

VOORSTEL AB

DATUM DB VERGADERING : 27 augustus 2019

DATUM AB VERGADERING : 12 september 2019

PORTEFEUILLEHOUDER : B. Breunissen

REGISTRATIENUMMER : Z/19/027761-117320

OPSTELLER : Dick van Pijkeren, telefoonnummer 088 233 1547

CATEGORIE: bespreekstuk

**ONDERWERP**

Kredietaanvraag HWBP Verkenning Vecht Dalfsen Zwolle

VOORSTEL

Het verlenen van een krediet van €11.672.000,- voor de uitvoering van de Verkenning Vecht Dalfsen Zwolle, onder voorbehoud van subsidieverstrekking door het HWBP.

SAMENVATTING

De dijk tussen Dalfsen en Zwolle is voor ongeveer 90% afgekeurd waardoor bijna 30 km dijk versterkt moet worden binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Het HWBP kent een standaardprojectfasering conform MIRT: verkenning, planuitwerking en realisatiefase. Voor project Vecht Dalfsen Zwolle wordt nu krediet aangevraagd voor de verkenningfase. Het Plan van Aanpak Verkenningfase Vecht Dalfsen Zwolle beschrijft de aanpak van de Verkenningfase en op welke wijze in de periode van 2019 en 2023 tot een Voorkeursalternatief wordt gekomen. Met dit Voorkeursalternatief voldoen de Vechtdijken op dit traject weer aan de veiligheidsnorm.

In 2018 is de ProjectOverstijgende Verkenning (POV) Watersysteemmaatregelen in de Vecht afgerond. Op basis van de resultaten heeft het dagelijks bestuur in december 2018 vastgesteld dat het technisch mogelijk is om door maatregelen in en langs de Vecht de piekafvoer te verlagen. Deze conceptuele studie concludeert ook dat het mogelijk is om dit te doen tegen lagere kosten dan voor dijkversterkingen. Een verdere verkenning naar de haalbaarheid van systeemmaatregelen is een onderdeel van de Verkenningfase. Op basis van het onderzoek tijdens de Verkenningfase wordt geconcludeerd of en welke systeemmaatregelen onderdeel zijn van het Voorkeursalternatief.

De watersysteemmaatregelen zijn voor een groot deel geprojecteerd in het beheersgebied van Waterschap Vechtstromen. Beide waterschappen gaan daarom intensief samenwerken zoals vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

Op basis van voorcalculatie wordt subsidie aangevraagd bij de Programmadirectie HWBP (90% van gecalculerde kosten). Het waterschap dient zelf 10% van de geraamde kosten te dekken. Overschrijdingen van de gecalculerde kosten zijn voor rekening en risico van het waterschap. Na deze voorliggende kredietaanvraag volgt voor het project Vecht Dalfsen Zwolle nog een kredietaanvraag voor de planuitwerking- en één voor realisatiefase.

Het gevraagde krediet bedraagt € 11.672.000 en wordt dus door het HWBP voor 90% gesubsidieerd. Op basis van vooroverleg met het begeleidingsteam van het HWBP is de verwachting dat positief beslist zal worden. Mocht dit desondanks niet zo zijn zal een nieuw besluit voorgelegd worden aan het AB. Vooruitlopend op de beschikking van het HWBP start het project, met dus een klein risico, met het omgevingsproces.

BESTUURLIJKE AANDACHTSPUNTEN

Voor de verkenning naar systeemmaatregelen wordt intensief samengewerkt met de partners. De Bestuurlijke Begeleidingsgroep (BBG Vecht Dalfsen Zwolle) voor dit project bestaat uit de provincie Overijssel, gemeente Zwolle, gemeente Dalfsen en beide waterschappen. Deze BBG adviseert ons

waterschap voorafgaand aan bestuurlijke mijlpalen. Daarnaast wordt de netwerkorganisatie Ruimte voor de Vecht actief geïnformeerd. Deelnemers van het programmateam van Ruimte voor de Vecht worden uitgenodigd voor met name de inbreng van en afstemming met relevante meekoppelkansen. Het bestuurlijk overleg van dit netwerk geldt als adviesorgaan voor de besluitvorming over de watersysteemmaatregelen. Er is geen hiërarchische bevoegdheid. Het bestuur van WDODelta neemt het besluit over het Voorkeursalternatief, en voor wat betreft systeemmaatregelen na kennisneming van besluitvorming binnen Waterschap Vechtstromen. Voor het verkrijgen van draagvlak voor de systeemmaatregelen is de netwerkorganisatie Ruimte voor de Vecht van groot belang voor het project HWBP Verkenning Vecht Dalfsen Zwolle.

Voor de verkenning van de watersysteemmaatregelen wordt een samenwerking aangegaan met Waterschap Vechtstromen. Dit wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Vechtstromen levert een omgevingsmanager en betaalt de eigen bijdrage van 10% van de bijbehorende kosten voor het trekken van dit gebiedsproces. Op 27 augustus 2019 heeft het DB van Waterschap Vechtstromen ingestemd met het ondertekenen van een samenwerkingsovereenkomst met WDODelta.

OMGEVING EN PARTNERS

De partners Overijssel, Zwolle en Dalfsen zullen vanuit de belangen van dijkversterking plaatsnemen in een bestuurlijke begeleidingsgroep. Op het moment dat concrete watersysteemmaatregelen verder verkend worden wordt de begeleidingsgroep uitgebreid met de relevante, waarschijnlijk gemeentelijke, bestuurders. De gemeenten zijn in de aanloop van het gepresenteerde Plan van Aanpak meerdere malen op de hoogte gesteld van de voortgang.

De Project Overstijgende Verkenning Watersysteemmaatregelen Vecht is uitgevoerd onder leiding van Waterschap Vechtstromen in nauwe samenwerking met WDODelta. Voor de verkenning van mogelijke maatregelen in het systeem is dankbaar gebruik gemaakt van het netwerk zoals dat ontstaan is binnen het Programma Ruimte voor de Vecht. Het besluit om systeemmaatregelen verder te verkennen betekent inherent ook dat het netwerk Ruimte voor de Vecht wordt gebruikt voor het inventariseren van de lokale wensen en plannen. Deze belangen zijn noodzakelijk voor het krijgen van draagvlak bij de systeemmaatregelen.

FINANCIËN

Het aangevraagde krediet van € 11.672.000 is ongeveer 30% hoger dan de meerjarenraming 2018-2021 voor de HWBP Verkenning Vecht Dalfsen Zwolle. Na het vaststellen van de meerjarenraming heeft een uitbreiding van de scope plaatsgevonden. Dit was het gevolg van de conclusie van de POV Systeemmaatregelen Vecht om systeemmaatregelen verder te onderzoeken op kansrijkheid voor het VKA. Daarnaast is er in de Verkenning veel aandacht voor een zorgvuldig omgevingsproces conform het coalitieakkoord. Uit de resultaten van de verkenningen Stadsdijken en Zwolle Olst blijkt dat dit leidt tot brede steun voor de gevolgde aanpak.

	Voorstel	Meerjarenraming 2019-2022
<i>Benodigd krediet (bruto)</i>	€ 11.672.000	€ 7.940.000
<i>Subsidies en/of bijdragen derden (externe dekking)</i>	€ 10.505.000 (90%)	€ 7.146.000
<i>Jaar oplevering (start kapitaallasten t+1)</i>	2024 (2025)	2025 (2026)
<i>Kapitaallasten</i>	€ 30.200	€ 20.200
<i>Overige exploitatiekosten (-baten)</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Impact exploitatierekening	€ 30.200	€ 20.200

Specificatie bruto krediet:

Kostencategorieën	Bedrag	Budgethouder
<i>Externe kosten incl. BTW</i>	€ 3.284.000,-	<i>Projectleider</i>
<i>Interne kosten</i>	€ 7.017.000,-	<i>Projectleider</i>
<i>Risicoreservering voorzien incl. BTW</i>	€ 884.000,-	<i>Opdrachtgever</i>
<i>Risicoreservering onvoorzien incl. BTW</i>	€ 487.000,-	<i>Dagelijks Bestuur</i>
Totale kosten incl. BTW	€ 11.672.000,-	

RISICO'S

Voor de Verkenning is een uitgebreid risicodossier inclusief beheermaatregelen opgesteld. Na beheersing staan de volgende risico's in de top 5:

- 1. De snelheid en de diepgang van het uitwerken van systeemmaatregelen en dijkversterkingen zijn te verschillend en leiden tot vertraging.**

Het proces voor het verkennen van systeemmaatregelen en het vastleggen van afspraken met partners voor eventuele verdere uitwerking en realisatie, kan tijdrovend zijn. We beheersen dit door het Plan van Aanpak met de planning en de kostenraming als randvoorwaarde te hanteren. Hierover communiceren we regelmatig en uitgebreid met onze gesprekspartners. Dit leidt mogelijk wel tot het volgende risico:
- 2. Geen draagvlak bij bestuurlijke partners voor Voorkeursalternatief.**

In de afgelopen paar jaar zijn er verwachtingen gewekt over kansen voor gebiedsontwikkeling met behulp van systeemmaatregelen en financiën uit het HWBP. Het verkennen, en wellicht realiseren, van watersysteemmaatregelen is een unieke kans voor het stroomgebied van de Vecht. Uiteindelijk moet de veiligheid van de bewoners achter de Vechtdijken kunnen worden gewaarborgd. Door het uitwerken van systeemmaatregelen in deze verkenning worden de verwachtingen in de regio beantwoord. Na de verkenning moeten alle partijen zich kunnen vinden in het proces en de wijze van betrokkenheid. Dit is nodig voor een goede uitwerking tijdens Planvorming en Realisatie, met of zonder systeemmaatregelen. Dit vraagt regelmatig overleg en afstemming van verwachtingen met de bestuurlijke partners in de Bestuurlijke Begeleidingsgroep en het Breed Bestuurlijk Overleg van het netwerk Ruimte voor de Vecht.
- 3. Scopewijziging tijdens verkenning. Veiligheidsopgave wijzigt door voorziene nieuwe inzichten op het gebied van waterveiligheid.**

In het proces beperken we de invloed van nieuwe inzichten in modellering en normstelling tot de diverse faseovergangen in het project. De invloed van nieuwe inzichten is er dus wel, maar proberen we zoveel mogelijk te beperken tot 2 of 3 momenten. Daarnaast is WDO Delta voortdurend in gesprek met de kennisinstututen om overzicht te houden op kennisontwikkeling. Een voorzien punt is kennisontwikkeling op de sterkte van gras op zand. Daar nemen we zelf initiatief in vanuit ons grote belang. We starten parallel aan de Verkenning een onderzoek naar de sterkte van de grasmat op de Vechtdijken. De resultaten van dit raakvlakproject moeten op tijd beschikbaar zijn voor het maken van de juiste keuzes rondom het Voorkeursalternatief. De Technisch Manager van de Verkenning is daarom ook Projectmanager voor het onderzoek. Hij waarborgt daarmee zijn eigen planning
- 4. Er dienen meer alternatieven te worden onderzocht dan voorzien.**

Het enthousiasme in de regio zou groter kunnen zijn dan dat het project aankan. De kosten en planning zijn randvoorwaardelijk waardoor kostenoverschrijdingen voorkomen worden. Maar het neveneffect hiervan is dan wel dat risico 2 optreedt.
- 5. Na vaststellen van KA dient zich nog nieuw alternatief aan.**

Ook hierbij geldt dat het nemen van voldoende tijd voor de eerste en tweede stap in het proces tot de vaststelling van de kansrijke alternatieven erg belangrijk is. Dit geeft garanties op de

volledigheid van de inventarisaties en het rechtvaardigt ook de beslissing om daarna vast te houden aan de gemaakte selectie.

TOELICHTING

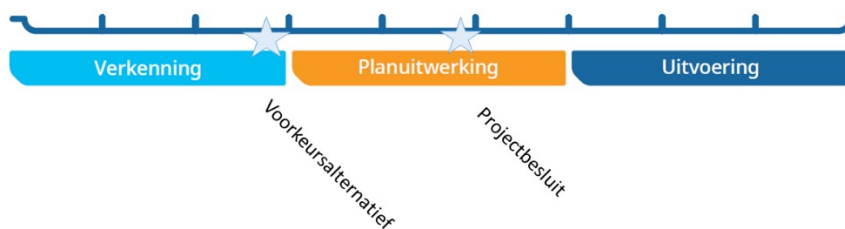
De volgende zaken worden specifiek toegelicht:

1. Overzicht HWBP projectaanpak
2. Veiligheidsopgave Dalfsen Zwolle
3. Conclusies Projectoverstijgende Verkenning Systemmaatregelen Vecht
4. Integratie van systeemmaatregelen in het planproces
5. Onderzoek Gras op Zand

HWBP projectaanpak

De aanpak van dijkversterkingsprojecten is door het HWBP voorgeschreven via de MIRT-aanpak. Deze omvat drie fasen zoals weergegeven in onderstaand schema.

- Verkenning: onderzoek alternatieven en besluit voorkeursalternatief
- Planuitwerking: uitwerking voorkeursalternatief en terinzagelegging def. plan
- Uitvoering van de maatregelen



Dit project staat aan de vooravond van de Verkenning van ruim drie jaar. Deze fase eindigt met een Voorkeursalternatief wat vastgesteld wordt door het algemeen bestuur.

Veiligheidsopgave

Uit de beoordeling van de sterkte van de keringen aan de norm volgt dat 29,6 km (88%) niet voldoet aan de eisen. De resultaten laten zien dat het traject over een groot deel niet voldoet aan de eisen voor hoogte, stabiliteit buitenwaarts, piping en stabiliteit bekleding. In onderstaande tabel zijn de afgekeurde dijktrajecten weergegeven met de faalmechanismen die onvoldoende zijn. Er liggen binnen het projectgebied ook vijf waterkerende kunstwerken die niet aan de wettelijke eisen voldoen.

Mechanisme	Vecht Dalfsen Zwolle (VDZ, geheel)
Hoogte/overslag	15.1
Piping	19.2
Macrostabiliteit binnenwaarts	1.4
Macrostabiliteit buitenwaarts	6.5
Microstabiliteit	0
Bekleding buitentalud	15.6
Totaal afgekeurd	29.6

Tabel 1 Overzicht afgekeurde lengtes (km) per faalmechanisme

In een dijktraject kunnen één of meerdere faalmechanismen tegelijk aan de orde zijn, daarom is het niet mogelijk om de afgekeurde kilometers per faalmechanisme 1 op 1 op te tellen.

Projectoverstijgende Verkenning Systemmaatregelen Vecht

Systeemmaatregelen kunnen piekwaterstanden in de Vecht verlagen. Door die verlaging kunnen deze maatregelen bijdragen aan vermindering van de veiligheidsopgave benedenstrooms. Simpel gezegd: door het nemen van systeemmaatregelen worden de waterstanden lager en is er minder dijkverhoging van de primaire keringen nodig. Bij het verkennen van de kansrijke systeemmaatregelen zijn zes leidende principes gehanteerd:

- Systeemmaatregelen zijn maatregelen in het stroomgebied van de rivier en **verlagen de waterstanden** bij hoogwater. Systeemmaatregelen dempen de hoogwaterpiek door het vasthouden, bergen en afvoeren van water;
- De **systeembenadering** is het vertrekpunt. Voor een optimale werking is een combinatie van meerdere systeemmaatregelen noodzakelijk. Ook is het mogelijk om met systeemmaatregelen knelpunten op andere locaties te voorkomen;
- Systeemmaatregelen kosten geld, maar leveren een **besparing op de kosten** voor dijkversterking
- Systeemmaatregelen zijn **flexibel en toekomstgericht**. Ze kunnen de gevolgen van de (versnelde)klimaatverandering opvangen en meegroeien;
- Systeemmaatregelen zijn zelfsturend en betrouwbaar. Voor de inzet van systeemmaatregelen zijn fysieke handelingen niet nodig en is het systeem niet afhankelijk van kwetsbare regeltechniek;
- Systeemmaatregelen bieden meekoppelkansen: bestaande wensen of plannen kunnen gekoppeld worden aan de systeemmaatregel, waardoor er werk met werk gemaakt kan worden en/of het draagvlak voor de maatregel kan worden vergroot.

Er zijn in de basis vier type systeemmaatregelen (geordend in toepassing stroomopwaarts):

1. Overlaat: Een deel van de dijk die bij een bepaald hoogwaterniveau overstroombaar is. Dit voorkomt verder stijging van het waterniveau en verlicht de druk op de resterende dijktrajecten.
2. Rivierbedverruiming: Maatregelen die het stroombed van de rivier vergroten waardoor er meer afvoerend vermogen ontstaat. Voorbeelden hiervan zijn dijkteruglegging (verruimen van het winterbed), aanleg van nevengeulen en het opruimen van hydraulische knelpunten
3. Overloopgebieden: Inzet van laaggelegen vlaktes langs de Vecht om extra berging te creëren. Het verhogen van de ruwheid in het winterbed (en daarmee vertragen van de afvoer) kan hieraan bijdragen
4. Vasthouden in de haarvaten: Vergroten van de bergende functies in het stroomgebied van de Vecht in combinatie met het vertragen van de afvoer van toeleverende waterlopen.

Bij aanvang van de POV Systeemmaatregelen Vecht was er ook een pakket met maatregelen in Duitsland. Om procesmatige redenen is die niet verder uitgewerkt in de eindrapportage van de POV. Ook voor de Verkenning Vecht Dalfsen Zwolle ligt de begrenzing van het (onderzoeks)gebied bij de Nederland-Duitsland.

Het gebiedsproces in de aankomende Verkenning wordt door drie factoren sterk beïnvloed:

- Draagvlak: Het daadwerkelijk kunnen realiseren van systeemmaatregelen is sterk afhankelijk van draagvlak, zowel bij bewoners in de regio als bij de verschillende potentiële partners. Het argument dat een systeemmaatregel elders leidt tot minder investeringen voor dijkversterking, zal onvoldoende zijn voor de regio waar de maatregelen genomen moeten worden. Er moeten duidelijke, uitlegbare doelen gediend worden en er moet sprake zijn van meerwaarde voor het desbetreffende gebied. Dat kan door verbinding te leggen met andere opgaven en het koppelen van kansen in het betreffende gebied van partners of de waterschappen. Dit kan door bijvoorbeeld thema's als klimaatadaptatie en droogtebestrijding te koppelen aan deze maatregelen. Dit zijn thema's die ook hoog op het verlanglijstje staan van de Provincie.
- Bijdrage aan waterveiligheid: Nut en noodzaak van systeemmaatregelen tegenover dijkversterking kan alleen standhouden als er een significante hoogteopgave voor de dijk aanwezig is die beperkt kan worden door toepassing van systeemmaatregelen. Alleen als de systeemmaatregelen een bijdrage leveren aan de waterveiligheid, is er een kans voor een sluitende argumentatie voor het aanwenden van HWBP-gelden voor systeemmaatregelen door middel van een omwisselbesluit. Daarnaast zou de duurzame en gebiedsgerichte aanpak meer en meer onderdeel moeten worden van de aanpak voor waterveiligheid. Het is overigens niet de verwachting dat de eventuele besparingen op de dijkversterking

kostendekkend zijn voor de systeemmaatregelen. Er is cofinanciering nodig vanuit andere beleidsthema's en opgaven -zoals droogte en klimaat- en meekoppelkansen.

- Lange termijn effect: Het treffen van systeemmaatregelen heeft effect op de lange termijn waterrobuustheid van de Vecht. Dit is moeilijk in economische factoren uit te drukken, maar het is aannemelijk dat systeemmaatregelen ook invloed hebben op de omvang van toekomstige maatregelen. Naast de effecten op de gebiedsontwikkeling in het stroomgebied kunnen de lange termijn maatregelen een plek krijgen in het netwerk Ruimte voor de Vecht.

Integratie van systeemmaatregelen in het planproces

Het is van groot belang om de selectie van systeemmaatregelen zo gelijkwaardig mogelijk te laten plaatsvinden aan de selectie van de bouwstenen en alternatieven voor dijkversterking. De Nederlandse regelgeving voor participatie van de omgeving in besluitvormingsprocedures legt erg veel accent op het gelijkwaardig kunnen afwegen van verschillende alternatieven om te voorkomen dat er in het proces sturing plaatsvindt op de uitkomsten. Voor deze verkenning betekent dit dat we alleen een eerste selectie van de systeemmaatregelen autonoom uitvoeren.

Na de eerste selectie worden steeds dezelfde stappen doorlopen voor systeemmaatregelen en voor de dijkversterking. In de laatste fases van het project zijn de maatregelen samengevoegd tot alternatieven welke leiden tot één voorkeursalternatief. Vanwege de complexiteit van de besluitvorming rondom de systeemmaatregelen zal er heel lang sprake zijn van minimaal twee alternatieven. Er is altijd de optie om met alleen dijkversterking verder te gaan om vertraging te voorkomen en de waterveiligheid te kunnen waarborgen.

Onderzoek Gras op Zand

Parallel aan dit voorstel wordt ook krediet aangevraagd voor een onderzoek naar de sterkte van de grasbekleding op de dijken van de Vecht. Dit is een belangrijk onderzoek voor project Vecht Dalfsen Zwolle omdat een groot deel van de veiligheidsopgave voor de dijken van de Vecht mede afhankelijk is van de sterkte van de grasmat. Het gaat dan vooral over de stabiliteit van de grasbekleding aan de buitenzijde en de hoogte van de dijk. Veel dijken langs de Vecht zijn volledig opgebouwd uit zand. Klei is nauwelijks voorradig in dit stroomgebied. In Nederland is relatief weinig kennis over de sterkte van grasbekleding zonder kleilaag, waardoor in de veiligheidsanalyses conservatieve uitgangspunten worden aangenomen. Het onderzoek Gras op Zand is er op gericht om de sterkte van de grasbekleding te onderbouwen waardoor waarschijnlijk minder dijkversterking nodig is. De planning van het onderzoek Gras op Zand is afgestemd op de Verkenning, zodat de kennis uit het onderzoek tijdig beschikbaar is voor de afweging tot het Voorkeursalternatief.

BIJLAGEN

Geen

Het dagelijks bestuur van het Waterschap Drents Overijsselse Delta

de secretaris,
ir. E. de Kruijk

de waarnemend dijkgraaf,
P.A. Zoon