

Oosterscheldekering voldoet niet meer aan veiligheidseisen

Posted on 28 november 2024 by Theo Jongedijk

De negen kilometer lange Oosterscheldekering met een uniek hydraulisch systeem, waardoor de schuiven open en dicht kunnen, werd bij ingebruikname in 1986 gezien als een welhaast onverwoestbaar wereldwonder.

Het imposante bouwwerk dat miljoenen mensen in Zeeland en West-Brabant tegen het water moet beschermen, blijkt medio jaren twintig van deze nieuwe eeuw al een ernstig zorgenkind, zowel onder als boven water: renovatiebehoeftig, onvoldoende beveiligd tegen vandalisme en/of sabotage en mogelijk ook niet bestand tegen zeespiegelstijging. Dat doet nu al de eerste gedachten ontstaan om dit waterbouwkundig icoon van Zeeland maar af te breken.

Watersnoodramp

Toenmalig koningin Beatrix sprak op 4 oktober 1986 historische woorden: 'De stormvloedkering is gesloten. De Deltawerken zijn voltooid.' Het zuidwesten van Nederland werd daarmee veilig verklaard, alhoewel het karwei feitelijk pas in 1997

echt klaar was met de oplevering van de Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg.

De aanleiding tot de bouw van de Deltawerken is genoegzaam bekend: de watersnoodramp van 30 januari op 1 februari 1953 kostte alleen al in ons land meer dan achttienhonderd mensenlevens. Al voor de catastrofe, die ook in België en Engeland doden eiste, waren er plannen om dijken te verhogen en zeearmen in de Nederlandse delta af te sluiten. Het parlement besloot in 1957 tot de bouw van de Deltawerken, waarbij Antwerpen en Rotterdam werden ontzien. De twee havensteden mochten hun economisch belangrijke open zeeverbindingen behouden.

Dat de Oosterscheldekering minder onverwoestbaar blijkt dan gedacht, bleek voor het eerst toen *De Telegraaf* in augustus 2013 op de voorpagina meldde dat onderwaterstromingen aan beide kanten van het bouwwerk diepe ontgrondingskuilen deden ontstaan. Volgens een citaat uit die periode van Rijkswaterstaat veroorzaakten de erosiediepten een onstabiele situatie voor de wereldberoemde kering. Boskalis bestrijdt dit euvel door stort in de diepte aan beide kanten van de kering van grote hoeveelheden staalslakken en breuksteen.

Actueler is het probleem van slijtage van de hydraulische installaties. De Oosterscheldekering telt honderddertig van deze aandrijftechnieken die ervoor zorgen dat de schuiven van de kering naar beneden en naar boven kunnen bewegen. Met een ouderdom van bijna veertig jaar is renovatie dringend noodzakelijk.

Renovatie in twee fasen

Problematisch is dat er niet op dezelfde manier te werk kan worden gegaan als bij de aanleg van de Oosterscheldekering in de jaren 1976-1986. Een aantal essentiële componenten van de installaties is niet meer verkrijgbaar, of kan en mag door gewijzigde wet- en regelgeving niet meer worden gebruikt. De onderdelen moeten speciaal opnieuw worden gemaakt.

Het karwei wordt in twee fases opgesplitst. Twaalf installaties zullen als eerste onder handen worden genomen en een jaar proefdraaien. Bij positief resultaat volgen de overige. De installaties bevinden zich voornamelijk in de verkeerskoker van het wegdek van de N57. Het verkeer zal hierdoor geen overlast ondervinden van de werkzaamheden. De renovatie moet in 2030 zijn afgerond.

Voertuigkerend

Van een andere orde is het gevaar van vandalisme en/of sabotage. Voedingskabels naar de dukdalven van de Oosterscheldekering blijken door onbekenden zodanig te zijn beschadigd dat de draden niet meer kunnen worden hersteld. Ze moeten worden vernieuwd.

Hekwerken bij de kering zullen gaan voldoen aan het veiligheidsbeleid van het Nationaal Coördinatiecentrum Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV). De afrastering wordt voertuigkerend en de pijlers worden onbereikbaar gemaakt voor onbevoegden.

Onderzoek naar de keringen

Naar de Oosterschelde- en Maeslantkering worden diverse studies verricht. Universiteiten en kennisinstellingen doen dat onder de noemer 'Storm Surge Barrier Delta'. Doelstelling is om op korte termijn te bekijken wat de Oosterschelde- en de Maeslantkering nodig hebben om functioneel te blijven en te onderzoeken welke keuzes op langere termijn moeten worden gemaakt.

Bram van Prooijen van de TU-Delft leidt het onderzoek: 'We willen weten hoe sterk de keringen zijn, welke krachten er op de keringen inwerken en hoe afhankelijk ze zijn van de hoogte van de zeespiegel.' Organisatorisch bijzonder is dat dijken onder lokale waterschappen vallen en keringen onder Rijkswaterstaat.

Meebewegen met de zee

Kustecoloog Jim van Belzen van het Koninklijk Nederlands Instituut voor Zeeonderzoek is één van de opstellers van een plan dat voorziet in het afbreken van de Oosterscheldekering. Kern is dat natuurlijke processen moeten terugkomen in Zeeland. 'We hebben nu dammen en dijken. Dat betekent dat het land niet meer kan meebewegen met de zee.'

Volgens de plannenmakers staat de Oosterscheldekering dit proces in de weg. De grond achter een dijk verzakt, terwijl de zeespiegel net iets sneller stijgt. Dat verschil is slechts tijdelijk met dijken op te vangen, vandaar hun pleidooi om de natuur zijn gang te laten gaan.

Een tweede kustlijn

In laden liggen nog oude ideeën op uitvoering te wachten, zoals die van de Haakse Zeedijk, vernoemd naar bedenker Rob van den Haak, gepresenteerd in 2004 en recent omgevormd tot het plan 'Tweede Kustlijn', 25 kilometer naar het westen, in zee liggend.

Van den Haak overleed in 2019, op negentigjarige leeftijd. Zijn plan maakt nu deel uit van het Nationaal Deltaprogramma, onder het nieuwe motto 'Niet opgeven, maar doorgeven'. Maar of het er ooit van komt?

Het 'enfant-terrible' van waterstaatkundig Nederland is oud-Deltaplan ingenieur Jan-Willem Boehmer. Hij voert als tachtiger een eenzame strijd om de veronderstelde invloed van de maan op zee en dijken geaccepteerd te krijgen. Boehmer blijft geloven in een herhalingspatroon van watersnoden, ondanks dat een door hem voor begin dit jaar aangekondigd windrisico in zijn boek *De Vloek van Zee en Maan* een storm in een glas water bleek. Maar krijgt hij wel een keer gelijk?

Steeds meer geld nodig

Bij alle onzekerheden op waterstaatkundig gebied, is één ding zeker. Het waterveilig houden van ons land vergt steeds meer geld. Een ruime meerderheid van de Tweede Kamer heeft vorige week aan minister Barry Madlener (PVV) 1,2 miljard euro extra gevraagd voor dijkbescherming. De motie daartoe werd ingediend door Pieter Grinwis (CU) en kreeg steun van VVD, BBB, NSC, D66, SGP en GroenLinks/PvdA.

De kosten verbonden aan dijkversterking zijn inmiddels opgelopen tot 15 miljoen euro per kilometer. De waterschappen legden dit jaar zelf al 1,2 miljard op tafel ter leniging van die kosten, maar voor de periode 2030–2036 zal steun van het Rijk onontbeerlijk zijn. Het belangrijkste motief voor de centrale overheid om dat te doen, zou kunnen zijn dat de zee er geen rekening mee houdt dat Nederland zichzelf in 1986 veilig verklaarde.

Theo Jongedijk *is journalist.*

Wynia's Week *verschijnt altijd, drie keer per week.* ***Het zijn de donateurs die dat mogelijk maken.*** *Nog geen donateur? Kijk* ***HIER****. Hartelijk dank!*