

“Verruiming van de IJssel is overbodig”

Het project Ruimte voor de Rivier is volgens oud hoofd waterhuishouding van Provincie Overijssel Dirk van der Schrier overbodig. “Het project houdt geen rekening met een toenemende stijging van de zeespiegel, waardoor ook de waterstanden op de benedenrivieren stijgen. Hogere dijken bieden dan als enige oplossing soelaas. Aan een diepere of bredere rivier heb je niets. Het debiet waarop nu wordt gerekend, kan niet door het Duitse deel van de Rijn. ‘Ruimte voor de Rivier’ kost bovendien veel meer geld dan een vergelijkbare dijkverhoging,” aldus Van der Schrier, die momenteel gastdocent is aan de Universiteit Twente voor het vak modellering in het watermanagement.

In de Telegraaf van 20 oktober 2006 verscheen een interview met de emeritus hoogleraar Van de Ven van de Universiteit van Amsterdam. Ik citeer: ‘De Duitsers verstevigen bovenstrooms de dijken van de Rijn. Deze versterkingen duren tot 2020. Maar ook daarna zullen de dijken daar op tientallen plaatsen doorbreken zodra 14.000 kubieke meter water per seconde passeert. Daardoor zal de waterafvoer bij Lobith feitelijk nooit meer dan 15.500 kubieke meter per seconde kunnen worden.’ Dit gegeven staat in verschillende rapporten, waaronder een internationaal rapport van enkele Duitse instanties, Rijkswaterstaat en de Provincie Gelderland. Zelf heb ik op internet het één en ander gevonden dat het bovenstaande bevestigt. Onder andere het rapport ‘Grensoverschrijdende effecten van extreem hoogwater op de Niederrhein’ uit juli 2004 van de minister van Verkeer en Waterstaat. Destijds heb ik aan de Rijkswaterstaat gevraagd of die 18.000 kubieke meter per seconde bij Lobith wel mogelijk is. Ik kreeg als antwoord: ‘ja, als alle bekende topafvoeren van de zijrivieren van de Rijn op de juiste manier samenvloeien’. Kennelijk heeft niemand toen de moeite genomen eens naar de Duitse dijkhoogten en overstromingsgebieden te kijken.

Niet erg effectief

Bij dijkverhoging krijgt de rivier er over de volle breedte afvoerend vermogen bij en dat ook nog op een gunstige manier, want de stroomsnelheden zijn nabij het oppervlak hoger dan in de buurt van de bodem van de rivier. Bij het maken van geulen in het winterbed wordt slechts een klein gedeelte van de breedte van de rivier gebruikt voor de vergroting van het stroomprofiel. Het verlagend effect op de waterstand stelt weinig voor, tenzij de geulen erg diep worden gemaakt. Die te Deventer moet tien meter diep worden met damwanden langs de kanten. Zo’n nieuwe geul mag niet als zandvang werken. Dus moeten dusdanige maatregelen worden getroffen dat de geul alleen bij hoogwater dienst doet. Overlaten of inlaatsuizen zijn daarbij dus nodig. Ondanks de geplande buitendijkse werken zijn langs de Beneden-IJssel ook lange binnendijkse geulen nodig met hoogwaterkerende dijken: de geul tussen Veessen en Wapenveld en de bypass bij Kampen.

‘Ruimte voor de Rivier’ leidt bij de IJssel tot relatief omvangrijkere werken dan bij de andere Rijntakken. De IJssel heeft namelijk een steil verhang tot Zutphen en daar beneden een relatief klein verhang, zelfs kleiner dan dat van de Lek. Klein verhang

betekent lage stroomsnelheden en de noodzaak van een groot stroomprofiel. Het probleem van Kampen was niet een hoogwater maar de verzanding van de IJssel. Kampen heeft eeuwenlang getracht door middel van afdamming van zijtakken van de hoofdtak de stroming in de hoofdtak te versterken, hopende de verzanding te voorkomen. Daardoor kreeg de IJssel een flessenhals, die de afstroming sterk belemmert. De IJssel is de enige Rijntak met een groot eigen stroomgebied. De bijdrage van de zijrivieren van de IJssel op de maatgevende afvoer van die rivier is absoluut niet te verwaarlozen, zoals Rijkswaterstaat nog niet zo lang geleden aannam. De IJssel heeft ten slotte een barrière: de Afsluitdijk.

Vorig jaar juli vond de feestelijke start plaats van de uitvoering van de werkzaamheden bij Hondsbroekse Pleij. Dit plan houdt een verruiming van de IJssel in bij Westervoort, onder meer om het aandeel van die rivier in de afvoer van de Rijn wat te vergroten. Bij dit plan wordt al geanticipeerd op de tweede fase van ‘Ruimte voor de Rivier’, welke pas na 2015 tot uitvoering komt. Hondsbroekse Pleij is de tweede maatregel die in gang is gezet. De eerste is de Biesbosch. Normaal begint men een verbreding van een waterloop benedenstrooms. Waarom bij de IJssel andersom? Mijn antwoord: een makkelijk werk gaat voor bij een moeilijk werk!

IJsselmeer

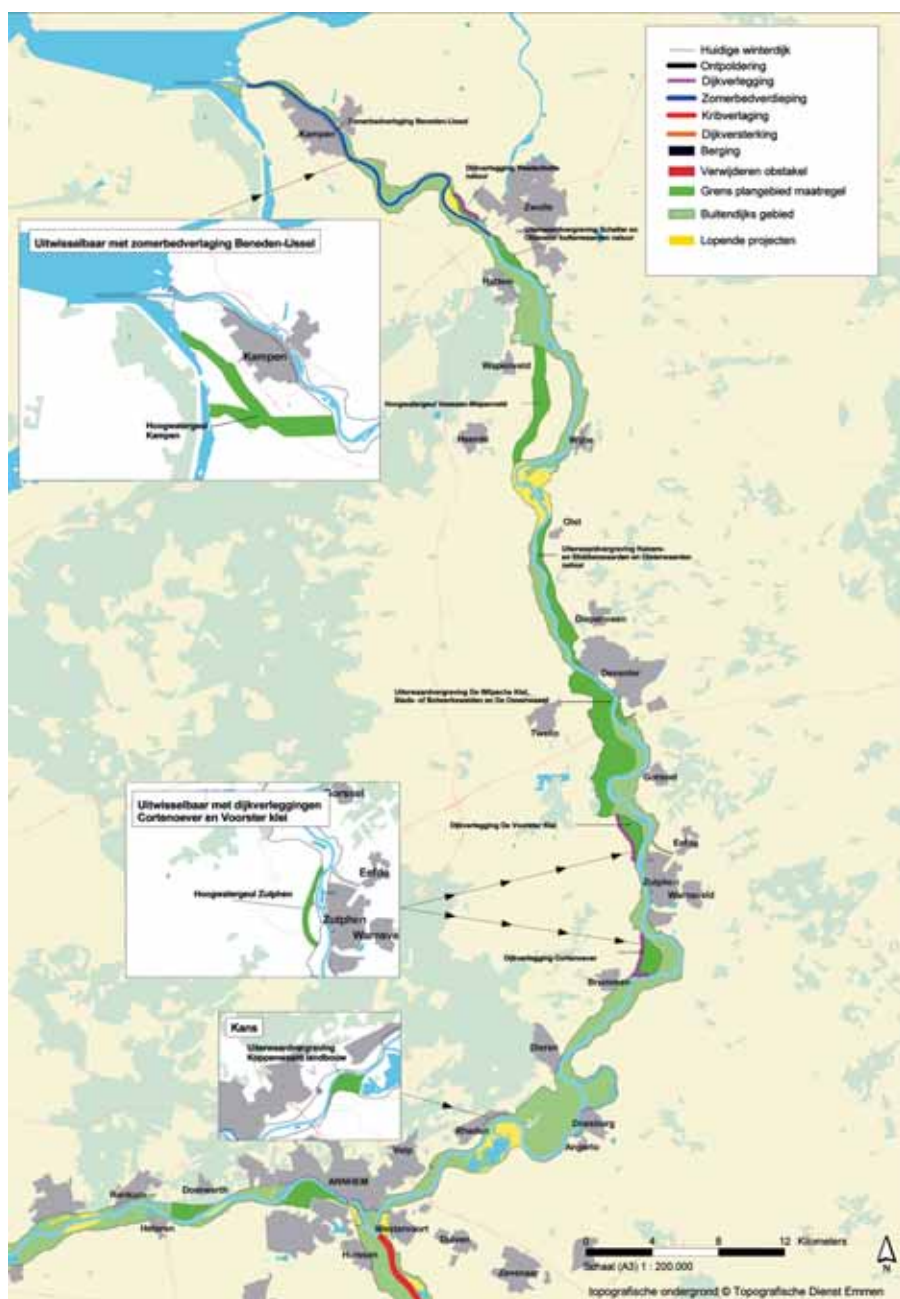
Bij de gevaarlijke noordwesterstormen wordt het water van het IJsselmeer opgejaagd richting Kampen. De stormvloedkering bij Ramspol, die onder andere de dijken langs het Zwartemeer en het Zwartewater beschermt, is niet voor niets gebouwd. In Kampen zijn de IJsselmeerstonden maatgevend. De geprojecteerde bypass om Kampen werkt dus niet verlagend op de maatgevende waterstanden op de IJssel! De Provincie Overijssel en het Waterschap Groot Salland zijn voorstanders van die bypass. Voor mij onbegrijpelijk.

Onder andere in H₂O is een waterstaatskaart gepubliceerd van landschapsarchitect Adriaan Geuze die hij tekende in opdracht van Rijkswaterstaat en TNO. Het is de bedoeling dat alle basisscholen een driedimensionaal exemplaar krijgen om de leerlingen waterbewust te maken. Bij een grote zeespiegelstijging is het noodzakelijk alle dijken langs de grote rivieren flink te verhogen. Dat is verspilling van geld. Slimmer is het de uit het buitenland komende waterstromen (Rijn en Maas) in één rivier met

superdijken te concentreren, zoals op die waterstaatskaart is aangegeven. ‘Ruimte voor de Rivier’ past uiteraard niet in deze visie. Voor de IJssel geldt daarbij nog dat in de toekomst (in het geval van een sterk stijgende zeespiegel) het IJsselmeer zal moeten worden bemalen ter wille van de veiligheid van de omringende dijken. Uiteraard zullen dan de afvoeren van de IJssel tot een minimum worden beperkt. Uit de waterstaatskaart blijkt dat de samenstellers daar ook zo over denken. Op de kaart is namelijk een stormvloedkering getekend, die Kampen moet beschermen tegen opwaaiing op het IJsselmeer. Uiteraard werkt zo’n kering alleen bij een kleine afvoer op de IJssel.

Argumenten tegen meer ruimte voor de IJssel

- De IJsseldijken zijn nu berekend op 16.500 kubieke meter per seconde en voldoen aan de nieuwe huidige norm van 16.000 kubieke meter. De Sallandse dijk kan zelfs bij 18.000 kubieke meter per seconde het water keren. Alle reden om de kat uit de boom te kijken;
- Bij de tweede fase van ‘Ruimte voor de Rivier’, dus bij 18.000 kubieke meter per seconde, zijn de benodigde werken bij Kampen enorm ingrijpend. Bij het plan Noorddiep bijvoorbeeld wordt een gedeelte van het Kampereiland (620 hectare) veranderd in een winterbed van de IJssel, een situatie die in het verleden nooit heeft bestaan. Het Kampereiland kwam onder water te staan bij stormvloed op de Zuiderzee en niet bij hoogwater op de IJssel. Bij het plan Noorddiep worden de dijken langs de IJssel en het Ketelmeer enorm verlaagd. De IJsseldijk is nog in 1995-1996 met één meter verhoogd; de Ketelmeerdijk met 70 centimeter in 2001. Deze winterbedverbreding is een enorme kapitaalvernietiging. Het gevolg is dat dit nieuwe winterbed ook zal overstromen bij noordwesterstorm op het IJsselmeer. De N50 zal ter plaatse moeten worden vervangen door een lange brug. Agrarische bedrijven kunnen daar niet worden gehandhaafd. En dat gebeurt allemaal in het Nationaal Landschap IJsseldelta;
- Door de twee nevengeulen (die vanaf Veessen en de bypass bij Kampen) komen er veel dijken bij, terwijl het streven toch gericht dient te zijn op dijkverkorting;
- Voor die twee geulen zijn twee inlaat- en twee uitlaatwerken nodig, die samen niet alleen meer dan 200 miljoen euro kosten maar ook op allerlei manieren kunnen falen;
- De winst aan groene natuur is gering en het verlies aan natuurlijk landschap groot. Die geulen in de uiterwaarden en binnendijks vervalsen het landschap.



Het omwisselingsbesluit

Het alternatief voor de bypass is verdieping van het zomerbed met één meter. Als nadelen van de verdieping worden genoemd: gevaar voor de stabiliteit van de kribben van de IJssel, terugschrijdende erosie en meer baggerwerk. Deze nadelen kunnen in geld worden uitgedrukt, namelijk in de kosten van aanvullende werken en de gekapitaliseerde kosten van het meerdere baggerwerk. En dan is verdieping van de IJssel toch nog verreweg de mogelijkheid met de laagste kosten. Mij is verteld dat in de tweede fase van 'Ruimte voor de Rivier' de bypass én het plan Noorddiep toereikend zijn, maar een zomerbedverdieping én het plan Noorddiep niet. Dan zou de bypass alsnog nodig zijn. Van belang is dat de beslissing over de bypass nog niet is genomen. In de betreffende PKB is de verdieping van de IJssel opgenomen en de bypass niet. Daarom is een omwisselingsbesluit nodig op basis van een milieueffectrapport. De procedure daarvoor begint in de derde week van maart.

Stellingen

- Het project Hondsbroekse Pleij en de flessenhalprojecten zomerbedverdieping, bypass Kampen, winterbedverbreding bij IJsselmuiden en het plan Noorddiep (= verbreding winterbed op het Kamper-eiland) dienen in samenhang te worden bekeken. Er mag niet met één van deze plannen worden begonnen zolang inzicht ontbreekt in de impact van de plannen op elkaar. Vooraf is dus een optimalisatie van het totaal noodzakelijk;
- Nagegaan zal moeten worden of de tweede fase van 'Ruimte voor de Rivier' langs de IJssel nog wel nodig is, omdat de omstandigheden langs de IJssel anders zijn dan langs de andere grote rivieren. Het is economisch niet verantwoord de grote rivieren steeds over één kam te scheren.

Het allerbeste idee is natuurlijk onmiddellijk met 'Ruimte voor de Rivier' te stoppen.

Dirk van der Schrier (Universiteit Twente)