

Kampen veilig door de bypass?

Open brief aan gedeputeerde Theo Rietkerk

De werkgroep Zwartendijk strijdt voor het behoud van het karakteristieke (delta-) landschap ten westen van Kampen. Dit gebied staat zwaar onder druk door de voorgenomen aanleg van een hoogwatergeul (de "bypass") en de bouw van 1100 woningen in en aan deze geul. Sinds de handtekeningactie van oktober 2007 weet de Werkgroep dat zij spreekt namens 9.000 Kampenaren. Net als vele andere inwoners van Kampen willen al deze "Vrienden van de Zwartendijk" het gebied ten westen van de Zwartendijk/ de N50 (inclusief de Melmerwaard) groen houden. Niet alleen de Werkgroep Zwartendijk, maar steeds meer Nederlanders vinden dat we een einde moeten maken aan de "verrommeling van het landschap". Wij zijn gaan beseffen dat mens, plant en dier groene ruimte nodig hebben.

In onderstaande open brief aan gedeputeerde Theo Rietkerk van de provincie Overijssel daagt de werkgroep de bestuurder uit klare wijn te schenken.

Geachte heer Rietkerk,

In een interview met RTVOost van donderdag 5 maart hebt u aangegeven dat de bypass er moet komen, met nadruk op het woordje "moet". U zegt letterlijk: "Met waterveiligheid kan je niet spotten. De regio moet waterveilig zijn en dat betekent dat er geen weg meer terug is". Verder meldt u in datzelfde interview dat tot de aanleg van de bypass reeds is besloten: "Ook zonder woningbouw heeft Den Haag besloten dat er maatregelen moeten worden genomen. Voor de mensen in Kampen, maar ook in Zwolle. Het gaat om een kleine 200.000 mensen. Die moeten gewoon waterveilig kunnen wonen."

Wij vragen ons af hoe het zit met de waterveiligheid van deze 200.000 bewoners en wat de bypass daar werkelijk aan gaat bijdragen. De meeste van die 200.000 mensen wonen in Zwolle en Kampen. Nu leert een blik in de atlas ons dat Zwolle helemaal niet aan de IJssel ligt en er ook maar zeer beperkt door wordt bedreigd. Historisch gezien heeft Zwolle zich juist van de IJssel af ontwikkeld, om begrijpelijke redenen. Bedreigingen van Zwolle door hoogwater komen vanuit het Zwarte Water en vanuit het achterland (vanuit de Sallandse Weteringen). Zwolle weet zich beschermd door een eigen hoogwaterkering plus de kering bij Ramspol (de "balgstuw")

Maar hoe zit het dan met de waterveiligheid van Kampen. Iedere Kampenaar weet dat het hoge water uit het Ketelmeer/IJsselmeer komt. Namelijk door opwaaiing bij een westerstorm die het IJsselmeerwater het Ketelmeer in stuwt tot bij de Kamper stadsbrug. De hoogte van de dijken in Kampen benedenstrooms van de stadsbrug wordt uitsluitend bepaald door de opwaaiing. De IJssel heeft daar geen enkele invloed, ook niet als de IJssel heel veel water voert. Of er nu een bypass komt of niet, voor de veiligheid van dat gebied maakt het dus niets uit.

Hoe staat het dan met het gedeelte van de stad bovenstrooms van de stadsbrug. Om de invloed van de bypass op de veiligheid van dat deel van Kampen te kunnen nagaan, moeten we gaan zoeken in de rapporten van het ingenieursbureau dat telkens weer door uw provincie wordt ingeschakeld. Deze rapporten leren ons het volgende:

Het project Ruimte voor de Rivier kent een aantal rivierkundige maatregelen voor de IJssel. Eén daarvan is zomerbedverdieping tussen Kampen en Zwolle, stevig uitbaggeren zeg maar.

De taakstelling van deze maatregel is het halen van een minimale waterstanddaling bij Zwolle, namelijk tussen de 20 en 30 cm. Het woord Kampen komt in deze taakstelling niet voor. Sterker nog, Er is nergens een taakstelling voor Kampen te lezen. In 2006 is de bypass bij Kampen geïntroduceerd als alternatief voor het baggeren. Begin dit jaar is gesteld dat er èn gebaggerd moet worden èn een bypass moet worden aangelegd, omdat beide maatregelen afzonderlijk minder effectief zouden zijn. Uitgangspunt is echter dat zowel het baggeren als de bypass dezelfde taakstelling hebben: namelijk waterstandverlaging bij Zwolle en dus niet bij Kampen.

Wordt Kampen dan toch niet een beetje veiliger door de aanleg van de bypass? Om het antwoord op deze vraag te krijgen lezen we opnieuw in één van de vele technische rapporten van het door u ingeschakelde bureau. Hierin staat te lezen dat "als de bypass goed werkt, de waterstanddaling bij Zwolle wordt gehaald en ter plaatse van de bypass wel 60 cm bedraagt". De bypass werkt dus in bovenstroomse richting. Het effect benedenstrooms, naar Kampen toe, is echter zeer snel uitgewerkt en bedraagt bij het begin van Kampen (bij de Molenbrug) nog maar 10 cm. Aan de IJsselkade is het effect helemaal weg.

Kortom, naar onze mening draagt de bypass niet bij aan de veiligheid van Kampen. Niettemin gebruikt u in uw interviews steeds vaker het belang van de waterveiligheid van Kampen als argument om de bypass aan te leggen. Ons stadsbestuur gebruikt het als argument om in te stemmen met de plannen voor de ontwikkeling van de IJsseldelta en heeft daar inmiddels al 20 miljoen euro aan uitgegeven. Kampen heeft zelfs een groot deel van haar Structuurvisie gebaseerd op de aanleg van een bypass en u en uw voorlichters en projectleiders hebben er de mond vol van. Wij dagen u uit met goed onderbouwde cijfers aan te tonen dat Kampen door de aanleg van een bypass veiliger wordt tegen hoogwater.

Recent lazen we in de kranten dat u voornemens bent de bypass aan te leggen en tegelijkertijd de IJssel uit te baggeren. Dat is dan zogenaamd "kosteneffectief" omdat die bagger dan alvast gebruikt kan worden voor de aanleg van de dijken van de bypass. Maar heeft u zich al geïnformeerd over de kwaliteit van die bagger? Over het algemeen is de kwaliteit van de bagger uit de Nederlandse rivieren in de deltagebieden zeer slecht. Hij bestaat vooral uit verontreinigd slib, geen zand. Storten in het slibdepot IJsseloog is dan de enige optie. Of gaat u deze vervuilde bagger uitstrooien over het Kamper land? Opnieuw dagen wij u uit op dit punt met uitleg en met duidelijke onderzoekscijfers te komen over de samenstelling van de bagger.

Tenslotte: u geeft in elk interview aan dat al besloten is tot aanleg van de bypass. Nog sterker, u gedraagt zich daar ook naar. Wij weten echter niet beter dat het besluit om de bypass aan te leggen, het zogenaamde "omwisselbesluit", nog genomen moet worden door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, een besluit dat wordt verwacht in april. Is het niet gepast voor een Provinciaal bestuurder om de Haagse besluitvorming eerst af te wachten en pas dan te handelen?

U zegt dat je met waterveiligheid niet kunt spotten. Dat vinden wij ook. Als Stichting werkgroep Zwartendijk vragen wij u om alle Kampenaren uit te leggen waarom Kampen

veiliger wordt door 'uw' bypass. Dat is toch wel het minste dat u kunt doen bij zo'n enorme ingreep in onze leefomgeving. Meneer Rietkerk, schenk Kampen klare wijn!

11-3-2009, Stichting Werkgroep Zwartendijk



Bypass, IJssel en Drontermeer

Bron: Inrichtingvarianten bypass Kampen, projectorganisatie IJsseldelta-zuid (maart 2008)

N.B. Let op de enorme flessenhals (165 meter in een bedding van 400 meter) ter hoogte van de viaducten van Hanzelijn en A50. Daar moet in de toekomst 700 m³ water per seconde door kunnen stromen. Op dit moment (11-3-2009) stroomt er ongeveer 350 m³ water per seconde onder de Kamper bruggen door, m.a.w. de helft van de hoeveelheid die de bypass moet (gaan)afvoeren.