

Verzonden per post en per e-mail

Stichting Werkgroep Zwartendijk  
 p.a. De heer B. Zeven  
 Lelystraat 116  
 8265 BH KAMPEN

Postadres  
 Provincie Overijssel  
 Postbus 10078  
 8000 GB Zwolle

[www.ijsseldelta.info](http://www.ijsseldelta.info)  
[info@ijsseldelta.info](mailto:info@ijsseldelta.info)

Uw kenmerk	Uw brief	Ons kenmerk	Datum
			27 maart 2009
Bijlagen	Inlichtingen bij P.J.H. Buskens	Doorkiesnummer 038 499 81 09	
Onderwerp	waterveiligheid / overstromingskansen		

Geachte leden van de werkgroep Zwartendijk,

Tijdens de informatiebijeenkomst van dinsdag 24 maart jl. hebben we als vertegenwoordigers van de stuurgroep gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid toegezegd om u schriftelijk nader te informeren over m.n. het thema "waterveiligheid / overstromingskansen", dat tijdens deze avond is besproken. U treft de toegezegde informatie aan in deze brief.

#### **Waterveiligheidsniveau behouden**

Door de Eerste en Tweede Kamer is unaniem de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (PKB RvdR). In de PKB RvdR zijn 40 maatregelen langs en in de grote rivieren opgenomen om het huidige beschermingsniveau langs de grote rivieren te behouden bij een toename van de rivierafvoeren van 15.000 m<sup>3</sup> /sec naar 16.000 m<sup>3</sup> /sec bij Lobith. Door Provinciale Staten van Overijssel en Flevoland zijn in oktober 2008 partiële streekplanherzieningen vastgesteld. Hierin is de ligging van de bypass vastgelegd. De bypass is onderdeel van de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid met als doelen behoud van de waterveiligheid, aanleg van 350 hectare nieuwe natuur, verbetering van de toeristisch recreatieve infrastructuur (waaronder een vaarverbinding tussen IJssel en Veluwerandmeren), verbetering van de bereikbaarheid van Zwolle Kampen netwerkstad, toevoegen van bijzondere nieuwe woonmilieus en agrarische structuurversterking.

Het behoud van de waterveiligheid van Kampen, Zwolle en omgeving is vanaf het begin van het project een belangrijke drijfveer geweest van alle partners, die betrokken zijn bij IJsseldelta-Zuid. Met de huidige waterkeringen rond Kampen en langs de IJssel tot Zwolle is de kans op een overstroming op dit moment 1/2000 per jaar. Uitgangspunt in de rijksrichtlijnen is dat dit beschermingsniveau voor dit gebied in de toekomst **hetzelfde** blijft. Echter dan moeten er maatregelen worden genomen, want we krijgen te maken met veranderingen. In de eerste plaats stijgt de waterafvoer van de IJssel in de komende jaren. Als

we niets doen krijgen we te maken met een aanzienlijk hoger peil van de IJssel, waardoor de kans op overstromingen in het gebied Kampen, Zwolle en omgeving toeneemt. In de tweede plaats vindt er in de loop van de komende jaren mogelijk een stijging plaats van het IJsselmeerpeil (voorstel Deltacommissie).

### **Zomerbedverdieping en bypass**

Om de huidige overstromingskans (waterveiligheidsniveau) van eens per 2000 jaar te kunnen handhaven, moeten vóór 2015 maatregelen worden genomen. Dat is vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (PKB RvdR), die door de Tweede Kamer is vastgesteld. Daarin is een pakket aan maatregelen vastgelegd, dat langs de hele IJssel moet worden genomen. Op verschillende plekken langs de rivier worden daarvoor op dit moment de plannen voorbereid. In deze PKB RvdR wordt, naast verdieping van het zomerbed, ook de aanleg van een bypass als noodzakelijke maatregel aangegeven. Als eerst zomerbedverdieping plaatsvindt, moet daarna rond 2025 een bypass beschikbaar zijn als tweede maatregel voor het behoud van het huidige waterveiligheidsniveau. Uit de hiervoor gemaakte analyses kwam naar voren dat de bypass de meest robuuste en duurzame maatregel is om de veiligheid in het gebied ook op langere termijn te kunnen garanderen. Uit vooral kostenoverwegingen is door het rijk in het maatregelenpakket Ruimte voor de Rivier opgenomen om eerst vóór 2015 zomerbedverdieping uit te voeren, met wel de mogelijkheid om deze maatregel nog om te wisselen voor de bypass als aan een aantal voorwaarden kan worden voldaan, waaronder de financiering van de hogere kosten.

### **Planvorming tot nu toe**

Op dit moment is de planvorming van het project IJsseldelta-Zuid een heel eind gevorderd, met de aanleg van een bypass als belangrijk onderdeel. Ook zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar nut en noodzaak en de veiligheid van de bypass. Deze studies hebben nut en noodzaak en de veiligheid van de bypass alleen maar verder onderstreept. Ook het advies van de Deltacommissie (Commissie Veerman) bevestigt het belang van de uitvoering van het pakket aan maatregelen voor Ruimte voor de Rivier. Daarnaast beveelt de Deltacommissie aan om de maatregelen, die nu in de PKB RvdR voor de langere termijn op stapel staan, te versnellen waar dat mogelijk is. Bijvoorbeeld omdat het goedkoper (kosteneffectief) is, dan de maatregelen gespreid in de tijd te realiseren.

### **Nieuwe cijfers**

Tijdens onze informatiebijeenkomst van 24 maart 2009, hebben we actuele cijfers gepresenteerd. Nieuwe rekenmodellen over toekomstige waterstanden in de IJssel laten namelijk zien dat een nog grotere waterstanddaling bij de oude verkeersbrug bij Zwolle nodig is dan eerder was berekend en vastgelegd voor de maatregelen in het programma Ruimte voor de Rivier. De bruggenhoofden veroorzaken hier extra opstuwing. Dat betekent dus dat extra inspanning noodzakelijk is voor het behouden van de huidige overstromingskans.

### **Voorstel regio: combinatie van maatregelen voor waterveiligheid**

In de plannen van IJsseldelta-Zuid is tot nu toe altijd rekening gehouden met het feit dat de maatregelen zomerbedverdieping en bypass leiden tot een waterstanddaling van de IJssel tot ongeveer de stadsbrug in Kampen. Verder stroomafwaarts wordt de waterstand van de IJssel vooral bepaald door opwaaiing (opstuwing) vanuit het IJsselmeer en Ketelmeer. Zoals eerder aangegeven zijn zomerbedverdieping én een bypass in de toekomst noodzakelijk om tot circa 2050 voor het totale gebied het huidige veiligheidsniveau van 1/2000 per jaar te behouden. Zelfs tot ruim ten zuiden van Zwolle zorgt de bypass bij hoogwater nog voor verlaging van het peil van de IJssel. Door de noodzakelijke grotere waterstandverlaging bij Zwolle (zoals hierboven aangegeven) en de aanbevelingen van de Deltacommissie heeft de regio aan de staatssecretaris voorgesteld, vanuit het oogpunt van waterveiligheid en omdat dat per saldo goedkoper is, nu gelijk de combinatie uit te voeren van verlaging van het zomerbed van de IJssel en de aanleg van de bypass.

### **Quickscan**

De meest recente toets voor de klimaat- en toekomstbestendigheid van de bypass vindt plaats in een onderzoek, waarvoor staatssecretaris Huizinga opdracht heeft gegeven, toen ze een werkbezoek bracht aan de IJsseldelta. In deze zogenoemde quickscan worden de gevolgen onderzocht voor de werking van de bypass van het advies van de Deltacommissie om het peil van het IJsselmeer op langere termijn (vanaf 2050) te verhogen met maximaal 1,5 meter. De resultaten van deze quickscan worden in april 2009 verwacht. De uitkomsten van dit onderzoek zijn van groot belang voor een te nemen besluit van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat voor het wel of niet versneld aanleggen van de bypass in combinatie met zomerbedverdieping, zoals de regio heeft voorgesteld. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat staat positief tegenover ons voorstel om de resultaten van de quickscan in een extra informatiebijeenkomst aan de mensen in de omgeving van Kampen te presenteren.

### **Veiligheidsrisico's**

Tijdens de informatiebijeenkomst hebt u als werkgroep cijfers gepresenteerd m.b.t. slachtoffers en schade in Kampen bij een theoretische dijkdoorbraak in verschillende situaties, namelijk in de huidige situatie en na de aanleg van de bypass. U hebt hiervoor gegevens gebruikt uit een theoretisch deelonderzoek dat in 2006 is uitgevoerd. U bent daarbij echter niet ingegaan op het bredere kader en de bredere analyses, die op basis van dit onderzoek zijn gemaakt en die ook terug te vinden zijn in het rapport Technische Scope Bypass IJsseldelta (2006), dat al enkele jaren vanaf de website van het project IJsseldelta is te downloaden alsook het planMER IJsseldelta-Zuid (2008).

De door u geciteerde cijfers zijn niet los te zien van dit kader en deze achtergrond. Wij houden rekening met de geanalyseerde risico's, zullen hierop gerichte beheermaatregelen uitwerken en richten ons, gebruik makend van de expertise van Verkeer en Waterstaat, op een gelijkblijvend beschermingsniveau. Ook na de realisatie van de bypass toetst Rijkswaterstaat op grond van de Wet op de waterkering elke vijf jaar of de waterkeringen nog voldoen aan het gestelde veiligheidsniveau of dat er aanpassingen nodig zijn.

### **Cijfers in breder kader bezien**

In uw notitie presenteert u cijfers over schade en getroffen en bij een theoretische dijkdoorbraak in de huidige situatie en in de situatie dat de bypass is aangelegd. De informatie noemt niet dat door toenemende afvoer van de rivieren een grotere dreiging ontstaat in de toekomst waarvoor als maatregel in elk geval ook vanaf circa 2025 altijd een bypass nodig is, als nu eerst alleen het zomerbed van de IJssel zou worden verdiept. Of wel: uw cijfers hebben betrekking op de theoretische situatie, waarin het toch mis gaat, terwijl we juist met alle voorgestelde maatregelen willen voorkomen dat de dijken overstromen c.q. doorbreken.

### **Evacuatie**

In de door u gepresenteerde cijfers is ook geen rekening gehouden met extra maatregelen, die in de uitwerking van de plannen voor IJsseldelta-Zuid worden verwerkt om overstromingen en de gevolgen daarvan zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te beperken. Zo is in het plan een nieuwe hoogwaterkering bij Roggebot opgenomen, die wordt gesloten bij hoogwater door opstuwung uit het IJsselmeer. Daarmee worden in die situatie de dijken rond de bypass niet belast door extreem hoogwater uit het IJsselmeer/ Ketelmeer. Ook is het mogelijk om bijvoorbeeld een belangrijk deel van de woningbouw in het gebied te bouwen op een 'doorbraakvrije' klimaatdijk (zoals toegelicht tijdens de informatiebijeenkomst). De door u gepresenteerde cijfers zijn gebaseerd op een theoretische beschouwing in het onderzoeksrapport houden waarbij geen rekening is gehouden met het beperken van slachtofferaantallen door vroegtijdige evacuatie. De cijfers van getroffen en geven aantallen, die mogelijk ontstaan, als niemand uit het gebied wordt geëvacueerd.

**De invloed van de bypass (het zogenaamde badkuipeffect) op de toename van de schade, getroffen en slachtoffers (bij een dijkdoorbraak) ten opzichte van een situatie zonder bypass is relatief beperkt.** Dit zijn de conclusies van deskundigen in het hiervoor genoemde Rapport Technische Scope Bypass IJsseldelta (pagina 25) en de planMER

IJsseldelta-Zuid (pagina 116). Hierin is geconcludeerd dat de stijgsnelheid van het water bij een dijkdoorbraak en de reactietijd voor evacuatie niet onderscheidend zijn voor een situatie met en zonder bypass. Dit laatste wordt ook bevestigd door de studie waarop de informatie van uw werkgroep is gebaseerd. In deze studie staat: "... Hieruit blijkt dat de tijd tussen het ontstaan van de bres en de mogelijkheid van evacueren beperkt is, maar dat dit voor de huidige en de toekomstige situatie (met bypass en gebiedsontwikkeling) nauwelijks verschilt."

Wij hopen u hiermee van voldoende informatie te hebben voorzien. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben, dan zijn wij graag bereid om daarover met u van gedachten te wisselen.

Om ook de andere aanwezigen van de informatiebijeenkomst van dezelfde informatie te voorzien, sturen wij deze brief ook in afschrift naar allen, die persoonlijk voor de informatiebijeenkomst zijn uitgenodigd, de leden van de klankbordgroep gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid, de leden van de gemeenteraad van Kampen en Provinciale Staten van Overijssel en vertegenwoordigers van de media.

Hoogachtend,  
namens de stuurgroep  
gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid,



Theo Rietkerk,  
voorzitter.



Bert Boerman,  
vice-voorzitter.

In de stuurgroep IJsseldelta-Zuid zijn vertegenwoordigd:  
Ministerie V&W, Ministerie VROM, Ministerie LNV, Provincie Overijssel, Provincie Flevoland, Gemeenten Kampen, Dronten, Oldebroek en Zwolle, Waterschap Groot Salland, Waterschap Zuiderzeeland, Staatsbosbeheer