

Notitie participatie en draagvlak

Verkenningsfase | HWBP Mastenbroek-IJssel

Drents Overijsselse Delta

uw waterschap

Colofon

Waterschap Drents Overijsselse Delta

Projectnaam:	HWBP Mastenbroek-IJssel
Projectfase:	Verkenningsfase
Documentnaam:	Notitie participatie en draagvlak

Documenthistorie

Versie	Datum	Omschrijving
1.0	2 maart 2026	Definitieve versie

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Projectgebied 4
1.2 Projectdoelstelling verkenning 4
1.3 Participatie in project Mastenbroek-IJssel 5
1.4 Doel van dit document 5

2 Aanpak participatieproces 6

2.1 Participatieproces op hoofdlijnen 6
2.2 Participatie in de verkenning: groepsgewijs 7

3 Participatiemomenten verkenningsfase 9

3.1 Brede omgeving 9
3.2 Terreinbeherende organisaties 13
3.3 Gebiedsplatform 14
3.4 Kwaliteitsteam Dijken Overijssel 14
3.5 Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed 14
3.6 Themasessies natuur 15
3.7 Overheden 15
3.8 Participatie in de planuitwerkingsfase 16

4 Opbrengst participatie 17

4.1 Algemene oplossingen voor het hele traject 17
4.2 Ingebrachte oplossingen per deeltraject 18
4.3 Meekoppelkansen van overheden 19
4.4 Ideeën ingebracht door bewoners en belanghebbenden 20

5 Draagvlak 21

5.1 Rol van draagvlak: context voor besluitvorming 21
5.2 Opbrengst van de reactieperiode concept VKA 22
5.3 Toelichting op het draagvlak in het gebied 23

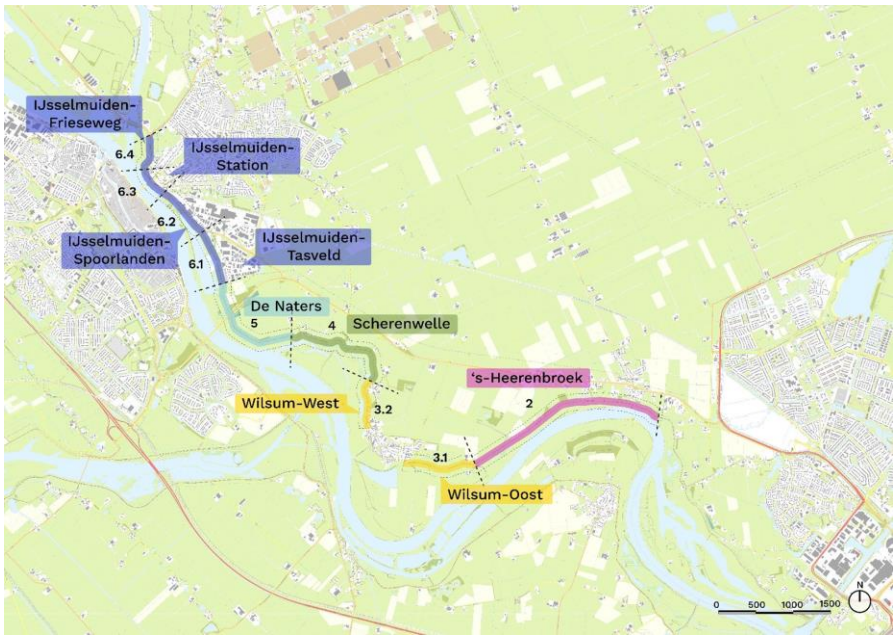
Bijlage 1 25

1 Inleiding

Onze primaire dijken worden elke twaalf jaar beoordeeld of ze voldoen aan de wettelijke eisen. Uit de eerste landelijke beoordeling blijkt dat de IJsseldijk tussen Zwolle en IJsselmuiden niet aan de norm voldoet. De dijk is niet voldoende sterk en hoog genoeg voor situaties met extreem hoog water en/of storm vanaf het IJsselmeer. Waterschap Drents Overijsselse Delta startte daarom in 2024 het dijkversterkingproject Mastenbroek-IJssel. Het project maakt onderdeel uit van het landelijke hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

1.1 Projectgebied

De IJsseldijk ligt in de IJsseldelta. Het deel van de IJsseldijk dat versterkt moet worden is 9,6 km lang en loopt vanaf ’s-Heerenbroek via Wilsum en Nieuwstad tot in IJsselmuiden. Het projectgebied loopt door tot de splitsing Frieseweg-Grafhorsterweg.



Figuur 1 Projectgebied dijkversterking Mastenbroek – IJssel.

1.2 Projectdoelstelling verkenning

In de verkenning onderzoekt het waterschap wat de beste oplossing is om de dijk te versterken. Het doel van de verkenningsfase is een goed onderbouwd en bestuurlijk vastgesteld voorkeursalternatief te kiezen dat voldoet aan de randvoorwaarden. Dit betekent dat het voorkeursalternatief waterveilig, vergunbaar, financierbaar, maakbaar en beheerbaar moet zijn.

Het Algemeen bestuur heeft daarnaast een bestuurlijke opdracht meegegeven voor de verkenning:

- Maak een toekomstbestendig plan waarbij de dijk goed op orde is én andere ontwikkelingen mogelijk blijven of worden gemaakt;
- Ga proactief op zoek naar kansen voor een betere beleving van de dijk;
- Onderzoek de maatschappelijke kosten en baten van de toepassing van lokale grond.

De kansen voor een betere beleving van de dijk die zijn ingebracht door bewoners en anderen zijn weergegeven in hoofdstuk 4.

1.3 Participatie in project Mastenbroek-IJssel

Het realiseren van een dijkversterking heeft grote impact op de directe omgeving van de dijk. Het waterschap wil het dijkversterkingsproject Mastenbroek-IJssel mede daarom nadrukkelijk vormgeven 'in verbinding met de omgeving'. Mede-overheden, bewoners op en langs de dijk, grondeigenaren, belangenverenigingen, buurtbewoners, gebruikers van de dijk en terrein beherende organisaties worden betrokken bij het project.

In de verkenning van het project werken we toe naar een hoofdoplossing om de dijk te versterken. Dit doen we samen met stakeholders om relevante informatie op te halen en zo te werken aan een kwalitatief beter plan. De aanleiding en het doel van de dijkversterking staan centraal: waarom is dit project nodig? Dat betekent dat de omgeving wordt geïnformeerd over de nut en noodzaak. Maar ook hoe het plan tot stand komt, dat bewoners weten wat wonen aan de dijk betekent en dat meedoen en meepraten over de plannen zeer gewenst is.

Participatiedoelen

Concreet werken we aan deze doelen:

1. Het projectteam investeert in het leren kennen van de omgeving, zodat de participatieaanpak van het project aansluit bij de (behoefte van de) omgeving en onze bestuurlijke partners.
2. Stakeholders in staat stellen om zijn of haar belang in te brengen.
3. Stakeholders weten wanneer en waarover ze kunnen meedoen en meepraten; de aanpak van het project is voorspelbaar en zonder verrassingen.

1.4 Doel van dit document

Dit document beschrijft op welke momenten en op welke manieren de omgeving is betrokken bij de verkenningsfase van het project en tot welke resultaten de participatie heeft geleid. Daarmee geeft het een overzicht van de maatschappelijke participatie in de verkenningsfase en wat dat heeft opgeleverd voor het plan voor de dijkversterking. Ook geeft dit document inzicht in het draagvlak in het gebied als het gaat om het voorkeursalternatief voor de dijkversterking.

Leeswijzer

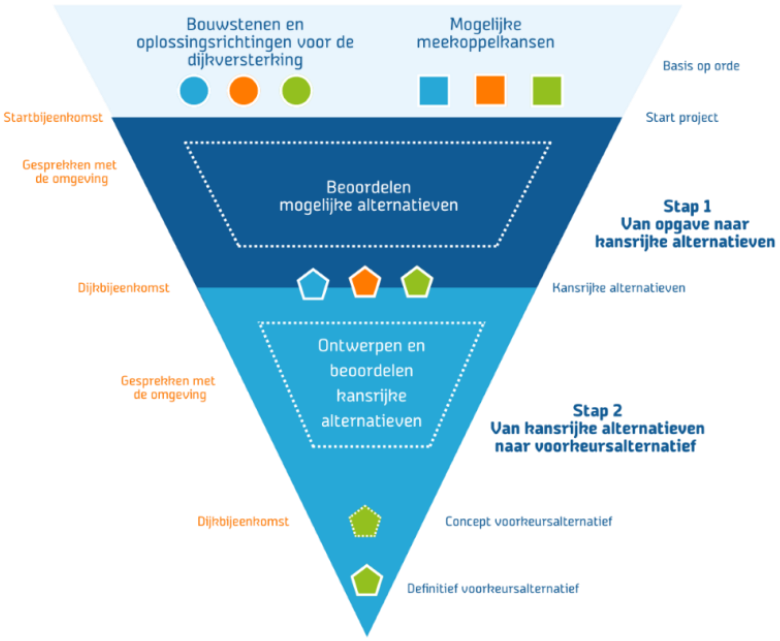
In hoofdstuk 2 wordt de participatie aanpak beschreven en wordt er uitgelegd hoe de omgeving in dit participatieproces betrokken wordt. Hoofdstuk 3 beschrijft de participatiemomenten in de praktijk. Hier is te vinden wie, waar, wanneer en waarover betrokken is. In hoofdstuk 4 wordt de opbrengst van de participatie omschreven, gesplitst in ingebrachte algemene oplossingen voor het hele traject, ingebrachte oplossingen per deeltraject, eventuele meekoppelkansen en ingebrachte ideeën door bewoners en belanghebbenden. Hoofdstuk 5 gaat in op de laatste fase van de verkenning, namelijk het draagvlak uit de omgeving voor het voorkeursalternatief en de reacties vanuit de omgeving op het voorkeursalternatief.

2 Aanpak participatieproces

Dit hoofdstuk beschrijft de participatie voor de stappen in de verkenningsfase vanaf de start van de verkenning tot de vaststelling van het voorkeursalternatief.

2.1 Participatieproces op hoofdlijnen

In de verkenningsfase onderzoekt het waterschap stapsgewijs welke mogelijkheden er zijn voor de dijkversterking, wat de voor- en nadelen van deze mogelijkheden zijn en welke de voorkeur hebben. Het waterschap werkt daarbij van grof naar fijn. In elke stap hebben bewoners en belanghebbenden op verschillende wijzen meegedacht en meegewerkt.



2.1.1 Stap 1: van opgave naar kansrijke alternatieven

In de eerste stap van de verkenning is onderzocht wat de versterkingsopgave is en welke alternatieven kansrijk zijn om de dijk te versterken. Hiervoor zijn verschillende oplossingen beoordeeld aan de hand van het afwegingskader om te komen tot kansrijke alternatieven. Dit voorkomt dat alternatieven voor de dijkversterking, die op basis van duidelijke argumenten niet haalbaar, langdurig en in hoge mate van detail worden uitgewerkt. Alleen realistische alternatieven worden verder onderzocht. De Notitie Kansrijke Alternatieven is in september 2024 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het waterschap en is in oktober 2024 ter inzage gelegd samen met de NRD. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt de eerste stap in de mer-procedure en omschrijft hoe het belang van het milieu en de omgeving is vertaald in het project. Verder is in deze stap de bestaande ruimtelijke kwaliteit van het gebied beschreven in het Ruimtelijk Kwaliteitskader. Dit kader biedt ontwerpprincipes voor het maken van een dijkontwerp dat bij het huidige landschap past. Ook wel landschappelijke inpassing genoemd. Daarnaast heeft het waterschap in deze stap meekoppelkansen geïnventariseerd.

Deze eerste stap van de verkenningsfase is afgesloten met het besluit Kansrijke Alternatieven door het Dagelijks Bestuur van het waterschap en vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

Participatie in de eerste stap van de verkenning gaat daarom over:

- inventariseren van oplossingsrichtingen die een of meerdere problemen van de dijk oplossen;
- beoordelen van de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen voor dijkversterking op de omgeving;
- inbrengen van gebiedskennis voor het Ruimtelijk kwaliteitskader (RKK);
- inbrengen van ideeën voor de verbetering van de openbare ruimte (meekoppelkansen).

2.1.2 Stap 2: van kansrijke alternatieven naar het voorkeursalternatief

In stap 2 van de verkenningsfase zijn verschillende kansrijke alternatieven onderzocht en is er een afweging gemaakt voor een voorkeursalternatief per deeltraject. De kansrijke alternatieven zijn uitgewerkt tot een ruimtelijk ingepast ontwerp en beoordeeld voor de thema's impact op omgeving, techniek, duurzaamheid en kosten. De beoordeling van de kansrijke alternatieven is terug te vinden in de milieueffectrapportage (mer). Op basis van deze beslisinformatie is het concept voorkeursalternatief geselecteerd.

Participatie tijdens stap 2 van de verkenning gaat daarom over:

- inbrengen van (gebieds)kennis en belangen bij het in beeld brengen van de voor- en nadelen van de alternatieven voor dijkversterking;
- meewerken en –praten met de uitwerking en (ruimtelijke) inpassing van de alternatieven voor dijkversterking;
- advies over de selectie van het concept-Voorkeursalternatief.

2.1.3 Reactieperiode concept-VKA en besluitvorming voorkeursalternatief

Het concept voorkeursalternatief is najaar 2025 besproken met bewoners en belanghebbenden. Daarnaast is het draagvlak per kansrijk alternatief inzichtelijk gemaakt en meegegeven als context voor besluitvorming over het voorkeursalternatief. Tijdens de reactieperiode waren er diverse bijeenkomsten voor bewoners en konden bewoners en belanghebbenden reageren op het concept voorkeursalternatief. Alle reacties op het concept voorkeursalternatief zijn samengevat weergegeven in de reactienota concept-VKA. Na de reactieperiode heeft het waterschap de bestuurlijke begeleidingsgroep om een advies over het voorkeursalternatief gevraagd. Deze adviezen zijn samen met de reactienota voorgelegd aan het Algemeen Bestuur van het waterschap bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Deze documenten zijn te vinden op de projectwebsite van het waterschap.

Participatie in de laatste periode van de verkenning gaat daarom over:

- reageren op het concept voorkeursalternatief;
- advies ten behoeve van de besluitvorming van het voorkeursalternatief.

De verkenningsfase wordt afgesloten met het besluit voorkeursalternatief door het Algemeen Bestuur van het waterschap.

2.2 Participatie in de verkenning: groepsgewijs

De omgeving waarin het project plaatsvindt is divers, en de betrokkenen vertegenwoordigen uiteenlopende thema's en belangen. Het waterschap wil iedereen de kans geven om zijn of haar belangen in te brengen. Daarom is het participatieproces afgestemd op de groep betrokkenen die een rol speelt bij de dijkversterking.

In de verkenningsfase, waarin het project nog op hoofdlijnen wordt uitgewerkt, zijn betrokkenen vooral in groepen uitgenodigd en betrokken. In de volgende fase, de planuitwerkingsfase, verschuift het contact naar het perceelsniveau en naar individuele betrokkenen.

In de volgende paragrafen worden de verschillende groepen betrokkenen en hun rol binnen het participatieproces verder toegelicht.

2.2.1 Grondeigenaren, huurders en pachters

De groep grondeigenaren bestaat uit de eigenaren, huurders en pachters met percelen in het onderzochte ruimtebeslag van de dijkversterking. Grondeigenaren hebben een belangrijke plaats en rol in het project vanwege hun grote belang bij de dijkversterking op of in de nabijheid van hun perceel. Zij zijn persoonlijk uitgenodigd voor de dijkbijeenkomsten en met een aantal grondeigenaren zijn al individuele gesprekken geweest. Ook zijn de grondeigenaren gevraagd om deel te nemen aan de werksessies in 2025.

2.2.2 Brede omgeving

Er zijn veel mensen die gebruik maken van de dijk of er in de buurt wonen. Bijvoorbeeld om te wandelen, fietsen, rijden of over de dijk uitkijken. De buurtschappen en dorpskernen (’s-Heerenbroek, Veecaten, Wilsum en Nieuwstad) zijn erg betrokken bij de dijk. Bewoners uit het dorp IJsselmuiden en de stad Kampen hebben soms een andere beleving bij de dijk, waarbij er onderscheid gemaakt wordt in de mensen die gelijk op de dijk kijken (inclusief de stationsomgeving) en de ‘overige’ inwoners die niet direct aan de dijk wonen of werken.

2.2.3 Belangenvertegenwoordigers

Er zijn verschillende belangengroepen betrokken, denk aan dorpsbelangen, natuurorganisaties en LTO. Dit zijn de organisaties die een duidelijk belang vertegenwoordigen. Deze organisaties weten wat hun achterban belangrijk vindt, leveren kennis en kunde voor de plannen en kunnen ook ambassadeurs zijn voor het project. Zij nemen deel aan het gebiedsplatform.
Daarnaast zijn er in het gebied verschillende terreinbeherende organisaties, zoals Staatsbosbeheer en ProRail, die naast het vertegenwoordigen van hun belang ook een beheerfunctie en eigenaarsrol vervullen.

2.2.4 Overheden

Het project wordt uitgevoerd door Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta) in nauwe afstemming met medeoverheden.

De bevoegde gezagen zijn betrokken in de ambtelijke begeleidingsgroep (ABG) en bestuurlijke begeleidingsgroep (BBG). Dit zijn provincie Overijssel, gemeente Kampen, Rijkswaterstaat Oost Nederland en Waterschap Drents Overijsselse Delta. Vanuit deze organisaties denken verschillende mensen mee: van bestuurlijke portefeuillehouders tot specialisten vanuit de verschillende organisatieonderdelen die participeren bij het maken van voorstellen en plannen en toetsen t.b.v. de vergunningverlening.

In stap 1 van de verkenning tot het besluit Kansrijke Alternatieven (najaar 2024) was gemeente Zwolle ook betrokken in de ABG en BBG. Omdat er geen dijkversterking nodig is in deeltraject 1 Vreugderijkerwaard, is afgesproken met gemeente Zwolle om hen ad-hoc te betrekken bij eventuele raakvlakken met gemeentelijke belangen.

3 Participatiemomenten verkenningsfase

Dit hoofdstuk beschrijft de participatiemomenten tijdens de verkenningsfase.

3.1 Brede omgeving

De brede omgeving bestaat uit bewoners uit de dorpen achter de dijk en andere belanghebbenden of geïnteresseerden uit de samenleving. In dit project zijn er verschillende manieren en vormen voor hen om mee te praten of mee te doen aan het project of om geïnformeerd te worden over het project.

Website en nieuwsbrief
De meest actuele informatie over het project staat op onze website wdodelta.nl/mastenbroek-ijssel. Via de site kan iedere geïnteresseerde zich aanmelden voor de digitale nieuwsbrief van het project. In de verkenningsfase is 11 keer een nieuwsbrief verstuurd. Middels deze nieuwsbrief is de ontvanger op de hoogte van planning en mijlpalen en de voortgang van het project.

Algemeen: individuele gesprekken en communicatie
Belanghebbenden zijn benaderd voor een individueel gesprek wanneer hier aanleiding voor was. Deze individuele gesprekken met belanghebbenden (vaak grondeigenaren of bewoners van een dijkwoning) hebben inzicht gegeven in de verschillende belangen die spelen rondom de dijk en een beeld gegeven van de wensen en kansen die spelen in de omgeving.
Soms is door dijkbewoners zelf contact gezocht met het waterschap. Met deze personen is aan de keukentafel verder gesproken en vaak is gezamenlijk een bezoek aan de dijk gebracht.

De brede omgeving is via verschillende bijeenkomsten betrokken in de verkenningsfase. Deze participatiemomenten zijn hieronder verder uitgewerkt. De bijeenkomsten en gesprekken waren gericht op het in beeld krijgen van belangen en waarden van de dijk en zijn omgeving, het informeren van de omgeving en het betrekken van de omgeving bij de keuzes die in deze fase voorliggen. Daarnaast is inzicht verkregen in het draagvlak voor oplossingsrichtingen en kansen in de omgeving, die mogelijk van invloed zijn op de dijkversterking.

Stap 1

Start project (januari 2024)
De startbijeenkomst op 22 januari 2024 in Wilsum werd goed bezocht. Ongeveer 150 geïnteresseerde bewoners hebben zich laten informeren over de plannen om de dijk te versterken. Grondeigenaren in een straal van 100 meter vanuit de teen van de dijk zijn persoonlijk uitgenodigd via een ansichtkaart. Daarnaast is de startbijeenkomst aangekondigd middels een filmpje en advertenties op social media, artikelen in de krant, projectwebsite wdodelta.nl/mastenbroek-ijssel en advertenties in huis-aan-huis bladen.
Doel van deze startbijeenkomst was om de brede omgeving te laten wennen aan het feit dat er een dijkversterking aan komt, hen tegelijk ook te informeren over de aanleiding van het dijkversterkingsproject, de aanpak, planning en de mogelijkheden om mee te praten.





Het startdocument, waarin het waterschap laat weten dat ze start met het onderzoek naar dijkversterkingsmaatregelen, heeft van 8 januari tot en met 19 februari 2024 ter inzage gelegen. Hierop is één formele reactie binnengekomen. Deze is beantwoord door het dagelijks bestuur van het waterschap en heeft niet geleid tot een aanpassing van het plan voor de dijkversterking.

Kleine gebiedsbijeenkomsten (maart – april 2024)
Tijdens drie kleine gebiedsbijeenkomsten in maart en april 2024 in IJsselmuiden, Wilsum en ’s Heerenbroek hebben we per bijeenkomst zo’n 25 geïnteresseerden mogen verwelkomen. Grondeigenaren in een straal van 100 meter om de dijk zijn persoonlijk via een brief uitgenodigd. Daarnaast werden deze bijeenkomsten aangekondigd in de digitale nieuwsbrief. Mensen konden zich aanmelden via de website.







Doel van deze kleine gebiedsbijeenkomsten: ophalen van informatie uit het gebied, namelijk:

- gebiedskennis;
- belevingswaarde van de dijk;
- inbrengen van meekoppelkansen in de openbare ruimte;
- aandragen van technische oplossingen voor de dijkversterking.

De haalbaarheid van de aangedragen meekoppelkansen is samen met gemeente Kampen onderzocht.

Masterclass ‘Dijkversterking langs de IJssel: écht nodig?’ (mei 2024)
Tijdens de kleine gebiedsbijeenkomsten in maart en april werd duidelijk dat een aantal bewoners behoefte had aan een duidelijke uitleg over de nut en noodzaak van het versterken van de dijk. Daarom hebben we op 30 mei een masterclass georganiseerd met de titel ‘Dijkversterking langs de IJssel: écht nodig?’. Zo’n 60 inwoners kwamen naar de



masterclass waarin hoogleraar waterveiligheid Matthijs Kok hen meenam in de wereld van dijken. Het was een interactief college waarin door hem verteld is hoe de veiligheidseisen voor de dijken in Nederland worden bepaald, hoe een dijk wordt opgebouwd en hoe vervolgens bepaald wordt of een dijk sterk en hoog genoeg is. Hierbij werd ook ingezoomd op de IJsseldijk tussen Zwolle en IJsselmuiden.

Kleine gebiedsbijeenkomst (juni 2024)
Bij de kleine gebiedsbijeenkomsten in maart-april 2024 is informatie opgehaald en zijn ideeën aangedragen. Voor de bijeenkomst in juni zijn grondeigenaren in een straal van 100 meter om de dijk persoonlijk via een brief uitgenodigd, daarnaast zijn de deelnemers aan de kleine gebiedsbijeenkomsten in maart-april uitgenodigd via e-mail en hebben geïnteresseerden de mogelijkheid om binnen te lopen tijdens deze bijeenkomst kunnen lezen in de nieuwsbrief. De opkomst was 30 bewoners en geïnteresseerden.



Doelen van deze bijeenkomst: terugkoppelen wat met de opgehaalde informatie van de eerdere kleine gebiedsbijeenkomsten is gedaan, nog wordt gedaan of waarom we er niets mee gaan doen. Ook is een doorkijk gegeven naar de periode na de zomervakantie (ter inzage legging NRD) en zijn de mogelijke alternatieven voor de dijkversterking gepresenteerd. Dit alles in een inloopsetting met verschillende hoeken en met veel projectcollega's aanwezig, waardoor eenieder zijn/haar vragen kon stellen.

Consultatieperiode Notitie Reikwijdte en Detailniveau (oktober – november 2024)
Als start van de mer-procedure en om de omgeving te informeren over de te onderzoeken alternatieven, heeft van 8 oktober tot en met 18 november 2024 het voorstel met de te onderzoeken alternatieven samen met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een dijkbijeenkomst georganiseerd op 17 oktober.
Doelen van deze bijeenkomst: toelichten hoe het projectteam tot de keuze voor kansrijke alternatieven is gekomen, de kansrijke alternatieven voor de verschillende delen van de dijk toelichten, informeren hoe de vervolgstappen in het project eruit gaan zien en informeren over de mogelijkheid om deze informatie te lezen in de NRD en hierop een zienswijze in te dienen.

De ingebrachte initiatieven en reacties zijn opgenomen in hoofdstuk 4. De Reactienota NRD met de binnengekomen opmerking op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is beschikbaar via de projectwebsite.

Stap 2

Werksessie 16 januari 2025
Op 16 januari 2025 vond de eerste werksessie met de omgeving plaats. Er waren 25 aanwezigen (deze personen hadden zich allemaal aangemeld voor de drie werksessies die worden gehouden). Doelen van deze werksessie:

- informeren van de omgeving over de stand van zaken wat betreft de kansrijke alternatieven;
- informatie ophalen die de effectbeoordeling helpt;
- informatie ophalen die een beeld geven over de belangrijkste knelpunten.

Resultaat van deze werksessie was veel input van de aanwezigen per deeltraject. Het projectteam heeft een goed beeld kunnen vormen van de knelpunten die bij de verschillende kansrijke alternatieven ervaren worden door de omgeving. Daarmee ontstaat er ook een beeld van de effecten waar aandacht voor moet zijn in de effectbeoordeling.

Werksessie 22 mei 2025

Op 22 mei vond de tweede werksessie plaats. Er waren 19 aanwezigen. Doelen van deze werksessie:

- terugkoppeling: wat hebben wij gedaan met input werksessie 16 januari;
- informeren over ‘waar staan we nu?’ (als het gaat om de kansrijke alternatieven) en ‘hoe ziet dat er uit?’;
- beoordelen effectentabel + ophalen aandachtspunten: Hoe ervaar je de beoordeling? Wat wil je meegeven?

Resultaat van deze werksessie was een beeld bij de mening van de omgeving over de effectbeoordeling. Is een beoordeling herkenbaar of niet? Dat heeft het projectteam bevestiging gegeven en ook input gegeven om beoordelingen nader te beschouwen. Het projectteam heeft de effectbeoordeling met deze opbrengst aangescherpt.





Werksessie 11 september 2025

Op 11 september vond de laatste ‘werksessie’ van stap 2 plaats. Deze werksessie kan meer worden gezien als een terugkoppelsessie, er werd namelijk niet meer echt gewerkt. De avond was een terugkoppeling van de twee voorgaande werksessies. Deelnemers hoorden per deeltraject welke opmerkingen er mee zijn genomen in de beoordeling van de effecten en welke ideeën voor de openbare ruimte wel of niet meegaan naar de volgende projectfase. Daarnaast konden de deelnemers nog een laatste keer langs de overzichtskaarten lopen en hun laatste aandachtspunten aan het projectteam meegeven. Er waren 23 aanwezigen.




Consultatieperiode concept-voorkeursalternatief (november – december 2025)
Van 10 november tot en met 22 december 2025 hebben bewoners en belanghebbenden kunnen reageren op het concept voorkeursalternatief tijdens een reactieperiode.
Tijdens deze periode zijn er twee dijkbijeenkomsten georganiseerd op 26 en 27 november. Ook zijn wij aanwezig geweest bij de dorpsavond IJsselmuiden (georganiseerd door gemeente Kampen) op 1 december. Doelen van deze bijeenkomsten:

- laten zien wat het concept voorkeursalternatief is per deelgebied;
- informeren hoe de vervolgstappen in het project eruit gaan zien;
- informeren over de mogelijkheid om deze informatie te lezen en de mogelijkheid om een reactie op het concept voorkeursalternatief te geven.

In totaal hebben 80 personen de dijkbijeenkomsten bezocht. Tijdens de dorpsavond waren >250 bewoners van IJsselmuiden aanwezig.





In de reactieperiode heeft het waterschap 24 reacties ontvangen, waarvan één reactie namens vijftien bewoners en één reactie namens vier bewoners. Er hebben in totaal 30 unieke bewoners en belanghebbenden van het projectgebied gereageerd. Deze reacties zijn beantwoord in de reactienota VKA.

3.2 Terreinbeherende organisaties

Daarnaast is contact met een aantal terreinbeherende organisaties, zoals Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en ProRail, en ook de wegbeheerder van bijvoorbeeld de provincie en de gemeente. In de verkenningsfase is er vooral contact rondom mijlpalen, in de planuitwerkingsfase stemmen wij met hen af tijdens gezamenlijke beheerdersoverleggen.

Voor start van de verkenningsfase hebben we nader kennisgemaakt met de verschillende terreinbeherende organisaties om het project te introduceren, raakvlakken te identificeren en afspraken te maken over betrokkenheid van hen in de verkenningsfase.

De terreinbeherende organisaties zijn in de verkenningsfase op verschillende momenten bijgepraat. Dat hebben we eenmaal met hen gezamenlijk gedaan, namelijk voor de ter inzagelegging van de NRD op 17 september 2024. Daarna hebben we het contact met Natuurmonumenten stopgezet, omdat er geen dijkversterking meer nodig is op hun terreinen (deeltraject 1 Vreugderijkerwaard is alleen monitoring nodig, geen dijkversterking). Met Staatsbosbeheer is regelmatig contact geweest in de themasessies natuur (zie paragraaf 3.6) en rond mijlpaalmomenten. Met ProRail is rond de mijlpaalmomenten contact geweest.

Staatsbosbeheer heeft gereageerd op het concept voorkeursalternatief, dit staat beschreven in de Reactienota VKA.

3.3 Gebiedsplatform

Overkoepelende belangen in het gebied komen samen in het gebiedsplatform. Dit platform bestaat uit vertegenwoordigers van diverse belangen, zoals landbouw, natuur, recreatie en de dorpen, en wordt vooral gebruikt als klankbord.

Het gebiedsplatform bestaat uit vertegenwoordigers van Dorpsbelangen 's-Heerenbroek, Dorpsbelangen Wilsum, LTO Noord-West Overijssel, diverse natuurorganisaties rondom Kampen en Zwolle, gemeente Kampen (recreatie) en Gebiedscoöperatie IJsselland.

Bijeenkomsten Gebiedsplatform

De volgende bijeenkomsten waren met het gebiedsplatform:

- 13 juni 2024 | Startbijeenkomst: kennismaking, rol en verwachtingen
- 8 oktober 2024 | Kansrijke alternatieven, update over stand van zaken, actualisatie veiligheidsopgave, kansrijke alternatieven, vooruitblik stap 2.
- 16 januari 2025| Gebiedsplatform aanwezig bij werksessie
- 22 mei 2025 | Gebiedsplatform aanwezig bij werksessie
- 3 juli 2025 | Bijpraat moment met LTO, update over stand van zaken, bespreken kansrijke alternatieven en effectbeoordeling
- 11 september 2025 | Gebiedsplatform aanwezig bij werksessie

3.4 Kwaliteitsteam Dijken Overijssel

Het Kwaliteitsteam Dijken Overijssel (KDO) bestaat onder andere uit vertegenwoordigers van provincie Overijssel, gemeenten Kampen en Zwolle en waterschap Drents Overijsselse Delta. Zij zien er op toe dat de dijkversterking niet alleen zorgt voor een veilige dijk, maar dat deze dijk ook landschappelijk, cultuurhistorisch en ruimtelijk zorgvuldig wordt ingepast. In de verkenningsfase is het KDO vijf keer bij elkaar gekomen om mee te denken en te adviseren rondom het Ruimtelijk Kwaliteitskader. Het KDO is samen met het projectteam op veldbezoek geweest, wat ook een aantal ideeën opleverde. Ook heeft het KDO advies gegeven over de eerste uitwerking van het concept voorkeursalternatief.

3.5 Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Ook de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) is tijdens de verkenningsfase betrokken geweest bij de dijkversterking. Samen met RCE heeft het waterschap een ontwerpatelier georganiseerd. Hierbij kwamen experts uit het werkveld en gebiedskenners (bewoners) samen om de wording en ontwikkeling van het landschap rond de dijk met elkaar beter te begrijpen. Met elkaar hebben we een tijdlijn van het gebied gemaakt en kansrijke alternatieven geschetst voor drie deelgebieden aan de hand van twee denkrichtingen. De twee denkrichtingen waren als volgt: in de ene denkrichting draaide het om een aanpak ontwerpend vanuit de waterveiligheidsopgave, sober en doelmatig en dicht bij de huidige aanpak van HWBP. In de andere denkrichting stonden landschap en erfgoed centraal, had het verhaal van de plek een belangrijke rol en ging het om erfgoed inclusief ontwerpen met oog voor de toekomst. De opbrengst van dit ontwerpatelier is gebruikt om het Ruimtelijk Kwaliteitskader te verrijken.
Met de RCE is daarna nog een aantal keer contact geweest over het zicht op Kampen. RCE heeft gereageerd op het concept voorkeursalternatief, dit staat beschreven in de Reactienota VKA.

3.6 Themasessies natuur

Met een vertegenwoordiging gedreven door het thema natuur (vanuit Staatsbosbeheer, provincie Overijssel en een vertegenwoordiger namens diverse natuurorganisaties in Kampen en Overijssel) hebben we in twee themasessies gesproken over het mogelijke effect van de dijkversterking op natuur in het gebied. Wat zijn dan knelpunten? En wat zijn kansen? Ook hebben we het concept voorkeursalternatief besproken en aandachtspunten opgehaald per deeltraject.

3.7 Overheden

Alle overheden die beslissen over een deelthema van het project denken en werken mee in het project. Vanwege de rol van bevoegd gezag van andere overheden en de samenhang met andere opgaven vindt gezamenlijke afstemming plaats via de Bestuurlijke Begeleidingsgroep (BBG). De BBG adviseert het bestuur van het waterschap voorafgaand aan belangrijke besluiten. De overheden in de BBG hebben ook een belangrijke rol bij de besluitvorming over meekoppelkansen bij de dijkversterking. De BBG bestaat uit Waterschap Drents Overijsselse Delta (voorzitter), provincie Overijssel, gemeente Kampen en Rijkswaterstaat Oost-Nederland. Gemeente Zwolle heeft deelgenomen totdat duidelijk werd dat er alleen monitoring nodig is (en geen dijkversterking) tussen Westenholte en ’s-Heerenbroek. De BBG wordt voorbereid door de Ambtelijke Begeleidingsgroep (ABG).

Bijeenkomsten en adviezen Bestuurlijke Begeleidingsgroep (BBG)

De BBG is op de volgende momenten bij elkaar gekomen:

- 15 november 2023 | Startbijeenkomst: oprichting BBG, instemming publicatie startdocument, vaststelling routekaart meekoppelkansen en raakvlakprojecten, gezamenlijke conclusie dijkversterking en geen gezamenlijke gebiedsontwikkeling
- 11 september 2024 |advies over kansrijke alternatieven, NRD, kansrijke meekoppelkansen
- 30 oktober 2025 | advies over vrijgave concept voorkeursalternatief, verkenningenrapport en MER, instemming over de vervolguitwerking van meekoppelkansen
- 5 maart 2026 | advies over het voorkeursalternatief, verkenningenrapport en MER

In deze bijeenkomsten zijn de bestuurders van de overheidspartners geïnformeerd over de ontwikkelingen in het project en hebben zij de volgende adviezen uitgebracht voorafgaand aan de besluitvorming door het bestuur van WDODelta:

- Afspraken proces meekoppelkansen: De bestuurlijke begeleidingsgroep heeft bij de start van de verkenning in november 2023 de routekaart meekoppelkansen vastgesteld, en de intentie uitgesproken om samen te werken bij het realiseren van koppelkansen met dijkversterking en communicatie naar de samenleving.
- Advies kansrijke alternatieven: In september 2024 heeft de BBG een positief advies gegeven over het voorstel kansrijke alternatieven en is vastgesteld voor welke kansrijke meekoppelkansen de overheden een verkenning uitvoeren naar de haalbaarheid.
- Advies concept voorkeursalternatief: In oktober 2025 heeft de BBG een positief advies gegeven voor de vrijgave van het concept voorkeursalternatief door het dagelijks bestuur van het waterschap. Ook heeft de BBG ingestemd met de vervolguitwerking van de meekoppelkansen zoals beschreven in het verkenningenrapport.

- Advies voorkeursalternatief: In maart 2026 heeft de BBG een positief advies gegeven voor de vaststelling van het voorkeursalternatief door het algemeen bestuur van het waterschap.

3.8 Participatie in de planuitwerkingsfase

Het participatieproces wordt gecontinueerd in de volgende fase. Deze paragraaf beschrijft het vervolg in de planuitwerkingsfase.

3.8.1 Participatie vervolgen en meer individuele gesprekken

Een belangrijk principe voor WDODelta is 'In verbinding met de omgeving'. In de verkenningsfase is hier op intensieve wijze invulling aan gegeven. De omgeving is zowel formeel als informeel betrokken met dijkbijeenkomsten, werksessies, themabijeenkomsten, keukentafelgesprekken en een masterclass.

In de planuitwerkingsfase zet het waterschap het omgevingsproces voort, passend bij de fase. In de planuitwerkingsfase neemt het detailniveau van het ontwerp toe, waarmee ook het belang en de betrokkenheid van de (individuele) perceeleigenaren en bewoners toeneemt. Hierdoor gaan we intensiever in contact met grondeigenaren en aanwonenden. Dit doen we individueel en bij voorkeur aan de keukentafel. Het waterschap zet de eerder gevormde ABG en BBG voort. Bij belangrijke mijlpalen in het project blijft het waterschap een dijkbijeenkomst organiseren om de brede omgeving te informeren. Daarnaast blijft de groepsgewijze aanpak, maar meer op buurtniveau. Met name als het gaat om thema's als bereikbaarheid en uitvoering wenst het waterschap hierover met de verschillende buurten het gesprek te voeren in de planuitwerkingsfase. De terreinbeherende organisaties blijven we betrekken. Contact met hen en met de beheerders van de openbare ruimte (gemeente en provincie) wordt intensiever in de planuitwerkingsfase.

3.8.2 Zienswijze periode ontwerp Projectbesluit

Het uitgewerkte voorkeursalternatief voor de dijkversterking wordt vastgelegd in een ontwerp Projectbesluit. Dit beschrijft het ontwerp, de permanente en tijdelijke effecten en de wijze waarop bewoners en andere belanghebbenden zijn betrokken. Het ontwerp Projectbesluit wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd, naar verwachting in 2028. Iedereen kan op dit voorgenomen besluit reageren.

4 Opbrengst participatie

Tijdens het participatieproces zijn oplossingen voor de dijkversterking en meekoppelkansen aangedragen. De Omgevingswet noemt dit ‘initiatieven’. Dit hoofdstuk beschrijft de initiatieven die in de verkenningsfase kenbaar zijn gemaakt aan het waterschap tijdens werksessies en bijeenkomsten of via brief, mail en telefoongesprek. Paragraaf 4.1 beschrijft de ingebrachte oplossingen die van toepassing zijn op alle deeltrajecten. De lokale initiatieven voor een specifiek deeltraject staan benoemd in paragraaf 4.2. Daarnaast zijn veel ideeën aangedragen voor de openbare ruimte op en rondom de dijk. Dit zijn mogelijke meekoppelkansen. In paragraaf 4.3 gaan we hier verder op in.

Afbakening: Ideeën en wensen voor individuele percelen en wensen voor het proces zijn niet beschreven in deze rapportage. Het waterschap heeft deze ideeën en wensen opgeslagen in een intern systeem en onderzoekt in de planuitwerkingsfase in overleg met de grondeigenaren of en op welke wijze deze ideeën en wensen in combinatie met dijkversterking kunnen worden gerealiseerd. Deze wensen blijven daardoor goed in beeld bij het waterschap; ook in volgende fasen. Dat geldt ook voor oplossingsrichtingen die te specifiek zijn voor de verkenningsfase waarin een keuze op hoofdlijnen wordt gemaakt.

Verder heeft het participatieproces ook veel inzichten opgeleverd over gebiedskennis, effecten van alternatieven. Dit is verwerkt in het landschapsplan en milieueffectrapportage.

4.1 Algemene oplossingen voor het hele traject

Het volgende initiatief is aangedragen in de verkenningsfase tijdens de reactieperiode op het concept voorkeursalternatief, dit staat ook beschreven in de Reactienota VKA:

Initiatief	Toelichting / Resultaat
Zelfstandig kerende constructie over het hele dijktraject Mastenbroek-IJssel	Een zelfstandig kerende constructie neemt weinig ruimte in en heeft beperkte effecten op de omgeving, maar heeft zeer hoge investeringskosten, is minder duurzaam en moeilijk uit te breiden in de toekomst Dit alternatief is alleen kansrijk waar maatregelen in grond zeer grote negatieve effecten hebben. Het is daarom onderzocht in: 3.2 Wilsum West (lichte, ondiepe variant) 6.2 IJsselmuiden–Spoorlanden (lichte, ondiepe variant) 6.3 IJsselmuiden–Station In 6.2 en 6.3 is de constructie onderdeel van het voorkeursalternatief (zie verkenningenrapport)

4.2 Ingebrachte oplossingen per deeltraject

De volgende ingebrachte oplossingen per deeltraject zijn ingebracht tijdens de verkenningsfase door deelnemers aan de kleinere gebiedsbijeenkomsten in 2024 en werksessies in 2025:

Gebied	Aangedragen oplossing	Verwerkt
's Heerenbroek	Damwand	Deze oplossing is als onderdeel van het kansrijk alternatief constructie onderzocht in de verkenningsfase. Een damwand is een mogelijke invulling van een constructie. Het VKA van deeltraject 2 's-Heerenbroek bestaat uit het alternatief constructie.
	Filterconstructie	Deze oplossing is als onderdeel van het kansrijk alternatief constructie onderzocht in de verkenningsfase. Een filterconstructie is een mogelijke invulling van de constructie in dit alternatief. Het VKA van deeltraject 2 's-Heerenbroek bestaat uit het alternatief constructie.
	Schapenbeweiding	Dit levert geen extra sterkte van de dijk op en is geen oplossing voor de veiligheidsopgave. Deze oplossing is niet meegenomen in een van de alternatieven voor de dijkversterking.
	Verticale klei-ingraving of grof zand barrière i.p.v. damwand	Deze oplossing is als onderdeel van het kansrijk alternatief constructie onderzocht in de verkenningsfase. Een grof zand barrière is een mogelijke invulling van de constructie in dit alternatief. Een verticale klei-ingraving is geen geschikte invulling van dit alternatief op traject.
Wilsum	Demontabele kering (net als aan de overkant van de IJssel in Kampen)	Deze oplossing is onderzocht in de verkenningsfase. Een beweegbare of demontabele kering is op grote strekkingen zonder bebouwing geen realistisch alternatief vanwege de veel hogere investeringskosten en beheerinspanning ten opzichte van andere alternatieven. Deze oplossing is daarom geen onderdeel van het VKA bij Wilsum. Bovendien voldoet het alternatief grond binnendijks en grond buitendijks wel aan de randvoorwaarden en heeft het minder hoge investeringskosten. Daarom is dit voorkeursalternatief.
	Buitendijkse begroeiing, buitendijkse golfremmende maatregelen	Dit is als bouwsteen onderzocht. Voor de deeltrajecten 3.2 Wilsum-west, 4 Scherenwelle en 5 De Naters is deze bouwsteen vanwege de negatieve effecten op natuur, risico voor opstuwing van de rivier en de beperkte bijdrage aan de versterkingsopgave afgevallen. Voor deeltraject 6.3 IJsselmuiden - Station is een golfremmende maatregel vonderdeel van het VKA.
	Damwand langs traject	Een damwand als constructieve oplossing is voor deeltraject 3.2 Wilsum-west onderzocht als kansrijk alternatief. Voor deeltraject 4 Scherenwelle is een constructie in combinatie met een grondoplossing onderzocht. Een constructie in deeltraject 3.2 Wilsum-west maakt geen onderdeel uit van het VKA vanwege de negatieve effecten op landschap en beheerbaarheid. In deeltraject 4 Scherenwelle is de constructie in combinatie met een grondoplossing het VKA.
IJsselmuiden	Demontabele kering (net als bij Kampen)	Deze oplossing is een mogelijke variant voor het VKA 'enkelvoudige constructie' in deeltraject 6.3 IJsselmuiden-Station. Deze oplossing is onderzocht en voldoet niet aan de randvoorwaarden van het project vanwege de zeer hoge investeringskosten en hoge beheerinspanning. Bovendien is er een alternatief met veel minder hoge investerings- en beheerkosten. Daarom is de demontabele kering niet opgenomen in het voorkeursalternatief.
	Dijkomlegging Pieter hoeve	Een dijkomlegging bij de Pieter hoeve is geen onderdeel van de kansrijke alternatieven. De Pieter hoeve is een maatwerklocatie. Een dijkomlegging is dan één van de mogelijke maatwerkoplossingen, waarbij deze vanwege het effect op rivierkunde niet erg kansrijk is.
	Boulevard creëren nabij Stadsbrug	Deze oplossing wordt meegenomen bij de nadere uitwerking van het VKA bij het stationsgebied.
	Langsconstructie onder Zwolseweg	Het toepassen van een damwand is onderzocht in de verkenning en als onderdeel van meerdere kansrijke alternatieven voor IJsselmuiden meegenomen. In deeltrajecten IJsselmuiden-Spoorlanden en IJsselmuiden-Station is de constructie onderdeel van het VKA.
	L-wand of keerwand	Dit is een variant van een alternatief met een verticale constructie en is meegenomen in de kansrijke alternatieven. In deeltrajecten 6.1 t/m 6.3 in IJsselmuiden is een constructie onderdeel van het VKA.

4.3 Meekoppelkansen van overheden

Bij een dijkversterking zijn er vaak kansen om kwaliteiten of functies op of naast de dijk toe te voegen of nabijgelegen projecten samen te voegen. Dit worden meekoppelkansen genoemd. Vanuit de bestuurlijke opdracht is gevraagd om proactief te bekijken welke kansen er bestaan met deze dijkversterking en heldere afspraken te maken over rolverdeling en cofinanciering van deze kansen.

Gemeente Kampen ziet kansen om werk met werk te maken en heeft parallel aan de verkenning de volgende meekoppelkansen onderzocht:

1. Groot onderhoud van de Zwolseweg in IJsselmuiden;
2. Aansluiting herstructurering industriegebied Spoorlanden op de dijk;
3. Aansluiting toeristische onderdoorgang Stadsbrug op de dijk;
4. Herinrichting van de stationsomgeving in IJsselmuiden;
5. Aanleggen fietspad op de dijk bij De Naters.

Provincie Overijssel en Rijkswaterstaat hebben aangegeven geen opgaven of projecten met de dijkversterking te willen combineren.

Hieronder wordt het resultaat beschreven van het onderzoek naar de meekoppelkansen en welke kansen verder worden onderzocht met de dijkversterking in de volgende fase.

1. Groot onderhoud van de Zwolseweg in IJsselmuiden.
   Het combineren van groot onderhoud met de dijkversterking heeft voordelen voor het gebied: minder hinder door werkzaamheden samen met de dijkversterking uit te voeren en minder maatschappelijke kosten (werk met werk maken). Met dit voorkeursalternatief blijft deze meekoppelkans mogelijk. De gemeente is voornemens om het groot onderhoud van de Zwolseweg te koppelen aan de dijkversterking en dit verder uit te werken in de planuitwerking. Aan het eind van de verkenning wordt deze keuze definitief gemaakt.
2. Aansluiting herstructurering industriegebied Spoorlanden op de dijk.
   De plannen voor de herinrichting van het industriegebied Spoorlanden liggen op dit moment stil. De gemeente heeft besloten om dit niet verder te onderzoeken met de dijkversterking.
3. Aansluiting (toeristische) onderdoorgang Stadsbrug op de dijk.
   Een onderdoorgang onder de Stadsbrug draagt bij aan een betere beleving van het gebied en verbetert de (wandel)route tussen het station, het paviljoen en de haven. De onderdoorgang kan ook los van de dijkversterking worden gerealiseerd. Met dit voorkeursalternatief blijft deze meekoppelkans mogelijk. De gemeente is voornemens om de onderdoorgang Stadsbrug op de dijk te koppelen aan de dijkversterking en dit verder uit te werken in de planuitwerking. Aan het eind van de verkenning wordt deze keuze definitief gemaakt.
4. Herinrichting van het stationsgebied in IJsselmuiden.
   De herinrichting van het stationsgebied verbetert de ruimtelijke kwaliteit en beleving van het gebied, draagt bij aan een optimale inpassing van de dijkversterking en het zicht op het beschermd stadsgezicht Kampen. Dit kan worden gecombineerd met een verbetering van het stadsfront van IJsselmuiden. Gemeente Kampen is voornemens om te investeren in het stationsgebied om een kwaliteitsimpuls te geven aan het gebied. Bewoners en belanghebbenden worden betrokken bij de keuzes die de gemeente hierin maakt. Daarnaast wordt gewerkt aan het mobiliteitsplan vanuit gemeente Kampen, hierin moet duidelijk worden

hoe het stationsgebied verkeerskundig kan worden ingericht. In de planuitwerkingsfase gaan waterschap en gemeente dit verder uitwerken.

5. Aanleggen fietspad op de dijk bij De Naters.
   De aanleg van een fietspad op de kruin van de dijk heeft negatieve effecten op natuurwaarden en levert daardoor onzekerheid op het verkrijgen van een natuurvergunning. Deze effecten zijn in het MER beschreven. Daarnaast kent deze meekoppelkans technische uitdagingen ter hoogte van de Molenbrug. Gemeente Kampen heeft besloten om dit niet verder te onderzoeken met de dijkversterking.

Gemeente Kampen is kortom voornemens om de volgende meekoppelkansen in de planuitwerkingsfase verder te onderzoeken als onderdeel van het project:

- Groot onderhoud van de Zwolseweg in IJsselmuiden
- Aansluiting (toeristische) onderdoorgang Stadsbrug op de dijk
- Herinrichting van het stationsgebied in IJsselmuiden

Daarnaast is in de bespreking van het voorkeursalternatief met de BBG naar voren gekomen dat de gemeente Kampen nog een aanvullende meekoppelkans heeft. Dit is het onderzoeken van de verbreding van het fietspad in deeltraject 6.1 IJsselmuiden- Tasveld. Dit wordt in de planuitwerkingsfase onderzocht.
Na vaststelling van het voorkeursalternatief door het Algemeen Bestuur worden de afspraken tussen gemeente Kampen en het waterschap over deze kansen vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst (SOK).

4.4 Ideeën ingebracht door bewoners en belanghebbenden

Tijdens de verkenningsfase is ook aan de deelnemers van de kleinere gebiedsbijeenkomsten gevraagd welke meekoppelkansen bewoners zien, tegelijk met de dijkversterking. Dit zijn ideeën voor de verbetering van de openbare ruimte op of rondom de dijk. In bijlage 1 is de opbrengst hiervan opgenomen. Veel ideeën hebben te maken wensen op perceelsniveau, of met verkeer en verkeersveiligheid. De wensen voor percelen komen in de planuitwerkingsfase aan de orde in individuele gesprekken met grondeigenaren. De ideeën voor verbetering van de verkeers(veiligheid)zijn door het projectteam besproken met de beheerder van de weg, gemeente Kampen.

In de eerste fase van de planuitwerkingsfase is er ook nog ruimte voor het aandragen van nieuwe meekoppelkansen die passen binnen het voorkeursalternatief én planning van het project. Zoals beschreven in het Startdocument is de initiatiefnemer van de meekoppelkans verantwoordelijk voor de financiering van eventuele extra kosten die het meekoppelen met zich meebrengt. Daarnaast mag een meekoppelkans geen risico of nadeel voor de waterveiligheid opleveren.

5 Draagvlak

5.1 Rol van draagvlak: context voor besluitvorming

Het voorkeursalternatief wordt gekozen op basis van een afweging van de afwegingsthema's impact op de omgeving, techniek, kosten en duurzaamheid (zoals vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau). Ook draagvlak voor of acceptatie van het voorkeursalternatief is voor het waterschap van groot belang. Het projectteam heeft de alternatieven met belanghebbenden besproken om inzicht te krijgen in welke wensen en bezwaren in de omgeving leven en welke belangen met het VKA worden geraakt. Met deze notitie brengen we in beeld hoe het concept VKA door de omgeving is ontvangen. Dit wordt, samen met de Reactienota VKA, als belangrijke overweging en context aan het Algemeen Bestuur van het waterschap meegegeven voor besluitvorming, welke is gepland in april 2026.

5.2 Opbrengst van de reactieperiode concept VKA

Het waterschap heeft 24 reacties ontvangen op het concept voorkeursalternatief (VKA). In onderstaand overzicht is per deeltraject te zien waar het merendeel van de reacties betrekking op heeft:

	Deeltraject	Reacties	Kern
2	's-Heerenbroek	Reacties betreffen vragen over technische details, zorgen over trillingen en maaibaarheid van het talud. Er zijn geen reacties op het VKA.	Omwonenden willen vooral duidelijkheid en zorgvuldige uitvoering.
3.1	Wilsum-Oost	Er zijn geen reacties op het VKA, de enige reactie betreft een praktische vraag over drainage.	
3.2	Wilsum-West	Meerdere indieners vragen om een ander voorkeursalternatief, namelijk een buitendijkse versterking of constructieve oplossing i.p.v. binnendijkse grondoplossing en reageren op de afweging tussen beschermde natuur buitendijks en (niet beschermde) waarden binnendijks zoals landbouw en wonen. Er zijn zorgen over schade (zetting, trillingen), kwel, woningwaarde, verkeersveiligheid, uitzicht als gevolg van dijkverhoging. Enkele woningen zijn maatwerklocaties. Eigenaren van een woning waar de dijkversterking geen ruimtebeslag heeft, vragen ook om maatwerk.	Weerstand tegen het VKA en vragen om een buitendijks alternatief, bewoners vrezen aantasting woon- en leefkwaliteit.
4	Scherenwelle	Indieners vragen om een ander voorkeursalternatief, namelijk een buitendijkse versterking en reageren op de afweging tussen beschermde natuur buitendijks en (niet beschermde) waarden binnendijks zoals landbouw en wonen. Er zijn zorgen over verkeersveiligheid, impact voor bedrijfsvoering en uitzicht als gevolg van dijkverhoging.	Weerstand tegen het VKA en vragen om een buitendijks alternatief, bewoners en ondernemers vrezen aantasting woon- en leefkwaliteit en bedrijfsvoering.
5	De Naters	Indieners vragen om een ander voorkeursalternatief, namelijk een buitendijks versterking of ruimtebesparende constructie en reageren op de afweging tussen beschermde natuur buitendijks, rivier en (niet beschermde) waarden binnendijks zoals landbouw. Kritiek op integrale afweging, zorgen over waterberging en bodemdaling.	Weerstand tegen het VKA en vragen om een buitendijks alternatief of ruimtebesparende constructie, ondernemers vrezen aantasting bedrijfsvoering.
6.1	IJsselmuiden-Tasveld	Eén indiener vraagt om verlegging fietsinfrastructuur in de ontwerpuitwerking. Zorgen over grondwater en zicht op de IJssel.	Zorg over uitzicht en verzoek om de ligging van het fietspad te verplaatsen naar buitendijks.
6.2	IJsselmuiden-Spoorlanden	Zorg om behoud van het zicht op beschermd stadsgezicht Kampen.	Zorg over behoud zicht op Kampen.
6.3	IJsselmuiden-Station	Idem als 6.2: zorgen over behoud van zicht op Kampen, verzoek om ruimtelijke kwaliteit te versterken.	Zorg over behoud zicht op Kampen.
6.4	IJsselmuiden-Frieseweg	Reacties bevatten oproep om de benodigde dijkverhoging te beperken. Er zijn geen reacties op de oplossing in het VKA.	Zorg over dijkhoogte.

5.3 Toelichting op het draagvlak in het gebied

Hieronder volgt een samenvatting van het draagvlak voor het voorkeursalternatief en samenvatting van de zorgen vanuit de reacties.

1. De noodzaak van de dijkversterking wordt erkend

In vrijwel alle deeltrajecten erkennen bewoners en organisaties dat versterking nodig is voor de waterveiligheid van hun gebied. De weerstand gaat dus niet over de opgave, maar over de manier waarop (binnen/buitendijks, hoogte, constructies, leefomgeving) de dijk versterkt wordt of over de (verwachte) hinder tijdens de uitvoeringsfase. De erkenning van het belang van waterveiligheid en nut en noodzaak van deze dijkversterking is ook breed bevestigd vanuit reacties tijdens de dijkbijeenkomsten, masterclass en werksessies.

2. Draagvlak voor het VKA verschilt sterk per deeltraject

Voor 3 van de 10 deeltrajecten is een reactie ontvangen op de aard van het voorkeursalternatief. Dit gaat over de deeltrajecten 3.2 (Wilsum-West), 4 (Scherenwelle) en 5 (De Naters). Daar gaat het gesprek vooral over:

- keuze voor binnendijks i.p.v. buitendijks
- afweging tussen effecten buitendijks (beschermde natuur, rivier) en binnendijks (landbouw, wonen)
- risico's op schade of extra vochtproblemen als gevolg van de dijkversterking
- verlies van woningwaarde en/of verlies van uitzicht
- verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens de uitvoeringsfase

Bewoners ervaren soms dat de belangenafweging tussen binnen- en buitendijkse waarde 'ongelijk' voelt, vooral in gebieden met beschermde waarden buitendijks, zoals beschermde natuur of het rivierbed.

Voor de overige zeven deeltrajecten gaan de reacties niet over de oplossing / maatregelen in het VKA, maar betreffen het aandachtspunten voor de ontwerpuitwerking of zorgen over (hinder tijdens) de uitvoeringsfase.

3. Grote behoefte aan maatwerk en zorgvuldige inpassing

In de reacties op het concept VKA en tijdens dijkbijeenkomsten vragen bewoners expliciet om:

- het voorkomen van schade en helderheid over schade-afhandeling (nulmetingen, monitoring, compensatie bij eventuele schade)
- betrokkenheid bij de ontwerpuitwerking
- mogelijkheden voor maatwerk en zorgvuldige inpassing
- compensatie voor de gevolgen van dijkversterking
- optimalisatie: beperken van dijkhoogte en omvang van bermen

In de reactienota VKA beschrijft het waterschap op welke manier aan deze zorgen en vragen tegemoet wordt gekomen in de planuitwerkingsfase.

4. Kritiek focust niet op veiligheid, maar op beleving en ruimtebeslag

De punten die bewoners en belanghebbenden aandragen gaan vooral over:

- aantasting van landschap en/of zichtlijnen
- effect op wooncomfort
- effect op agrarische bedrijfsvoering
- verkeerssituatie en inpassing fietspaden

5. Procesdraagvlak is relatief goed

Ondanks inhoudelijke kritiek waarderen bewoners en belanghebbenden de aanpak van het participatieproces en de wijze van betrokkenheid bij de dijkversterking via dijkbijeenkomsten, werksessies of aan de keukentafel. Ook de aanpak voor maatwerklocaties wordt gewaardeerd. Een aantal bewoners vraagt

expliciet om continuering van het participatieproces en of een meer doorslaggevende rol van de participatie in de besluitvorming.

Bijlage 1

1. Overzicht van ingebrachte ideeën

De volgende ideeën zijn ingebracht tijdens de verkenningsfase, zowel tijdens de kleinere gebiedsbijeenkomsten in 2024 als tijdens de werksessies in 2025:

Deeltraject	Idee	Toelichting / Resultaat
algemeen	Verbeteren van verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers op de dijk tussen Westenholte en IJsselmuiden	De gemeente Kampen gaat een verkeersonderzoek uitvoeren, waarbij ook intensiteit van het gebruik en veiligheid wordt opgenomen.
algemeen	Multifunctioneel landgebruik, winnen van duurzame energie door zon op de dijk, bijvoorbeeld door zonnepanelen te verwerken in het fietspad	Dit wordt als meekoppelkans niet verder onderzocht. Zowel gemeente Kampen als het waterschap pakken dit initiatief niet op. De gemeente ziet andere (slimmere en goedkopere) manieren om duurzame energie te winnen. Het waterschap wenst een sterke erosiebestendige grasmat op de dijk, dat gaat niet als daar zonnepanelen op staan.
algemeen	Stroming van de IJssel gebruiken voor energie-opwekking (waterkracht)	Dit is een interessante meekoppelkans. De vraag is wel of er een partij is die deze kans wil financieren. Beschouwen van deze kans kan in de planuitwerkingsfase bij deeltraject 6.3 omdat daar in het voorkeursalternatief ook een golfremmende maatregel is opgenomen.
algemeen	Toevoegen van rustpunten langs de dijk	Gemeente Kampen wil dat minstens de huidige rustpunten worden teruggebracht en dat kansen voor toevoeging van rustpunten worden benut waar deze mogelijk en logisch zijn. In de planuitwerkingsfase onderzoeken we samen waar deze kansen zich bevinden.
2	Verholen goten bij op- en afritten	De wens voor verholen goten bespreken we in de planuitwerkingsfase nader met gemeente Kampen. Dit is eerder een inpassingsvraagstuk dan een meekoppelkans.
2	Natuurinclusiever grondgebruik	Deze wens is niet kansrijk bij het voorkeursalternatief.
2	Kruising Schoolsteeg – Veecaterdijk verruimen zodat de dijk niet beschadigd	Dit idee is besproken met gemeente Kampen. De problemen ontstaan door het onjuist gebruik van de kruising. De kruising zelf is verkeersveilig en groot genoeg. Gemeente Kampen gaat een verruiming van de kruising niet oppakken.
2	Tweede fietspad buitendijks op maaiveldhoogte of op berm (twistpunt)	Deze wens wordt niet verder onderzocht, gemeente Kampen wenst het fietspad op de dijk als enige fietspad aan te houden. Omdat de dijk zelf niet wordt aangepakt t.h.v. 's Heerenbroek, zou dit een losse investering zijn voor de gemeente. De gemeente ziet in deze wens geen prioriteit.
2	Verplaatsen van de lantaarnpaal op de Veecaterdijk (tussen theehuis en Mariakapel) om meer ruimte te creëren voor draaiend verkeer	De gemeente Kampen vraagt om dit via de gebruikelijke manier te melden bij de gemeente. Dit kan dan eerder opgepakt worden.
2	Handhaven of verbeteren van het bankje t.h.v. kruising Schoolsteeg - Veecaterdijk	Uitgangspunt is dat we huidige functionaliteiten terug laten komen. Dus het bankje komt terug. Eventuele verbeteringen aan het bankje vormen een optimalisatie. We nemen deze wens dan ook niet mee als meekoppelkans.
2	Parkeerplaats voor auto's met trailers en toevoeging van verharding voor draaiend verkeer ter hoogte van het theehuis | nu veel auto's onder aan de dijk die het kapot rijden	Dit idee is besproken met gemeente Kampen. Gemeente Kampen en het waterschap zien de noodzaak niet voor een parkeerplaats en extra verharding.
2 en 3.1	Verlagen van het verkeersprofiel van de dijk tussen kruising Schoolsteeg – Veecaterdijk en Harsenhorst, bijvoorbeeld door alleen bestemmingsverkeer toe te staan	Gemeente Kampen wenst de situatie te behouden zoals deze is. Daarom brengen we de huidige functies na de dijkversterking weer terug, inclusief het huidige verkeersprofiel (de verkeersstructuur van de weg).

Deeltraject	Idee	Toelichting / Resultaat
2, 3.1 en 3.2	Passeerstroken op fietspad of dijk maken t.b.v. de doorstroming op het fietspad tussen Wilsum en 's Heerenbroek	Als het fietspad niet verbreed wordt, ziet gemeente Kampen wel wat in het idee om passeerstroken aan te leggen. Dit is afhankelijk van het idee om het fietspad te verbreden.
2, 3.1 en 3.2	Verbeteren van de verkeersveiligheid van het fietspad tussen Wilsum en 's Heerenbroek	Het klopt dat het fietspad hier erg smal is. Omdat aan de kruin van de dijk niet gewerkt gaat worden, ziet de gemeente Kampen dit niet als meekoppelkans gelijktijdig met de dijkversterking. De gemeente begrijpt wel de wens voor een breder fietspad en neemt dit mee in het mobiliteitsplan van de gemeente.
3.1 en 3.2	Glijbaan richting rivier / polder	Dit wordt als meekoppelkans niet verder onderzocht. Een glijbaan op de dijk is niet wenselijk vanuit het dijkbeheer van het waterschap, omdat: • de grasmat van belang is voor de sterkte van de dijk (bij een glijbaan moet je een scala aan maatregelen treffen om geen aantasting aan de grasmat te krijgen); • het waterschap geen glijbaan gaat beheren (de dijk eigendom is van het waterschap en dus ook beheerd vanuit het waterschap); • de dijk na afloop niet meer verpacht kan worden. Bij dijkversterking Stadsdijken is wel een glijbaan geplaatst, dit was mogelijk omdat: • ter plekke een damwand in de dijk aangebracht was (en de dijk zelf dus niet meetelt in de sterkte van de dijk); de omgeving van de dijk incl. de glijbaan in beheer is genomen door de gemeente.
3.2	Bloemrijk grasland	Deze moeten we intern binnen het waterschap bespreekbaar maken om haalbaarheid te kunnen onderzoeken. AB heeft deze wens ook uitgesproken. Kans ligt bij WDODelta. *N.B. Bloemrijk betekent voor mensen vaak kleurenpracht, dat is meestal niet haalbaar op dijken gezien de klei in de ondergrond. Beter is om dan biodiversiteit na te streven.*
3.2	Verbeteren van de verkeersveiligheid door fiets-, wandel- en autoverkeer te scheiden	De huidige functionaliteit blijft behouden, de status van de wegen wordt niet gewijzigd. Gemeente Kampen gaat een verkeersonderzoek uitvoeren, waarbij ook intensiteit van het gebruik en veiligheid wordt opgenomen.
3.2	MTB route op en af dijktalud	Dit wordt als meekoppelkans niet verder onderzocht. Vanuit het dijkbeheer is een mountainbikeroute op het dijktalud niet wenselijk. Dit zorgt voor 'olifantenpaadjes' op de dijk, wat de sterkte en erosiebestendigheid van de grasmat niet ten goede komt.
3.2	Verlichting / markering op het talud t.b.v. verkeer op de dijk en tussen steeg en dorp	Beleid van gemeente Kampen in het buitengebied is dat kruispunten worden aangelicht. Verder worden er geen verbindingsverlichtingen aangebracht. Er wordt dus geen extra verlichting geplaatst. Gemeente Kampen gaat een verkeersonderzoek uitvoeren, waarbij intensiteit van het gebruik en veiligheid wordt opgenomen. Markering zal hier ook onderdeel van uitmaken.
3.2	Inzichtelijk maken van de voorrangssituatie vanaf Nieuwstad richting de dijk	Gemeente Kampen ziet dit als een weg van rechts, waarbij het dus niet nodig is om iets te doen of ondernemen om het de voorrangssituatie te verduidelijken.
3.2	Indien mogelijk flauwe taluds met bloemrijke graslanden toepassen.	Dit idee nemen we mee naar de planuitwerkingsfase, waarin we het uiteindelijke dijkontwerp gaan maken. Dit punt heeft ook betrekking op toekomstig beheer na dijkversterking in combinatie met opbouw grasmat. Daarnaast goed om in de uitwerking duidelijk te zijn over binnen- en buitentaluds.
3.2 en 4	Stukje vanaf Uiterwijkseweg naar Wilsum op mooie dagen veel motorrijders, verzoek om voor deze groep maatregelen te treffen waardoor snelheid eruit gehaald wordt.	Gemeente Kampen is een mobiliteitsplan aan het ontwikkelen, daar wordt dit in opgenomen. Dit wordt dus buiten de dijkversterking opgepakt.

Deeltraject	Idee	Toelichting / Resultaat
4	Toevoegen van snelheidsbeperkende maatregelen voor motorrijders t.h.v. Scherenwelle	Gemeente Kampen is een mobiliteitsplan aan het ontwikkelen, daar wordt dit in opgenomen. Dit wordt dus buiten de dijkversterking opgepakt.
5	Verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en autoverkeer tussen Molenbrug (IJsselmuiden) en Wilsum door fietsers te scheiden van het autoverkeer middels een fietspad op de dijk	In de verkenningsfase heeft gemeente Kampen samen met het waterschap onderzocht of een fietspad op de kruin bij De Naters een potentieel meekoppelproject is. Het waterschap heeft de benodigde ruimte hiervoor meegenomen in de MER-rapportage, om na te gaan of dit idee vergunbaar is. Hieruit is gebleken dat de aanleg van een fietspad op de kruin van de dijk negatieve effecten heeft op natuurwaarden en levert daardoor onzekerheid op het verkrijgen van een natuurvergunning. Deze effecten zijn in het MER beschreven. Daarnaast kent deze meekoppelkans technische uitdagingen ter hoogte van de Molenbrug. Gemeente Kampen heeft besloten om dit niet verder te onderzoeken met de dijkversterking.
6.1	Dijk autovrij maken, alleen bestemmingsverkeer (dat kan je handhaven)	De dijk wordt door de gemeente niet autovrij gemaakt. Dit is de tweede route om het industrieterrein af te kunnen komen bij bijvoorbeeld calamiteiten en daarmee noodzakelijk om open te blijven voor autoverkeer.
6.1	Fietsverkeer scheiden van vrachtverkeer Zendijk (afwikkeling Stoter uit de wijk)	Dit idee heeft de aandacht van gemeente Kampen. De vraag is of scheiden van fietsverkeer met vrachtverkeer de oplossing is. De gemeente gaat op zoek naar een oplossing.
6.2	Kans om parkeeroverlast jachthaven aan te pakken	De gemeente Kampen verwijst de gebruikers van de jachthaven naar het parkeerterrein bij het station. Op die locatie kunnen de gebruikers hun auto veilig parkeren. Naast een 80 kilometer weg is een parkeerhaven onveilig en onwenselijk. De grond achter de huidige parkeerhaven is geen eigendom van de gemeente, dus de mogelijkheid om de parkeerhaven daarnaartoe te verplaatsen is geen optie.
6.2	Langs de Zwolseweg liggen twee fietspaden. Als daar één van verdwijnt komt er meer ruimte vrij voor de dijkversterking.	De gemeente Kampen geeft aan dat in het belang van recreatie/toerisme, zicht op Kampen, bereikbaarheid van industrieterreinen en mogelijke ontwikkeling bij Spoorlanden twee fietspaden noodzakelijk zijn.
6.2	Verlagen van de maximumsnelheid op de Zwolseweg, van 80 km/u naar 50 km/u	De Zwolseweg maakt onderdeel uit van de calamiteiten- en gebiedsontsluitingsroute van IJsselmuiden. Een alternatief daarvoor is niet beschikbaar. Gemeente Kampen en waterschap gaan in de planuitwerkingsfase optimalisaties van de weginrichting en daarmee de mogelijkheid voor het verbeteren van de verkeersveiligheid verkennen.
6.2	Pad naar oever en parkeergelegenheid t.b.v. sportvisserij	Gemeente Kampen neemt deze meekoppelkans niet mee. De bestaande op/afrit van het waterschap mag gebruikt worden om het gebied te betreden. Echter, het gebied zelf is in beheer bij Staatsbosbeheer. Wellicht denkt Staatsbosbeheer anders over het betreden of gebruiken van dit gebied door sportvissers. Een extra parkeergelegenheid wordt niet aangebracht.
6.2 en 6.3	Verbeteren van de bereikbaarheid (vanaf de kruising bij de stadsbrug) van het fietspad richting Zwolle (naast de Zwolseweg)	Dit idee raakt aan de meekoppelkans van de herinrichting van het stationsgebied. In de planuitwerkingsfase gaan gemeente Kampen en het waterschap deze meekoppelkans verder uitwerken. Hierbij wordt ook gekeken hoe het fietspad ingepast kan worden in het ontwerp van de dijk en de uitwerking van de meekoppelkans.
6.3	Huizen vijzelen om zicht op Kampen te behouden	In de effectbeoordeling vind je het effect van het voorkeursalternatief op uitzicht terug onder Impact op de omgeving: 'landschap'. De verhoging van de dijk is nodig voor de waterveiligheid. Het waterschap gaat geen woningen vijzelen om zicht op Kampen te behouden.
6.3	Realiseren van een boulevard in IJsselmuiden ter hoogte van de stadsbrug en het station	Dit idee raakt aan de meekoppelkans van de toeristische onderdoorgang bij de stadsbrug en de herinrichting van het stationsgebied. In de planuitwerkingsfase gaan gemeente Kampen en het waterschap deze meekoppelkansen verder uitwerken.

Deeltraject	Idee	Toelichting / Resultaat
6.3 en 6.4	Verbeteren van het fietspad tussen de woning Frieseweg 2 en de stadsbrug	Dit idee raakt aan de meekoppelkans van de herinrichting van het stationsgebied. In de planuitwerkingsfase gaan gemeente Kampen en het waterschap deze meekoppelkans verder uitwerken. Hierbij wordt ook gekeken hoe het fietspad ingepast kan worden in het ontwerp van de dijk en de uitwerking van de meekoppelkans.
6.4	Fietspad aan één zijde van de Frieseweg en verplaatsen naar rivierzijde van de weg (betere aansluiting en ruimte winnen op de kruin, wel: 'geitenpaadje' voor bewoners)	Gemeente Kampen ziet deze kans als ongewenst i.v.m. de aansluiting op percelen, aansluiting op het kruispunt bij de stadsbrug en vanwege de drukke fietsroute.
6.4	Verbeteren van de doorstroming van het fietspad tussen Paviljoen Hanzezicht en de Ir. B.P.G. van Diggelenkade	Gemeente Kampen pakt knelpunten rondom dit fietspad op door extra borden te plaatsen. Dit wordt buiten de dijkversterking om opgepakt.
6.4	Aansluiting ten noorden zou beter en veiliger kunnen worden met een rotonde (i.p.v. T-splitsing)	Er ligt nu geen verzoek van het wijzigen van de T-splitsing naar een rotonde. De T-splitsing is van de provincie. De provincie laat hierover weten: De rotonde was al eerder onderwerp van gesprek en zou in principe een goed idee zijn vanuit verkeersveiligheid. Het knelpunt is echter de beschikbare ruimte en de daarmee verbonden hoge kosten van een rotonde. Daarom zijn in het verleden andere keuzes gemaakt.
6.4	Verlagen van de maximumsnelheid op de Frieseweg	De Frieseweg maakt onderdeel uit van de calamiteiten- en gebiedsontsluitingsroute van IJsselmuiden. Een alternatief daarvoor is niet beschikbaar. Daarnaast valt de Frieseweg buiten de bebouwde kom en gaat de gemeente het kom-bord niet verplaatsen, omdat de stedenbouwkundige inrichting van de weg en de ruimte daaromheen zich daar niet voor leent. Om deze redenen kan de Frieseweg niet naar een 50 km/u weg.
6.4	Aanpassen van de fietsstructuur bij de T-splitsing van N-wegen	Dit punt is door gemeente Kampen al meegegeven aan provincie Overijssel. De provincie pakt dit punt op, buiten de dijkversterking om.

Drents Overijsselse Delta

uw waterschap