

# Het water komt van boven

*Hoe een bypass in 1827 niet doorgaat*

door Hans Hartong

Kampen is een stad aan het water en van het water, gelegen aan de Zuidoostzee en de IJssel. De stad was in vroeger jaren een knooppunt van watergebonden handel, naar de zee en het achterland. Handel over de weg is beperkt. De rivier brengt de stad groei en welvaart, maar ook hoogwater en zand. Latere economische teruggang wordt veroorzaakt door verzanding van de IJsseldelta, die het gevolg is van sediment dat via de rivier wordt aangevoerd. De bevaarbaarheid van de IJssel en de veiligheid tegen overstromingen wordt bij Kampen in belangrijke mate bepaald door de hoeveelheid water die de stad passeert en die grotendeels afkomstig is van de Rijn: het water komt van boven.

In het onderstaande wordt nader ingegaan op de verdeling van het water van de Rijn over zijn riviertakken Waal, Neder-Rijn/Lek en met name IJssel in het begin van de 19de eeuw en hoe dat bijna een bypass oplevert. Een bypass die anno 2020 alsnog is gerealiseerd en welhaast op dezelfde wijze als bedacht in 1827.

Het is verwonderlijk dat de stad zich zo weinig bemoeit met de toevoer van het IJsselwater vanuit de Rijn, want die toevoer is bepalend voor de voorspoed van de stad. Meer dan drie eeuwen (tot op de dag van vandaag) wordt er al gedokterd aan de verdeling van het water over de Rijntakken. Een verdeling die bepaalt in welke mate er sprake is van scheepvaart, verzanding en hoogwater op de Waal, Neder-Rijn/Lek en IJssel. In die drie eeuwen is het telkens het westen van het land geweest dat aanhoudt met te zeggen: er moet meer water naar de IJssel. Dat is dan nu eindelijk gelukt.<sup>1</sup>

## De verdeling van het Rijnwater

Tussen 1595 en 1700 worden twintig vergeefse pogingen ondernomen om voor de verdeling van het water over de Rijntakken een goede oplossing te bereiken. Tegenwerking, soms met geweld, komt er vooral van de kant van de steden Dordrecht en Nijmegen, uit angst voor het verlies van hun han-

delspositie en bezittingen. Deventer, Zutphen en Kampen hebben belang bij een goede scheepvaartverbinding met het achterland en dus bij een toestroom van voldoende water naar de IJssel. Voor Zwolle hoeft het niet. Eigenlijk heeft elke stad belang bij voldoende wateraanvoer, maar wil men het te hoge water liever bij de ander kwijt, bij voorkeur op de IJssel. Het is een strijd tussen de verschillende belangen: de Waal (Nijmegen, Tiel, Dordrecht) versus de Lek (Rotterdam, Amsterdam, Utrecht, Arnhem) versus de IJssel (Zutphen, Deventer, Kampen). En er is het defensieve belang. De vijandige Fransen kunnen zo maar de verlande rivieren oversteken.

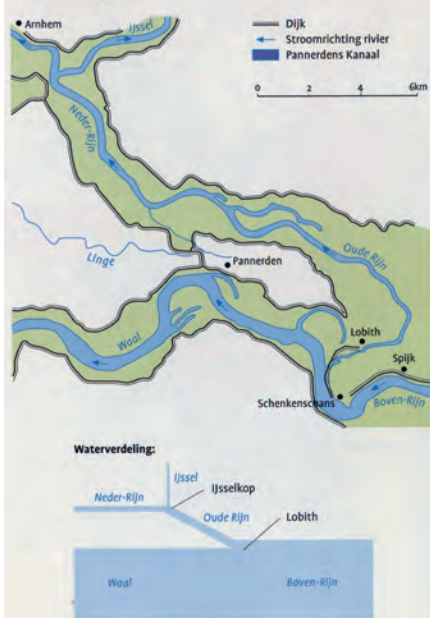
In de 17de eeuw ijvert Kampen nog, samen met Deventer en Zutphen, voor verbetering van de aanvoer van het water naar de IJssel door aanpassing van de bovenmond van de rivier. In 1669 is de toestand zo slecht dat de IJssel droog komt te staan. Er worden in rechtstreekse opdracht van de drie IJsselsteden verbeteringswerken uitgevoerd. Zonder resultaat. In 1695 was de situatie aan de bovenmonden van Neder-Rijn en IJssel hopeloos geworden. Inbreng van Kampen was er allang niet meer.

Vanaf 1707 wordt alles anders. Na een moeizaam verkregen overeenkomst tussen de betrokken steden en provincies wordt het Pannerdensch Kanaal aangelegd. Het kanaal is een korte en snelle verbinding van de Boven-Rijn met de Neder-Rijn en de IJssel. Met de aanleg van dit kanaal verandert de afvoer zo ingrijpend dat de Neder-Rijn en de aftakking naar de IJssel weer bevaarbaar worden. Maar het Pannerdensch Kanaal functioneert niet naar wens. Het schuurt uit en de afvoer van Neder-Rijn en IJssel neemt toe, met vele dijkdoorbraken tot gevolg. Het is bestuurlijk en waterhuishoudkundig een chaotische toestand in het gebied. Het grensverloop is buitengewoon gecompliceerd. Hoewel de riviersplitsingen in Nederlandse handen zijn, is het omringende gebied geheel Kleefs. Kleefs gebied loopt via de Liemers door tot bezuiden Arnhem. Het hertogdom Kleef valt in die tijd onder de keurvorst van Brandenburg. Dezelfde keurvorst wordt later koning van Pruisen, en zo raakt deze steeds machtiger wordende staat betrokken bij dat lastige laatste stukje van de Rijn. Een stukje rivier waarvan Pruisen vindt dat het sowieso onder Duitse invloed moet staan.

Pruisen is boos, heel boos, over de vele dijkdoorbraken die nog steeds plaatsvinden en Pruisisch gebied onder water doen zetten. Pruisen oefent zware druk uit. In een conventie tussen Pruisen, de Staten van Gelderland en Holland wordt op 10 april 1771 in Arnhem de afvoerverdeling over de grote rivieren afgesproken. Een afvoerverdeling die we nog steeds kennen: van de middelbare afvoer van de Rijn gaat 6/9 over de Waal, 2/9 over de Neder-Rijn/

## E. Verandering waterverdeling van Waal, Neder-Rijn en IJssel

E1. Situatie 1690



E2. Situatie 1790



Splitting van de Rijn in de riviertakken Waal, Neder-Rijn en IJssel. Bron: *De Bosatlas van Nederland* (Groningen: Wolters-Noordhoff Atlasproducties, 2007) 252.

Lek en 1/9 over de IJssel. Bij laagwater en bij hoogwater kan deze verdeling anders worden.

Hoewel deze afvoerdeling wonderwel al meer dan driehonderd jaar in de praktijk standhoudt, zijn de dijkdoorbraken en overstromingen niet verdwenen. In de periode 1700-1900 zijn er ongeveer vijfhonderd doorbraken van rivierdijken geweest met soms zware overstromingen tot gevolg. In de periode 1750-1800 vonden gemiddeld vier doorbraken per jaar plaats.<sup>2</sup> Men dacht toen dat deze het gevolg waren van verzandingen, waardoor de rivierbodem steeds hoger zou komen te liggen. Ijskaringen en ijssdammen stuwden het water nog verder op, met doorbraken tot gevolg.

Omstreeks 1800 groeit het besef dat er een plan tot algemene rivierverbetering moet komen om het probleem bij de wortel aan te pakken. Christiaan Brunings, in 1798 de eerste directeur-generaal van het Bureau van de Waterstaat, stuurt daar in zijn *Consideratiën nopens de algemeene verbetering*

*der Hoofdrivieren* (1804) duidelijk op aan. Hij verkondigt dat het gevaar van ‘bederf’ schuilt in alle rivieren met een gering verval. Dit kwaad kan alleen door onophoudelijke, éénstemmige en tot hetzelfde einde strekkende maatregelen worden voorkomen.<sup>3</sup> De belangrijkste zijn: een beter geregelde en meer evenredige waterverdeling tussen de riviertakken en een opvolgende en aaneengeschakelde verbetering der ‘bedorven’ riviervakken op de IJssel, Neder-Rijn en Lek, Waal, Maas en Merwede.

Helaas overlijdt Brunings het jaar daarop. Brunings opvolger en leerling Frederik Willem Conrad was dezelfde mening toegedaan. Kort na zijn benoeming sterft ook hij.

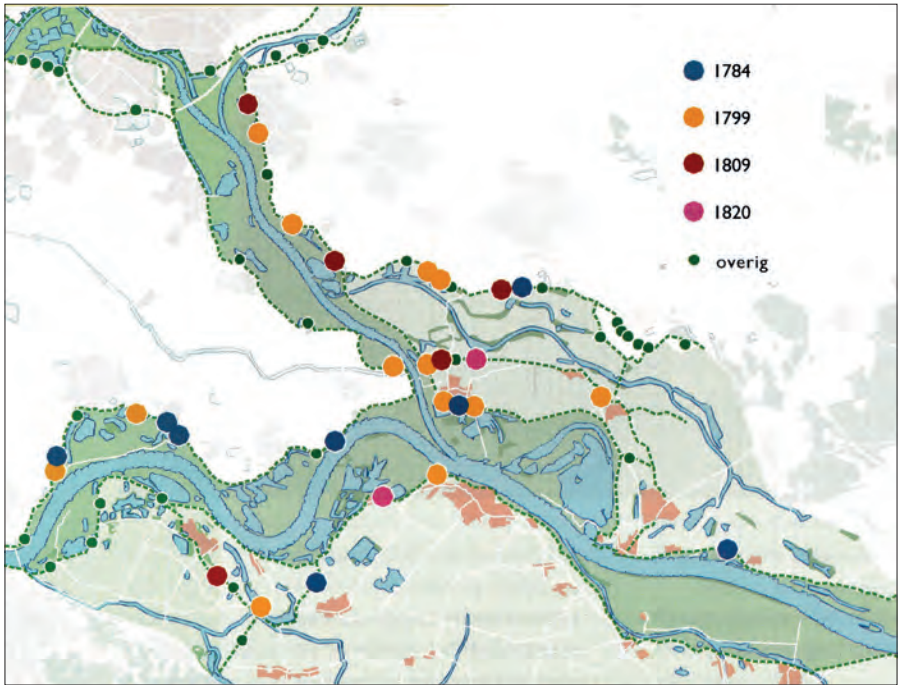
### **De rivieroverstroming van 1809**

In 1809 gaat het goed mis. Het gebied waar de grote rivieren splitsen is op dat moment nog niet zo strak ingericht als nu het geval is. Na binnenkomst van de Rijn in ons land ligt er een soort binnenlandse rivierdelta van vlechtende rivieren, niet alleen gevormd door de riviertakken Waal, Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn en IJssel, maar ook door de Oude Rijntak boven Lobith, die bij hoogwater volledig meestroomt. Dijkdoorbraken aan die tak hebben tot gevolg dat de Liemers onderloopt en het water zijn weg zoekt naar Doesburg en verder de IJssel af. Dat heeft grote gevolgen voor de Beneden-IJssel, waar het vele extra Rijnwater langs Zutphen, Deventer en Kampen zijn weg moet vinden.

Dijkdoorbraken bovenstrooms van Lobith, in de benedenloop van de Duitse Rijn, bijvoorbeeld bij Emmerich, Rees of Kleef, hebben ook grote gevolgen voor de steden langs de IJssel. In dat geval loopt het water niet door de Liemers, maar stroomt het vanuit het zuiden over land, om de heuvels van Montferland heen, de Oude IJssel in. Uiteindelijk belandt het water dan alsnog in de IJssel. Dergelijke dijkdoorbraken in het Duitse gebied zijn een nachtmerrie voor de waterveiligheid: een Rijn die deels rechtsaf slaat en over land verder gaat. Dit gebeurt in 1814, 1838 en 1926.

De watersnood van 1809 is de grootste rivierenramp van de 19de eeuw; er vallen 275 doden, honderdduizend mensen raken gedupeerd, duizend huizen gaan verloren alsmede drieduizend stuks vee. De economische schade is enorm. Tal van boomkwekerijen en kostbare vruchtbomen zijn vernield. De bomen zijn door ijsschotsen tot de aan de grond afgesneden. De bewoners verliezen hun bestaansmiddelen.<sup>4</sup>

De overstroming is het gevolg van een combinatie van hoogwater en ijssdammen. In 1809 zijn er eigenlijk twee opeenvolgende overstromingen: de eerste



Dijkdoorbraken langs de Oude Rijn, het Pannerdensch Kanaal en de IJssel in de 18de en 19de eeuw. Bron: J. Bekhuis et al., *Land van levende rivieren* (Utrecht 2002) Copyright: Kees Nuijten, 2002.

van eind 1808 tot medio januari, de tweede als gevolg van het stormweer van 30 en 31 januari.<sup>5</sup> Aan het eind van het jaar 1808 staat het water hoog in de rivieren en de vorst begint vroeg die winter. Op de 15de december van dat jaar vriest het fel en er komt al spoedig een grote hoeveelheid drijfjjs op de rivieren. Hier en daar kruit het ijs op. In Duitsland is de Rijn geheel met ijs bezet. Begin januari komt het ijs in beweging, met als gevolg dat een enorme watermassa de rivier komt afzetten. Door ijssdammen in de Waal en het Pannerdensch Kanaal zoekt de watermassa een uitweg via de Oude Rijn bij Lobith en Spijk. Grote hoeveelheden water rijzen op tegen de Liemerse dijken die overstromen en bezwijken. De hele Liemers loopt onder en de watermassa zoekt zijn weg naar de Oude IJssel, waar het bij Doesburg de IJssel in stroomt. Veel mensen verdrinken.<sup>6</sup>

Bij Zutphen, Deventer en Kampen rijst het water tot aan de kruinen van de dijken en breekt op enkele plaatsen door. Bij Deventer loopt het water aan de rechteroever de Snijpellingsdijk over, waardoor Salland onder water



Uitsnede uit de overstromingskaart van de ramp in 1809. Bron: H. Ewijk, *Geschiedkundig verslag der dijkbreuken en overstromingen langs de rivieren in het Koninkrijk Holland voorgevallen in de Louwmaand MDCCCIX*, 2 delen (Amsterdam 1809). Kaartbijlage: *Geschiedkundige beschrijving en zeer uitvoerige kaart der overstroming in het Koninkrijk Holland in den jare 1809* (Amsterdam, Maaskamp, 1809).

komt te staan. Vervolgens stroomt dat water langs Zwolle en doet de gehele Mastenbroekpolder onder lopen. Gelukkig staan de boerderijen in de polder op terpen en vallen er geen slachtoffers. Kampen komt er relatief goed van af. De Mastenbroekpolder staat nog lang onder water, omdat de Vecht ook hoog staat. Men steekt uiteindelijk de zeedijk door om van het water af te komen.

Henk Ewijk, notaris uit Delft, krijgt de opdracht een gedenkboek te schrijven. Hier lezen we onder meer over de omgeving van Kampen:<sup>7</sup>

‘Ook Veessen kwam men door de onvermoeide vlijt der inwoners het gevaar te boven. Voor de Kamperveensche dijken, welke mede hebben overgelopen, is men ook beducht geweest, doch deze zijn behouden gebleven. Bij den verderen gelukkigen en onbelemmerden aftogt van het water in de Rivier, die op den 31sten te Kampen tot 8 voet en 11 duim geklommen was, doch daarna langzaam begon te vallen, vleide men zich reeds, dat alle gevaar voorbij was, en dat men, even als bij het eerste hooge water, van alle doorbraken zou bevrijd zijn, doch des namiddags van den volgende dag moest ook de Snijplingsoverlaat bij Deventer bezwijken. Door deze dijkbreuk werd het gehele lage gedeelte van Salland, en daaronder de polder Mastenbroek, in groote uitgestrektheid en tot meerdere hoogte overstroemd, als zijnde deze streken reeds gedeeltelijk geïnundeerd door het herhaald overlopen van denzelven dijk. Schoon nu deze overstroming geen verlies van menschen of vee heeft ten gevolge gehad, is dezelve echter aan vele ingezetenen tot grote overlast geweest en ook in ‘t algemeen tot aanmerkelijke schade, inzonderheid voor de minvermogenden. Over ‘t algemeen is de polder Mastenbroek niet hoger dan drie tot vier voeten geïnundeerd geweest, en daar de meeste woningen van twee tot drie voeten boven het maaiveld verheven liggen, was het niet moeilijk het vee voor het ongemak van het water te beveiligen.’

### **Comité Central du Waterstaat**

Terwijl de gevolgen van de ramp voor het Kamper grondgebied meevallen, is in de rest van het rivierengebied de schade enorm. De Franse koning van Holland, Lodewijk Napoleon, laat zich van zijn beste kant zien door, met gevaar voor eigen leven, de rampgebieden te bezoeken. Bij Gorkum sjouwt hij zelfs zandzakken voor het dijkherstel. De koning is zeer begaan met het leed van zijn onderdanen en heeft nog nooit zoiets meegemaakt. Door zijn optreden maakt hij de ramp tot een nationale catastrofe. Een inzamelingsactie brengt ruim 800.000 gulden op.

De koning vindt directe actie noodzakelijk en stelt nog in 1809 het Comité Central du Waterstaat in, het latere Bureau van de Waterstaat. Deze commissie komt met twee remedies: ten eerste het verbeteren van het rivierbed en ten tweede het maken van rivierafleidingen.

Het verbeteren van het rivierbed bestaat uit opruiming in het winterbed, zoals het verwijderen van obstakels, kappen van heggen en bomen en het afgraven van kades en hoogten. Onder rivierafleidingen wordt verstaan het

afvoeren van water naar zee langs een andere weg dan het gewone rivierbed. Dat kan dus een nieuw gegraven rivier zijn of een zijdelingse afleiding, ook wel overlaat of tegenwoordig bypass genoemd. Voor het gebied van de riviersplitsingen worden als afleidingen gedacht: het afsluiten van de Lek, het graven van een nieuwe IJssel, het maken van een overlaat naar de Liemers en het aanleggen van een groene rivier in hetzelfde gebied. De Liemerse overlaat wordt nog in 1809 aangelegd, evenals een verbetering van de Snijplingsoverlaat bij Deventer. Verder moet het water, dat via Deventer wordt afgeleid, ook goed langs Zwolle kunnen stromen om uiteindelijk in de Mastenbroekpolder uit te komen. Daartoe wordt het gebied ten westen van Zwolle vrijgemaakt. Bij de latere aanleg van de Willemsvaart tussen de IJssel en Zwolle in 1816 wordt er rekening mee gehouden dat het water, dat bij de Snijplingsoverlaat overstroomt, via Salland naar de Mastenbroekpolder kan blijven stromen.

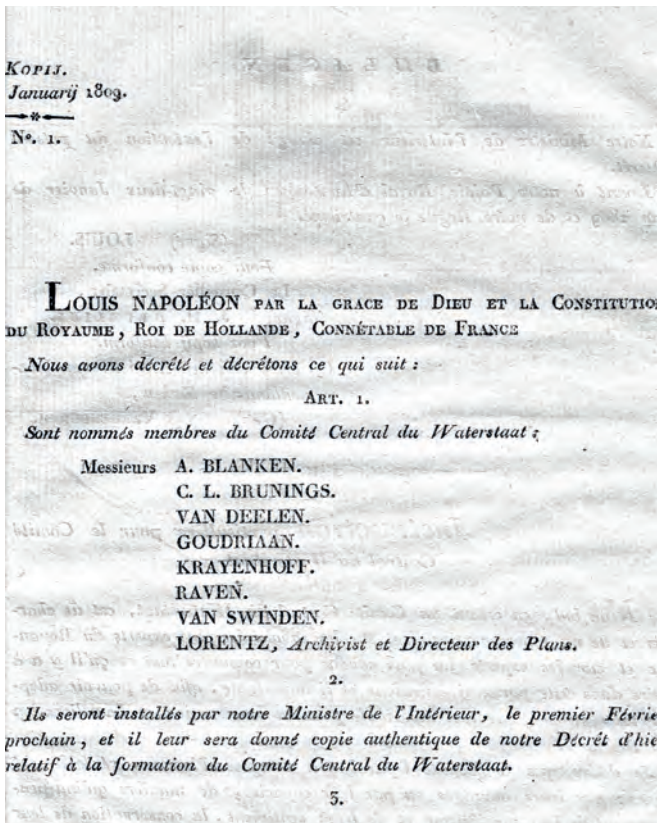
Al deze maatregelen hebben als doel meer water naar de IJssel af te leiden om het westen (Neder-Rijn/Lek) te beschermen tegen wateroverlast. Maar het graven van een nieuwe IJssel is een stap te ver. Ook de aanleg van de groene rivier wordt niet uitgevoerd. Te groot, te duur.

De bedenker van het plan, luitenant-generaal baron Krayenhoff, krijgt tussen 1810 en 1813 de gelegenheid een eigen plan voor de algehele afsluiting van de Neder-Rijn/Lek verder uit te werken. Deel van het plan is dat de IJssel een groter deel van het van boven komend Rijnwater gaat afvoeren. Voor Kampen heeft de generaal het volgende in petto om de stad te beveiligen tegen de komende watermassa's:<sup>8</sup>

- \* het aansluiten van de nieuwe IJsseldijk aan de Veenpoort;
- \* het handhaven van de Oorgatsluis;
- \* het afsluiten van het waterfront van de stad met 'schotbalken, kistingen en opstoppingen';
- \* het opruimen van een groot aantal stadspoorten langs de IJssel; 'zou men niet wel twee derde gedeelte van de poorten gemist kunnen worden, zonder groot ongerief? En om in zeer hoogen nood, hoe zeldzaam dan ook te wachten, het werk der afdamming en stoppingen te vereenvoudigen';
- \* het opruimen van de zandbanken bij het Rechterdiep ten behoeve van het scheepvaartverkeer.

Maar de plannen van Krayenhoff worden niet uitgevoerd. Wat wel gunstig voor de planvorming is, is het feit dat vanaf 1806 het algemeen waterrecht





Instelling van het Comité Central du Waterstaat op 22 januari 1809 door koning Lodewijk Napoleon.  
Bron: Baron Krayenhoff, *Proeve van een ontwerp*. Bijlage.

over de rivieren van toepassing is. De rivieren staan dus onder centraal gezag vanuit Den Haag, namelijk dat van het Bureau van de Waterstaat. De invloed van de provincies wordt met deze maatregel beperkt. Verder komen in 1816 de Pruisische gebieden Liemers, Huissen en Malburgen bij Nederland. Vanaf dat jaar zijn de riviersplitsingen geheel onder Nederlandse controle.

### Eerste Riviercommissie van 1821

In 1820 is het weer mis en vindt er opnieuw een watersnoodramp plaats. De beperkte maatregelen die genomen waren in 1809 hebben niet veel effect gesorteerd. De toen aangelegde Liemerse overlaat bezwijkt op drie plaatsen en de bewoners van de Liemers hebben er genoeg van.

Na de watersnoodramp van 1820 stelt Koning Willem I een nieuwe staatscommissie in, de Commissie tot onderzoek der beste Rivierafleidingen. De

opdracht van de commissie bestaat uit het opstellen van een alles omvattend verbeteringsplan voor de grote rivieren, van de Duitse grens tot aan zee. De commissie bespreekt ook de plannen van luitenant-generaal Krayenhoff voor de afdamming van het Pannerdensch Kanaal en het graven van een nieuwe bovenmond voor de IJssel. Krayenhoff, die geen deel uitmaakt van de commissie, laat zijn plan als boek verschijnen.<sup>9</sup>

Ook vele andere plannen worden besproken. Er is immers op 17 maart 1809, naar aanleiding van de ramp, in de kranten een advertentie verschenen van het Comité Central du Waterstaat, waarin om toezending van plannen wordt verzocht. Zo is er het plan van rivieropzichter Luitjes om alle dijken te verlagen onder het motto, beter een overstroomde dijk dan een verwoestende dijkdoorbraak. De Duitser Karl von Wiebeking komt met het voorstel om de dijken juist te verhogen en bochten in de rivieren af te snijden. De Nederlandse inspecteurs-generaal bij de Waterstaat, Jan Blanken en Arie Goudriaan, stellen voor de dijken alleen op bepaalde plaatsen te verlagen (overlaten) om zo het water over het land te laten wegvloeien.

De commissie wikt en weegt, klaagt dat de deskundigen het nooit met elkaar eens zijn en vindt de meeste plannen te groot en te duur, vooral die van Krayenhoff. Bovendien zijn er helemaal geen goede rivierkaarten voorhanden. Alleen van de IJssel is er een bruikbare kaart.

De commissie rapporteert ruim vier jaar later, in 1825, aan de koning. Een lijvig rapport van meer dan vierhonderd pagina's met uitgebreide beschouwingen over alle ingediende plannen. En wat blijkt: de koning houdt wel van investeringen in nieuwe kanalen, maar niet van maatregelen tegen overstromingen die geld kosten. Van de vele maatregelen in het rivierengebied komt de commissie als eerste met een afleiding vanuit de Boven-Rijn naar de IJssel. De IJssel wordt immers gezien als een rivier die veel water kan afvoeren wegens zijn grotere verhang (9 meter verval over 127 kilometer rivierbedding). Er moet een overlaat komen net beneden de Oude Rijnmond bij Lobith, waarna het water tussen twee dijken door in een rechte lijn naar de IJssel wordt gevoerd bij Lathem onder Doesburg. Hiermee kan de kwalijke Liemerse overlaat komen te vervallen.

Verder moet de IJssel worden aangepast, dat wil zeggen opgeruimd, om de extra afvoer te kunnen verwerken en komt er bij Kampen een bypass om het extra water naar zee te leiden. Onder het opruimen van de IJssel valt ook het afsnijden van de IJsselbocht bij Zalk, door het maken van een overlaat met nevengeul langs het Zalkerbos.

De commissie geeft aan dat zulks dient 'tot het voorkomen van eenen groot



Afleiding Boven-Rijn naar de IJssel. Bron: *Atlas der kaarten en profielen behorende tot het rapport der Commissie over de Beste Rivier-Afleidingen : van 13 september 1825* / in steendruk gebracht onder dir. van J.E. van Gorkum ('s-Gravenhage 1827).

ten aanvoer van water en ijs naar den Neder-Rijn en Lek'.<sup>10</sup> De geraamde kosten bedragen 1.161.478 gulden voor de overlaat tussen Boven-Rijn en IJssel en 1.400.433 gulden voor het opruimen van de IJssel en het aanleggen van de bypass.<sup>11</sup> Zoals de commissie voorstelt:

‘Er zal een overlaat, tusschen het dorp Zalk en het Zalkerbosch, dienen gemaakt te worden, aangelegd op eene breedte van 400 el en het terrein afgeslecht tot op 3 el 2 beneden de kruin van de dijk. Teneinde zoveel mogelijk ruimte te verkrijgen, hetgeen op dit terrein, door de hooge ligging van het Zalkerbosch, moeilijk zal zijn, zoude de puntig uitstekende dijk bij het Zalker veerhuis, achterwaarts moeten worden verlegd, en het veerhoofd afgerond worden, teneinde alzoo aan den bovenmond eene meer scheppende rigting te geven.

Ten laatste zal bij Kampen, en wel boven dezelve stad, een overlaat dienen te worden aangelegd. De bovenmond van dezen overlaat te leggen aan den Slaperdijk, even bezuiden de molens aan de linker IJsseloever, en strekkende voorts tusschen twee leidijken, ter breedte van bijna 400 el, tot aan den Zwartendijk. Voorts van daar langs de Geldersche sluis en Kampen-Nijstad tot aan de Zuyderzee, terwijl de regter leidijk van den Zwartendijk af aan, door de Dronther en een ander in 1804 bedijkt poldertje, zich wijder zoude uitspreiden, ten einde aan de benedenmond eene grootere ruimte te geven. De afgraving in de bovenmond van dezen overlaat zal moeten geschieden tot op de hoogte van het daarvoor gelegen buitenland.’

De kosten voor deze werkzaamheden aan de bypass zijn als volgt gespecificeerd: 11.500 gulden voor de overlaat bij Zalk en 473.688 gulden voor de overlaat bij Kampen, bestaande uit de onteigening van 181 bunders land (44.800 gulden), onteigening van vijf woningen (15.000 gulden) en arbeidslonen (313.888 gulden).<sup>12</sup>

## Protesten

Langs de IJssel is men niet blij met de plannen. Er komt een storm van protest van inwoners uit de Liemers, houthandelaren uit Zutphen, langs de rivier gevestigde steenbakkers, de raad van Zwolle, B en W van Deventer, het stedelijk bestuur van Hattem en natuurlijk dat van Kampen. In 1827 gaan de alarmbellen daar af. De Raad besluit op 11 december 1827 tot ‘het ontbieden van het rapport, bij de Staten Generaal ingekomen, over de afleiding der rivieren, voor stadsrekening’. Kampen overlegt met andere belanghebbenden langs de IJssel en stuurt tien maanden later een brief aan de koning, wetende dat vele andere steden en dorpen dat ook zullen doen of al gedaan hebben. Het adres aan de koning wordt tijdens de raadszitting van 11 oktober 1828 voorgelezen en besproken. De gemeenteraad reageert onthutst:<sup>13</sup> ‘De Raad der stad Kampen heeft met ontroering het rapport der eerste Commissie gelezen, en ziet uit die ontwerpen te gemoet: het inunderen der stad,



Afleiding van het IJsselwater bij Kampen door middel van een overlaat. Bron: T. J. Stieltjes, *De Nederlandsche hoofdrijvers en de plannen tot hunne verbetering, in populaire toon beschreven door een 'oud' soldaat* (Nijmegen, 1850). Kaartbijlage.

de stremming van alle gemeenschap des winters, het onbruikbaar maken der omliggende landen en den totalen ondergang der stad en van hare ingezetenen. Hij vreest dat, door den ontworpen overlaat, een nieuwe IJsselmond zal ontstaan, Kampen als tusschen lucht en water zal blijven hangen, en na weinige jaren tot den staat van een visschersdorp zal gekomen zijn. De Kamper-Raad verzoekt dan ook dat zulks voorkomen moge worden.'

Maar Kampen brengt ook inhoudelijke bezwaren in: de overlaat voert over slechte (veenachtige) grond, verlegd op den duur de monding van de IJssel en opwaaiing vanuit zee belemmert de goede werking.<sup>14</sup>

'Men stelle zich verder voor, eene overlaat tusschen twee leidijken, zich ontlastende over eenen veenachtigen grond waarop de rivier met eene volle kracht werkt, en weinig verheven boven de dagelijksche hoogte van het water, terwijl de zee met eenen westenlijke wind, op den beneden mond van de overlaat haar geweld uitoefent, zoo blijft het buiten eenige bedenking, dat het rivier water, tusschen de beide leidijken, zoodanig zal opgestuwd wor-

den, dat men onophoudelijk overtroomingen, zo al geene doorbraken dier dijken, zal te duchten hebben, uit al hetwelk het te voorzien is, dat vroeg of laat, daar ter plaatse, eene geheele afleiding der rivier zal ontstaan.’

Kampen verwijst ook naar onafhankelijke deskundigen die een andere mening zijn toegedaan dan de Commissie:<sup>15</sup>

‘Neen dit kwaad zal U.M. afwenden; met vol vertrouwen durven wij de aangevoerde bezwaren aan U.M. voorleggen en houden ons overtuigd dat U.M., tot geen besluit ten dezen opzigte zal komen, zonder dezelve in ernstige overweging te hebben genomen; en wanneer dan U.M. alle vertogen tegen het rapport van de commissie uitgebragt door zoo vele verschillende steden, dorpen en ingelanden langs den IJssel, bij elkaar gevoegd, aanmerkt als een geheel en zamenhangend vertoog omtrent de belangen van een zoo aanzienlijk gedeelte van Gelderland en Overijssel, dan zal gewis het denkbeeld van eenig verondersteld verkeerd werkend en zich tegen algemeene heilzame inrigtingen verzetten eigenbelang wegvallen, en eene zo groote bezorgdheid en vereeniging van pogingen om de gevreesde onheilen af te wenden, zullen eenig gewigt bijzetten aan het openlijk geuit voordeel van belangloze waterbouwkundigen die de, voor den voorgeslagen maatregel, bedoelde verligting voor de beneden rivieren, als geheel onzeker, of zelfs onmogelijk beschouwen; Neen! U.M. zal niet dulden, dat zoo vele millioenen schats besteed worden, als welken zouden moeten dienen, ja! om elders gevreesde rampen aftewenden, maar zonder wellicht het gewenscht voordeel er voor te erlangen, terwijl hier en elders langs den IJssel daaruit de schroomlijke gevolgen moeten ontstaan, wel niet alle dadelijk en op eens, maar toch zeker en onfeilbaar bij verloop van tijd, en wie weet hoe spoedig; waarin deze stad dan een zoo grooten noodlottig deel zou te dragen hebben.’

De koning kan niets met voorstellen waarop zoveel protest komt.

### **De Riviercommissie van 1828**

De vele bedenkingen tegen de voorstellen tot riviervverbetering geven aanleiding tot de instelling van een tweede Commissie bij Koninklijk Besluit van 7 juli 1828. Maar het zit de commissie niet mee. Diverse leden overlijden, waaronder de inspecteurs-generaal van de Waterstaat Jan Blanken en Arie Goudriaan. Zij worden opgevolgd door de waterstaatsingenieur Jean Henri Ferrand. Daarnaast worden de werkzaamheden van de commissie geschorst van 1830-1837 als gevolg van de verwickelingen met België. In 1840 is het rapport gereed, maar het verschijnt pas in 1849, door het aftreden van Koning Willem I en het plotselinge vroege overlijden van Koning Willem II.

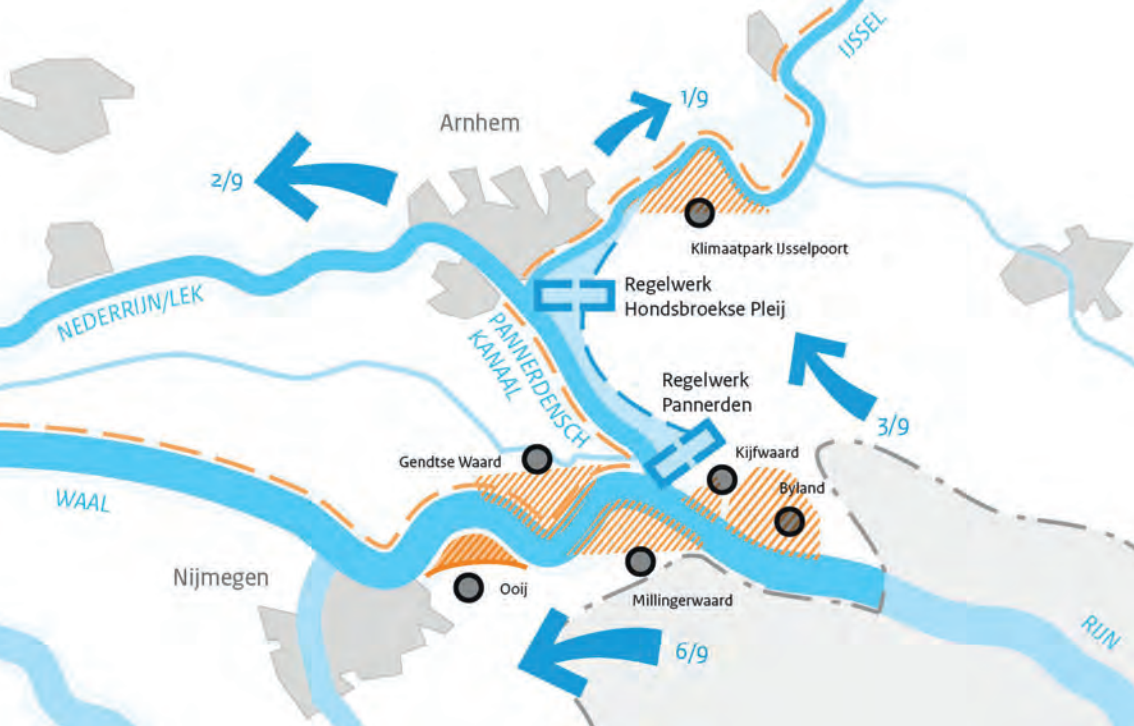
Het rapportje beslaat nog geen veertig pagina's en stelt een flinke beperking aan de voorstellen van de eerste Commissie. Wel handhaaft de tweede Commissie het voorstel voor de afleiding van de Boven-Rijn naar de IJssel. De overlaat bij Kampen kan vervallen, omdat de problemen die deze daar veroorzaakt inderdaad te groot zijn.

In 1850 verschijnt het rapport van de inspecteurs van de Waterstaat Ferrand en Van der Kun. Deze nieuwe generatie ingenieurs - de jonge Van der Kun kwam van de militaire genieschool in Delft - slaat een andere weg in. In de slechts twintig bladzijden van hun rapport geven zij de weg aan voor de normalisatie van de rivieren: het aanpakken van de stroombanen van de rivieren door de stroomsnelheden te vergroten, ondieptes weg te halen en bochten af te snijden. Hierdoor zal de verzanding beperkt worden en de kans op ijsvorming afnemen. Zij zien af van het systeem van overlaten en de verbinding tussen Boven-Rijn en IJssel verdwijnt van de kaart.

### Ten slotte

Er zijn nog watersnoodrampen geweest in het rivierengebied in 1855, 1861 en 1926. In de winter van 1925/1926 valt de sneeuw erg vroeg in het stroomgebied van de Rijn. Daarna begint het snel te dooien en valt er enorm veel regen. Eind december 1925 is de Rijnafvoer opgelopen tot ongekende hoogte. Begin januari begint de oude overlaat in de Oude Rijn naar de Liemers weer te werken en alles raakt overstroomd vanaf de Duitse grens tot Doesburg; 10 procent van de Rijnafvoer stroomt op die manier weg. Verder langs de IJssel tot en met Zutphen loopt alles onder. In Zalk bezwijkt de linker IJsseldijk, eigenlijk als het water al zakt, en Kamperveen raakt onder water. Het is de laatste doorbraak van een rivierdijk tot nu toe.

Tweehonderd jaar na de overstroming van 1809 is er de commissie Veerman, ook wel de Deltacommissie genoemd. Deze commissie heeft tot taak Nederland klimaatbestendig te maken. Veerman, boer uit de Hoekse Waard en gevoelig voor het waterveiligheidsrisico van Dordrecht, weet het wel: er moet meer water naar de IJssel. Dat vond al eerder ook de Commissie Waterbeheer 21ste Eeuw, die in haar eindrapport schrijft dat 'de Commissie van mening is dat de IJssel een serieus alternatief vormt voor de afvoer van extra water'.<sup>16</sup> Bij het splitsingspunt van de grote rivieren komt een hoogwatergeul en worden twee regelwerken gebouwd bij de Hondsbroekse Pleij en bij Pannerden. Bij zeer grote Rijnafvoeren zorgen deze regelwerken voor een grotere afvoer naar de IJssel. Bij Kampen komt een hoogwatergeul, bij het Zalkerbos wordt het land geslecht en de IJssel wordt opgeruimd, ontdaan van obstakels, bo-



Regelwerken aan de bovenmond van de IJssel in het Pannerdensch Kanaal (Deltaprogramma 2017).

men, bosschages en stenen.

Het plan van generaal Krayenhoff om de stad af te sluiten met schotbalken, kistingen en opstoppingen heet nu de Waterkering Kampen-Midden. Het Rechterdiep is veranderd in Kattendiep en Keteldiep; deze zijn inmiddels uitgediept. Uiteindelijk is het plan van 1827 dus alsnog gewoon uitgevoerd, op dezelfde locaties, met dezelfde ingrepen en dezelfde afmetingen.

Is dat toeval? Nee, als je een overlaat wil aanleggen bij Kampen met als doel de IJssel van extra water te ontlasten, dan kom je altijd uit bij dezelfde oplossing. Het alternatief is de dijken aan te passen om de waterveiligheid te waarborgen of het extra water naar het westen laten gaan.

#### Noten

1. Voor algemene informatie over dit onderwerp zie: A.M.A.J. Driessen, G.P. van de Ven en H.J. Wasser, 'Gij beken eeuwig vloeiend'. *Water in de streek van Rijn en IJssel* (Utrecht 2000), W. ten Brinke, *De betegelde rivier* (Diemen 2004), A. van Heezik, *Strijd om de rivieren, 200 jaar rivierenbeleid in Nederland of de opkomst en ondergang van het streven naar een normale rivier*, proefschrift TU Delft, (Den Haag/Haarlem 2007) en G. van de Ven, *Verdeel en beheers! 300 jaar Pannerdensch Kanaal* (Diemen 2007).



- In deze bijdrage wordt de waterverdeling over de Rijntakken alleen beschouwd voor zover deze relevant is voor de afvoer naar de IJssel en in het bijzonder in relatie tot Kampen.
2. T. Burgers, *Nederlands grote rivieren. Drie eeuwen strijd tegen overstromingen* (Utrecht 2014).
  3. W. van der Ham, *Afleiden of opruimen. De strijd om de beste aanpak tegen het rivierbederf*, Rapport Rijkswaterstaat (2003) 17-18.
  4. J. Buisman, *Duizend jaar weer, wind en water in de lage landen. Deel 7: 1800-1825* (Franeker 2019) 276-277. De watersnoodramp van 1825 had voor Kampen veel grotere gevolgen, maar die ramp was het gevolg van een watervloed vanuit de Zuiderzee. In Overijssel vielen maar liefst 305 doden, achttienduizend stuks vee verdronken, 574 woningen raakten vernield en 230 woningen werden onbewoonbaar; zie: J. ter Pelkwijk, *Overijssels Watersnood. Een heruitgave van het verslag van de ramp van 1825* (Kampen 2002).
  5. Buisman, *Duizend jaar weer*, 276-277.
  6. Burgers, *Nederlands grote rivieren*, 89-90.
  7. H. Ewijk, *Geschiedkundig Verslag der Dijkbreuken en Overstromingen langs de rivieren in het Koninkrijk Holland voorgevallen in Louwmaand MDCCCIX, deel I* (Amsterdam 1809) 215-221. Met een kaartbijlage: *Geschiedkundige beschrijving en zeer uitvoerige kaart der overstroming in het Koninkrijk Holland in den jare 1809*.
  8. Baron Krayenhoff, *Proeve van een ontwerp tot sluiting van de rivier den Neder/Rhijn en Leck en het storten van derzelver water op den IJssel* (Nijmegen 1821) 59-61.
  9. Krayenhoff, *Proeve van een ontwerp*.
  10. *Rapport aan zijne majesteit den koning uitgebragt door de commissie tot onderzoek der beste rivier-afleidingen ingesteld bij 's konings besluit van de 15den maart 1821, no 105* ('s Gravenhage, 1827).
  11. T. J. Stieltjes, *De Nederlandsche hoofdrievieren en de plannen tot hunne verbetering, in populaire toon beschreven* (Nijmegen 1850) 114-116.
  12. *Rapport aan zijne majesteit den koning*.
  13. Zie voor samenvatting Kamper opinie: Stieltjes, *De Nederlandsche hoofdrievieren. 2de Stuk*, 8. Zie ook Stadsarchief Kampen, Nieuw Archief Kampen, inv. nr. 587 (Notulen Raad van Kampen 1822-1828) 362-370.
  14. Nieuw Archief Kampen, inv. nr. 587, 366.
  15. *Ibidem*, 368-369.
  16. J. Stumpe en F. Tielrooij, *Waterbeleid voor de 21e eeuw: Geef water de ruimte en de aandacht die het verdient. Advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw* (Advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw; 2000) 46.