek heeft een foutmarge van onder de 5%, waardoor het onderzoek **representatief** wordt geacht.*

1.6 Leeswijzer

De toelichtingen in deze rapportage zijn de letterlijke antwoorden van de respondenten. Hier kunnen spelfouten of andere taalfouten in voorkomen.

De grafieken kunnen, in verband met afronding, opgeteld 99% of 101% zijn.

1.7 Toponderzoek

Toponderzoek is een onafhankelijk onderzoeksbureau dat periodieke raadplegingen uitvoert via onder andere Tipburgerpanels. Op dit moment heeft Toponderzoek 69 burgerpanels in heel Nederland. Toponderzoek is aangesloten bij de Markt Onderzoek Associatie (MOA).

2. Resultaten

2.1 Dijkverbetering Cuijk-Ravenstein

Het klimaat verandert. Dat betekent dat het water in de Maas in de toekomst steeds vaker hoog staat. In de huidige situatie bieden de dijken langs de Maas voldoende bescherming tegen overstromingen. Om ervoor te zorgen dat dat ook in de toekomst zo blijft, moeten de dijken voldoen aan nieuwe normen voor waterveiligheid. Dat is de reden waarom Waterschap Aa en Maas aan de slag gaat om de dijk tussen Cuijk en Ravenstein te verbeteren. Als we niks doen, wordt de kans op een dijkdoorbraak groter. Het gebied dat overstroomt bij een doorbraak strekt zich uit tot en met Den Bosch. Dit is een gebied waar veel mensen wonen en werken. Het dijktraject Cuijk-Ravenstein is mede om die reden één van de dijktrajecten langs de Maas met de hoogste veiligheidsnorm.

De dijkverbetering Cuijk-Ravenstein richt zich op de Brabantse kant van de Maas, tussen de spoorbrug bij Katwijk/Mook (ten noorden van Cuijk) en de A50 bij Ravenstein. De planning is om deze dijkverbetering in 2028 af te ronden. Meer informatie over dit project kunt u hier vinden op de website van waterschap Aa en Maas. U kunt zich op deze pagina ook aanmelden voor de nieuwsbrief van de dijkverbetering, zodat u op de hoogte blijft van de vorderingen.

Tijd voor onderzoek

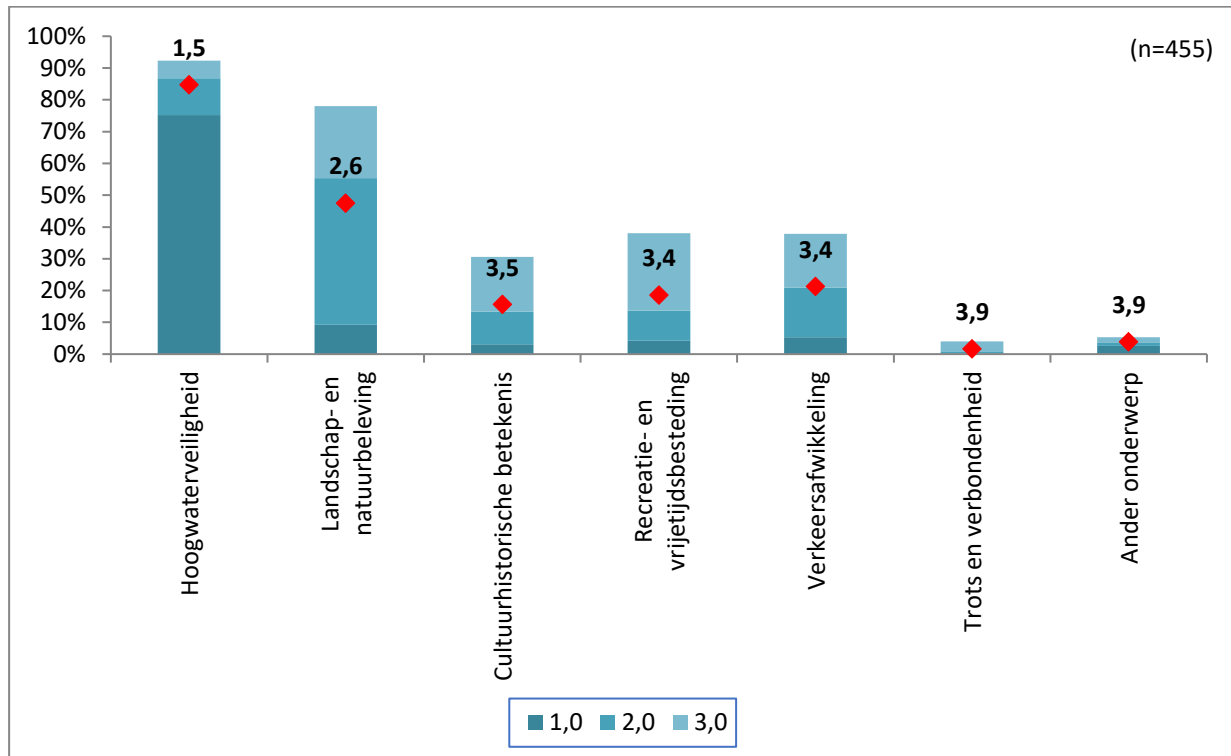
Bij het uitwerken van de plannen voor de dijkverbetering trachten wij zo goed mogelijk rekening te houden met uiteenlopende belangen en wensen. Ook van u, als bewoner of ondernemer in de omgeving van de dijk, horen we graag uw mening over verschillende onderwerpen die met de dijk verband houden. Wij willen u daarom vragen om deze vragenlijst in te vullen. Dit neemt ongeveer 15 minuten van uw tijd in beslag.

De vragenlijst is opgesteld aan de hand van verschillende onderwerpen omtrent de dijkverbetering, te noemen:

- I. Hoogwaterveiligheid*
- II. Landschap- en natuurbeleving*
- III. Cultuurhistorische betekenis*
- IV. Recreatie- en vrijetijdsbesteding*
- V. Verkeersafwikkeling*
- VI. Trots en verbondenheid*

1 Kijkende naar bovenstaande onderwerpen, welke vindt u het belangrijkste waar rekening mee moet worden gehouden tijdens de dijkverbetering tussen Katwijk en Neerloon? Rangschik uw antwoorden in een top 3 waar het Waterschap volgens u het meest rekening mee moet houden in de dijkverbetering.

(Door op de vierkantjes te klikken kunt u een top 3 van onderwerpen maken. Plaats een 1 bij het onderwerp welke u het belangrijkste vindt, een 2 bij het daaropvolgende onderwerp etc. Wanneer u op 'Weet niet' klikt dan wordt uw rangschikking gewist.)



Aan de hand van vraag "1 Kijkende naar bovenstaande onderwerpen, welke vindt u het belangrijkste waar rekening mee moet worden gehouden tijdens de dijkverbetering tussen Katwijk en Neerloon? " Komt de volgende top vijf naar voren op basis van gemiddelde scores:

1. Hoogwaterveiligheid (1,5)
2. Landschap- en natuurbeleving (2,6)
3. Verkeersafwisseling (3,4)
4. Recreatie- en vrijetijdsbesteding (3,4)
5. Cultuurhistorische betekenis (3,5)

Wanneer we kijken naar hoe vaak een antwoord op de eerste plaats is gezet inde top 5 dan komt de volgende top vijf naar voren:

1. Hoogwaterveiligheid (75%)
2. Natuurbeleving (9%)
3. Verkeersafwisseling
4. Recreatie- en vrijetijdsbesteding (4%)
5. Cultuurhistorische betekenis & Ander onderwerp (3%)

Wanneer we kijken naar hoe vaak een antwoord in de top 3 is genoemd dan komt de volgende top drie naar voren: Wanneer we kijken naar hoe vaak een antwoord in de top 3 is genoemd dan komt de volgende top drie naar voren:

1. Hoogwaterveiligheid (92%)
2. Landschap- en natuurbeleving (78%)
3. Recreatie- en vrijetijdsbesteding & Verkeersafwikkeling (38%)

Ander onderwerp:

- `Woon genot bebouwing aan dijk
- 2 Zoetwater
- Afblijven
- Alle milieuaspecten, dus ook begroeing
- Beers overlaad weer in ere herstellen
- Belangen van de getroffen bewoners aan/op de huidige dijken
- Belangen van dijkbewoners
- Bomen op de dijk behouden
- Dubbel grondgebruik, zie onderstaande toelichting.
- Er is steeds minder hoogwater. Er is geen bewijs dat het klimaat zo veranderd dat er vaker hoogwater is. Weggegooid geld dus.
- Fietspad langs de dijk en struin paden, toegankelijkheid naar de maas, dieren voor beweiding uiterwaarden
- Historisch karakter van vestingstad Grave behouden
- Historisch karakter van vestingstad Grave behouden.
- In strijd tegen de droogte: vasthouden en opvang regenwater
- Klimaatverandering en vergroening
- Laagwaterbeleid
- Laat de natuur zijn gang gaan.
- Landbouw
- Leefbaar wonen
- Natuur, flora en fauna
- Natuurbehoud of bescherming
- Nieuwe mogelijkheden met betrekking tot watersport
- Overlast van kwelwater
- Standbeeld Beerse Overlaat plaatsen waar het thuis hoort bij de Maas
- Verbeteren
- Verbieden voor wielrenners
- Vermindering verkeershinder, zowel snelheid als geluid
- Water vast houden voor droge periode
- Water vasthouden en uitdiepen
- Waterberging / retentiebekkens
- Waterberging/water tijdelijk vasthouden

Toelichting

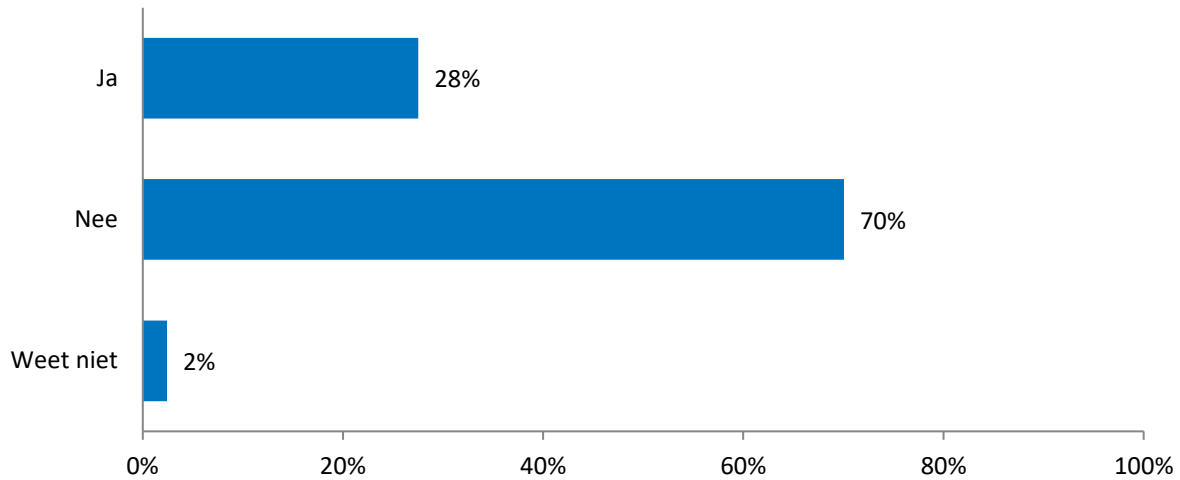
- 3: wel (alle) verkeer op de dijk laten, 60 km/uur max. snelheid invoeren, en handhaven.
- De dijken hebben een functie waar eerst naar gekeken moet worden en dit betreft de hoogwaterveiligheid. Al het andere is mooi meegenomen, maar moet hieraan ondergeschikt blijven.

- De dijken moeten veiligheid bieden en aan de normen voldoen. De dijkversterking zelf zou aangevlogen moeten worden vanuit principe maatwerk. Welbewust van de omgeving van de dijk. Naast maatwerk in ontwerp is het ook maatwerk in toetsing aan de norm.
- De werkzaamheden zullen een direct en ingrijpend effect hebben op de mensen die op of nabij de dijk wonen. Het verbaast me dat dit niet in het bovenstaande lijstje is opgenomen.
- Dubbel grondgebruik: naast veiligheid en ecologische waarden kan een dijk ook dienen als duurzame energieopwekking (zonne-energie) en infrastructuur (fiets- en wandelpaden)
- Het is belangrijk dat de dijk veilig is. Dus autovrij.
- Hogere dijk geeft geen leefbaar woongenot. Het huis heeft alleen zicht naar dijkkant. Dijkverhoging naast bestaande weg is een goede optie.
- Leefgebied van de planten en dieren optimaliseren
- Maak de dijken zoveel mogelijk autovrij, alleen bestemmingsverkeer
- Met recreatie en vrijetijdsbesteding heb ik een fietspad in gedachten
- Op dit moment hebben wij veel last van te snel rijdende motoren die ook nog eens veel te veel geluid maken. dat geldt niet alleen voor ons, bewoners, maar ook voor de vele fietsers en wandelaars, die plezier beleven aan de dijk.
- Veiligheid gaat boven alles
- Veiligheid op 1e plaats
- Vroeger is er regelmatig hoogwater geweest, en was de dijk zelfs lager. Nou is er zelden nog hoogwater en word de dijk verbeterd. Niet nodig in onze ogen. Laat wat goed is goed!
- Wanneer dit alles betekent dat nog meer oever bescherming wordt weggehaald, zodat de Maas verder verzandt (zoals de afkalving met het omvallen van diverse bakenbomen), is dat een zeer slechte zaak. Als pleziervaarders zien wij met lede ogen aan, hoe steeds meer oever in de Maas verdwijnt. Vooral voor de beroepsvaart wordt dit straks een probleem.

2.2 Hoogwaterveiligheid

2 Heeft u in uw huidige woonomgeving (in het verleden) overlast als gevolg van hoge of juist lage waterstand van de Maas ervaren?

(n=454)



Op vraag "2 Heeft u in uw huidige woonomgeving (in het verleden) overlast als gevolg van hoge of juist lage waterstand van de Maas ervaren?" antwoordt 70% van de respondenten: "Nee".

Ja, overlast door:

- (eenmalig) enigszins hoge waterstand
- 1995 overlast hoge waterstand maas
- Afsluiting dijkweg
- Beweging van mijn woning door verhoogd grondwaterpeil
- Bij te laag water vaart er geen pontveer
- Dat de weg overstroomt was aan beide kanten bij Keent
- De maas is diverse malen in verleden tot aan de kruin van de dijk dan wel bijna tot aan de kruin van de dijk gekomen. ook veel kwelwater achter de dijk waar wij wonen. Ook water in kruipruimte hierdoor.
- Door het werk aan de maas is het stukken beter
- Droogte tot hoog water, wel altijd te overzien geweest
- Een klein beetje water in de kelder ivm overloopput van kwelwater
- Gedeelte van de tuin onder water
- Grondwater in kruipruimte ; dreiging evacuatie
- Grondwater kan niet wg in komt in kruipruimte
- Hoge grondwaterstand in februari 1995. Hierdoor schade aan de vloer.
- Hoge waterstand (3x)
- Hoge waterstand door ophoging waterpeil veel vaker vochtige tegelvloeren oa in de garage en berging
- Hoge waterstand Maas
- Hoge waterstand wegen afgesloten
- Hoge waterstand, water in kruipruimte
- Hoge waterstand. 1995
- Hoge waterstanden. Beerse overlaat.
- Hogere grondwater stand onder mijn huis daardoor
- Hoog

- Hoog en laag water
- Hoog grondwater
- Hoog grondwater. Kwelwater
- Hoog water (12x)
- Hoog water (kwelwater)
- Hoog water en laag water
- Hoog water in 93 en 95.
- Hoog water in grave
- Hoog water keent
- Hoog water Maas (1995??)
- Hoog water, kwelwater
- Hoogwater (7x)
- Hoogwater 1996
- Hoogwater, kelder nat, vorige huis
- Hoogwater.
- Hoogwaterstand (2x)
- Hoogwaterstand maas
- Hoogwaterstanden in Kruipluiken
- Ja achterstallig onderhoud van overstort en weggappen van bomen in ruil voor huizen(Geld ipv veiligheid hebbigheid gemeente)
- Jaren terug in heijen
- Kelder onder water
- Kelder vol gelopen
- Kelder wel nat (2001)
- Kwel
- Kwelwater (9x)
- Kwelwater Er ligt nu een drainage,
- Kwelwater bij hoge maas
- Kwelwater en vernatting van de grond
- Kwelwater extreem hoogwater (jaren 90).
- Kwelwater onder woning en in tuin
- Kwelwater waar de Sirtemalaan overgaat in de Dr.Kanterslaan te Grave
- Laag water
- Laagwater scheurvorming in woning
- Laagwater scheurvorming woning
- Laagwater. / Sluis doorbraak bij Grave
- Lage en hoge waterstand
- Lage waterstand (2x)
- Matige overlast, weiland voor een deel onder water maar zeer tijdelijk.
- Mijn geboorteplaats ligt ook aan een dijk, de grote overstromingen die er waren
- Moeilijke toegankelijkheid woning en dreiging van evacuatie
- Ondergelopen souterrain
- Ongedierte
- Opkomend kwelwater
- Overstroming
- Overstroming 1995
- Overstroomde kelder en tuin
- Pontje kan dan niet varen (omfietsen)
- Problemen met de sluis in Grave waardoor er een erg lage waterstand ontstond in de Maas bij Cuijk

- Stuw buiten gebruik - zeer laag waterpeil door binnenvaartschip
- Stuw grave kapot
- Te hoge waterstand
- Te hoog
- Te lage waterstand na doorgevaren stuw Grave. Veel huizen in Grave hebben sindsdien scheuren in de muren. Zowel oud als nieuw!
- Van jullie woon er 55 jaar nooit geen water gehad
- Veel kwelwater
- Veel water in de kruipruimte onder ons huis
- Veranderde grondwaterstand, heeft mogelijk mede schade aan de woning veroorzaakt.
- Verdroging (2x)
- Verschuiving van grond, hierdoor blijvende scheuren in aanbouw
- Vocht in de kelder
- Waal: hoogwater
- Water
- Water 1993 en 1995
- Water in de kelder
- Water in de kelder door de hoge waterstand
- Water in kelder (3x)
- Water in kruipruimte bij hoog water/niet meer na drainage cuykse dijk
- Water in onze kelder van de boerderij bij hoog water.
- Water onder het huis

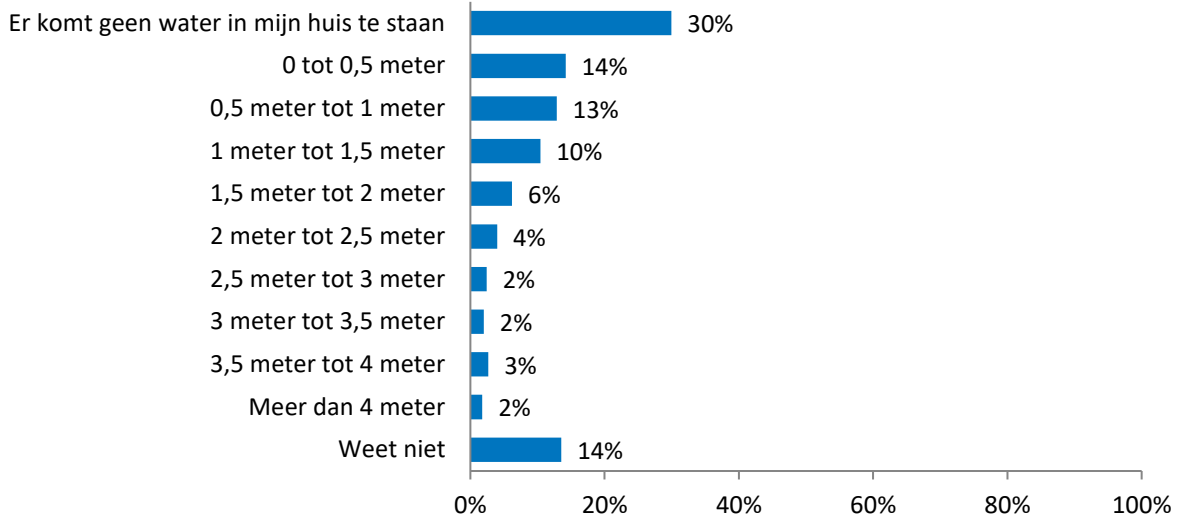
Toelichting

- Ja, overlast door:
- In 1995 was het water in de Maas en ook de Waal zo dreigend hoog dat gedacht moest worden aan evacuatie
 - Onze woning vertoont ernstige scheurvorming. mogelijk is verzakking in het spel door een verandering in de grondwaterstand. de woning is aan het verzakken.
 - Overlast door aanspoeling van vuil stoor me vooral aan aanspoelen van doppen van flessen (kunststof) en blik
 - Tijdens de laatste en hoogste waterstand (in 1996 ?) stond het water daar zo hoog dat de kruipruimtes onder de woningen door de brandweer moesten worden leeggepompt.
 - Wij moesten tijdelijk elders verblijven.
- Nee
- Met enige regelmatigheid heeft het water (hoog) tegen de dijk aangestaan, maar tot nu toe heeft de dijk altijd voldaan. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat onderhoud en, gegeven klimaatverandering, dijkverhoging en -verzwaring niet nodig kunnen zijn.

Stel een dijkdoorbraak vindt plaats in uw omgeving door hoogwater.

3 Hoe hoog denkt u dat het water in uw huis komt te staan, in geval van een dijkdoorbraak?

(n=451)



Op vraag "3 Hoe hoog denkt u dat het water in uw huis komt te staan, in geval van een dijkdoorbraak?" antwoordt 30% van de respondenten: "Er komt geen water in mijn huis te staan".

Meer dan 4 meter:

- 6 meter
- Ik woon in een appartement op de 1ste verdieping!!
- Veel
- Woon op de dijk
- Woon op een terp

Toelichting

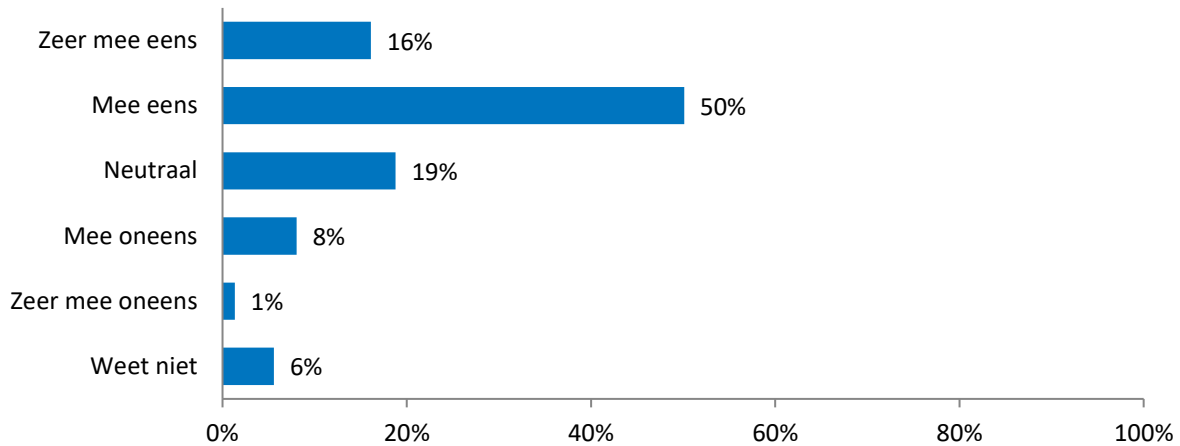
- Er komt geen water in mijn huis te staan
- Als inwoner van het Hart van Grave (2de verdieping) komt er geen water in onze woning. Echter ws wel in de ondergelegen parkeerkelder en bergingen.
 - Ben inmiddels verhuist naar Escharen waar ik woon op de eerste etage van het appartementencomplex aan de Graafschedijk 21, hoek Mr.Bongaardsweg
 - Huis staat op een terp.
 - Ik woon 2 hoog
 - Ik woon 4 hoog in een appartementen complex met winkels er onder. Dit zou dus betekenen dat het water minimaal 13 meter hoog moet komen te staan voordat ik in huis natte voeten krijg.
 - Ik woon in Linden boven op de rivierduin, ongeveer 4 meter boven de omgeving.
 - Ik woon op 3e etage van een gebouw, maar de garage zal wel vollopen.
 - Ik woon op de 1e verdieping van een appartementen complex
 - Ik woon op de 2e verdieping
 - Ik woon op het hoogste punt van Cuijk (nabij H.Hartbeeld in het centrum) en dat is nog nooit overstromd geweest
 - Ligt er aan waar doorbraak plaats vind we wonen ca 80 cm boven het maaiveld

- Mijn huis staat op een terp 11.3m NAP. Minder hoog dan de dijk maar hoger dan de omliggende kernen.
 - Ons huis staat extra hoog
 - Sinds 2012 wonen wij in Macharen, op een terp.
 - Wij wonen in een huis uit 1675 óp de oude Maasdijk. Destijds bouwde men liefst op terpen. Op het gebied om ons heen zal er zeker sprake zijn van wateroverlast.
 - Woon 2 hoog.
 - Woon in een appartement
 - Woon op 9 m NAP
- 0,5 meter tot 1 meter
- Ik heb geen ervaring, woon 15 jaar aan de Jan van Cuijk dijk, maar ik vrees wel noodweer. Ik heb kelderisolatie in de kruipkelder. Wateroverlast kan hier schade aan toebrengen
- 1 meter tot 1,5 meter
- De kelder komt sowieso vol te staan. Hebben wel al stappen ondernomen met wadi's bij speeltuintjes.
 - Licht natuurlijk aan de waterstand... Moeilijke vraag, nooit meegemaakt
 - Wij wonen in een dijkwoning aan de Dr Kanterslaan te Grave en aan de noordzijde kijken wij uit op de Jan van Cuijkdijk en over de Maas. Prachtige woonlocatie. Onze woningen zijn op "een terp" gebouwd en wij kunnen over de dijk kijken. In de loop der jaren is de verkeersintensiteit toegenomen. Met name het vrachtvervoer. Volgens mij is de huidige dijk op termijn niet meer geschikt voor deze vorm van vervoer.
- 1,5 meter tot 2 meter
- Gecheckt met de app Overstroom ik
- 2,5 meter tot 3 meter
- De kans dat de dijk precies bij ons doorbreekt is natuurlijk heel klein. maar als dat gebeurt, zijn we goed de klos.
- Weet niet
- Grave ligt zoiezo al aan de lage kant.
 - Het hangt natuurlijk af van de waterstand op dat moment ook afhankelijk van regen of geen regen op mijn lokatie
 - Ik woon in een appartement in Ravenstein (buiten het traject waarvan hier sprake is)
 - Wij wonen in Huisseling van oudsher ligt dit hoger dan het omringende land (Beerse overlaat)

4 “Ik voel me op dit moment, in geval van hoogwater, veilig achter de huidige dijken: deze zijn hoog en sterk genoeg om het Maaswater buiten te houden”

(In welke mate bent u het (on)eens met bovenstaande stelling?)

(n=447)



Op stelling 4 “Ik voel me op dit moment, in geval van hoogwater, veilig achter de huidige dijken: deze zijn hoog en sterk genoeg om het Maaswater buiten te houden” antwoordt in totaal 66% van de respondenten: “(zeer) mee eens”. In totaal antwoordt 9% van de respondenten: “(zeer) mee oneens”.

Toelichting

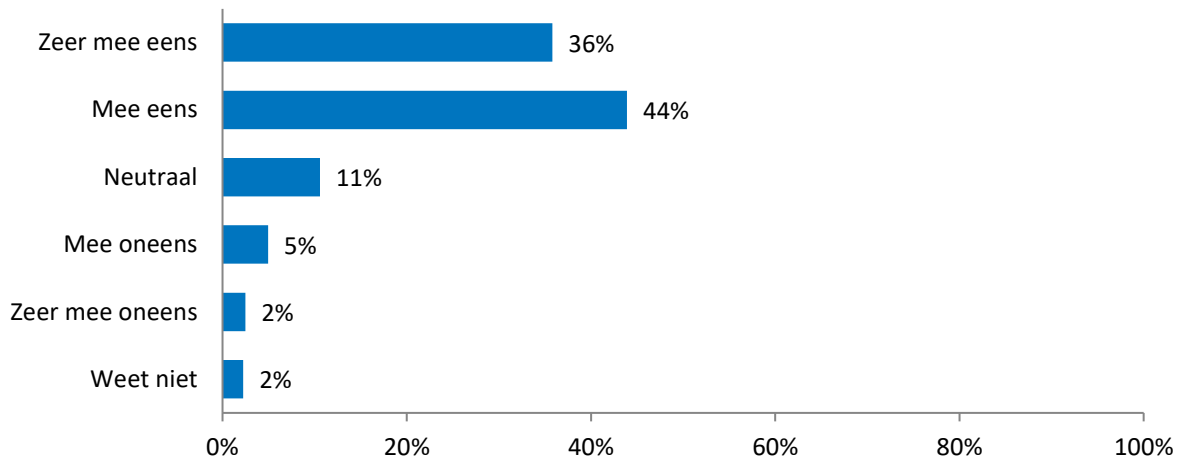
- Mee eens**
- 100% zekerheid heb je nooit
 - De dijken voldoen de Maas is uitgediept en op meerdere plaatsen verbreed om hoge waterstanden op te vangen
 - Ik denk dat ik veilig woon.
 - Ligt aan het hoogwater.
 - Voorlopig...
 - We hebben eigenlijk nooit meer hoog water. Vroeger stond het ieder jaar tegen de dijk. Nu gaat de dijk niet eens meer dicht...
 - We voelen ons geen moment onveilig en is de Maas nooit extreem hoog geweest.
 - Wij hebben in de 43 jaar dat wij hier wonen 3x hoogwater meegemaakt. 1981, 1993 en 1995. Alle keren hebben wij geen wateroverlast gehad. Echter wel was er in andere delen van de wijk sprake van kwelwateroverlast. De carportwoningen aan de Dr Kanterslaan en een aantal woningen aan de Brg Raijmakerslaan hebben te maken gehad met wateroverlast.
 - Zelfs bij de extreem hoge stand van 1995 was er hier in Neerloon nog geen vuiltje aan de lucht. Je kan de dijken niet blijven verhogen. Ruimte geven aan de rivieren zijn betere opties (Zie Keent)
- Neutraal**
- De bazaltstenen aan de rand van de Maas zijn verwijderd, wat ervoor zorgt dat kanten zwak worden en daardoor dijkdoorbraak vergroten.
 - De Dijkwoningen (Dokter Kanterslaan, Grave) hebben de woonkamer op de 2de verdieping, zodat OVER de dijk naar het landschap/De Maas gekeken kan worden. Het is dus in geen enkel geval wenselijk dat de dijk hoger wordt. Ook het verbreden van de dijk zou in de uiterwaarden moeten gebeuren, daar is voldoende ruimte. Aan de bebouwde kant, grenst het fietspad al vaak aan de tuinen.

- Het gaat in dit geval niet over mezelf (zie vraag 3) maar over de veiligheid van mijn medeburgers
 - Ik heb geen ervaring, maar hoop dat ik veilig ben. Het veldje achter mijnheer kan heel drassig zijn bij regenweer
 - Ik vind dat ik dat gevaar niet kan inschatten
 - Ik voel me veilig. We liggen hier hoger dan de omgeving. Maar nog nooit hoogwater meegemaakt op deze locatie. Dijken moeten veilig maar zeker niet te hoog. Stapel bij de berekening van de norm niet risico op risico op kwetsbare (niet gerelateerd aan waterveiligheid maar aan omgevingswaarden) plekken.
 - Voel mij wel veilig, maar de ene dijkdoorbraak is de andere niet. Wat een suggestieve vraag.
- Mee oneens
- Als er op dit moment water tegen de dijkstaat, dan heb ik zoveel water in de kruipruimte dat dit door de brandweer weggepompt moet worden.
 - De huidige dijken zijn mi niet sterk genoeg in het huidige klimaat. Fietsend over de dijken, ziet men daarin de scheuren door uitdroging en de de stuwdoorbraak.
 - Dijken moeten worden onderhouden en verzwaard, anders gaat het mis
 - Door de hoge bomen in neerloon op de dijk maar ook aan de voet van de dijk is er m.i. een onveilige situatie. Tevens vraag ik me af of er voldoende dijkwacht is bij hoogwater.
Ik zou vrijwilligers opleiden en inzetten indien er extreem hoog water is.
 - Je weet nooit wat de dijken gaan doen na een droge periode en dan plots veel water te verwerken krijgen. Instabiliteit?
- Zeer mee oneens
- Bij een extreem hoge waterstand staan alle kelders in Grave onder water en de kans dat het water over de Maaskade de stad instroomt is dan zeer reëel.
 - Extreme droogte lijden daar mee.
 - Vroeger kende men al de vierde overloop deze kwam dan tot kasteel paddenstoel te Mill
- Weet niet
- Daar betalen we waterschapslasten voor.
 - We gaan er vanuit dat we veilig zijn en waar nodig het Waterschap tijdig inspeelt op de risico's.

5 “Door klimaatverandering is het noodzakelijk om maatregelen te treffen om de dijken veilig te houden”

(Leesinstructie: klimaatverandering is hier de verandering van het gemiddelde weer of klimaat over een lange periode. In welke mate bent u het (on)eens

(n=444)



Op stelling 5 “Door klimaatverandering is het noodzakelijk om maatregelen te treffen om de dijken veilig te houden” antwoordt in totaal 80% van de respondenten: “(zeer) mee eens”. In totaal antwoordt 7% van de respondenten: “(zeer) mee oneens”.

Toelichting

- Zeer mee eens**
 - Als de dijken niet zo droog worden door het waterpeil
 - De voorspellingen, althans sommige zijn zeer dramatisch
 - Er zijn steeds meer extremen zoals, heveige regenval, wind, droogte enz. zeker de droogte kan de dijk verzwakken.
 - Steeds meer extreme weersomstandigheden. Ook veel meer droogte. Noodzaak om water ook vast te houden en op te slaan. Niet alleen verhogen!
 - We hebben steeds vaker te maken met extreme langere perioden van droogte of regen in ons land.

- Mee eens**
 - Alles veilig te houden
 - Ik ben echter wel van mening dat de oorzaken van deze klimaatverandering moeten worden aangepakt!
 - Je moet alert blijven. Maar je moet alle opties gebruiken.
 - Zie toelichting vraag 1

- Neutraal**
 - Alleen verhogen van dijken zal niet de oplossing zijn. Er zal ook gedacht moeten worden aan het opvangen van regenwater dat tegenwoordig in kortere, grotere buien valt. Bijvoorbeeld door een Wadi, al dan niet gecombineerd met recreatiegebieden.
 - Dat moet sowieso gebeuren en staat los van klimaatverandering. Die klimaatverandering moet niet te pas en te onpas als argument voor vanalles en nog wat gebruikt worden...

- Er zijn nog steeds vragen waar wetenschap mee worstelt, zo zou het water meer onderweg kunnen zijn, hoe ver stijgt de zee(lozen van rivierwater op zee) en wat gebeurt er in buurlanden Duitsland graaft nog steeds enorme gaten voor bruinkoolwinning ter hoogte van midden Limburg wat voor effect heeft dat. Wat doet België gaan die meer water vast houden in toe komst. En door verbreding van maas en uiterwaarden zie je nu al effect dat bij hoog water minder snel stijgt.
Uiteraard op tijd maas baggeren schilt ook , weet dat ter hoogte van Mook de schepen maar een kleine 40 cm water in de jaren 90 hadden...
- Ik accepteer dat klimaatverandering tot extreem weer en hogere waterstand leidt, maar ik heb onvoldoende kennis om te kunnen beoordelen of de dijken daar op dit moment aan voldoen. Het dijkperceel waar ik direct aan woon (bij Grave beneden de sluis) lijkt de dijk hoger dan op veel andere plekken (bijv bij Cuijk) maar ik ben geen specialist.
- Klimaatverandering is een vd peilers voor de berekening
- Man nederland verdroogt

Mee
oneens

- Gezien de huidige situatie is het wat ons betreft niet noodzakelijk, wij maken ons meer zorgen om tekorten aan (drink)water.
- Nog niet eens zo heel lang geleden zijn de dijken van de Maas ook al verstevigd. Ik kan me niet herinneren dat ik het water sindsdien tegen de bovenkant van de dijk heb zien staan, integendeel.
- We wonen al een hele tijd aan de Maas. We hebben ons nooit onveilig gevoeld. Watertekort lijkt ons in de toekomst een groter probleem.
Geef de Maas wat meer ruimte. Creëer spaarbekkens waar dat kan. Bij hoog water stromen die vol.

Zeer mee
oneens

- Het veranderen van het klimaat heeft niets te maken met kwelwater. Het slaan van damwanden op plaatsen waar water onder de dijk doorkomt is noodzaak. Daarnaast een smalle verhoging en een daarmee gepaard gaande verbreding van de dijk aan de kant van de rivier, op die plaatsen waar in het verleden zandzakken nodig waren, is voldoende.

Weet niet

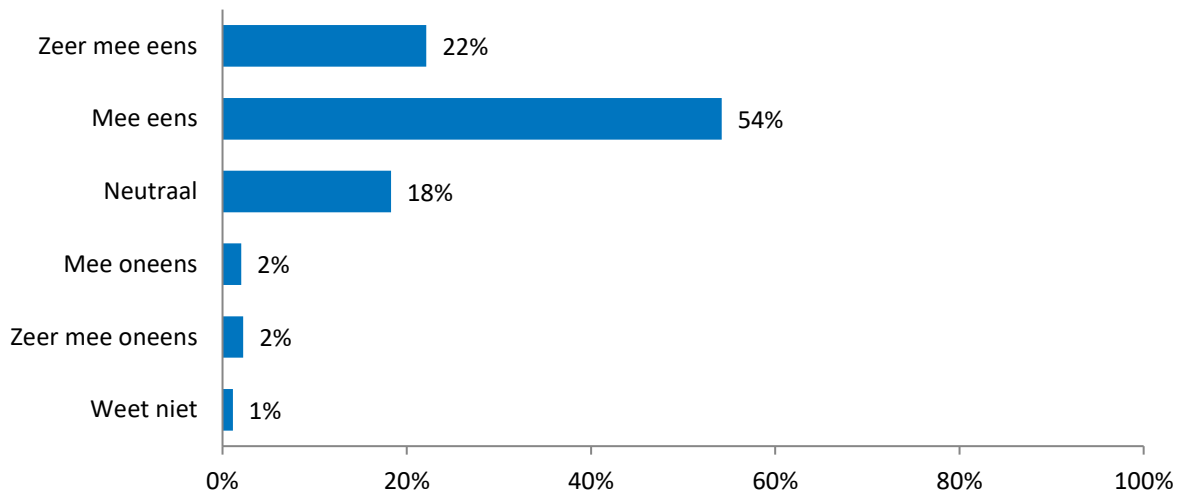
- Wellicht zijn er andere mogelijkheden, zoals afwatering

De dijkversterking gaat gepaard met het verhogen, het verbreden en versterken van de dijk. Op iedere locatie wordt bekeken welke technieken mogelijk of noodzakelijk zijn om de dijk aan de veiligheidsnormen te laten voldoen.

6 "Ik heb er vertrouwen in dat het Waterschap de juiste maatregelen treft om de dijk veilig te maken en te houden"

(In welke mate bent u het (on)eens met bovenstaande stelling?)

(n=443)



Op stelling 6 "Ik heb er vertrouwen in dat het Waterschap de juiste maatregelen treft om de dijk veilig te maken en te houden" antwoordt in totaal 76% van de respondenten: "(zeer) mee eens". In totaal antwoordt 4% van de respondenten: "(zeer) mee oneens".

Toelichting

- Zeer mee eens**

 - Ik ben er van overtuigd dat het waterschap de veiligheid gaat garanderen. Ik kan alleen hopen dat dit gepaard gaat met inachtnaam van de omgevingswaarde en de mensen die aan, op of in de nabije omgeving van de dijk wonen. Deze enquête geeft daarbij vertrouwen

- Mee eens**

 - Er zal al regelmatig gecontroleerd worden i. v. m. de dieren die er ook leven.
 - Onnodig dure oplossingen vermijden
 - Volgens mij hebben we voldoende kennis omtrent dit in huis om hiermee de juiste maatregelen te treffen.
 - Wij zouden graag zien dat wij daarbij het uitzicht behouden dat wij nu hebben. Ons uitzicht is uniek. Bij een extreme verhoging van de dijk zou dat weleens teniet kunnen worden gedaan. Wij zouden dan eerder kiezen voor een versterking en verbreding van de dijk, geen verbreding van de rijbaan, dan voor verhoging. Bij hoogwater heeft het water nimmer tegen de dijk gestaan. Reikte tot aan het fietspad binnendijs.

- Neutraal**

 - De druk van de bevolking om weinig tot niets te doen, geeft mij aanleiding om dit antwoord te geven.
 - Eerst zien dan geloven. Als straks het maar genoeg budget is voor het gehele project., ook als het duurder uitvalt. En dat is altijd zo geweest, dus zal nu ook zijn.
 - Ik ben daar zeker niet van overtuigd.
 - Ik heb geen kennis van deze materie en kan dus geen oordeel geven.

- Ik hoop dat ze ook het uitzicht respecteren en dusdanig ophogen dat dit voor onze dijkwoningen behouden blijft.
- Ik mis een duidelijk laagwaterbeleid, huidige beperkte maatregelen beslist onvoldoende, zoals sluis-regulatie bij Sambeek
- Tot op heden is het goed gegaan en Nederland staat bekend om zijn kennis van waterhuishouding
- Voorwaarde dat er rekening gehouden wordt met de mening van de bewoners zoals weergegeven bij vraag 1 en er niet voor een permanente oplossing gekozen wordt. Wat ons betreft is een flexibele oplossing de beste oplossing. Men zou er voor kunnen kiezen om het oorspronkelijke Prinsenstal te herstellen, waarbij de platen opgeslagen kunnen worden onder de Prinsenstal.
- We hebben vertrouwen in het waterschap, maar we willen hierbij opmerken dat er rekening gehouden moet worden met cultuurhistorische aspecten. Dit kan botsen met verhogen van dijkverhogingen.
- Zie bovenstaande toelichting. Geen tunnelvisie aub

Mee
oneens

- De waterschappen kijken vooral naar de belangen van de boeren. De boeren afgevaardigden in de waterschappen hebben hun zaakjes goed voor mekaar.

Zeer mee
oneens

- Als het Waterschap al begint met de stelling te omarmen van de klimaatverandering, is de uitgangspositie al bij voorbaat vaststaand en daarmee onjuist.
- Ik heb sterk het idee dat het waterschap verzaakt. Er is de laatste jaren veel te vaak sprake van verdroging of vernatting. Er wordt teveel water afgevoerd als het teveel heeft geregend en daardoor ontstaat er tijdens langere warmere periodes droogte. Wij als waterland hebben voldoende ervaring en kennis van watermanagement om dit in betere banen te leiden. Vroeger konden we vertrouwen op de boeren die tevens rentmeesters waren van rivieren en sloten en zorgen voor goed beheer. Dat vertrouwen is weg en daarom verwacht ik meer van het Waterschap.... zij moeten meer druk uitoefenen voor goed watermanagement
- Vanwege verleden.

Vraag 6.1 is gesteld aan alle respondenten die bij vraag 6 hebben aangegeven (zeer) oneens te zijn met de stelling "Ik heb er vertrouwen in dat het Waterschap de juiste maatregelen treft om de dijk veilig te maken en te houden".

6.1 Kunt u kort toelichten waarom u geen vertrouwen heeft in de genomen maatregelen? (n=19)

Toelichting (89%):

- Besluit is al genomen dit is voor de Bühne
- Dijken hoog en sterk houden is het doel. Daar gaat 50% van het geld ook in op. Wat er met de rest gebeurt is "een zwart gat".
- Dit zeer onnodig. Dijken zijn hoog genoeg. Dit is pure geldverspilling over de rug van de belastingbetaler
- Door standbeeld Beerse overlaat om politieke redenen te verplaatsen naar Beers
- Eigen verantwoordelijkheid nemen. Hoeft het waterschap niet te doen!!!
- Er gaat teveel mis. Zoals ik hiervoor benoemde over vernatting en verdroging. Maasheggen zijn weggehaald om meer mais per vierkante meter te verbouwen. Bomen zijn weggehaald waardoor het landschap is veranderd en er erosie van de plaatsvind enz. Er spelen veel te veel verschillende belangen
- Er gebeurt niks
- Gezien de ervaring met vorige dijkverzwaring
- Het Waterschap heeft de laatste 40 jaar vreemde regels verzonnen, waardoor men in de eigen tuin nog geen spade in de grond mag steken. In het verleden stonden er zelfs bomen OP de dijk.
- Het Waterschap heeft zelf onvoldoende vertrouwen in hun eigen expertise.
- Het wordt tijd dat de waterschappen bij de provincie komen. Dijkgraaf en andere lucratieve baantjes zijn niet meer van deze tijd. Het is ook democratischer.
- In het Delta plan staat een reeks aan maatregelen die allen genomen moeten worden om het plan te doen slagen. Waterberging in retentiebekkens is er daar 1 van. Er wordt nu begonnen met dijk versteviging (1 van de andere maatregelen die nodig is) terwijl de plannen rondom retentie bekkens onduidelijk zijn.
- Jullie kijken naar prestatie niet naar de mens en hun behoeften jullie zoeken naar momenten om te scoren
- Kijk naar het verleden en zie het antwoord
- Overstromingsbekkens moeten opslagbekkens worden
- Versteviging maasoever is verdwenen
- Welke maatregelen? De dijk wordt niet eens bewaakt bij hoogwater?!

Weet niet (11%)

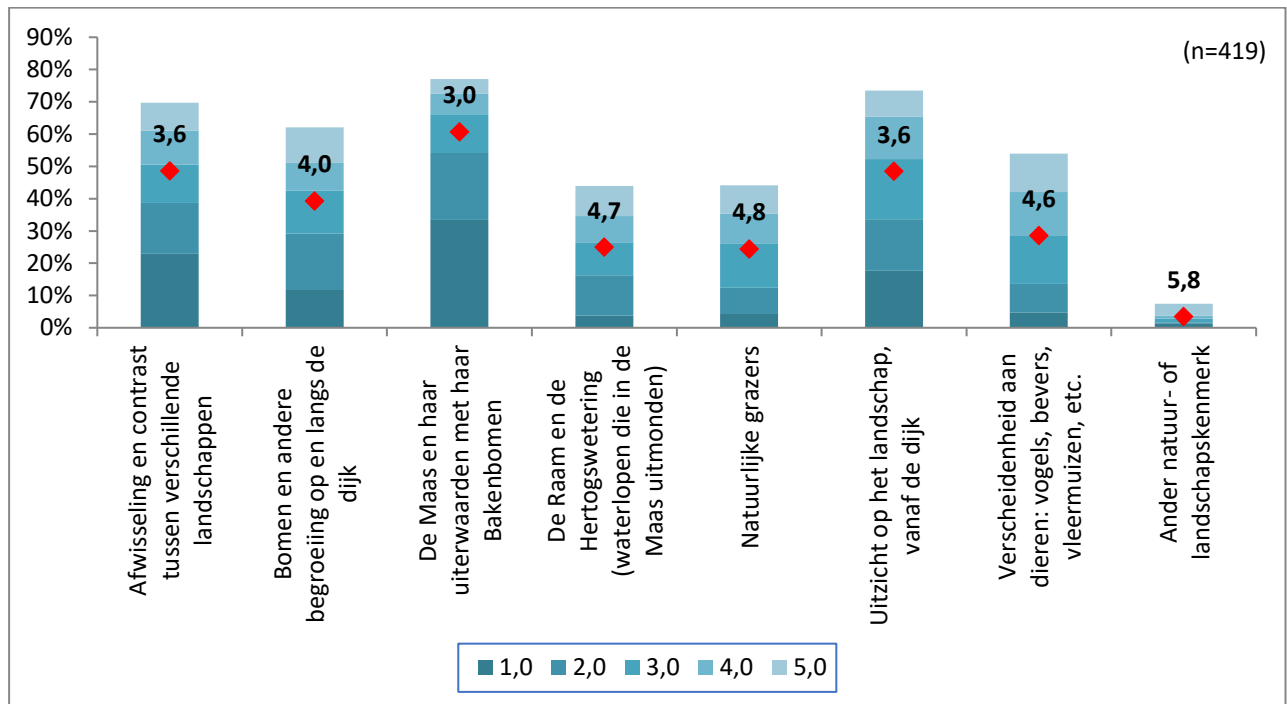
Toelichting

- Als ik constateer dat een gemeente advies vraagt, en het waterschap die vragen weer uitbesteed aan een commercieel bedrijf als Arcadis, begrijp ik dat niemand in dienst van de overheid de verantwoording durft te nemen voor welke beslissing dan ook.

2.3 Landschaps- en natuurbeleving

7 Wat waardeert u het meest aan het dijklandschap, als we kijken naar de natuur- en landschapskenmerken? Rangschik onderstaande kenmerken in een persoonlijke top 5:

(Door op de vierkantjes te klikken kunt u een top 5 van kenmerken maken. Plaats een 1 bij het kenmerk welke u het meest waardeert aan het dijklandschap, een 2 bij de daaropvolgende waardering etc. Wanneer u op 'Weet niet' klikt dan wordt uw rangschikking gewist.)



Aan de hand van vraag "7 Wat waardeert u het meest aan het dijklandschap, als we kijken naar de natuur- en landschapskenmerken?" komt de de volgende top vijf naar voren op basis van gemiddelde scores:

1. De Maas en haar uiterwaarden met haar Bakenbomen (3)
2. Afwisseling en contrast tussen verschillende landschappen (3,6)
3. Uitzicht op het landschap, vanaf de dijk (3,6)
4. Bomen en andere begroeiing op en langs de dijk (4,0)
5. Verscheidenheid aan dieren: vogels, bevers, vleermuizen, etc. (4,6)

Wanneer we kijken naar hoe vaak een antwoord op de eerste plaats is gezet inde top 5 dan komt de volgende top vijf naar voren:

1. De Maas en haar uiterwaarden met haar Bakenbomen (33%)
2. Afwisseling en contrast tussen verschillende landschappen (23%)
3. Uitzicht op het landschap, vanaf de dijk (18%)
4. Uitzicht op het landschap, vanaf de dijk Bomen en andere begroeiing op en langs de dijk (12%)
5. Verscheidenheid aan dieren: vogels, bevers, vleermuizen, etc. (5%)

Wanneer we kijken naar hoe vaak een antwoord in de top 3 is genoemd dan komt de volgende top drie naar voren:

1. De Maas en haar uiterwaarden met haar Bakenbomen (66%)
2. Uitzicht op het landschap, vanaf de dijk (52%)
3. Afwisseling en contrast tussen verschillende landschappen (51%)

Ander natuur- of landschapkenmerk:

- Aanwezigheid van grotere wateroppervlakken
- Bloemrijke en kruidenrijke dijken met hoge biodiversiteit
- Cultuurhistorische aspecten
- De afwisseling gepaard met landbouw immers niets zo natuurlijk als telen van gewassen
- DE streek
- De verschillende (oude) stadjes langs de dijk
- Dijken alleen bestemmen voor stil verkeer: Wandelaars en fietsers. Alleen bestemmingsverkeer toestaan. Je wordt dol van de te hardrijdende motoren en auto's
- Het Maasheggengebied
- Historische bebouwing
- Ik geniet ook van de oude huizen en boerderijen
- Kleine landschapselementen
- Leefgebieden voor vogels.
- Loop/profiel van dijken langs de Maas zoals die er voor de Maaswerken uit zag
- Maasheggen landschap
- Maasheggenlandschap
- Monumentale boerderijen (die moeten wijken voor retentiebekkens)
- Naar het water kijken verveel nooit
- Normale beweiding met struin paden naar de maas, agrarische toepassing , afwisseling in de uiterwaarden
- Ons uitzicht over de maas vanuit ons huis
- Rust
- Smalle authentieke wegen (met in toekomst separaat fiets/wandelpad ernaast). "Brede wegen horen niet en worden gevaarlijke snelwegen.
- Uitzicht op de Maas
- Vergezichten vanuit woonkamer ivm splitlevel
- Voetpad langs fietspad
- Vroeger stonder er ook mooie bomen op de dijk bij Grave, Moesten door wortelingroei ook verdwijnen. Je kunt dus niet alles dat mooi is ook behouden,
- Wandel en struinen over en langs de dijk
- Zandstrandjes, vis plekjes etc.

Toelichting

- Bomen op of aan de voet van de dijk is wel mooi, maar niet voor de sterkte van de dijken
- De schotse hooglanders in het natuurgebied rondom de Heeswijkse/ kraaijenbergse plassen houden.
Wel betere controle op loslopende honden.
- Helaas is de verscheidenheid van het landschap grotendeels verdwenen als gevolg van agrarische activiteiten. Het overgrote deel van het landschap dat aan de Maas grenst is zeer monotoon.

- Het karakteristieke landschap wat het Labd van Cuijk typeert moet wel behouden blijven. Daarnaast moet de natuurlijke habitat voor de dieren en de natuur behouden blijven
- Ik vind de afwisseling mooi! Bomen langs het water en vanaf de weg of het fietspad het mooie uitzicht.
- Moet worden behouden.
- Wielen tpv dijkdoorbraken, oude rivierlopen, dijkhuizen en - boerderijen
- Zolang windmolens en zonnepaneel parken worden gebouwd, is deze vraag niet relevant

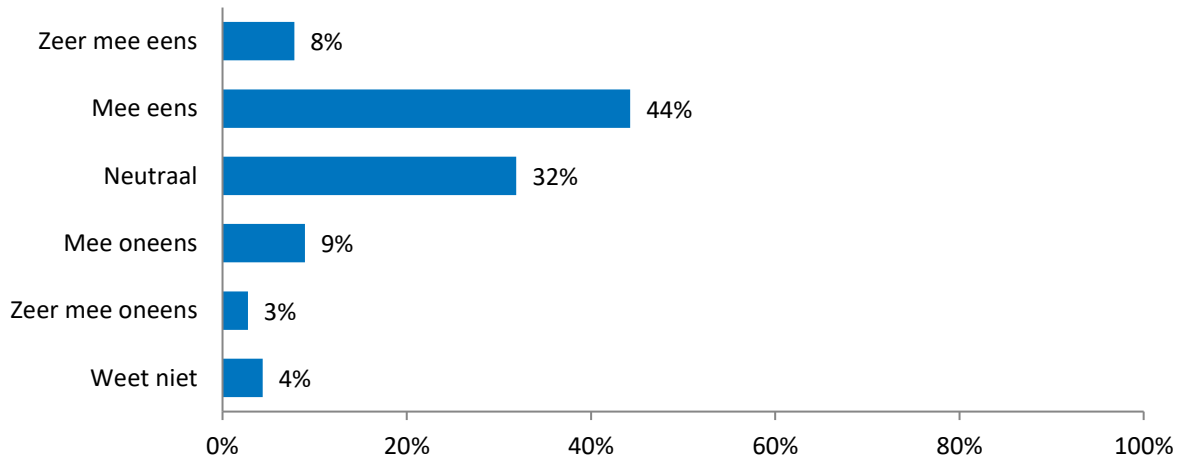
2.4 Cultuurhistorische betekenis

Er is in de geschiedenis veel gebeurd in ons gebied, de omgeving van de dijk langs de Maas. Hiervan zijn nog verschillende gebouwen en historische plekken zichtbaar. Ook bestaan er bijzondere verhalen over (de geschiedenis van) de dijk en het aangrenzende gebied.

8 "De historische waarden van ons gebied zijn voldoende zichtbaar in de omgeving"

(Denk hierbij aan bepaalde gebouwen, historische plekken of bijzondere verhalen. In welke mate bent u het (on)eens met bovenstaande stelling?)

(n=436)



Op stelling 8 "De historische waarden van ons gebied zijn voldoende zichtbaar in de omgeving" antwoordt in totaal 52% van de respondenten: "(zeer) mee eens". In totaal antwoordt 12% van de respondenten: "(zeer) mee oneens".

Toelichting

- Zeer mee eens**

 - Dit moet vooral behouden blijven.
- Mee eens**

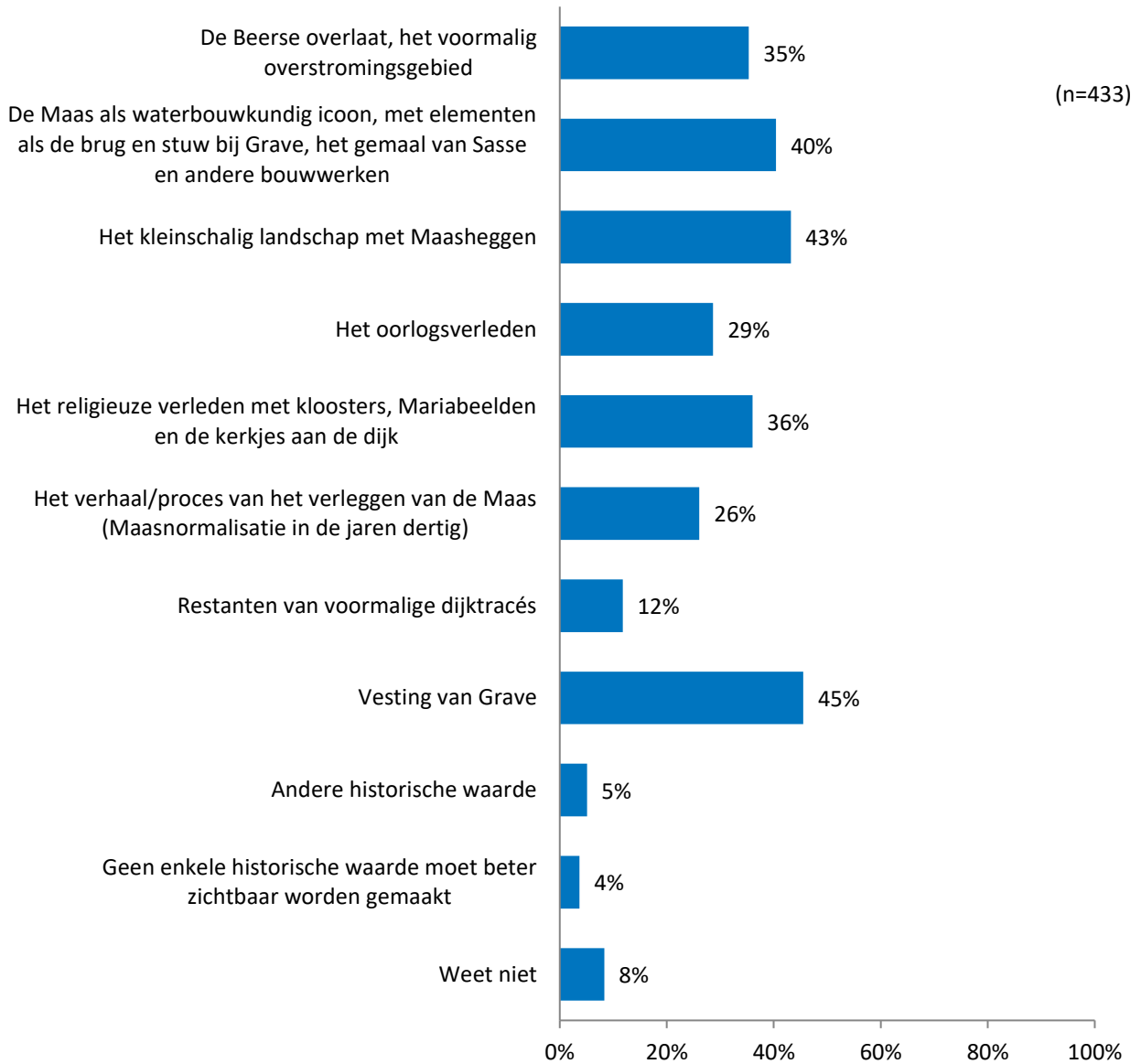
 - Een aantal markante plekken met historische waarde mag nog meer belicht worden via bijv. borden met QR code, waarbij een informatief verhaal kan worden verteld. Denk aan de Staaij in Neerloon, de oude haven van Overlangel met onderdijkse kelder, oude koelhuisje, het Wachthuis, de oude veerstoep ed.
 - Er zijn bij ons in de omgeving best wel een aantal monumenten die deze geschiedenis vertellen
 - Ik beperk me tot het dorp waar wij wonen. Heb onvoldoende zicht op hoe dit elders is zichtbaar gemaakt
 - Langs de wegen zie je regelmatig informatie over de omgeving, dieren,planten
 - Maar niet ten koste van waterveiligheid
 - Wanneer dijken en kademuren worden opgehoogd kan dat zeer nadelig zijn voor de zichtbaarheid van historische plekken en gebouwen.
 - Wat is hier de stelling?
- Neutraal**

 - Kan altijd beter door (nog) meer gebruik te maken van de huidige technologie. QR codes etc.
 - Teveel aandacht en kosten voor behoud oude gebouwen

- Vele zaken zijn nog min of meer zichtbaar (zeker als je weet waar over je praat!). Maar ook heel veel zaken niet. Deze zichtbaarheid is altijd een afweging tussen veiligheid, ander maatschappelijk belang en financiële mogelijkheden
- Mee oneens
- De plek waar vroeger het standbeeld van Peter Roovers gepland was, de dijk bij Gassel aan het eind van de Overlaat, daar had cultuurhistorisch gezien het beeld moeten staan i.p.v. aan de voet van de Beerse kerk, waar het beeld totaal niet tot zijn recht komt.
 - Er is weinig signalement van het vroegere kasteel in Ravenstein.
 - Het is goed om te zien dat er meer aandacht is voor de historische waarde van het landschap (bijv. het heggelandschap), en dat informatie regelmatig beschikbaar is, maar op veel plekken heeft er een enorme kaalslag plaatsgevonden (en dat lijkt nog steeds door te gaan).
 - In de plannen dient hier rekening mee gehouden te worden zodat dit duidelijk zichtbaar wordt
 - Mag meer, niet afbreken.
- Zeer mee oneens
- In het deltaplan wordt uitgebreid geschreven over de das, cultuur historische dijk (Hogedijk) en Maas heggelandschap die moeten wijken voor retentiebekkens. Maar niet over de mensen die er wonen of de cultuur historische boerderijen die er staan.
 - In hoeverre is bekend wat de functie is van de Bakenbomen?
Wat is de functie van zomer en winterdijken?
Waarom hebben wij z'n uniek maasheggebied en wat is de functie hiervan?
 - Zover ik kan zien is het Maas-landschap grotendeels vormgegeven door moderne, strakke bedijking. Moeilijk te zien en eraren hoe het er 100 jaar geleden uitzag
- Weet niet
- Dit is een merkwaardige stelling. Als de historische waarden niet zichtbaar zijn, zijn ze er ook niet. Of ze zijn er wel, maar dan ligt het aan de beschouwer die er onvoldoende kennis van heeft.

9 Welke historische waarden moeten volgens u absoluut beter zichtbaar worden gemaakt?

(Meerdere antwoorden mogelijk)



Aan de hand van vraag "9 Welke historische waarden moeten volgens u absoluut beter zichtbaar worden gemaakt?" is de volgende top drie van antwoorden naar voren gekomen:

1. Vesting van Grave (45%)
2. Het kleinschalig landschap met Maasheggen (43%)
3. De Maas als waterbouwkundig icoon, met elementen als de brug en stuw bij Grave, het gemaal van Sasse en andere bouwwerken (40%)

Andere historische waarde:

- Bakenbomen terug en herplanten en stoppen met illegaal vergiftigen dit zijn monumenten wonigbouw gaat niet voor op deze monumenten ook al denk jij er anders over.
- Beeldbepalende boerderijen
- Binnen instituten
- De plekken waar een dijk doorbraak is geweest
- Eiland Everdine in Katwijk
- Geen
- Het agrarisch verleden van de uiterwaarden, als onderdeel , bv het aanleggen van een lage dijk direct langs de maas
- Het halve plassegebied Kraaijenberg gaat al verpest worden door toerisme
- Historische boerderijen langs de dijk, hooischuren, boeren activiteiten.
- Hoe zagen de dorps/stadsoevers er voor de hoge dijken uit - Nu vaak verdwenen achter de dijk
- Kroonwerk coehoorn
- Kroonwerk de Coehoorn
- Kweldijken
- Middeleeuwse functies verdedigingswerken
- Op veel van de genoemde onderwerpen wordt veel aandacht geschonken in de vorm van Museum- Kazematten- stadspoorten- Gildedagen-stadsinrichting etc.
- Oude overtochten (pondjes, wachthuizen en alles wat er bij hoort.
- Ravenstein
- Staay Neerloon, haven Overlangel
- Unesco biosphere
- Unieke aankleding dijk vanaf Ravenstein in westelijke richting
- Vestingwerken van Ravenstein
- Zie toelichting vorige punt.

Toelichting

- Alles wat er hierboven genoemd wordt, is voor de goede beschouwer prima zichtbaar. Ga alsjeblieft niet overal een bordje bij zetten! Maar zorg er wel voor dat al deze genoemde elementen, situaties ook na de dijkverbetering zichtbaar blijven!
- Als liefhebber van geschiedenis ben ik uiteraard voor het behoud van zo veel mogelijk kenmerken. Maar niet tegen elke prijs en niet ten koste van andere belangrijkere zaken. Ook hier is een (ws moeilijke) afweging een zaak waarmee je nooit iedereen tevreden zult stellen
- De diverse sporen in het landschap rondom Grave; bewoning op de horsten en oeverwallen o.a. langs de Hoge Raam
- Graag de huidige historische waarden wel in stand houden zoals ze zijn.
- Is het mogelijk dorpen dijken transparant te maken ? zodat de rivier weer op ooghoogte te zien is en niet vanaf een hoge dijk ?
- Opknappen als het er slecht aan toe is.
- Zie vraag 7

2.5 Recreatie en vrijetijdsbesteding

10. Hoe vaak maakt u op de volgende manieren gebruik van de dijk en de omliggende omgeving?

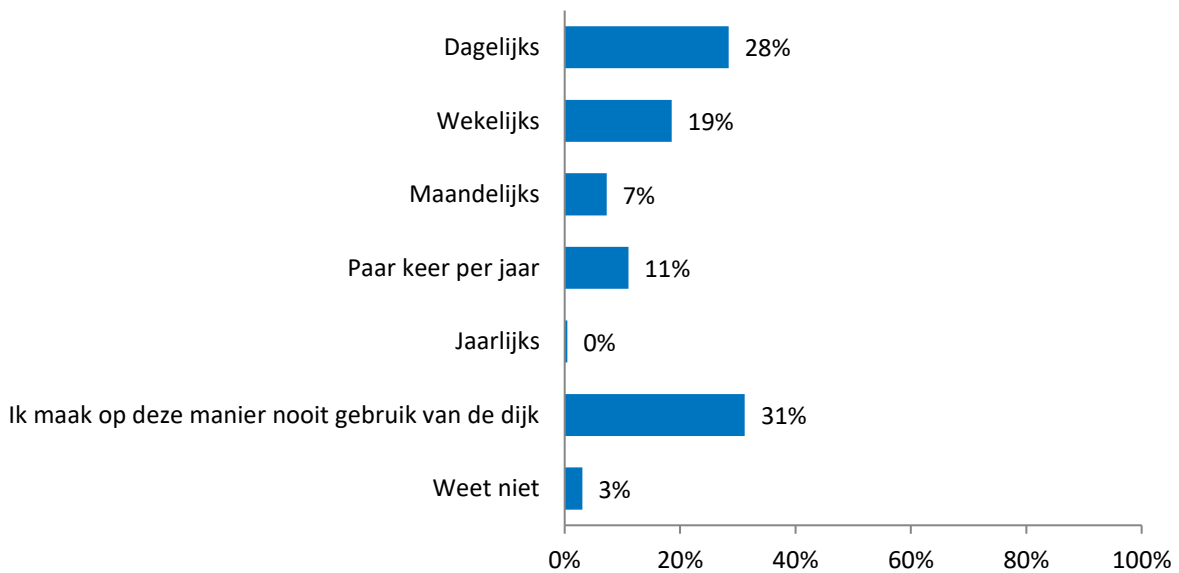
10.1 Voor recreatief gebruik

(n=432)



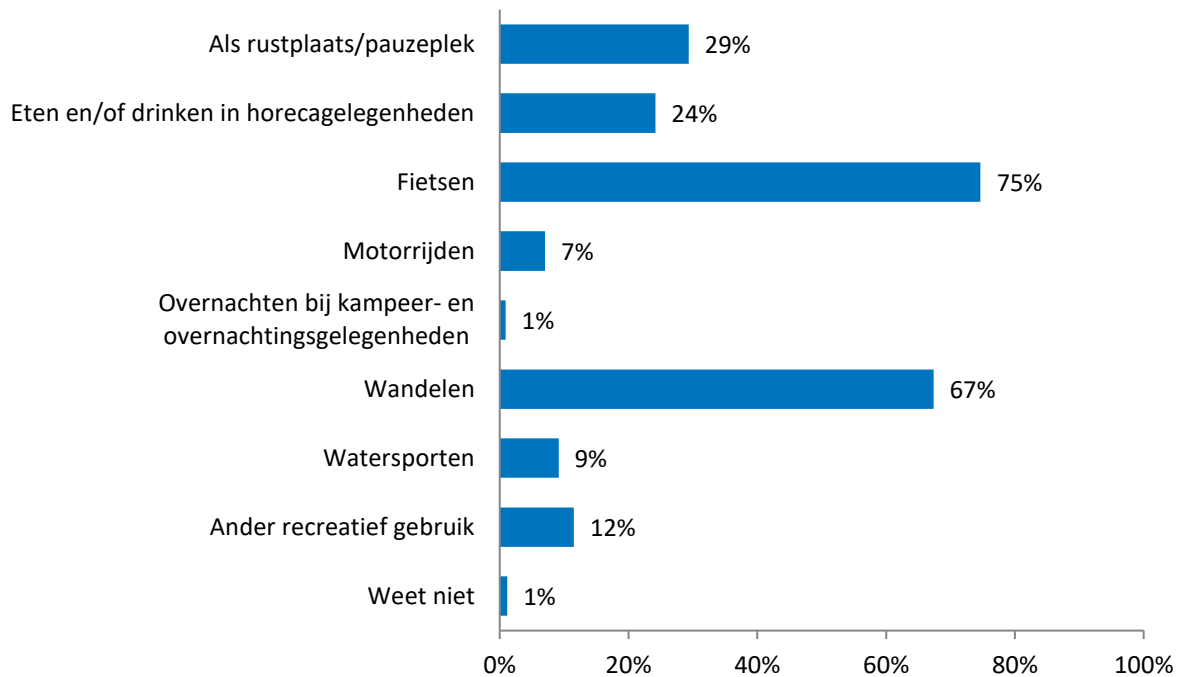
10.2 Als woon- en werkverkeer

(n=426)



Op welke wijze maakt u recreatief gebruik van de dijk en de omliggende omgeving?

(n=426)



Ander recreatief gebruik, namelijk:

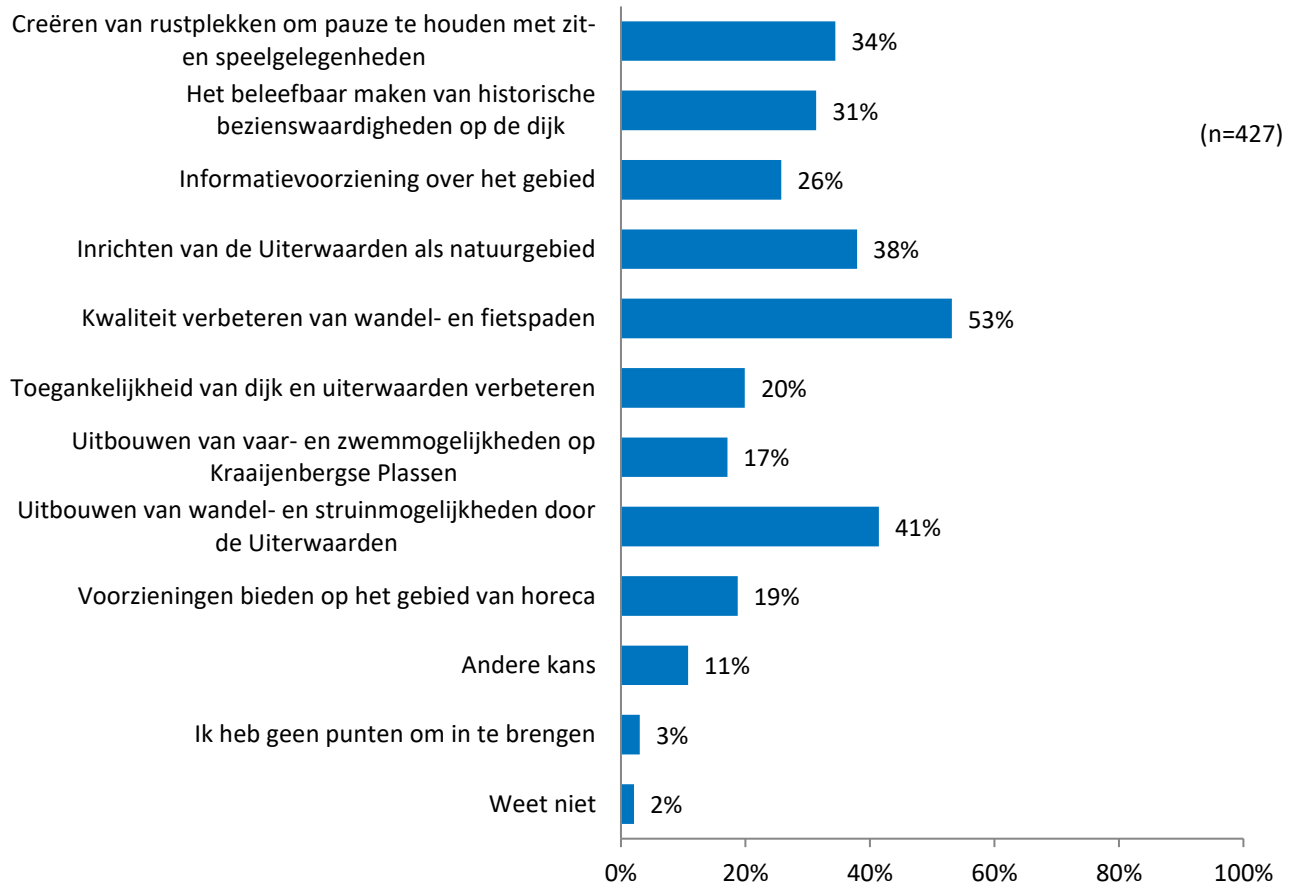
- Als horeca ondernemer
- Auto
- Auto rijden
- Autorijden
- Boot
- Fotograferen en historisch onderzoek
- Hardlopen (11x)
- Hardlopen, wild spotten, genieten van de typisch "verhoogde" autorit langs huizen en bomen
- Hond uitlaten (3x)
- Ik ben slecht ter been en rijd daarom graag met m'n auto af en toe een stukje dijk.
- Ik kijk vanuit mijn woonkamer uit op de Maas en de uiterwaarden.
- Ik woon aan de kademuur, fijne plek om over de Maas te turen
- Longboarden
- Ontspanning
- Op de dijk zijn is altijd mooi, genieten, rondkijken
- Paardrijden
- Picnicken
- Rijden met de snorscooter
- Rond rijden met auto
- Scooter
- Scooteren
- Toeren op weg naar beoogde locaties

- Uitzicht vanuit mijn woonkamer. Ik ben al 10 jaar met pensioen en beleef het uitzicht als een geschenk.
- Vestingsstadjes bezoeken
- Vissen
- Vissport
- Vogels kijken, fotograferen
- Waterrecreatie/zonnen/ontspannen
- Werk
- Wij wonen op de dijk
- Woon op een dijk lichaam
- Zitten op bankje op de dijk
- Zwemmen (4x)
- Zwemmen in grind en zand winningsgebieden

Dijkverbetering Cuijk-Ravenstein biedt ook kansen voor de dijk en het aangrenzende gebied.

11 Stel u mag een punt inbrengen op recreatief gebied dat opgepakt kan worden tijdens of na de dijkverbetering, wat zou u dan voor willen stellen om mee te nemen tijdens of na de werkzaamheden?

(Alle antwoorden zijn goed, er is geen fout antwoord te geven)



Aan de hand van vraag "11 Stel u mag een punt inbrengen op recreatief gebied dat opgepakt kan worden tijdens of na de dijkverbetering, wat zou u dan voor willen stellen om mee te nemen tijdens of na de werkzaamheden?" is de volgende top drie van antwoorden naar voren gekomen:

1. Kwaliteit verbeteren van wandel- en fietspaden (53%)
2. Uitbouwen van wandel- en struinmogelijkheden door de Uiterwaarden (41%)
3. Inrichten van de Uiterwaarden als natuurgebied (38%)

Andere kans:

- Aandacht aan kraaijensberg als duikbestemming, geleefd bij duikers
- Aanleg van minstrandjes langs de Maas
- Autoluw maken en beter verlicht; fietsverkeer op dijk tussen Velp en Neerloon onveilig
- Beperking van motorrijders op de dijken
- Betere bewegwijzering voor toeristen voor horeca, bezienswaardigheden, rustplekken etc. etc.
- Creëren van goede fietsstallingen in Grave, opdat de Maaskade veilig beloopbaar blijft!
- Doortrekken fietspad over dijk vanaf Katwijk richting Grave

- Een natuurspeeltuin
- Fietspad gescheiden van rijbaan
- Geen apart aan te leggen extra ingang naar de kraaijenbergse plassen
- Gemotoriseerd verkeer verminderen
- Goed onderhoud, van de uiterwaarden geen opschot met veel distels (wat men natuur noemt) kleine percelen voor boeren
- Graasgebieden voor vee van agrariers
- Ik vind dat de hoeveelheid "wilde" grazers te groot wordt, waardoor je de kans ontnomen wordt te struinen door het mooie natuurgebied.
- In het landschap passende parkeerplekken bij huidige bezienswaardigheden, kerkjes, horeca. Bv bij kerk in Neerloon.
- Kroonwerk de Coehoorn herstellen, uitzicht over de Maas voor wandelaars, fietsers en Horeca moet gegarandeerd blijven.
- Loopbrug/voetveer bij het Wachthuis in Reek (niet toegankelijk voor fietsers)
- Losloop gebieden voor honden
- Maak een wandel- of fietspad mogelijk tussen het begin en het eind van de oude Maasbedding die de Beerse Overlaat heet en grotendeels de Hertogswetering volgt.
- Maaskade Cuijk is een treurige plek. Kan voor vele doeleinden bruikbaar gemaakt worden
- Meer bankjes om te zitten en genieten van de Maas enneagram uiterwaarden
- Meer bomen op de dijk realiseren waardoor wandelen in schaduw mogelijk is, de dijk is veelal kaal begroeid, en juist de bomen geven een gevoel van hoogte, diepte en perspectief
- Meer kleine parkeer plekken voor recreatie (watersport)
- Meer parkeermogelijkheden om in geval van slecht ter been ook te kunnen genieten van mooie plekjes
- Meer toezicht op afvaldumpingen en drugsgebruik in de nacht op deze mooie rustige plekken.
- Minder autoverkeer en motoren c.q. voorrang voor fietsers en wandelaars
- Mogelijkheden tot zwemmen in de Maas
- Motoren en wielrenners weren
- Motoren weren . Vooral wandelen en fietsen toestaan (uitgezonderd mensen die er wonen.)
- Plaatsen standbeeld Beerse overlaat, belachelijk zoals nu geplaatst in beers bij de kerk
- Rivier stranden, aanlegplaatsen langs rivier in bv baaien
- Romeins verleden en zandstranden aanleggen aan de maas
- Strandje met Terras/recreatie/horeca/boulevard
- Struin mogelijkheden met mijn hond die los loopt
- Tegengaan van toerisme en veel verkeer
- Toegankelijk maken voor duikers bep stekken, instap zonder oevers te beschadigen
- Toegankelijkheid verbeteren voor sportvissers aan de oevers.
- Uitzicht op de Maas vanuit horeca en fietsers en wandelaars die Grave bezoeken moet goed mogelijk zijn.
- Verbieden wielrenners/brommers/motoren
- Verkeersluwe dijk maken. Nu is het op sommige stukken tussen neerloon en velp een racebaan. Dagelijks straatraces
- Verkeersremmende maatregelen zodat de snelheid op de dijk eruit gaat. Scheiding van fietsen met gemotoriseerd verkeer, periodieke afsluiting voor motorvoertuigen behalve bestemmingsverkeer.
- Voor visueel gehandicapten moet het goed bereikbaar zijn.
- Vooral kleinschalig houden van bv kraaijenbergseplassen
- Voorzieningen bieden met horeca was met de boot van Frans van Steen een geweldige optie, die de nek is omgedraaid. Nu weer zoeken naar iets nieuws?
- Water vast kunnen houden voor droge periode

- Zwem en zon mogelijkheden langs de maas in de vorm van een buiten zwembad.

Toelichting

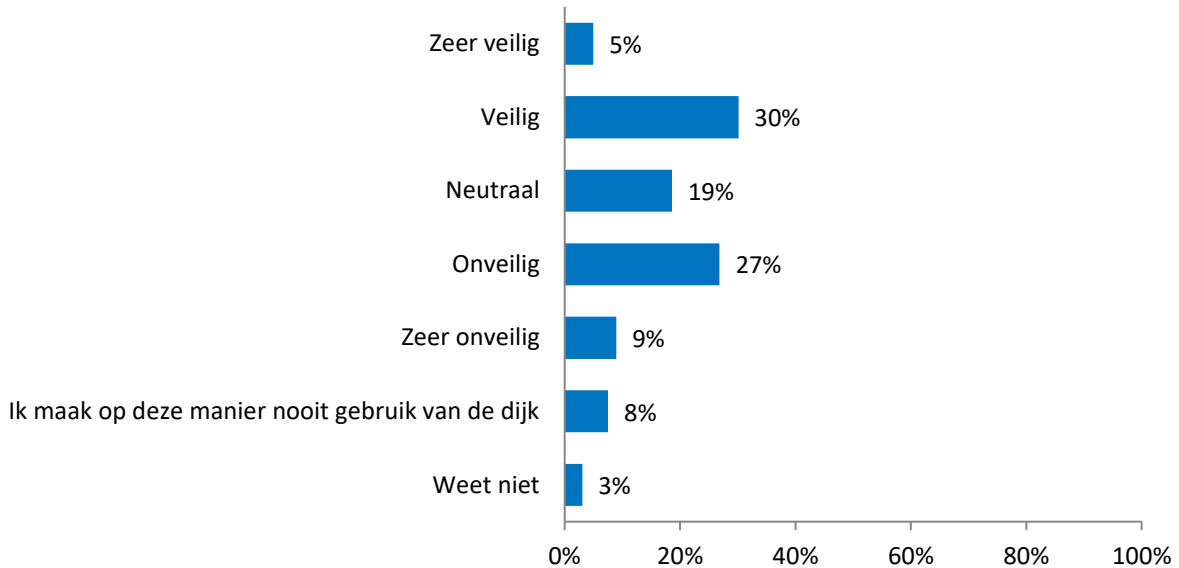
- Bij van Sasse ,kun je al best veel info krijgen over ontstaan van het een en ander en water beheer in gebied
- De boten kunnen prima via industrie ingang naar de plassen komen.
- De rivier is nu eigenlijk alleen om van A naar B te gaan, geen mogelijkheden onderweg aan te leggen aan steigers, baaien, stranden, ondieptes; geen mogelijkheid om te zwemmen aan de oever, kortom recreatief gebruik zeer beperkt. In feite tamelijk saai, je kan alleen maar onderweg zijn
De rivier oever is bijna niet toegankelijk - je komt niet dichterbij dan het fietspad op de dijk. Er is zoveel oever, waarom niet een voetpad dierct langs het water met meerdere stops, picknick plekken, banken, baaitjes voor kleinschalig gebruik ?
- Een breder wandelpad langs de Maas zou heel mooi zijn (van Ravenstein naar Keent).
- Ik ben voorstander van behoud van de natuur en wil toename van recreatie en plezier attracties indammen
- Liever niet de uiterwaarden gebruiken voor recreatie
- Probeer de Beerse Overlaat als bypass weer te herstellen. Neem het op in de lange termijn visie zodat in de toekomst duidelijk is hoe de Maas zich in het verleden een weg in het landschap heeft gevochten.
- Uiterwaarden omvormen naar natuurgebieden! is onnodig, de boeren kunnen deze vruchtbare grond juist nu goed gebruiken

2.6 Verkeersafwikkeling

De dijk tussen de spoorbrug bij Katwijk en het viaduct van de A50 tussen Neerloon en Ravenstein wordt op sommige plekken gebruikt voor woon- en werkverkeer en is ook van recreatieve waarde voor fietsers en wandelaars.¹² In hoeverre voelt u zich veilig op en rond de dijk als het gaat om verkeersveiligheid?

12.1 Als wandelaar

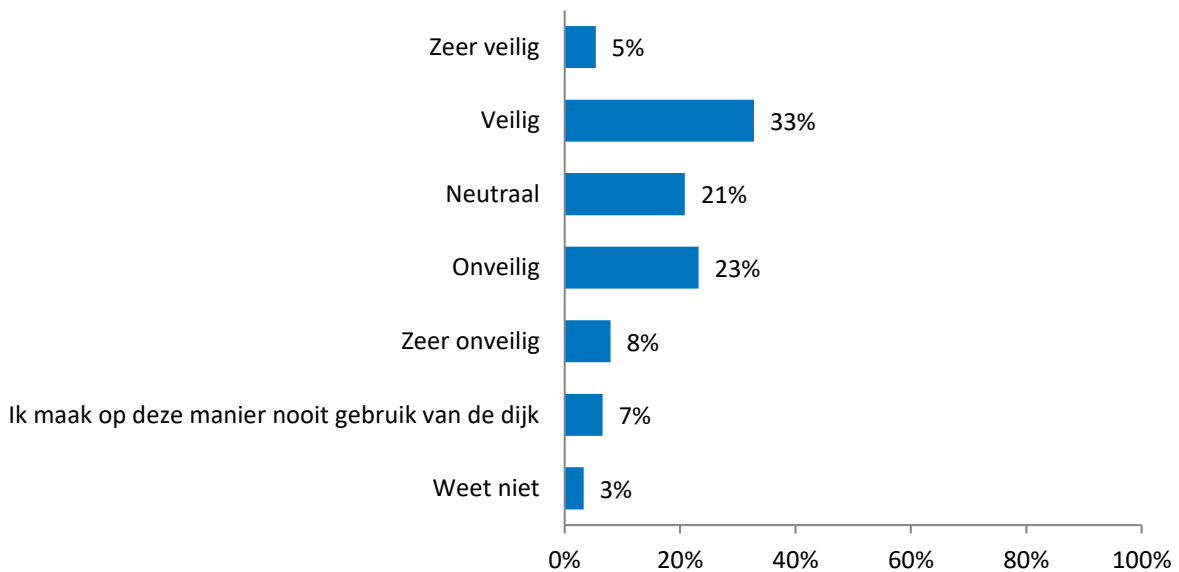
(n=425)



Op stelling 12.1 Als wandelaar antwoordt in totaal 35% van de respondenten: "(zeer) veilig". In totaal antwoordt 36% van de respondenten: "(zeer) onveilig".

12.2 Als fietser

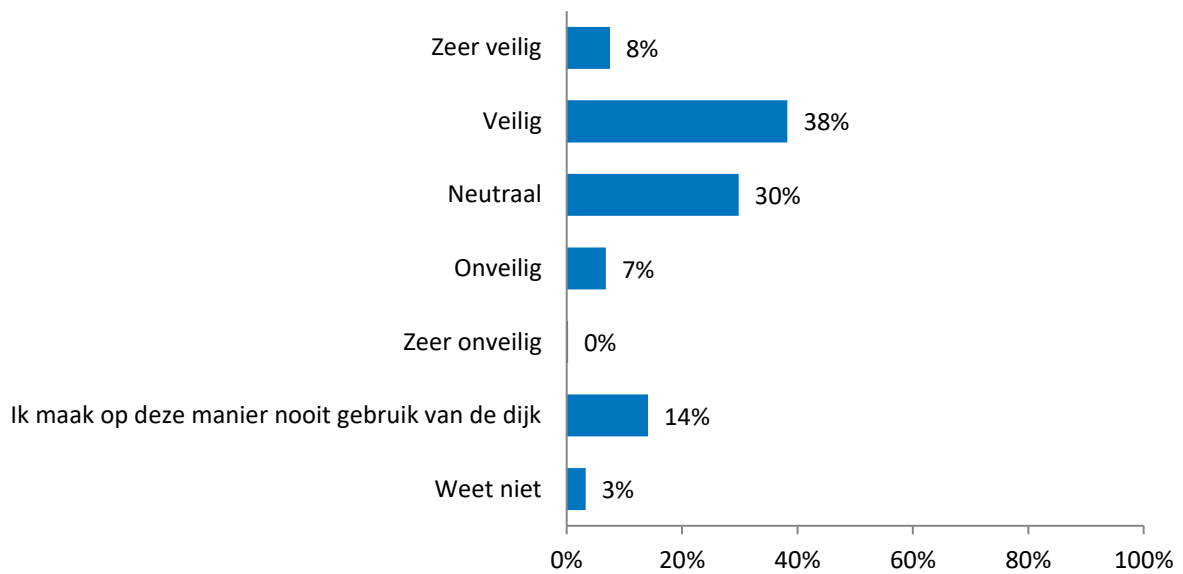
(n=427)



Op stelling 12.2 Als fietser antwoordt in totaal 38% van de respondenten: "(zeer) veilig". In totaal antwoordt 31% van de respondenten: "(zeer) onveilig".

12.3 Als automobilist

(n=426)



Op stelling 12.3 Als automobilist antwoordt in totaal 46% van de respondenten: "(zeer) veilig". In totaal antwoordt 7% van de respondenten: "(zeer) onveilig".

13 Stel u mag één of meerdere locatie(s) kiezen op de dijk tussen Katwijk en Neerloon, waar zou de verkeerssituatie verbeterd kunnen worden op de dijk? (n=411)

Nergens, de verkeersveiligheid is overal goed op de dijk tussen Katwijk en Neerloon (14%)

Onderstaande tabel geeft de locaties + de te nemen maatregelen om verkeerssituatie te verbeteren.

Legenda voor de tabel:

Maatregel 1: Aanpassing routing vrachtverkeer

Maatregel 2: Afsluiten of ontmoedigen van autoverkeer (sluipverkeer)

Maatregel 3: Bredere rijbanen maken

Maatregel 4: Gescheiden voet- /fietspaden maken

Maatregel 5: Parkeer- of afstappunten op de dijk realiseren

Maatregel 6: Snelheidslimieten aanpassen

Maatregel 7: Snelheid remmende maatregelen treffen

Maatregel 8: Veiliger afwikkelen landbouwverkeer

Maatregel 9: Weren van motorrijders

Andere maatregel

Weet niet

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Aanleg fietspad tussen Neerloon tot Velp	x	x		x					x		
aansluiting dijk Grave naar Ravenstein									x		
Afslag reek, grave, Ravenstein										Betere aankondiging en doorstroming vanaf Ravenstein grave v.v.	
afsluiten dijk voor auto vanaf industrieterrein naar spoorbrug Katwijk		x									
alleen fietsers en wandelaars toestaan.		x		x				x			
aparte wandelpad				x							
Autoverkeer mag alleen te gast zijn op delen van de dijk die zich daartoe lenen - geen vrachtverkeer toestaan!										Zie vorige toelichting.	
Balgoij		x							x	Verboden voor wielrenners	
Bestrating Koninginnedijk Grave (voor fietsers)										Betere kwaliteit bestrating	
Betere dijkverlichting Neerloon										Geen groen licht, op donkere dagen is het nu onveilig	
betere fiets route en voor de auto (moter) minder toegankelijk		x		x			x		x		
Betere verlichting op de gehele dijk										Verlichting - natuurvriendelijk maar ook veilig voor alle soortige gebruikers	

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Bij de Kromme Hoek in Neerloon wordt nog weleens hard opgetrokken door motoren en auto's waardoor het gevaarlijke situaties kunnen ontstaan als ze het dorp binnenrijden.				X			X				
Bij het oversteken als wandelaar	X	X		X		X	X		X		
Bij niftrik		X				X			X		
bocht bij overlangel,bij de toerit vanaf overlangel										Fietspad onder langs de dijk,liever half hoog op de dijk voldoen breed voor 3 personen naast elkaar	
Bocht Velp/Reek/Overlangel										Dijk recht houden	
Castella tm de molen cuijk			X				X				
Cuijk aansluit. A73 tot Grave aansluit. Rijksweg	X					X	X				
Cuijk Katwijk fietsers en wandelaars scheiden	X	X		X	X			X	X		
Cuijk-Grave		X		X					X		
Dat het auto verkeer en motoren beter aan snel heit aan past !			X	X	X	X		X	X		
De dijk bij Keent					X						
De dijk bij Neerloon is onveilig voor verkeer			X	X							
De dijk Heumen naar Grave. Autoverkeer beperken. De rood-witte paaltjes liggen al zeker 2 jaar plat of zijn weg.		X					X			Snelheidslimiet aanpassen, maar daarop controleren en handhaven.	

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
De dijk is erg smal om fietsers en wandelaars tezamen te hebben op de dijk tussen Neerloon en Velp		X							X		
De dijk oosterlijk van Grave	X	X				X	X		X		
De dijk van Grave naar Ravenstein. Daar wordt vaak te hard gereden. Autoverkeer beperken.		X					X				
De splitsing naar de Reek				X						Overzichtelijk maken van de splitsing	
De weg op de dijk Grave uit richting Cuijk										Nadere beschouwing door verkeerskundige	
Dijk bij de Keent	X	X		X							
dijk bij Grave. te veel vrachtverkeer. het is zeker na corona en de brugafsluiting een enorme toename. nergens voor nodig als het vrachtverkeer richting Oss al bij Cuijk over de snelweg wordt geleid. dit is echt belachelijk aan het worden. Als ze van de dijk gebruik blijven maken, moet het vrachtverkeer ook gaan betalen voor het onderhoud er van. dit gedreun van te zware vrachtwagens is ZEKER niet goed voor de dijk. ik maak het dagelijks mee.	X	X		X		X	X			om de 10 meter een zeer hoge drempel om vrachtverkeer te ontmoedigen	
Dijk bij Neerloon verbreden of een apart breed (2 fietsers langs elkaar)fietspad aanleggen.d		X		X		X	X		X		
dijk bij Ravenstein / vrachtverkeer	X			X			X				

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Dijk Cuijk en											
Dijk Grave naar Cuijk, eerste stuk 50 km						x					
Dijk industrieterrein Katwijk en spoorbrug		x									
Dijk naar Ravenstein voor wandelaars				x							
dijk tussen escharen en grave	x	x				x	x		x	Geluid beperken	
Dijk tussen Gassel en grave	x					x		x			
dijk tussen oud velp en neerloon		x		x		x	x				
Dijk tussen Velp en Overlangel, hier rijdt regelmatig verkeer waar de weg krap is voor 2 auto's met fietsers en/of wandelaars naast elkaar.		x	x	x							
dijk van Grave naar Gassel max snelheid beperken en geluidsreductie verkeer	x	x				x	x			geluidsreductie verkeer; uitlaad en bandengeluid	
Dijk Velp - Ravenstein nodigt uit tot te hard rijden	x	x		x					x		
Dijk Velp - Ravenstein uitbreiden met apart fietspad				x							
dijk velp tot aan Ravenstein	x	x	x	x							
dijkgedeelte tussen Overlangel en Velp	x		x	x							
Dijkweg Neerloon / Velp			x	x							
Door Grave heen	x										
Elisabethstraat Grave	x										
Exclusief "Fietspad" vanuit Grave helemaal doortrekken naar Ravenstein		x		x					x		

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
fietspad dijk Grave-Beers, ondanks verbreding weinig ruimte voor wandelaars			X								
Fietspad doortrekken OVER de dijk, waar de Driessenweg de dijk verlaat naar de Jan van Cuijkdijk, bij Vegetasseweg 2.										Fietspad aanleggen Over de dijk,	
fietspad in de dijk in verlengde van de Driessenweg Escharen				X					X		
Fietspad op of langs de dijk tussen Velp en Ravenstein				X							
Fietspad tussen Lommerstraat 6 en Overlaat/Marsstraat										Breder fietspad en ontmoedigen autoverkeer.	
Fietspad van Grave naar Ravenstein wel breed genoeg om elkaar te passeren.	X			X							
fietspaden langs provinciale weg Grave - Beers				X							
Fietsroutes, soms zeer slecht en of smal, Demen Dieden				X	X		X		X		
Fietsverbinding tussen Cuijk en Grave				X							
Gassel naar Grave en vise versa	X	X	X			X	X				
Geen gemotoriseerd verkeer tussen Grave en Ravenstein.	X	X		X	X				X		
gehele dijkvak		X		X					X		
genneper brug				X		X	X		X		
grave	X	X	X								
grave	X	X							X		

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Grave	x										
Grave - Ravenstein		x				x	x		x		
grave cuijk fietsverbinding op dijk		x									
Grave Estersveldlaan en de dijk	x	x				x					
Grave naar Cuijk	x	x				x					
Grave net voor de bebouwde kom	x			x				x			
Grave Overlangel		x		x		x					
Grave Ravestein voor fietsers en wandelaars		x		x		x	x				
Grave Reek				x			x				
Grave, direct na het verlaten van de bebouwde kom. Van 50 naar 80 levert daar in de woonwijk veel geluidsoverlast op door (snel) optrekkend verkeer. Langer 50 aanhouden of snelheidsremmende maatregelen direct langs woonwijk Estersveld zou zeer welkom zijn!						x	x				
Grave, fietsoversteekplaats Jan van Cuijdijk-Estersveldlaan										95% van de tijd gaat het goed en valt het overige verkeer mee, maar soms sta je heel lang te wachten daar en dan neem je risico met gauw oversteken omdat het te lang duurt. en dat moet een keer fout gaan daar.	

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Grave-Beers (en vice versa): vrachtverkeer verbieden ivm overlast, al het overige doorgaande verkeer ontmoedigen en/of vertragen	x	x				x	x		x		
Grave-Neerloon										Aansluiting op dijk maken.. Vegetasseweg	
Grave-Neerloon				x					x		
Grave-Reek				x		x					
Herinrichting Neerlangel fietspad/wandelpad	x	x		x					x		
Het Gat van Geluk in Gassel		x		x		x				verharden	
Het stuk dijk in Nederasselt							x			Wielrenners weren, rijden als gekken over de dijk	
Het verkeer van rechts wat de dijk op komt wordt vaak niet gezien en kan voor gevaarlijke situatie zorgen.				x							
Hooge voort/ tussen haven Katwijk en Linden		x									
idem		x		x				x			
Idem		x		x		x			x		
idem		x		x				x			
Idem		x		x					x		
ik ken daar de situatie niet	x	x			x			x			
ik ken daar de situatue niet	x										
Jan v Cuijk straat of weg - eerste stuk bij Grave	x					x	x				

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Jan van cuijkdijk		X									
Jan van Cuijkdijk - snelheid beperken en handhaven	X	X				X					
Jan van Cuijkdijk - vrachtvervoer weren.	X	X				X					
Jan van Cuijkdijk Grave vanaf de Vegetasscheweg	X	X	X			X					
Jan van Cuijkdijk minder verkeer	X	X		X							
Jan van Cuykdijk	X										
Katwijk		X		X							
Katwijk			X								
Katwijk				X						omgevingsvriendelijke verlichting	
Katwijk Grave										Goede wandelvoorziening maken	
Keent		X				X			X		
Keent		X		X			X		X		
Keent		X		X					X		
Keent											
keent ravenstein						X			X		
Keent naar Ravenstein		X		X		X					
Koninginnedijk Grave		X									
Koninginnedijk Grave	X	X				X			X		
Koninginnedijk Grave: fietspad aanleggen tot aan de Maasbrug				X							
Koninginnedijk na Catharinahof tot aan de brug uitbreiden met fietspad.				X		X	X				

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Langs de hele dijk een speciale rode fietsstraat voor fietsen en scooters			x	x	x					2e spoor Niftrik-Ravenstein	
Langs en door Velp is de verkeerssituatie onduidelijk	x					x		x	x		
Liefs geen auto en motor verkeer tussen Velp en Neerloon op de dijk		x		x					x		
Linden			x	x						Passerhavens	
Linden-Gassel: weg achter dijk voor autos, motoren, fiets/wandelpad op dijk ?				x	x		x				
Maaskade Grave: zwaar vrachtverkeer verbieden	x	x					x				
Macharen				x			x		x		
Meer fietspaden				x		x	x		x		
N321 bij Grave (vooral stuk waar dijk naar beneden loopt)											x
Nederasselt	x	x	x			x	x	x	x		
Neerlangel		x				x					
neerloon		x				x		x	x		
Neerloon	x	x				x					
Neerloon			x				x				
Neerloon		x		x					x		
neerloon				x		x					
Neerloon		x		x		x					
Neerloon	x			x							
Neerloon	x			x		x	x	x	x		
Neerloon	x	x		x	x	x					

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
neerloon	x	x					x			weren van motorrijders in het weekeinde	
Neerloon - Grave				x	x		x				
neerloon grave	x	x			x			x			
Neerloon -overlangel							x		x		
Niftrik	x					x		x			
Nu is het niet mogelijk over het gehele dijkvak te wandelen / fietsen. Bv ten noorden van Linden wandelt / fiets men binnendijks										Daar waar nog geen fiets/wandelpaden liggen op de dijk of buitendijks deze aanleggen. Snorfietsen en bromfietsen verbieden en daarop handhaven. Verbieden van vrachtverkeer en alleen landbouwverkeer met ontheffing en dit handhaven! Autoverkeer beperkt mogelijk houden want we krijgen een groep ouderen die enkel met de auto nog kunnen genieten van dit landschap.	
Oliestraat - Maaskade verbieden van zwaar vrachtverkeer, met als bestemming scheepswerf Grave.	x	x				x	x				

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
onoverzichtelijke bochten door de bomen die langs de dijk staan. Bijvoorbeeld bij Neerloon				x			x				
op de dijk langs Neerloon/Overlangel							x		x		
Oude maasdijk tussen Grave en Overlangel		x		x			x		x		
Oude Maasdijk Velp		x		x		x	x				
Overhang Dijk Veersingel Ravenstein				x	x	x	x			Met name bij horeca zeer gevaarlijk	
Overlaat Gassel richting dijk. Landbouwverkeerrijd er veel te hard, vrachtwagen rijden de weg stuk, er is veel te veel sluipverkeer	x	x				x					
Overlangel			x								
Overlangel		x		x					x		
Overlangel Neerloon		x		x		x					
Overlangel Reek		x		x		x	x				
overlangel-velp				x	x		x				
Ravenstein - Grave		x				x			x		
ravenstein- megen				x	x		x				
Ravenstein(spoorweg)							x				
Reek		x			x						
Reek Velp		x		x		x	x				
Reek-Ravenstein		x				x			x		
Rondom kraaijenbergse plassen				x							

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
scheiding maasdijk-staaijstraat.		x		x			x		x	minder interessant maken voor groepen wielrenners in waaier-vorm.	
Smalle dijkwegen bij Keent			x	x							
smalle en onoverzichtelijke stukken weg				x	x	x					
Splitsing Hans en Greetje Keent - Maasdijk									x		
splitsing loonsestraat opgang en maasdijk ter hoogte van overlangel							x		x	voorangskruising er van maken	
splitsing maasdijk staaijstraat verbeteren		x		x			x		x		
Spoorwegovergang Ravenstein			x							Egaler wegverloop. Door verhoogde ligging van de rails zie je niet wat er aan de andere kant gebeurt.	
Sportpark Groenendijkse kampen (Cuijk)				x						omgevingsvriendelijke verlichting	
Stuk Gassel - Grave (Cuijkdijk)	x			x		x	x				
te veel motorrijders bij Ravenstein	x	x									
ter hoogte van Keent: auto's en fietsers vlak langs elkaar.	x	x							x		
ter hoogte van Neerloon		x									
Ter hoogte van Overlangel	x			x				x			
trace neerloon-overlangel: smalle dijk, weinig uitwijkmogelijkheden		x		x			x		x	zie boven.	

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
T-splitsing Estersveldlaan - Jan van Cuijckdijk						x				Aanleggen vluchtheuvel voor oversteek, of zebrapad	
Tussen de brug bij Grave en Keent				x							
tussen de brug van grave en Velp. Op het fietspad staan paaltjes , levensgevaarlijk						x	x				
tussen globaal camping het loo en smals.	x	x	x	x		x	x				
Tussen grave en neerloon			x	x							
tussen Grave en Overlangel een fietpad aanleggen, auto's rijden daar veel te hard				x							
Tussen Grave en Ravenstein		x			x	x	x	x	x		
tussen grave en Ravenstein				x					x		
Tussen Grave en Ravenstein meer veiligheid voor fietsers en voetgangers				x							
tussen grave en ravenstijn	x	x				x	x	x	x		
tussen heumen en grave		x				x	x				
tussen Katwijk en Grave			x	x							

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet	
Tussen kruising maasdijk /staaystraat en kruispunt na overlangel Auto's en motoren verbieden		x								x	Als het hele stuk in feite fietspad wordt dan hoeven er geen gescheiden wegen te komen . Als dat niet het geval is dan is een apart fietspad wenselijk.	
tussen Linden en industrieterrein Cuijk			x	x								
Tussen Megen en Niftik, smalle weg en geen apart fietspad.			x	x								
Tussen oprit Velp en Neerloon	x	x	x	x		x	x					
Tussen Oud Velp en Overlangel; heb ik jaren woon-werk gebruikt; levensgevaar bij tijd en wijle				x		x						
tussen overlangel en velp			x	x								
Tussen ravenstein en grave een veiliger fietspad	x	x	x	x		x						
Tussen Reek - Overlangel				x							De weg verbreden zodat de auto's elkaar kunnen passeren zo breed als De Steeg richting Reek	
tussen Reek en Neerloon		x	x									
tussen Velp en de brug bij Ravenstein. snelheidsbeperking invoeren en dan wel handhaven!						x	x					
Tussen Velp en Neerloon		x		x		x	x			x		
Tussen Velp en Neerloon				x	x							

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Tussen Velp en Neerloon	x	x		x			x		x		
Tussen Velp en Overlangel			x	x							
Tussen Velp en Overlangel		x					x				
Tussen velp en ravestein									x	Weren van auto's	
Uitkijk oprit kerk neerloon door teveel begroeing spiegel?????						x		x			
van overlangel naar Neerloon	x			x	x			x			
vanaf Velp tot en met Neerloon			x	x	x	x	x				
veiliger afrit van Maasdijk naar Overlangel (is eerste afrit vanaf Velp)										breedere afrit en zorgen dat er geen grind ligt	
Velp					x						
Velp - neerloon		x									
velp - ravenstein	x	x			x				x	afsluiten voor dit verkeer	
Velp - Reek - Overlangel			x	x	x						
Velp naar overlangel		x		x							
Velp-Overlangel		x		x							
Verboden voor motoren.											x
verkeer op de Mariagaarde Katwijk		x	x						x		
Verkeer terugdringen tussen Velp en Overlangel	x	x		x							
Verkeersveiligheid, te druk, dijk ingang Grave, Elisabethstraat, Onveilig vanwege vrachtverkeer	x										

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
Verlengen van het fietspad op de dijk tussen de Kraaijensbergseplassen richting de keersluis										Aanleggen fietspad	
Voor de Graafse dijk (n321) al 50km ipv op de dijk	x					x					
Wachthuis Reek		x		x						Is nu een onveilige t-splitsing	
wachthuis Reek --- afslag overlangel				x	x	x		x			
Waterburg dijk				x							
weg langs Keente											
weg tussen grave en cuijk ter hoogte van grave verleggen naar escharen		x									
weg tussen Katwijk en Linden gaat gedeeltelijk via industriegebied en smalle weg gedeeld met auto's. Is daar een interessantere/mooiere voetgangers/fietsers verbinding mogelijk				x	x						
X		x									
y splitsing na de brug bij Ravenstein, voordat neerloon ingereden wordt. Deze rustplek is daar in de praktijk een irritatie voor fietser en automobilist	x									Maximum aantal Boeren Solex rijders in groepsverband.	
Zie toelichting	x	x		x					x		
			x	x	x	x		x			
	x	x				x					
						x	x		x		
			x	x	x	x		x			

Locatie verbetering verkeerssituatie	Maatregel 1	Maatregel 2	Maatregel 3	Maatregel 4	Maatregel 5	Maatregel 6	Maatregel 7	Maatregel 8	Maatregel 9	Andere maatregel	Weet niet
	x	x				x					
			x	x	x	x		x			
	x	x				x					
											x

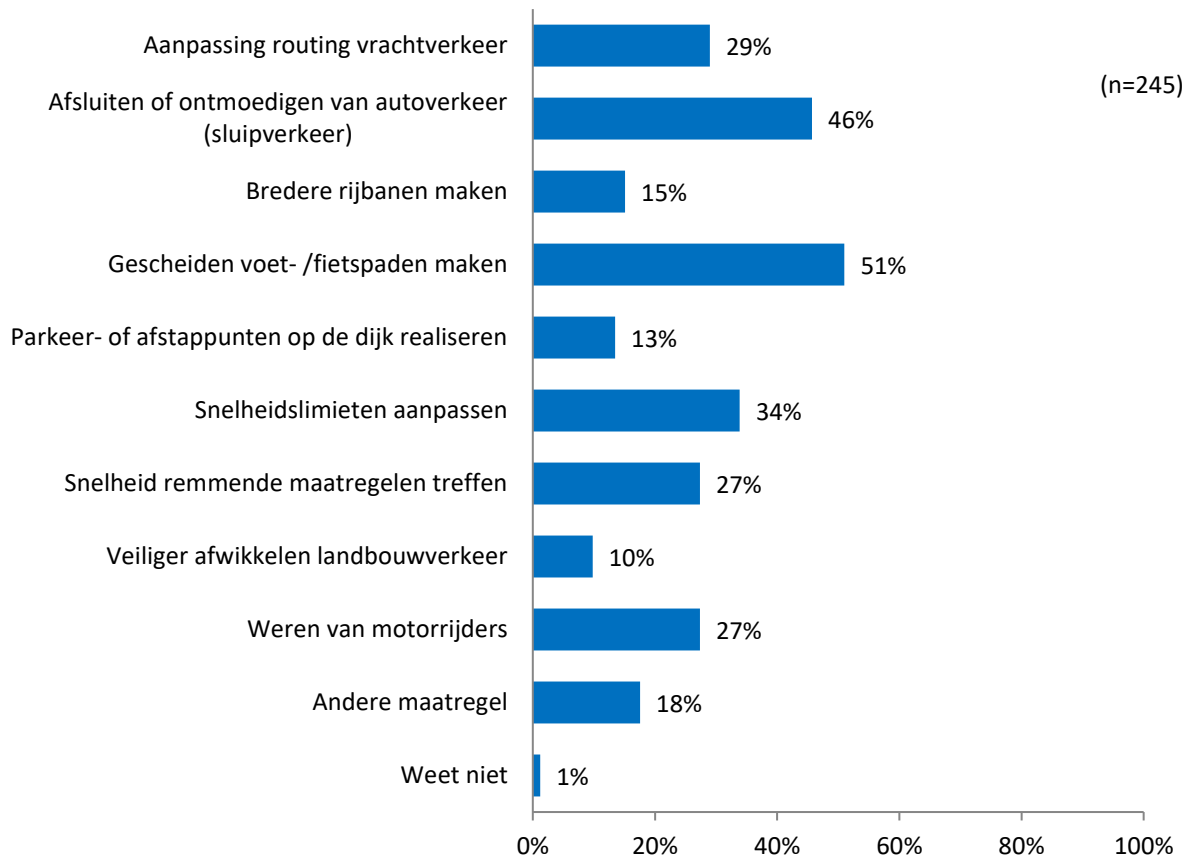
Toelichting locatie(s):

- Auto's te gast bij afgang dijk in Katwijk
- Autoverkeer verbieden en meer wandelmogelijkheden aanleggen dicht langs de Maas.
- De dijk is nu mooi smal en nodigt niet uit tot hard rijden. In het weekend moet je als wandelaar voorlichtig zijn, zeker met bv hond. Een apart wandelpad "boven" op de dijk zou mooi zijn.
- De dijk is relatief smal en er wordt veel te hard gereden door met name motoren
- De onveiligheid op de dijk zit hem in het medegebruik dat motorrijders en wielrenners ervan maken.
- Deze dijk autoluw maken of anders verkeersdrempels aanbrengen. aan de dijk staat een verzorgingshuis (Catharinahof), waar bewoners zich met rollators en scootmobielen voortbewegen.
- Dijk is erg smal, motoren rijden waanzinnig hard en maken heel veel lawaai
- Dijk is op sommige plaatsen te smal voor verkeer fietsers en wandelaars. Overal aparte wandel en fietspaden zijn wenselijk voor de veiligheid. Vooral ook met snelle fietsers zoals elektrische fietsen en wielrenners
- Er wordt regelmatig erg hard gereden.
- Er zijn daar wat bochten die met wandelaars erg onoverzichtelijk zijn
- Gehele dijk moet veiliger voor alle gebruikers. Met name bij topdrukke komen onveilige situaties voor. Scheiden van auto's/motoren en wandelaars/fietsen bijv. d.m.v. een tuimeldijk.
- Gevaarlijk oversteeek voor fietsers en wandelaars Geen zebrapad/stoplicht/vluchtheuvel. Te dicht bij 80-kilometer zone.
- Gevaarlijk voor fietsers graag fietspad
- Graag de indeling en regels hetzelfde houden. Ik word zo moe van al die 60km/h zones. Ik woon binnen 50 meter van de dijk, en heb meer overlast van de treuzels die niet doorrijden, dan van de mensen die netjes 80km/h rijden. Verder GEEN overlast van het (auto)verkeer, geeft wat leven in de omgeving!
- Het is smal over de gehele linie dus voetgangers en fietsers zijn kwetsbaar. Daarnaast is er veel overlast door scheurende en luidruchtige motoren. Hierop een verbod zou veiliger zijn en minder overlast veroorzaken.
- Het probleem zit hem in het gedrag van mensen en handhaving !! Racen op de dijken !!
- Het verbod op motorvoertuigen, deze kunnen gemakkelijk over de rijksweg
- Het zou mooi zijn als er een directie verbinding zou komen vanaf de Elisabethstraat langs de nieuwbouw bij de oude haven naar de dijk achter de scheepswerf of langs de haven naar de brug toe,
- Hier rijden op een te smalle weg veel brede boottrailers met te hoge snelheid voorbij wandelaars. Maak een wandelpad op de dijk om het verkeer te scheiden van wandelaars.
- Ik denk bij de op- en afritten
Het onveilige zit ook in b.v. wielrenners en fietsers die niet achter elkaar gaan rijden als je als wandelaar al al goed als in het gras loopt
- Ik denk niet dat de dijk moet worden ingericht op doorgaand verkeer, uitsluitend afwikkeling lokaal en recreatie verkeer!
- In het algemeen: de op- en afritten bij de Maasdorpen. Betere belijning en die goed onderhouden.
- Indien mogelijk dijken afsluiten voor doorgaand autoverkeer
- Kom daar nooit, wel vind ik dat gemotoriseerd verkeer aan banden moet worden gelegd.
- Mijn woning grenst aan een fiets- en wandelpad. Wielrenners en elektrische fietsen creëren regelmatig gevaarlijke situaties voor wandelaars.

- Mits er aan de snelheidsbeperking wordt gehouden is de dijk voor de automobilist veilig. Fietsers hebben op de smalle stukken last van het achteropkomend autoverkeer. Wandelaars moeten vaak uitwijken in de berm voor auto's en groepen fietsers.
- Moet wel toegankelijk blijven voor mensen op de tandem.
- Regelmatig recent 2x ,rijden er auto's van de dijk af de achtertuin in met schade tot gevolg. Er wordt veel te hard gereden omdat men bord 50km voorbij is of nadert en dan kan het gas open.
Veel verkeer zou eigenlijk ontmoedigd moeten worden deze "sluip"route naar de A73 te nemen.
Geluidsoverlast in tuin graag beperken
- Snelheid aanpassen
- Snelheids brekers?
- Vanaf de brug bij Keent naar Ravenstein zijn alle weggebruikers op één smalle weg. dus automobilisten, motorrijders, fietsers en wandelaars.
- Voel me vaak niet veilig als ik wandel of fiets door auto's, motors en wielrenners
- Vraag is niet duidelijk. Waar alleen fiets en wandel is toegestaan voel ik me veilig. Waar ook auto's over de dijk rijden is het als fietser of wandelaar echt niet veilig!
- Vrachtverkeer alleen bestemmingsverkeer; handhaving dmv gekoppelde camera's en tijdmeting; 60 km/h
- Vrachtwagens zijn en ramp.
- Wandelpaden langs de dijk naar ravensteinof combi fiets/wandelpad
- Wat mij betreft mogen motoren geweerd worden :)
- Wordt vrij fors gereden door autos en motoren, weg op dijk is smal, men moet heel vaak achter elkaar fietsen vanwege drukke verkeer

Totaal 13.1 Welke maatregelen moeten op uw eerste locatie volgens u genomen worden om de verkeerssituatie te verbeteren?

(Meerdere antwoorden mogelijk)



Toelichting

- 1. De verkeersafwikkeling aan de noordzijde van de Kraaijenbergse Plassen: veel te smalle wegen waardoor recreatieverkeer (i.c. boottrailers) elkaar niet of nauwelijks kunnen passeren en sluiproute door het dorp Linden wordt genomen, waar de wegen daarop ook niet berekend zijn.
- 2. De dijk tussen Gassel en Grave is nu niet toegankelijk voor fietsverkeer. Fietspad op de dijk zou vanaf Gassel doorgetrokken moeten worden tot Grave.
- 3. Het fietspad en de weg tussen Gassel en brug A73 loopt nu pal achter de dijk; daar zit auto- en landbouwverkeer op; beter is het fietspad te scheiden van de weg en deze over de dijk te laten lopen in aansluiting op het fietspad vanaf Gassel richting Grave

- 50 km OP de dijk Van Grave naar Cuijk tot de Cuijkse steeg. Gewoon 50 km en beslist geen snelheidsremmende opstakels op de weg ivm geluidsoverlast die dan ontstaat !!
- Als bewoner van een dijkwoning constateren wij een jaarlijkse toename van het gemotoriseerde verkeer. Waarbij regelmatig met hoge snelheid over de dijk wordt gereden. Snelheidslimiet opleggen van 60 km en deze handhaven zou helpen. Het vrachtvervoer hoort geen gebruik meer te maken van dit gedeelte van de dijk. Stadinwaarts is met name de St Elisabethstraat gelegen in het verlengde van de Jan van Cuijkdijk niet berekend op hele grote combinaties voor wegvervoer.
- Een voet en fietspad is niet hetzelfde, verderop bij ravenstein richting deursen/demen is een apart fiets en voetpad. Dit is te smal voor fietsers van twee kanten én wandelaars
- Gescheiden fietspaden helpt niet tegen kuddes wielrenners. Dan voel je je nog niet veilig. Je zou dus een gescheiden wandel en fietspad moeten hebben
- Laat al het verkeer op de dijk, beperk de snelheid.
- Zeer onveilig stuk tussen Catarinahof en centrum Grave. Maak dit auto vrij. Oudere mensen en fietsers zijn straks de dupe.

2.7 Trots en verbondenheid

De ene inwoner maakt gebruik van de dijk in zijn vrije tijd en gaat er fietsen en wandelen, voor de ander is het alleen een manier om van A naar B te komen voor werk en wonen. Bijna iedereen die gebruik maakt van de dijk heeft wel iets ervaren op de dijk.

14 Als u aan de dijk en het aangrenzende gebied tussen Katwijk en Neerloon denkt, welke favoriete plekken of gebieden komen dan het eerst in u op? Als ik aan de dijk denk, dan denk ik aan: (n=403)

Favoriete plek/ gebied (64%):

- ?
- Aan het water bij Katwijk
- Alles in centrum grave
- Balgoij
- Beerse overlast
- Bij het gemaal in Grave
- Bij keent
- Binnenkomst grave En uitzicht
- Bomen langs traject Neerloon
- Cuijk - Grave
- De dijk bij Neerloon, omdat ik daar woon (en van geniet) en hoop dat de snel-dijk zoals bij Niftrik ons bespaard blijft.
- De dijk en de wandelaars
- De dijk in zijn geheel uitzicht
- De Keent (2x)
- De krommehoek
- De Raam
- De rust en het weidse, instant rust, vogels en water
- De uiterwaarden met haar bakerbomen
- De voormalige veerstoep bij Katwijk
- Demen
- Der dijk rond Neerloon
- Dijk bij Gassel
- Dijk bij Katwijk
- Dijk driesenweg Grave gassel
- Dijk Grave Keent
- Dijk grave, ivm mijn woning
- Dijk langs de maas
- Dijk langs keent
- Dijk naar Grave
- Dijk rond Ravenstein
- Dijk tussen grave en cuijk
- Dijk tussen Katwijk en Grave
- Dijk tussen nederasselt en heumen
- Dijken rond Grave, omdat ik daar nu eenmaal veel gebruik van maak
- Dijkvak van Overlangel tot Ravenstein A50
- Dijkwoningen Grave

- Driessenweg met bankje op de dijk
- Fiets dijk tussen Grave en Cuijk
- Fiets/wandelpad op dijk tussen Cuijk en Katwijk
- Fietsen vanaf Ravenstein tot aan Neerloonse kerk en daar naar beneden naar Overlangel
- Fietspad tussen Grave en de Kraaijensbergen
- Fietspad tussen Keent en Grave
- Fietspad van Grave naar Cuijk, mooi landschap met bakenbomen
- Fietspad Velp Grave
- Gebied om Kraaijensbergen
- Gebied rond Keent
- Gebied rond spoorbrug Katwijk
- Gebied rondom Keent (2x)
- Gebied tussen Gassel en Grave
- Gehele dijk
- Gemaal Grave en omgeving
- Gemaal van Sasse
- Grasvelden tussen dijk en Maas
- Grave (21x)
- Grave aan de Maas
- Grave aan de Maaskade
- Grave centrum-Gassel: hardlopen, hond uitlaten, fietsen
- Grave en omgeving
- Grave Gassel
- Grave Gemaal
- Grave Haven.
- Grave met de brug en de stuw met sluis
- Grave Neerloon
- Grave stad aan de Maas
- Grave stuw en brug.
- Grave zou mooi zijn dat de vestingswerken meer zichtbaar zouden zijn
- Grave-beers
- Grave, wijk Estersveld
- Het fietspad/wandelpad van Grave richting Velp, zonder auto's
- Het gebied rondom Keent
- Het mooie uitzicht staand op de dijk voor ons huis in Neerloon, het licht 's avonds door de bomen is prachtig. Behoud de bomen!!!!
- Het natuurgebied Keent
- Het water bij Keent
- Hoe mooi het hier is gezien vanaf de dijk.
- Katwijk (3x)
- Katwijk / nieuwe fietsbrug
- Katwijk Cuijk
- Katwijk Linden en Cuijk
- Keent (43x)
- KEENT
- Keent met haar uiterwaarden
- Keent, met het verdwenen vliegveld uit WW2
- Keent.
- Keentsche uiterwaard
- Kloosters Velp

- Kraaienbergse plassen
- KRAAIENBERGSE PLASSEN
- Kraaienbergse plasen
- Kraaienbergse plassen (5x)
- Kraaienbergse Plassen
- Kraaienbergse Plassen e.o.
- Kraaienbergseplassen
- Kraayenbergse plassen (3x)
- Kraayenbergseplassen (2x)
- Kromme hoek
- Kromme Hoek bij Neerloon
- Kromme hoek in Neerloon
- KROMME HOEK NEERLOON
- Kromme hoek Neerloon, het uitzicht
- Krommenhoek
- Krommhoek, maasdijk Neerloon
- Kruising dijk/Liefkenshoek in Cuijk
- Leent op
- Ligging van mijn huis met uitzicht dat ik graag zo zou willen behouden,
- Linden (2x)
- Loswal bij Grave
- Maak dagelijks gebruik van dijk geen speciale voorkeur
- Maas cuijk
- Maas strandje Neerloon
- Maaskade Grave (2x)
- Mars en Wijthdijk
- Natuurgebied keent
- Natuurgebied Keent (4x)
- Neerloon (2x)
- Niftrik
- Omg Grave tot Linden
- Omgeving van Grave
- Ons woonomgeving
- Onze dijkwoning in Grave
- Onze eigen woning met het unieke uitzicht.
- Oud Velp
- Oude maasarm bij Keent
- Oude Maasbedding rond Keent
- Oude pont overgang bij Katwijk
- Oude veerstoep in Kastwijk
- Oude Wachthuis Reek
- Overlangel
- Overlangel Keent
- Overlangel-Grave
- Pad tussen Grave en Ravenstein
- Pauzeplaats nabij Ravenstein
- Plassen bij Beers
- Plassen bij Linden
- Populieren langs de maas in het hele gebied
- Ravenstein (4x)

- Rode Dorp - Veerhuis
- Rondom de Keent
- St. Agatha
- Strand bij kromme hoek neerloon
- Ter hoogte van de brug naar Keent
- Ter hoogte van Keent
- Thuis
- Traject tussen wachthuis in Reek en Hans en Grietje weg van Neerloon
- Tuseen Grave en Gassel, daar staat mijn woning
- Tussen Katwijk en Oeffelt
- Tussen Keent en Sasse van Gent/Graafse brug
- Tussen Linden en Katwijk
- Tussen Overlangel en de Graafsche brug
- Tussen Oeffelt en uitloop Niers
- Tuurlijk achter het bedrijf iedere dag zie ik dat gebied
- Uiterwaarden
- Uiterwaarden bij grave en gassel
- Uiterwaarden grave
- Uiterwaarden Grave
- Uiterwaarden Keent eo
- Uiterwaarden langs de Maas
- Uiterwaarden maas
- Uiterwaarden Nederasselt
- Uitzicht naar keent waar de wilde paarden en koeien grazen
- Uitzicht over de uiterwaarden
- Van Het Gemaal van Sasse t/m de 1ste afslag. Daar waar geen auto's zijn. Dat wat ik noem het schapendijkje
- Van Keent naar de brug
- Vanaf Ravenstein het stuk voor Reek
- Veerhuis en jachthaven Ravenstein
- Vegetasse
- Velp-keentlravenstijn
- Velp-Neerloon
- Verlengde van de Driessenweg Escharen
- Vesting Grave
- Via de brug naar Keent
- Voor mij als wandelaar DaaR waar weinig mobiele verkeer aanwezig is.
- Wachthuis Reek
- Wandel- en fietspaden bij Katwijk (ook aan de andere kant van de Maas)
- Wandelen met mooi uitzicht
- ?
- "Kromme hoek" Neerloon
- Bankjes bij Katwijk met zicht op nieuwe fietsbrug
- Batenburg en omgeving
- Beerse Overlaat
- Beerse overlaat tussen Katwijk en Grave
- Beerse Overlaat, achter Kraaienberge Plassen
- Bij de stier in Cuijk
- Brug bij Grave
- Cuijk

- Cuijk- St. Agatha
- Cuyk
- De stukken dijk die afgesloten zijn voor doorgaand verkeer
- De dijk bij Villa Nova richting Gassel, prachtig fietsgebied, goede paden
- DE dijk Cuijk Katwijk
- De Keent
- De Kraaienbergse plassen
- De Kromme Hoek Neerloon
- De Maas als vaargebied
- De weidse aanblik van het landschap
- Demen
- Dijk bij Ravenstein
- Dijk Ravenstein Dieden,
- Dijk tussen Overlangel en Neerloon
- Dijk vanaf de Graafsebrug tot de afslag naar Velp
- Dorpje neerloon met kerk en bomen rij op de dijk aan weerskanten
- Fietsen vanaf Ravenstein over de Kromme hoek naar Grave
- Fietspad Keent-Grave
- Fietspad tussen Gassel en Grave
- Fietspad van Velp naar Graafse brug
- Fietsroute naar brug heumen
- Fietsroute van Grave naar Linden
- Gassel richting Kraaienbergse plassen
- Gebied rond Keent/Neerloon
- Gebied rond Ravenstein
- Gebied rondom de Kraaienbergse plassen
- Gebied rondom Keent
- Gemaal van Sasse en aangrenzende gebied
- Grave (5x)
- Grave - vesting
- Grave --Overlangel gebied Keent
- Grave dijk Keent
- Grave en directe omgeving
- Grave en gemaal
- Grave Overlangel
- Grave stadscentrum lunchen aan het water
- Grave volkstuinten-kraaienbergse plassen: hardlopen, fietsen, wandelen
- Hans en Grietdijk
- Haven in Grave (loswal)
- Het gebied rond keent
- Het kerkje bij neerloon
- Het overstroomgebied bij Keent
- Heumen Overasselt Wijchen
- Idem ten noorden van Gassel
- Kasteel van Lith
- Katwijk
- Kazematten/Gemaal van Sasse
- Keent (16x)
- Keent natuurgebied
- Keent, struin fietspad

- Kraaienbergse plassen
- Kraaienbergse plassen (4x)
- Kraaienbergse plassen (3x)
- Kraaienbergse plassen
- Kromme hoek en uitzicht aldaar op de maas en oude maas
- Kromme hoek t.h.v. Neerloon
- Kruispunt Reek
- Langs de dorpjes historie
- Linden
- Maas bij Cuijk
- Maas en strandjes
- Maas en uiterwaarden, ivm uitzicht vanuit woning
- Maasbrug Grave
- Maaskade grave
- Nabij de brug van keent
- Natuurgebied Keent (4x)
- Neerloon
- Neerloop tot Ravenstein
- Omgeving Keent
- Oude maasarm tussen Overlangel en Velp.
- Overasselt
- Overlangel
- Pontje Ravenstein - Niftrik
- Raam/defensie peelkanaal
- Raamdal
- Ravenstein (2x)
- Ravenstein Grave
- Ravestein
- Sluis grave
- St Agatha richting Cuijk
- Tussen Gassel en Linden
- Tussen Katwijk en Grave
- Tussen Ravenstein en Velp (Grave), mooi landschap
- Uiterwaarden bij keent
- Uiterwaarden Keent
- Uiterwaarden Velp
- Van Grave via Keent naar Neerloon, mooi landschap
- Vanuit Hasselt en dan Grave zien liggen
- Velp
- Vestingstad Grave
- Voormalige veerstoep Katwijk (ligt eigenlijk net buiten het traject!)
- Weilanden met koeien
- ?
- Beide dijken tussen Grave en Megen
- Brug en sluis bij Grave
- Buitengebied rondom Keent
- De dijk als fietsroute
- De dijk bij Velp-Keent, prachtig fietsgebied
- De dijk Cuijk boxmeer
- De Keent

- Dijk + uiterwaarden Overlangel - Ravenstein
- Dijk Grave - Beers - Kraaijbergse plassen
- Dijk tussen Kraaijbergse Plassen en Gassel
- Fietspad tussen grave en keent
- Gebied met bomen tussen Grave en Cuijk
- Gebied rondom Keent
- Haren
- Het dijkvak Neerloon - Ravenstein
- Het typerende natuurschoon van rivierenlandschap
- Hoogeerd
- Keent (5x)
- Kraaijbergse plassen
- Kraaijbergse plassen, recreatie
- Langs de Raam bij Escharen richting het natuurgebied
- Linden (2x)
- Maasbrug bij Grave
- Maasheggen
- Maashorst
- Mijn dijkwoning in Grave
- Natuurlijke oever Neerloon - Keent
- Nederasselt wandelen op de dijk (overkant Grave - Katwijk)
- Neerloon
- Oude Maasdijk rond Keent
- Ravenstein
- Ravestijn
- Rond de Kraaijbergse Plassen
- Sluis bij Grave
- St Agatha
- Struinmogelijkheden
- Uiterwaarden
- Uiterwaarden Beerse overlaat
- Uitzicht over de maas
- Vestingsmuur bij Grave
- Wandelpad Ravenstein Dieden met de notenbomen

Ik maak nooit gebruik van de dijk (5%)

Weet niet (32%)

Toelichting

- Alle plekken op en langs de dijk zijn uniek en de moeite waard.
- Dijk is zeer mooi ingericht met oude bomen, dit moet bewaard worden
- Het is misschien een optie om het stukje dijk aan het einde van de cuijkdijk (vanuit Grave gezien) mee te verharden en bij de dijk richting Linden te trekken? Op die manier kun je meer over de dijk fietsen/wandelen. Pad is nu onverhard
- Ik heb geen favoriet plekje op de dijk. Maar de bankjes moeten wel blijven bestaan. Met een prullenbak erbij voor de wandelaars en de fietsers.
- Ik maak weinig gebruik van dit gebied....,tot nu toe.

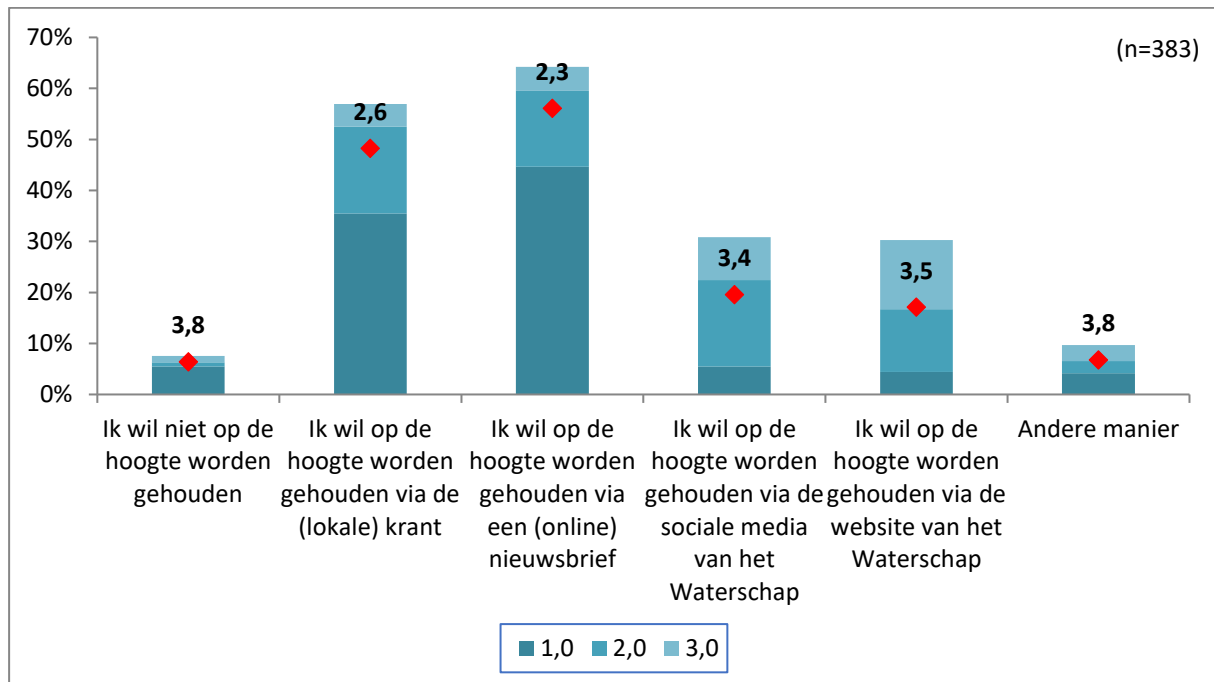
- Locatie 1 Daar zie je vrijwel altijd grazers of veel vogels aan de waterrand zitten en kijk je mooi weg in Keent
locatie 2 Daar heb je een mooi uitzicht over de Maas richting Niftrik
- Locatie 1. De ruimte met de grazers en vogels in een prachtig natuurgebied.
locatie 2. de bunkers, het gemaal en de brug als historische bouwsels.
- Uitzicht tussen Grave en Ravenstein op de oude, ongekanaliseerde Ilop van de Maas
- Waar mens en dijk samenkomen.
- Weet u meteen waar ik woon. De landschapsverrijking rond Keent is schitterend, alsook het Maasheggen landschap tussen Cuijk en Boxmeer.
- Zie vraag 13

2.8 Communicatie

De komende periode werkt het Waterschap de onderzoeksresultaten uit.

15 Via welke weg zou u het liefst op de hoogte willen worden gehouden, kijkende naar de dijkverbetering Cuijk-Ravenstein?

(Door op de vierkantjes te klikken kunt u een top 3 naar voorkeur maken. Plaats een 1 bij het medium waardoor u het liefst op de hoogte wilt worden gehouden, een 2 bij het daaropvolgende medium etc. Wanneer u op 'Weet niet' klikt dan wordt uw rangschikking gewist.)



Aan de hand van vraag "15 Via welke weg zou u het liefst op de hoogte willen worden gehouden, kijkende naar de dijkverbetering Cuijk-Ravenstein?" komt de volgende top vijf van antwoorden naar voren gekomen:

1. Ik wil op de hoogte worden gehouden via een (online) nieuwsbrief (2,3)
2. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de (lokale) krant (2,6)
3. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de sociale media van het Waterschap (3,4)
4. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de website van het Waterschap (3,5)
5. Ik wil niet op de hoogte worden gehouden & Andere manier (3,8)

Wanneer we kijken naar hoe vaak een antwoord op de eerste plaats is gezet inde top 5 dan komt de volgende top vijf naar voren:

1. Ik wil op de hoogte worden gehouden via een (online) nieuwsbrief (45%)
2. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de (lokale) krant (36%)
3. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de sociale media van het Waterschap (5%)
4. Ik wil niet op de hoogte worden gehouden (5%)
5. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de website van het Waterschap & Andere manier (4%)

Wanneer we kijken naar hoe vaak een antwoord in de top 3 is genoemd dan komt de volgende top drie naar voren:

1. Ik wil op de hoogte worden gehouden via een (online) nieuwsbrief (64%)
2. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de (lokale) krant (57%)
3. Ik wil op de hoogte worden gehouden via de sociale media van het Waterschap (31%)

Andere manier:

- De krant
- Direct
- Direct mail contact
- E-mail (4x)
- Email (2x)
- Email en voorlichtingsavonden
- Eventueel via een papieren nieuwsbrief, met name voor de aanwonenden van de dijk .
- Facebook gemeente link
- Huis aan huis brief
- Info bijeenkomsten
- Inloop avond
- Inspraak- en informatieavonden (2x)
- Lokale media
- Maasdijk ter hoogte van neerloon
- Mail (4x)
- Mail info
- Online op de website
- Persoonlijk contact
- Regioblad
- Telefonisch
- Via de mail (2x)
- Via e mail berichten
- Via een gedrukte nieuwsbrief, thuisbezorgd
- Via een specifieke nieuwsbrief hierover
- Via het lokale krantje van de 3 dorpen Overlangel Keent en Neerloon , genaamd de 3 sprong
- Via waterpeilen.nl
- Voorlichtingsavonden
- Voorlichtingsbijeenkomsten
- Weekblad

Toelichting

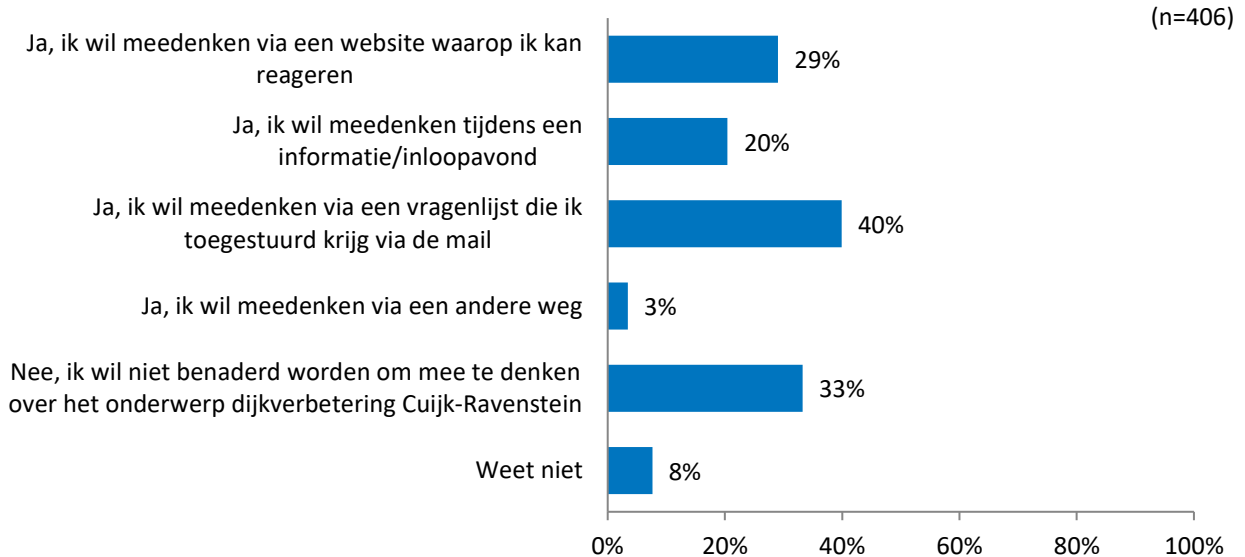
- Als aanwonende aan de dijk zou ik verwachten dat het Waterschap direct en persoonlijk contact opneemt met mij om mij op de hoogte te houden van hoe de plannen effect kunnen hebben voor mij. Meer algemene voorlichting kan prima via alternative wegen (website, nieuwsbrief of zelfs de krant).
- ArenaLokaal.nl of online, dat ze het op internet kunnen (voor)lezen om het te vergroten (visueel gehandicapten)
- Bij 2 bedoel ik het weekblad Arena, niet iedereen heeft een abonnement op het Brabants Dagblad
- Gezien de voorgestelde voorzieningen rondom de Raam is hier Veel te weinig informatie verstrekt. De informatie was verkrijgbaar maar veel te moeilijk door het downloaden van plannen.

- In Grave krijg je amper een krant vandaar de 2 andere mogelijkheden er bij
- Online nieuwsbrief zou voldoende moeten zijn. Als dijkbewoner ben ik zeer betrokken.

Naast het informeren van de inwoners is het Waterschap op zoek naar inwoners die actief mee willen denken (klankborden) over het onderwerp dijkverbetering Cuijk-Ravenstein

16 Zou u in de toekomst benaderd willen worden door het Waterschap om mee te denken over het project dijkverbetering Cuijk-Ravenstein?

(Meerdere antwoorden mogelijk)



Aan de hand van vraag "16 Zou u in de toekomst benaderd willen worden door het Waterschap om mee te denken over het project dijkverbetering Cuijk-Ravenstein?" is de volgende top drie van antwoorden naar voren gekomen:

1. Ja, ik wil meedenken via een vragenlijst die ik toegestuurd krijg via de mail (40%)
2. Ja, ik wil meedenken via een website waarop ik kan reageren (29%)
3. Ja, ik wil meedenken tijdens een informatie/ inloopavond

Ja, ik wil meedenken via een andere weg:

- Bellen, overleggen face to face.
- Deelname aan brainstormsessies
- Dorpsraad Herpen/Neerloon/Overlangel/Keent/Koolwijk
- E-mail
- Gesprek met waterschap
- IVN Grave
- On-line meeting
- Participatie in project team
- Persoonlijk contact
- Telefonisch
- Thema brainstorm avond op locatie
- Via gemeenteraad Cuijk
- Via sociale media of app
- Wil als rijinstructeur wel meekijken betreffende verkeersveiligheid

Toelichting

- Als dijkbewoner zou ik graag mee willen denken over de mogelijke opties.
- Ben te oud om nog een verstandige mening te hebben.
- Ik ben te oud
- Ik verblijf regelmatig voor mijn werk voor langere perioden in het buitenland, en ben dus waarschijnlijk niet beschikbaar voor inloopavonden. Jammer.
- Na jaren in Beers te hebben gewoond, ben ik recent verhuisd naar Overasselt. Hoe zit het met de veiligheid van de dijken aan die kant?loop

2.9 Tot slot

Naast de waardering van het landschap, de kansen en ervaringen horen we ook graag wat volgens u aandachtspunten of complimenten zijn.

17 Welke tip (aandachtspunt) of top (compliment) wilt u het Waterschap daarnaast nog meegeven met betrekking tot de dijkverbetering Cuijk-Ravenstein? (n=399)

Tip (40%):

- -
- (Voet)veer van Reek naar Keent
- 1. Hou rekening met verantwoordelijkheden van anderen (overheidsdiensten). In ons geval: de brugovergangen in de A73 geven veel geluidhinder. Als er een landschappelijk element kan worden toegevoegd zal dit wellicht verminderen. 2. probeer de oude bebouwingen zo veel mogelijk intact te laten.
- 2 e spoor tussen Niftrik-Ravenstein!!
- Aandacht voor "piping" bij Overlangel en Keent. Vrijkomende klei welke ongeschikt is voor de kermamische industrie, dijkverzwaring, of natuurbouw, kan gebruikt worden om schrale zandgronden te verrijken met lutum (klimaatadaptatie). Er gaat hieromtrent in 2021 een project lopen ism met provincie Brabant en Gelderland
- Aandacht voor laagwaterbeleid
- Aandacht voor recreatieve karakter, ontmoedig slui- en vrachtverkeer
- Aanleggen vogelgebied tussen Katwijk en Grave zoals in Keent.
- Aansluiting dijk, fietspad Grave-Escharen
- Afrastering en goede poorten
- Afsluiten dijk voor vrachtwagenverkeer, metname ingang historisch stad Grave
- Afsluiten en ontmoedigen van slui- verkeer moet niet nodig zijn als de hoofdroutes beter doorstromen.
- Alle partijen die te maken krijgen er de dijkverbetering in alle stadia mee nemen in het proces
- Alleen fietsers en wandelaars toestaan en natuurlijk aanwonende.
- Als het nodig om de kademuren in Grave te verhogen dan zou dat met doorzichtige platen moeten gebeuren die er pas in gezet worden als ernstig hoogwater daar aanleiding voor geeft
- Aub niet de bomen rooien!
- Auto weren van de dijken, alleen voor aanwonenden.
- Bakenbomen
- Bakenbomen in ere herstellen! is een wezenlijk kenmerk van de Maas op dit traject!
- Begin er. Niet aan
- Begrazing dijk ipv maaien, is mileuvriendelijker
- Behoud bomen op de dijk
- Behoud cultuur landschap
- Behoud de natuur boven recreatie
- Behoud de natuurwaarden zo veel mogelijk
- Behoud de rust i n de natuur
- Behoud zoveel mogelijk natuurlijk elementen zoals bomen enz. zoals mogelijk
- Betere bewandeling/fietsen op de dijk
- Betere fiets en wandelpaden

- Betrek de Dorpsraden en de ouderen erbij voor historische verhalen
- Betrek jongeren
- Bij kruising dijk-brug A73 bezien of beperking geluidsoverlast A73 voor Linden meegenomen kan worden.
- Camperplaatsen zodat men ook S avonds nog kan genieten van de mooie natuur.
- Dat er bomen op de dijk komen
- De dijk is geen racebaan, en wielersbaan
- De dijken beschermen tegen muizen en andere dieren.
- De dijken worden goed onderhouden en zien er netjes uit.
- De huizen aan de dijk, voorafgaande aan de werkzaamheden, screenen op de bouwkundige staat en de eventuele gevolgen
- De uiterwaarden maas als natuurgebied bestemmen/behouden
- Denk aan het welzijn vd mens
- Denk aan recreatie
- Denk aan scheiding van gebruikers
- Denk aan veiligheid voor fietsers
- Denk meteen aan de fietspaden als de dijk verzwakt of verbreed wordt
- Denk zelf goed na en laat het beleid niet teveel wijken door roepers die van elk natuurgebied een Disneyland willen maken
- Deze uitnodiging voor een vragenlijst was een eerste stap in de juiste richting
- Dichter langs de Maas fietspaden aanleggen zodat je niet op de smalle dijk hoeft te fietsen er is veel sluipverkeer van auto's
- Dijk niet te hoog bij dijkwoning grave zodat uitzicht behouden blijft
- Dijk Velp-Ravenstein is voor fietsers en Wandelaars zeer gevaarlijk.
- Doe niets
- Doe wat nodig is om de veiligheid te kunnen blijven waarborgen.
- Duurzaamheid van de oplossingen ook zichtbaar laten zien in verbeteringen in de natuur. Plus verlies je niet in de veelheid van wensen
- Er zijn mensen die al jaren vragen hebben uitstaan, echter afhandeling vindt nooit plaats. Tip: maak hier werk van. hierdoor krijg je draagkracht en vertrouwen bij de (vooral) aanwonenden .
- Extra verlichting op de dijk tussen overlangel en velp
- Fiets en wandelpaden bovenop de dijk, zodat je naar alle kanten uitzicht hebt
- Fiets- en wandelpaden op de dijk, geen gemotoriseerd verkeer op dijk
- Fietspad komende van de Kraaienbergse plassen doortrekken tot aansluiting naar Grave
- Ga zo door
- Gebruik dijken niet als verbindingswegen maar als recreatieve wegen (uitgezonderd bestemmingsverkeer en de boeren)
- Geef weer wat snelheid aan de auto's op de dijk.
- Geen
- Geen dijkverhoging bij de dijkwoningen Grave
- Geen motorisch verkeer
- Gelijkwaardige kruispunten aanpassen naar voorrangskruispunten. Snelheidscontroles bij overlangel
- Geluidsoverlast na aanpak wegdek tussen Grave en Cuijk
- Gevaarlijke wegnivo voor fietsers afkalven zijstroken
- Goed bereikbaar zijn en blijven voor visueel gehandicapten met tandem, duofiets en/of rolstoel
- Goede communicatie
- Goede en duidelijke informatie
- Graafs Openbaar Bestuur 'in de gaten houden'

- Grijp deze kans om niet alleen de bescherming te verbeteren maar ook dit stukje NL mooier, interessanter te maken met creatieve/gedurfde ideeën
- Het is een prachtig natuur en landbouw gebied, laat dit in de toekomst ook zo kunnen zijn, Graag met minder gemotoriseerd verkeer. succes
- Het verkeer mag aangepast worden als minder auto's
- Het water stopt niet bij de grenzen die in deze enquête worden aangegeven. Samenwerken met rivierenland kan er denk ik voor zorgen dat er voor iedereen wat wils is langs de maas.
- Historische gebouwen en beeld bepalende gebouwen mogen "toeristisch wat meer in de spotlight". De dijk is een NL toeristische trekpleister, dat mag hij zijn.
- Hopelijk niet te veel verhogen ivm uitzicht vanuit woonkamer dijk woning te Grave
- Hou de waarde van de rust van de dijk in stand
- Houd de bakenbomen in ere
- Houd maximaal rekening met de (direct getroffen) bewoners langs/op de dijken omdat zij veel impact kunnen ervaren van eventuele maatregelen
- Houd meer rekening met deskundige insprekers dan met mensen die maar wat roepen.
- Houdt balans qua hoogte dijken itt uiterwaarden, houdt het landschap in ere
- Houdt de communicatie up-to-date en neem omwonenden transparant mee in het proces
- Ik vind de Maasdijk schitterend
- Indien het noodzakelijk is om de muur te verhogen, dan gebruik maken van platen die geplaatst worden indien nodig. Deze platen zouden opgeslagen kunnen worden in de te herstellen Prinsenstal als onderdeel van l'm Grave.
- INformatie - informatie !!!
- Keer schaduw schade uit aan bewoners van aangewezen retentiebekkens. Behoefte aan meer updates rondom het totale Deltaplan
- Kijk ook eens naar de aftandse zitbankjes. Sommige zijn kapot en gevaarlijk.
- Kijk ook naar verkeersafwikkeling in relatie tot een mogelijk nieuwe brug en sluis bij Grave.
- Kort houden van de begroeiing direct langs de weg. Als de begroeiing hoog staat, zijn wandelaars en fietsers niet goed zichtbaar in de bochten.
- Laat de aanwonenden participeren in werkgroepen.
- Laat de bakenbomen a.u.b. staan!
- Laat de bomen staan en herplant die achterbaks illigaal geveld zijn ons Natuurmonument
- Laat een agrariër meedenken, zij hebben misschien goede/slimme ideeën
- Laat fietsers tijdens verbetering zo veel mogelijk gebruik maken van de dijk voor woon/werk/school verkeer
- Laat het landschap zoveel als mogelijk origineel.
- Laat het niet bij inspraak, maar neem de reacties mee in het programma van eisen
- Luister naar bewoners
- Luister Naarden mensen
- Luisteren naar de inwoners
- Maak de Beerse Overlaat en de oude dijken (dijkjes) beter zichtbaar tot aan Den Bosch.
- Maak een overnachtingshaven in Cuijk of boxmeer
- Maak het zo natuurlijk mogelijk, zodat een ieder kan blijven genieten. Maar ik geloof wel dat dat ook de doelstelling is.
- Meer aandacht voor recreatief verkeer en minder voor "snelverkeer"
- Meer aandacht voor toegankelijkheid en informatie struinroutes en wandelaars in relatie tot grazers
- Meer bankjes op de dijk
- Meer mogelijkheden tot recreatie
- Meer recreatie mogelijkheden langs de Kraaijenbergse plassen voor zwemmers er is nu veel te weinig plek waar gezinnen mogen zitten en recreëren langs de kant .

- Meer rustplekken - banken voor fietsers.
- Meer stoplichten en autoremmende maatregelen
- Meer verkeersdrempels om verkeer af te remmen
- Men moet doordrongen zijn van het feit, dat het huidige uitzicht door de dijkverhoging onder druk komt te staan, Zo veel als mogelijk is, zal door binnendijkse versterking de invloed buitendijks zo min mogelijk kunnen zijn..
- Minder maaien van oevers.
- Mooi gebied in ere houden
- Motoren/wielrenners weren
- N321 Grave max snelheid omlaag
- N321 Grave t/m Beers snelheid max 50km/u maken (iom provincie)
- Neem de mensen serieus. Maw doe het comm proces niet om de vorm
- Niet alles afsluiten voor motorvoertijden
- Niet domweg alleen maar verhogen van dijken
- Niet te commercieel maken vd omgeving en beheer de financiën alsof het je eigen portemonnee is!!!
- Ontsluit het gebied voor wandelaars zonder al te veel grazers.
- Opheffen trechter bij spoorbrug Ravenstein en koudijs Ravenstein dit geeft extra druk op dijken.
- Parkeerplaatsen Horeca Neerloon
- Parkeren en veiligheid oversteken verhuis Ravenstein
- Plant meer bloeiende planten, bomen en struiken aan
- Plant royaal bomen
- Pluk fruit langs de fietsroute (idee Rogier van der Linden uit Neerloon)
- Probeer de snelheid van motorvoertuigen te matigen
- Probeer tot een integrale oplossing te komen en niet iedere 5 jaar weer aanpassingen.
- Sluipverkeer over dijk weren
- Snelheidsbegrenzing
- Ten tijde van werkzaamheden weren van eigenwijze fietsers die er verder niet wonen levensgevaarlijk (ook met dijken maaien vraag ik me af hoe dom ooit zo'n fietser kan zijn)
- Van velp tot neerloon een nieuwe fiets pad aanleggen.
- Véél over communiceren!!
- Verbieden gebruik chemische bestrijdingsmiddelen op dijken en in uiterwaarden. Ook verpachting.
- Verbieden voor wielrenners en gemotoriseerd verkeer
- Verbinding Maas met Kraaijenbergse plassen voor zeilboten maken
- Verbreding / versteviging van de dijk
- Vergeet de mens die achter de dijk woont niet
- Verkeer op de Maas goed controleren op snelheid etc. o.a. speatboten en yet-ski's
- Verkeerstechnische verbeteringen aanbrengen met name voor fietsers
- Verleggen van de weg cuijk grave bij grave
- Voorkom een situatie zoals bij de Lob van Gennep. Mensen krijgen de indruk voor een voldongen feit te worden gesteld. Waarbij de schadevergoeding niet duidelijk genoeg is geregeld
- Voortvarend uitvoeren van de plannen en niet alsmaar uitstellen of op de lange baan schuiven.
- Waar mogelijk scheiding van fiets/wandelpaden en rijbanen
- Waarom het nodig is en dat het meteen een verbetering is voor recreatief gebruik, maar voorzieningen wel graag met natuurlijke middelen
- Wat Bomen langs de dijk tussen Neerloon en Grave
- Waterkrachtcentrale grave bij sluis

- Waterveiligheid staat voorop
- Wees realistisch in je communicatie: wek geen valse verwachtingen en neem inwoners en stakeholders serieus.
- Zie in zomer gedeelte uiterwaarden als "strandje" gebruiken wat middelen
- Zorg dat de dijk tussen Cuijk en Grave niet hoger wordt
- Zorg dragen voor het droog houden van de woonomgeving voor mens en dier zijn het aller belangrijkste
- Zoveel mogelijk trajecten autovrij maken
- Zwaar transport moet geen gebruik kunnen maken van dijken

Top (22%):

- Actiever communicatie
- Bakembomen onderhouden
- Bij een eerdere info over dit onderwerp werd over mogelijke verhoging gesproken van 40 tot 80 cm, Dat maakt nogal iets uit. Is dit visueel te maken en hoeveel wordt het nou.
- Behoud de bakembomen!
- Berichtgeving
- Berichtgeving tot nu toe 👍
- Betrokkenheid van bewoners en bedrijven
- Bij ingrijpen in de natuur, behoud de originele vorm/ aangezicht
- Communicatie
- Communicatie in de huidige fase van het traject
- Dat jullie inwoners erbij betrekken
- Dat om meningen ideeën van bewoners gevraagd wordt: hoe meer meedenken hoe meer ideeën
- Dat u geïnteresseerd bent in de bewoners aan de Maas.
- Dat we mee kunnen denken is fijn of er naar ons geluisterd wordt is een vraag.
- Dat we op deze manier mogen meedenken
- De aandacht die er voor is en de mogelijkheid om hierover je mening te geven
- De nieuwsbrief
- De omgeving en de ontwikkeling van alles rond om.
- De opzet van de enquête en de manier waarop de vragen gesteld zijn.
- De schitterende fietsomgeving
- De uitvoering van het project Verbreding oude Maasarm Keent
- Deze enquête (2x)
- Deze enquête en de mogelijkheid om mee te praten
- Deze raadpleging is een eerste goede aanzet
- Deze vragenlijst
- Deze wijze van communiceren / ophalen van ideeën.
- Dit is een goed begin van de aanzet van de toekomstige werken
- Doen goed werk.
- Duidelijke enquête. Aanwonenden betrekken bij de plannen
- Er is al contact met het waterschap over de schade aan onze woning.
- Fijn dat er rekening wordt gehouden met de mening van de bewoners.
- Fijn dat we betrokken worden met dit project.
- Geplande maatregelen laagwaterbeleid
- Goed bezig
- Goed dat deze enquête gehouden wordt
- Goed dat jullie de dijk gaan aanpakken
- Goed dat jullie nu al beginnen

- Goed om je oor bij bewoners te luister te leggen! Ga zo door.
- Goede communicatie
- Goede verzorging.
- Goede vragenlijst en consultatie bewoners
- Harde werkers met het hart voor de natuur
- Het is nu al een mooi gebied
- Het onderhoud is perfect.
- Het voorbereiden op de Toekomst.
- Het Waterschap gaat zorgvuldig om met onze dijk!
- Het ziet er allemaal keurig ondergehouden uit. Iedere keer weer genieten
- Het ziet er netjes en goed bijgehouden uit
- Hoe aanwonenden betrokken worden
- Hoe het geworden is in Keent/Neerlangel
- Ik ben blij met dit soort vragenlijsten. Blijf dit doen.
- Ik heb er alle vertrouwen in dat het helemaal goed gaat komen, want het waterschap Aa en Maas draagt altijd zorg voor onze veiligheid.
- Ik vind deze manier van communiceren top
- Ik vind het struinpad tussen St. Agatha en Cuijk mooi, op meerdere punten zo maken?
- Informatie borden langs de route
- Inrichting dijk speels met behoud van historische waarden
- Inrichting gebieden in de uiterwaarden.
- Keent
- Keent e.o. Is mooi ingericht
- Keent is een mooi voorbeeld van een natuurgebied
- Keurige enquête
- Lage punt dijk bij stadspoort Ravenstein en koudijs.
- Landschap, grazers Keent
- Ligt er nu, ondanks toekomstige tekortkomingen, netjes bij.
- Maaibeeld; veel bloemen en insecten
- Meer begroeing op de oevers afgewisseld met weide voor de trekvogels
- Mooie omgeving die al is gerealiseerd. In stand houden.
- Mooie uiterwaarden
- Natuurbehoud
- Natuurontwikkeling bij Keent!
- Onderhoud
- Onderhoud van de dijken en wegen is prima
- Ontwikkelingen zoals in Keent zijn prachtig. Meer ruimte voor de rivieren. Zou bij Neerloon (hele grote uiterwaarden ook kunnen.
- Snelheidsbepeking voor motorvoertuigen 30 km h
- Struinpaden(fiets) bij keent en tussen keent en grave
- Uiterwaarden Keent ontwikkelen zich prachtig
- Uitzicht!
- Veiligheid: voor fietsers en wandelaars én bescherming tegen hoogwater
- Verbieden beregening in uiterwaarden ook bij verpachting
- Vroegtijdig betrekken bewoners
- Wegkwaliteit en onderhoud is top!
- Werkzaamheden langs de Raam
- Wij leven al jaren veilig, dat is een geweldige prestatie.
- Wijze van communicatie
- Zeer tevreden over hoe mooi en divers het landschap er tegenwoordig uitziet

- Zitje bij wachthuis Reek

Ik heb geen tips en tops (41%)

Weet niet (16%)

Toelichting

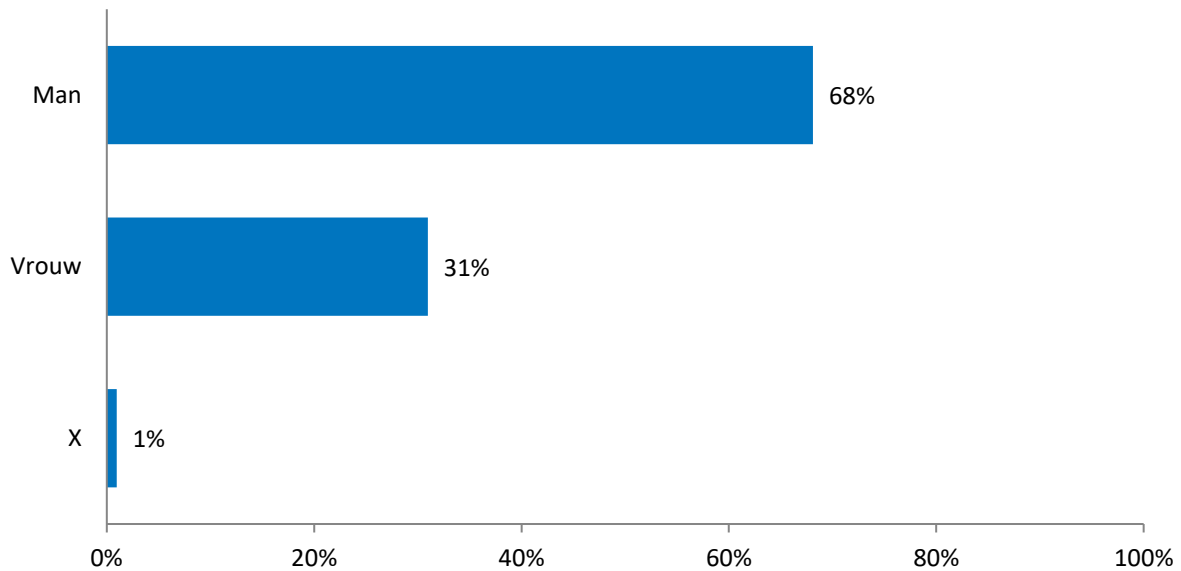
- De Maas als waterloop is nu erg statisch, vnl functioneel, saai geworden, terwijl het als oorspronkelijke regenrivier vroeger veel meer variatie heeft gekend, van tijd tot tijd breder, smaller, diep en ondiep, drooggevallen plekken, stroomversnellingen. Nu is de voornaamste functie een snelweg voor schepen geworden. Is de dynamiek, de levendigheid van de oorspronkelijke rivier op een of andere manier terug te krijgen? Bv zoals in Nijmegen bij de Waal bypass is gedaan?
- Goed dat U goede informatie verstrekt, en in een vroeg stadium Dank
- Ik heb tijden geleden een info boekje gelezen wat m.n. ging over vernieuwing langs de Raam en de Raamvallei dat zag er mooi uit
- Ik zie ze aan het werk.

2.10 Demografische gegevens

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te kunnen waarborgen vragen we enkele achtergrondgegevens van u. Deze gegevens worden volledig anoniem verwerkt.

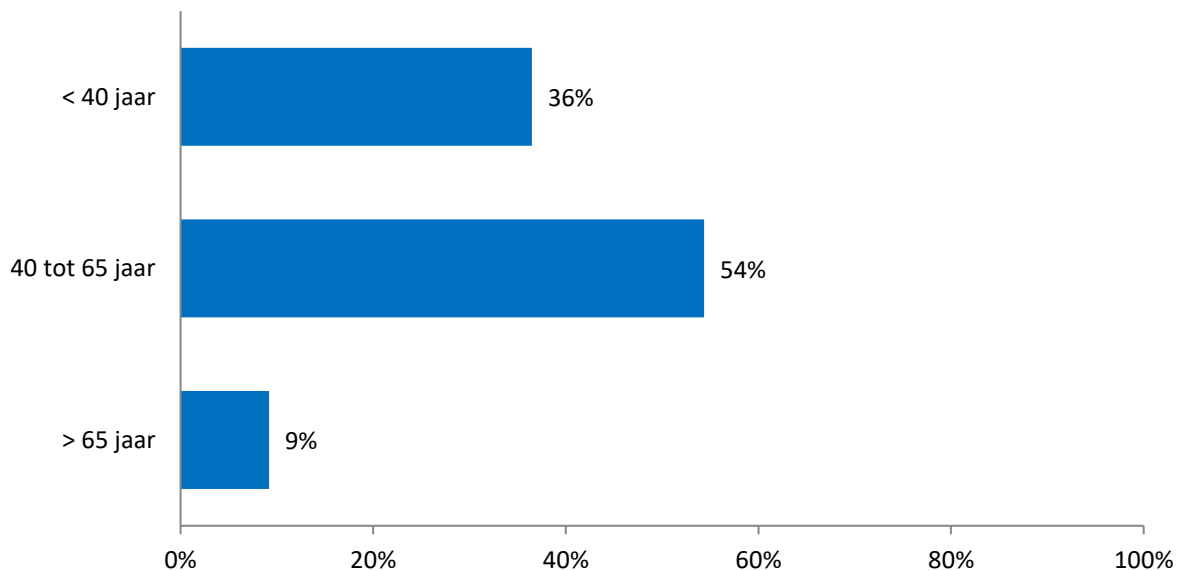
18 Wat is uw geslacht?

(n=420)



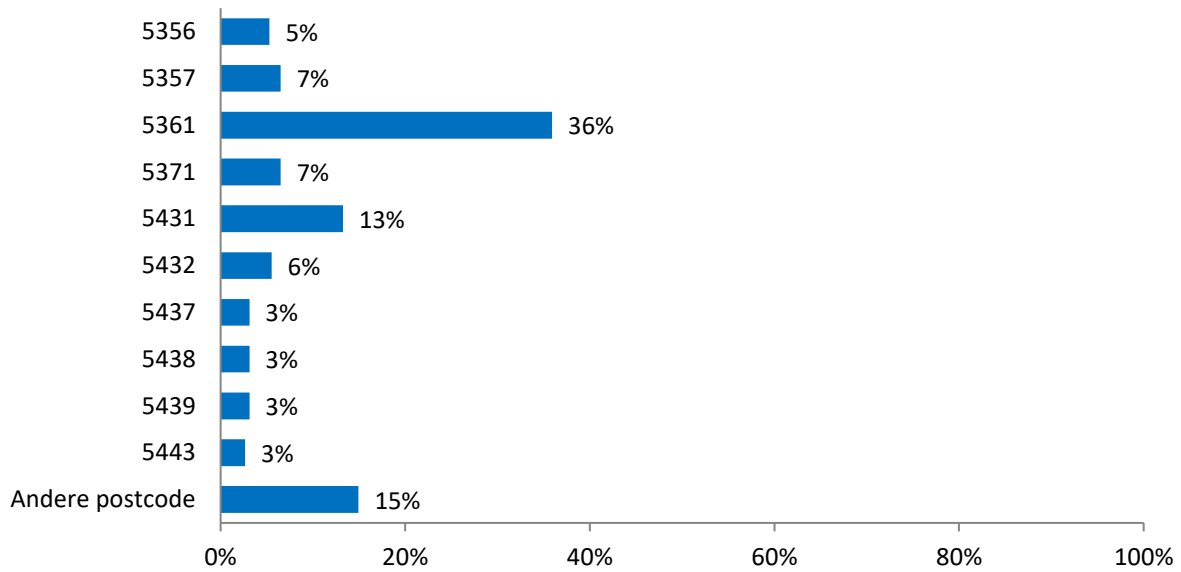
19 Wat is uw leeftijd?

(n=414)



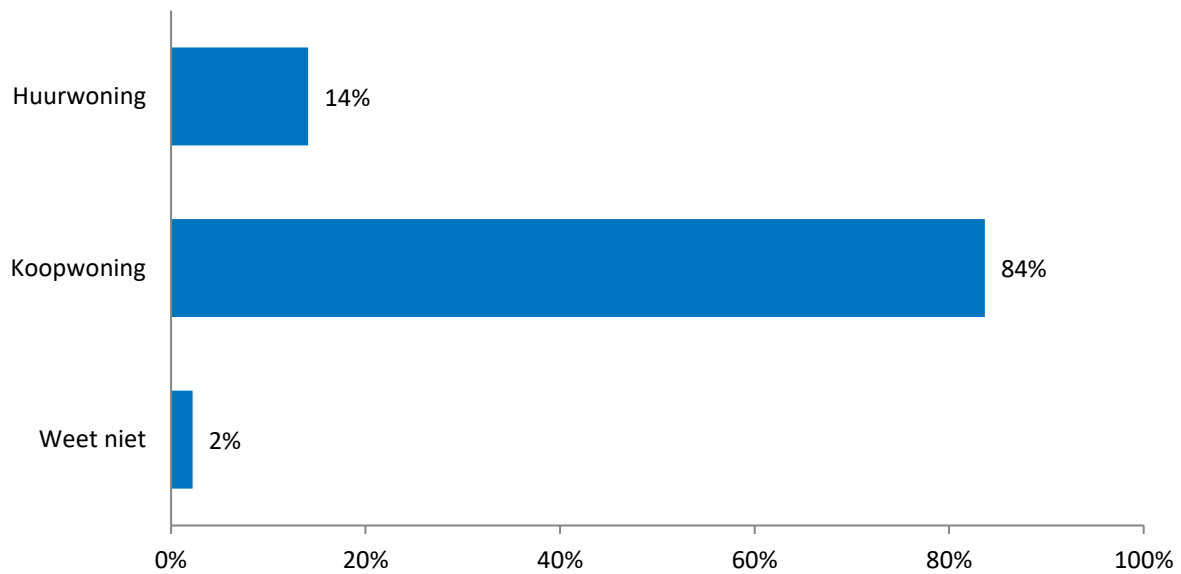
20 Wat zijn de eerste vier cijfers van uw postcode?

(n=404)



21 Woont u in een huur- of koopwoning?

(n=404)

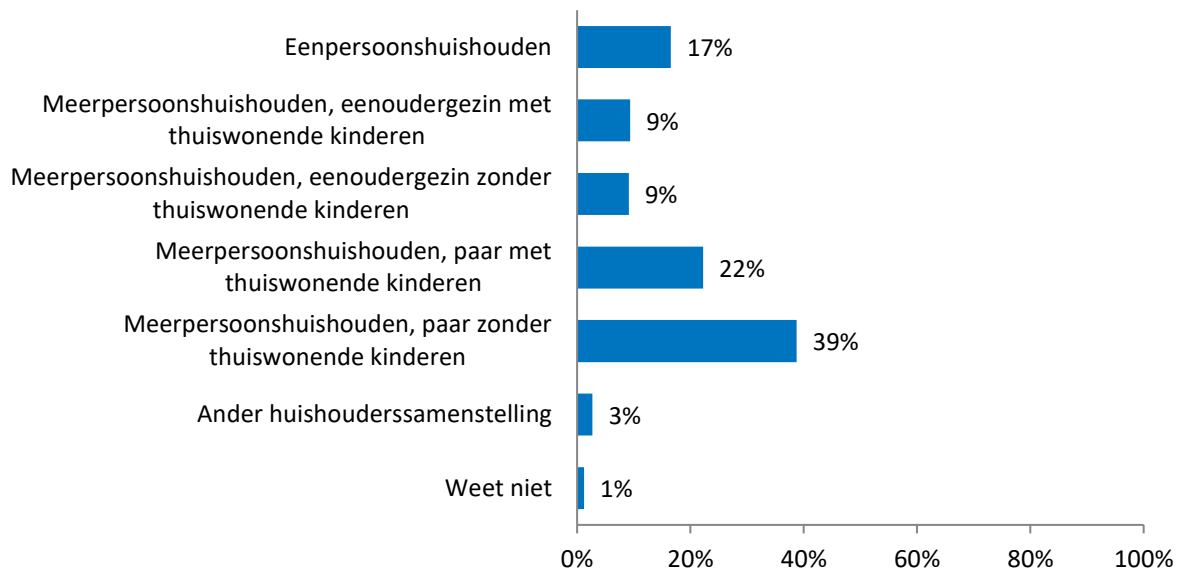


Toelichting

- Koopwoning • Appartement Hart van Grave

22 Wat is de samenstelling van uw huishouding?

(n=405)

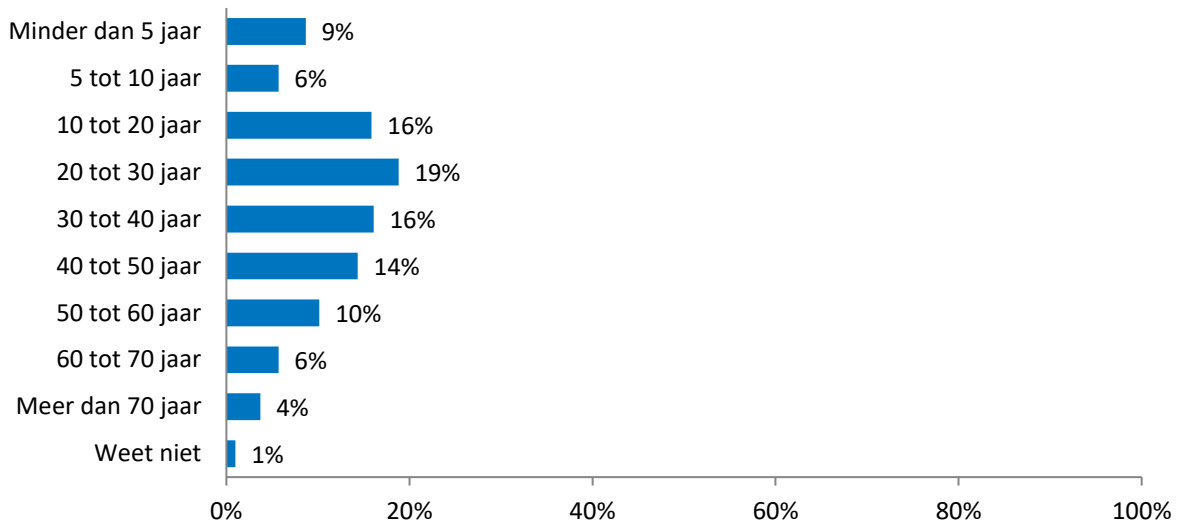


Ander huishouderssamenstelling:

- 2
- 2persoons huishouden
- GGZ WWA De Octaaf wonen voor mensen met autisme
- Huishouden met bedrijf
- Kleinschalige woonvoorziening voor verstandelijk gehandicapten
- Meerpersoonshuishouden met pleegkinderen
- Moeder, dochter met gezin
- Paar zonder kinderen
- Paar ZONDER kinderen (niet uit of thuis wonend)

23 Hoelang woont u op de dijk of in de omliggende omgeving?

(n=404)



Meer dan 70 jaar:

- 71
- 71 jaar
- 75 (2x)
- Ben in deze omgeving geboren en vindt deze omgeving prachtig
- Dit jaar tachtig jaar.
- Meer dan 5 jaar
- Sedert geboorte
- Tussen 2000 en 2014 op de dijk, sinds 2014 op 400 m van de dijk.

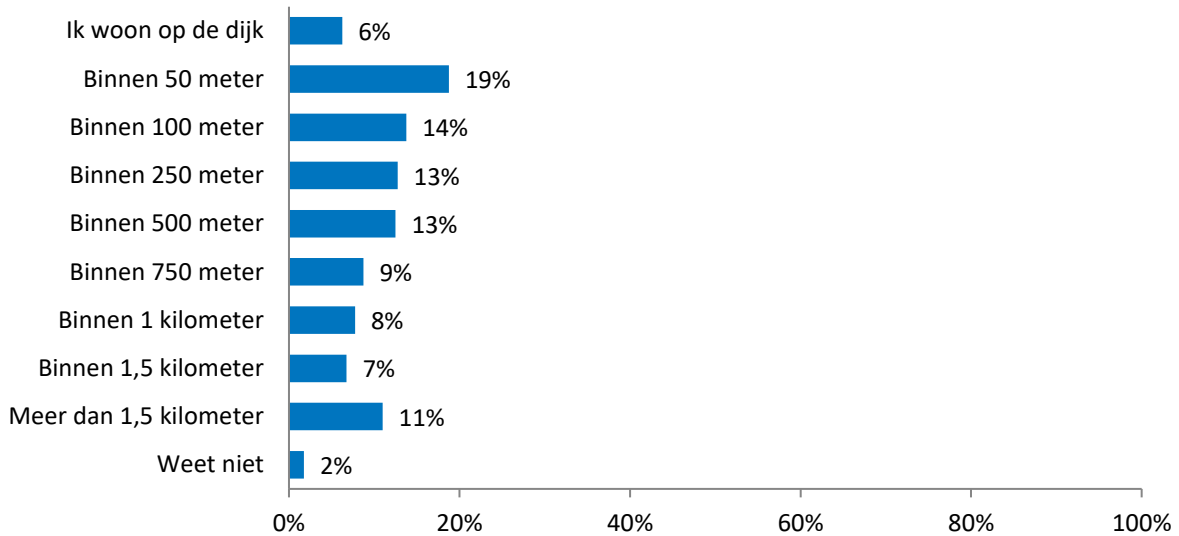
Toelichting

- Minder dan 5 jaar
 - Woon hier sinds 4 jaar, maar heb wel altijd in het rivierengebied gewoond.
- 50 tot 60 jaar
 - Ben geboren in deze woning. De woning is in het bezit van mijn hoogbejaarde moeder. Samen met mijn zus, behartig ik haar belangen. Het is mijn plan om de woning tzt over te nemen.
 - Wij wonen niet alleen maar compleet levens (familie) verhaal gaat gepaard met maas, uiterwaarden en dijken, ontwikkeling van kraaienbergse plas, als ook mijn werk speelt zich hier rondom zich af

24 Hoever woont u van de dijk?

(Geef hier een schatting, hemelsbreed gekeken vanaf de dijk.)

(n=400)



Meer dan 1,5 kilometer:

- .
- 10 (2x)
- 2
- 2 kilometer (2x)
- 2 km (2x)
- 2 km ?
- 3 km (4x)
- 3km
- 4
- 4 km (3x)
- 4km
- 5
- 5 km
- 5km
- 7
- 7 kilometer
- 8 km
- Haps
- Huisseling
- In Beers.
- Pl.minus 5km
- Thans in Escharen, daarvoor in het centrum van Grave en in het Estersveld.
- Vianen

Toelichting

Ik woon op de dijk : Het huis staat beneden tegen de dijk aan dijk

- Binnen 50 meter : Aan de dijk binnen vier meter
: Vanaf de voet van de dijk 5 meter, en vanaf de asfaltlaag van de dijk 15 meter
: Woning staat aan de dijk (officieel waarschijnlijk 'in' de dijk; dat will zeggen minder dan 5 meter van de dijk).
- Binnen 500 meter : Afstand gecheckt

3. Toponderzoek

Toponderzoek is een Horsters no-nonsense bedrijf, dat sterk is in het **raadplegen van meningen**. In een mondige wereld waarin men direct resultaat wil zien, is het raadplegen van meningen / ervaringen / beleving van belang om te overleven.

Onze **professionele en flexibele** medewerkers hebben **interesse** voor uw onderzoeksvraag om de beleving en inzichten vanuit de maatschappij regulier zichtbaar te maken. Door een **transparant** inzicht in hetgeen leeft en speelt onder burgers / bestuurders / politici, levert dit beter beleid en meer draagvlak op. Tips worden aangeleverd. Tevens toetst u of ingezette acties resultaat hebben.

Toponderzoek faciliteert dit proces als onafhankelijk onderzoeksbureau TIPTOP voor u. Het onderzoeksbureau heeft de beschikking over eigen TIP-burgerpanels (landelijk > 60 burgerpanels) en het overheidspanel Overheid in Nederland.

Blijf op de hoogte via de Topletter.



Toponderzoek
Expeditiestraat 12
5961 PX Horst

www.Toponderzoek.com
enquete@toponderzoek.com
085-4860100

Toponderzoek is lid van MOA.