

Vergaderjaar 2010–2011

**30 080**

## **Planologische kernbeslissing Ruimte voor de rivier**

**Nr. 52**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2011

Zoals door mij aan u is toegezegd tijdens het Nota overleg op 13 december 2010 (kamerstuk 32 500 A, nr. 74) en overeenkomstig uw schriftelijk verzoek d.d. 28 april j.l. (2011Z08709/2011D22466), stuur ik u hierbij het plan IJsseldelta-Zuid van de provincie Overijssel (hierna: planstudie)<sup>1</sup>. De planstudie wordt op 17 juni a.s. in de regionale Stuurgroep «gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid» vastgesteld. Daarna zal de provincie het aan mij aanbieden.

In deze brief zal ik aandacht besteden aan die aspecten van de planstudie waarover is gesproken tijdens het Nota overleg van 13 december en waarover u opmerkingen heeft gemaakt in uw brief van 28 april. Het hierna volgende dient te worden gelezen in samenhang met de brief aan uw Kamer van 19 augustus 2010 (kamerstuk 30 080, nr. 46) waarin werd gesteld dat het kabinet, waar mogelijk en kosteffectief, wil anticiperen op hogere rivierafvoeren én integrale gebiedsontwikkeling wil stimuleren. Het kabinet wil daarom de kans die zich voordoet in de IJsseldelta benutten.

Gezien de aard en omvang van het onderwerp bied ik u aan om voorafgaande aan het Algemeen Overleg van 16 juni aanstaande de Vaste Kamercommissie via een technische briefing nader te informeren.

#### **Planstudie IJsseldelta-Zuid**

In de planstudie voor de integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid wordt het voorkeursalternatief van de regio<sup>2</sup> voor een gebiedsontwikkeling met een bypass uitgewerkt (Masterplan voor een integrale gebiedsontwikkeling 2006). De voorliggende planstudie bundelt een aantal deelstudies tot een advies namens de regio ten behoeve van een door mij nog te nemen SNIP-3 beslissing over de bypass.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Provincie, gemeenten, waterschappen.

Samengevat wordt geadviseerd om de bypass in twee fasen aan te leggen en de uitvoering van de eerste fase te combineren met de PKB-maatregel zomerbedverlaging Beneden-IJssel. Hiermee wordt het eerder aan de Kamer gemelde synergievoordeel behaald (zand dat vrijkomt bij de zomerbedverlaging wordt gebruikt in de dijklichamen bypass). In de tweede fase worden de kunstwerken voor het volledig operationeel maken van de bypass gerealiseerd. Doordat deze tweede fase na 2021 wordt uitgevoerd, is flexibiliteit in de realisatiefase aanwezig om tijdens het ontwerpen van de kunstwerken in te spelen op toekomstige ontwikkelingen, waaronder het besluit over het IJsselmeerpeil of nieuwe normering.

### **Voortoets op de concept-planstudie**

Dit voorjaar is een concept van de planstudie ingediend bij de Programmadirectie Ruimte voor de Rivier (PDR). Zij heeft daarop een voortoets uitgevoerd. Uit de voortoets blijkt, dat de bypass binnen de kaders kan worden uitgevoerd die zijn overeengekomen in de door de Staatssecretaris van VenW en de Minister van VROM ondertekende Bestuursovereenkomst Planstudie IJsseldelta-Zuid van 15 februari 2010. In de overeenkomst hebben partijen<sup>1</sup> afspraken gemaakt over de uitwerking van de bypass en de gezamenlijk op te brengen investeringen. Overigens betekent dit niet dat er al een beslissing is genomen over de daadwerkelijke uitvoering. Hiervoor moet de SNIP-3 beslissing zoals ik heb gemeld in het Nota overleg MIRT nog worden genomen. Om de zomerbedverlaging – in gecombineerde uitvoering met de bypass – op te leveren binnen de in de PKB Ruimte voor de Rivier gestelde termijn van 2015, dient de voorbereiding van de realisatie van de gecombineerde aanleg rond de zomer van 2011 te starten. Momenteel wordt door de PDR de definitieve plantoets voor de SNIP-3 beslissing uitgevoerd. De resultaten van deze toets stuur ik voor het AO op 16 juni aan u toe.

### **Alternatieven**

Tijdens het Nota overleg en in de brief van de Kamercommissie is gevraagd naar diverse keuzes in maatregelen en mogelijke alternatieven.

Uitgangspunt in de PKB is, dat tussen Kampen en Zwolle de waterstand op de IJssel voor 2015 met 29 cm moet worden verlaagd om aan de wettelijke norm (1/2000) te voldoen bij een rivierafvoer van 16 000 m<sup>3</sup>/s bij Lobith. Als mogelijke maatregel is onder andere een dijkteruglegging ter hoogte van de binnenstad op de oostoever van de IJssel onderzocht (bottleneck «stadsbrug» Kampen). De maatregel was verre van voldoende voor het halen van de vereiste waterstanddaling (slechts 3 cm). Bovendien was de maatregel erg duur (€ 164 mln) en zeer ingrijpend voor het stedelijk gebied. Uit alle onderzochte maatregelen, waarbij maatregelen die te weinig waterstandverlaging opleveren en/of te duur zijn, is uiteindelijk gekozen om een zomerbedverlaging in de IJssel in het basispakket van de PKB op te nemen voor de korte termijn (16 000 m<sup>3</sup>/s) en een ruimtereservering ten zuiden van Kampen voor de aanleg van een hoogwatergeul (bypass) voor de lange termijn (18 000 m<sup>3</sup>/s).

### **Relatie met IJsselmeer**

Door uw Kamer wordt ook een relatie gelegd tussen de maatregelen in de IJsseldelta en het gebied rondom het Zwarte Water. Op de waterstanden in de benedenloop van de IJssel (vanaf de IJsselmonding tot ongeveer bij Kampen), het Ketelmeer en het Zwarte Meer is hoofdzakelijk het peil van het IJsselmeer van invloed. De invloed van hoge rivierafvoeren van de

---

<sup>1</sup> Rijk, provincie, gemeente en waterschap.

IJssel is hier gering. Dat geldt ook voor het Zwarte Water omdat deze niet rechtstreeks verbonden is met de IJssel.

De toekomstige opgaven in het IJsselmeergebied en het gebied rondom het Zwarte Water worden momenteel in het Deltaprogramma onderzocht. Hierin staat op dit moment de probleemanalyse centraal en is het nog veel te vroeg om al te kijken naar concrete maatregelen, zoals een schermdijk in het Ketelmeer of een stormkering bij de Ketelbrug. Over de probleemanalyse wordt in het Deltaprogramma 2012 gerapporteerd. Daarna worden mogelijke kansrijke strategieën uitgewerkt, op weg naar een voorstel voor de Deltabeslissing over het IJsselmeerveiligheidsplan in het Deltaprogramma 2015, dat in 2014 aan u wordt aangeboden.

In de quickscan «Toekomstvastheid van de hoogwatergeul in de IJssel-delta (8 april 2009)» is gekeken naar de gevolgen voor het functioneren van de bypass bij een stijging van het IJsselmeerveiligheidsplan (wel of geen «geen-spijt»-maatregel). Uw Kamer is in de brief van 19 augustus 2010 geïnformeerd over de conclusie van de quickscan. Bij een afvoer van 18 000 m<sup>3</sup>/s en een IJsselmeerveiligheidsplanstijging van 0,5 m voldoet de voorgestelde geul. Ook bij een stijging van het IJsselmeerveiligheidsplan van 1,5 m zijn goede oplossingen mogelijk voor de monding van de IJssel, waarbij de geul niet hoeft te worden aangepast én een forse bijdrage blijft leveren aan de waterveiligheid. In de planstudie is opgenomen, dat bij het ontwerp en de dimensionering van de kunstwerken die na 2021 worden gebouwd rekening kan worden gehouden met de besluitvorming over het peil van het IJsselmeer (tweede fase).

### **(Water)veiligheid geborgd**

In het Nota overleg is de waterveiligheid als gevolg van de bypass op verschillende manieren aan de orde gesteld. Kern van de opmerkingen en vragen is of de veiligheid in het gebied rond Kampen door de bypass is gewaarborgd en niet afneemt. Door de waterstanddaling bij in de toekomst toenemende rivierafvoeren wordt er voor gezorgd dat de veiligheid ook in de toekomst blijft gewaarborgd. De kans op een overstroming neemt door de bypass voor Kampen af. Dat geldt ook voor de gevolgen van een eventuele overstroming (veiligheidsaspecten bypass Kampen, HKV 2009). Deze nemen voor de meeste locaties af of blijven ten minste gelijk. Alleen bij een eventuele dijkbreuk in Kampen-Zuid als gevolg van hoogwater op de IJssel kunnen de gevolgen van een overstroming in dit gebied toenemen doordat vanwege de «doorsnijding» van dijkkring 11 een kleinere dijkkring rondom Kampen ontstaat. Hoge rivierafvoeren laten zich ruim tevoren voorspellen zodat preventieve evacuatie ook effectief kan worden ingezet.

Gezien de zorg in de regio over de mogelijke nadelige effecten van de bypass op de veiligheid heeft de gemeenteraad van Kampen op 30 september 2010 een hoorzitting gehouden met inwoners en deskundigen. Naar aanleiding van de hoorzitting concludeert de meerderheid van de gemeenteraad, dat de waterveiligheid rondom Kampen niet slechter wordt door de aanleg van de bypass. Conclusie is ook, dat de kans op een doorbraak in beide gesplitste dijkkringen kleiner wordt. Wel zal de gemeente aandacht moeten schenken aan het feit dat de gevolgen van een doorbraak in de kleine dijkkring voor Kampen-Zuid wel groter kunnen zijn. Derhalve is de gemeente Kampen gevraagd om de evacuatieplannen aan te passen. Over dit besluit bent u door de gemeente Kampen in februari 2011 op de hoogte gesteld.

## **Investerings voor waterveiligheid**

In de bestuursovereenkomst van februari 2010 is een taakstellend budget voor de integrale gebiedsontwikkeling, en daarin de bijdrage van het Rijk, afgesproken.

Voor de integrale gebiedsontwikkeling (voorbereiding woningbouwopgave, Hanzelijn, N50, natuur en recreatie) en deels voor de aanleg van de bypass is gereserveerd: door de provincie € 78,8 mln, door gemeente Kampen max. € 10 mln en uit het Nota Ruimtebudget € 22,4 mln. De gemeente is verantwoordelijk voor de woningbouwopgave.

Voor de waterveiligheidsmaatregelen eerste fase (voor 2020) bestaande uit de zomerbedverlaging Beneden-IJssel en de bypass (aanleg geul met dijken) heeft het Rijk € 96 mln gereserveerd. Daarvan is € 46,1 mln voor de zomerbedverlaging (PKB budget) en € 51 mln voor de bypass. Voor de tweede fase (na 2020) is € 117 mln voor de aanleg van de kunstwerken gereserveerd via het Deltafonds. Door de vervroegde gecombineerde aanleg van de bypass met de zomerbedverlaging en de investeringen door de regio in de bypass wordt zoals een voordeel in de aanlegkosten gerealiseerd voor het Rijk van in totaal € 68 mln.

Ten behoeve van de SNIP-3 toets wordt een nader uitgewerkte raming door de regio aangeleverd en door PDR beoordeeld.

## **Vervolgstappen**

Ik ben voornemens om na het AO van 16 juni, waarin met uw Kamer zal worden gesproken over de planstudie en nadat ik het definitieve plan heb ontvangen en intern heb laten toetsen, een beslissing te nemen over de aanleg van de bypass gecombineerd met de zomerbedverlaging Beneden-IJssel.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma