gemeente Deventer

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan	:	Burgemeester en Wethouders
Onderwerp	:	Vragen ex art. 46 RvO-CDA-Sluiting Prins Bernhardsluis
Portefeuillehouder	:	Wethouder Wijnhoud,Wethouder Obdeijn
Notanummer	:	2026-731
Datum B&W-vergadering	:	6-10-2026
Team	:	Afdeling Concernstaf
Programma	:	10 - Economie en internationaal beleid
Parafen voor akkoord nota	:	• 01-10-2026: Wethouder • 01-10-2026: Afdelingsmanager Ruimte en Economie • 01-10-2026: Wethouder • 02-10-2026: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer Leefbaarheid
Parafen voor agendering	:	• 02-10-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris • 01-10-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur
Bijlagen bij deze nota	:	2026-09-09 Vragen art 46 RvO - CDA - Prins Bernhardsluis.docx,Antwoordbrief vragen ex art 46 RvO-CDA-sluiting Prins Bernhardsluis.docx
Datum definitieve akkoord	:	6-10-2026

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de CDA-fractie vast te stellen
2. De beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Per brief van 9 september 2026 hebben M. Evers en P. Emaus van de fractie van CDA uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over sluiting Prins Bernhardsluis. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Betrokken partijen en participatie

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Deventer, 7 september 2026

Schriftelijke vragen ex. artikel 46 RvO

Onderwerp: Sluiting Prins Bernhardsluis

Geacht college,

Sinds 1 augustus 2026 is de Prins Bernhardsluis in Deventer gesloten als gevolg van de lage waterstand in de IJssel en het daardoor ontstane grote verschil tussen het waterpeil in de IJssel en dat in de Deventer haven. De sluiting heeft niet alleen gevolgen voor de scheepvaart, maar ook voor bedrijven die afhankelijk zijn van de Deventer haven voor de aanvoer en afvoer van grondstoffen en goederen. In de brief van het college aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 5 augustus jl. wordt bovendien gewezen op bredere gevolgen voor de regionale economie, logistieke ketens, landbouw en de beschikbaarheid van zoet water.

Uit eerdere informatie van het college aan de gemeenteraad blijkt dat de toekomstbestendigheid van de Prins Bernhardsluis al langere tijd onderwerp van onderzoek is. In de toekomstverkenning van 2023 (2024-92) wordt onder meer gewezen op het bereiken van het einde van de technische levensduur rond 2035, de toenemende beperkingen bij lage waterstanden en de verwachting dat perioden van extreem laagwater door klimaatverandering vaker zullen voorkomen.

Ook is in 2024 aangegeven dat de Prins Bernhardsluis en de twee Hanzebruggen de “achilleshiel” van de industriehaven vormen en dat vervolgstappen nodig zijn gericht op onder meer een ruimtelijke studie, een maatschappelijke kosten-batenanalyse en onderzoek naar financieringsmogelijkheden.

<u>Tegen deze achtergrond heeft de CDA-fractie de volgende vragen:</u>

1. Bestaat er een concreet draaiboek of handelingsperspectief voor een langdurige sluiting van de Prins Bernhardsluis als gevolg van laagwater?

- Zo ja, wat hield dit plan in en welke partijen waren hierbij betrokken?

- Zo nee, waarom is een dergelijk handelingsperspectief niet beschikbaar, terwijl de risico's van laagwater en klimaatverandering al in 2023/2024 in beeld waren?

2. In 2024 stelde het college dat de Prins Bernhardsluis de *"achilleshiel"* van de industriehaven is. Welke concrete maatregelen zijn sinds de toekomstverkenning genomen om deze kwetsbaarheid te verminderen?

3. Welke lessen trekt het college uit de gebeurtenissen van de afgelopen weken ten aanzien van de voorbereiding en informatievoorziening over de sluiting van de Prins Bernhardsluis?

4. Heeft het college inmiddels een inhoudelijke reactie ontvangen op de brief van 5 augustus 2026 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat? Zo ja, wat was de reactie en welke concrete toezeggingen of acties zijn daaruit voortgekomen?

5. Heeft er sinds de brief van 5 augustus overleg plaatsgevonden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel, de provincie Gelderland en/of het Waterschap Drents Overijsselse Delta? Zo ja, wanneer, met welke partijen en wat zijn de belangrijkste uitkomsten en vervolgafspraken?

6. Heeft het college inmiddels een beeld van de totale economische schade die de sluiting van de haven tot nu toe heeft veroorzaakt? Zo nee, is het college van plan om dit in kaart te brengen?

7. Welke maatregelen zijn technisch en financieel mogelijk om de Prins Bernhardsluis en de Deventer haven minder kwetsbaar te maken voor grote verschillen tussen de waterstand in de IJssel en de haven?

8. In de toekomstverkenning uit 2023 zijn verschillende scenario's benoemd, waaronder renovatie, verlenging en volledige vernieuwing van de sluis. Wat is sinds 2024 de voortgang geweest met de aangekondigde MKBA, ruimtelijke studie en het onderzoek naar financieringsmogelijkheden?

9. Is het college van plan om, mede naar aanleiding van de huidige sluiting, versneld een integraal toekomstplan voor de Prins Bernhardsluis en de Deventer haven op te stellen, waarin waterveiligheid, klimaatbestendigheid, scheepvaart, economische continuïteit en financiering integraal worden meegenomen?

Wij zien de beantwoording met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

Marcel Evers – raadslid CDA Deventer

Puck Emaus – raadsopvolger CDA Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van CDA
t.a.v.

M. Evers

Interne Post

2026-731 kenmerk	uw referentie	6 oktober 2026 datum
S. van der Putt contactpersoon	Schriftelijke vragen ex art 46 RvO onderwerp	

Geachte heer Evers,

In uw brief van 9 september jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over sluiting Prins Bernhardsluis. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1
Bestaat er een concreet draaiboek of handelingsperspectief voor een langdurige sluiting van de Prins Bernhardsluis als gevolg van laagwater?
- Zo ja, wat hield dit plan in en welke partijen waren hierbij betrokken?
- Zo nee, waarom is een dergelijk handelingsperspectief niet beschikbaar, terwijl de risico's van laagwater en klimaatverandering al in 2023/2024 in beeld waren?

Antwoord
Er is enkele jaren geleden gestart met het ontwikkelen van een draaiboek laag water en droogte. Het gaat daarbij om handelingsperspectief voor de gemeente. Het waterschap is hier ook bij betrokken. Tot dan werken we met een laagwater protocol. Daarmee hadden we een laagwaterscenario klaarliggen en hebben we conform gewerkt. Bij afnemende waterstand werden bedrijven tijdig geïnformeerd. In de week voor de sluiting was er intensief contact met de watergebonden bedrijven en het Waterschap. De huidige periode van laag water maakt dat het draaiboek versneld kan worden aangevuld.

Vraag 2
In 2024 stelde het college dat de Prins Bernhardsluis de *"achilleshiel"* van de industriehaven is. Welke concrete maatregelen zijn sinds de toekomstverkenning genomen om deze kwetsbaarheid te verminderen?
Antwoord
De kwetsbaarheid voor laag water van de huidige sluis voor de bedrijven in de binnenhaven is een gegeven. Eigenlijk zijn er geen aanpassingen aan de huidige sluis mogelijk die maken dat de functionaliteit kan worden verbeterd.

Er zijn 3 aspecten die maken dat de functionaliteit van de sluis bij laag water komt te vervallen:
1. Het meest kritische is dat de deuren te zwaar belast worden bij een waterstand in de voorhaven van NAP +45 cm. of lager.
2. Op dat moment is echter ook het waterpeil in de sluis zodanig dat hierbij bijna geen schip meer gebruik kan maken van de sluis
3. Tenslotte valt het sluiten van de sluis bij een te lage waterstand redelijk samen met het steeds beperkter

bevaarbaar worden van de IJssel

Vraag 3
Welke lessen trekt het college uit de gebeurtenissen van de afgelopen weken ten aanzien van de voorbereiding en informatievoorziening over de sluiting van de Prins Bernhardsluis?
Antwoord
De sluiting van de sluis en de informatievoorziening naar bedrijven is goed verlopen. Het draaiboek wordt nu gereed gemaakt voor zowel droogte als laagwater. Daar is de sluis als waterkering voor het achterland van Salland nadrukkelijk onderdeel van, in samenhang met het Ankersmitgemaal.

Door de economische samenwerking tussen de Port of Zwolle, Port of Twente en Port of Deventer waren we goed in staat om bedrijven te helpen aan alternatieve routes en mogelijkheden. Op verzoek van Port of Twente neemt Deventer deel aan een zogenaamde “TaskForce” gericht op verbetering van de protocollen en draaiboeken. De provincie Overijssel en regio Stedendriehoek ondersteunen dit initiatief net als de Regiotafel Binnenvaart Oost-Nederland. Gezamenlijk is er een Position Paper opgesteld die precies de problemen van de afgelopen zomer in beeld brengt en oplossingen bepleit voor de korte en lange termijn.

Vraag 4
Heeft het college inmiddels een inhoudelijke reactie ontvangen op de brief van 5 augustus 2026 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat? Zo ja, wat was de reactie en welke concrete toezeggingen of acties zijn daaruit voortgekomen?
Antwoord
Nee, er is nog geen antwoord ontvangen.

Vraag 5
Heeft er sinds de brief van 5 augustus overleg plaatsgevonden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel, de provincie Gelderland en/of het Waterschap Drents Overijsselse Delta?
Zo ja, wanneer, met welke partijen en wat zijn de belangrijkste uitkomsten en vervolgafspraken?
Antwoord
Ja, er zijn diverse overleggen geweest.

- Directeur Van Zomeren van Port of Twente heeft in Nijmegen gesproken met Minister Karremans en de situatie van de havens en ondernemers in de havens geduid en bepleit.
- De minister is begaan met de situatie maar kan op korte termijn niets betekenen. Ook is er nauw contact van gedeputeerde Hoogland met het ministerie. De oprichting van de genoemde TaskForce is besproken met gedeputeerde Hoogland.
- Rijkswaterstaat is op een aantal fronten gesprekspartner voor onze gemeente als het gaat om waterstanden en openstelling van de sluizen. Rijkswaterstaat is beleidsmatig onze gesprekspartner in de Regiotafel Binnenvaart Oost-Nederland, waarin de schippers, de havens en de overheden breed vertegenwoordigd zijn. De vertegenwoordiger RWS adviseert over techniek en over oplossingen. Het ministerie I&W is ook als adviseur betrokken: zij komt met voorstellen na evaluatie van de droogteperiode (eind dit jaar). Het college spreekt eveneens met vertegenwoordigers van de Regio Stedendriehoek en de provincie Gelderland. Ambtelijk zijn er gesprekken met het waterschap.

Vraag 6
Heeft het college inmiddels een beeld van de totale economische schade die de sluiting van de haven tot nu toe heeft veroorzaakt? Zo nee, is het college van plan om dit in kaart te brengen?
Antwoord
De gemeente Deventer heeft de bedrijven gevraagd een overzicht te geven van de schade. Deze inventarisatie loopt nog.

Vraag 7
Welke maatregelen zijn technisch en financieel mogelijk om de Prins Bernhardsluis en de Deventer haven minder kwetsbaar te maken voor grote verschillen tussen de waterstand in de IJssel en de haven?

Antwoord

Eigenlijk zijn er geen technische maatregelen aan de huidige sluis mogelijk die de kwetsbaarheid laten afnemen. Zie ons antwoord bij vraag 2.

In de verkenning van 2023 zijn er – kort gezegd – drie varianten onderzocht op technische haalbaarheid:
- levensduur verlengend onderhoud
- verlengen van de huidige sluis
- nieuwbouw van de sluis.

De eerste twee maatregelen bieden geen adequate oplossing voor de laag waterproblematiek en bereikbaarheid van de binnenhaven bij lage waterstanden. De derde – en de duurste variant – zou dat wel kunnen zijn. We werken aan een opdrachtverstrekking voor een MKBA om een analyse te maken die de technische varianten beoordeelt op kosten/ baten, betaalbaarheid en toegevoegde waarde voor de regionale economie. In een Raadsmededeling later dit najaar komen we daarop terug.

Vraag 8
In de toekomstverkenning uit 2023 zijn verschillende scenario's benoemd, waaronder renovatie, verlenging en volledige vernieuwing van de sluis. Wat is sinds 2024 de voortgang geweest met de aangekondigde MKBA, ruimtelijke studie en het onderzoek naar financieringsmogelijkheden?
Antwoord
Het budget voor de MKBA is in twee fasen beschikbaar gesteld en dit jaar in de begroting. De gunning voor de MKBA verwachten we dit najaar. De renovatie/vernieuwing van de Prins Bernard-sluis is een belangrijk lobbythema. We onderzoeken in hoeverre dit onderdeel kan vormen van de CEF-aanvraag (Europees geld) die Port of Zwolle namens Regio Zwolle voorbereidt.
Wij zullen de Raad op de hoogte houden.

Vraag 9
Is het college van plan om, mede naar aanleiding van de huidige sluiting, versneld een integraal toekomstplan voor de Prins Bernhardsluis en de Deventer haven op te stellen, waarin waterveiligheid, klimaatbestendigheid, scheepvaart, economische continuïteit en financiering integraal worden meegenomen?
Antwoord
Ja, het college komt op basis van de MKBA met een integraal toekomstplan

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

J.P. Wassens R.C. König