

Congres en vakbeurs Schelde Delta Expo 'Bouwen in water'

Problematiek Westerschelde centraal

Een stormvloedkering in de Westerschelde: een luchtkasteel of een noodzakelijk idee? Een nieuw waterbouwkundig meesterwerk, in de monding van de Westerschelde, kan de duurzame oplossing zijn voor de bescherming van het achterland en een antwoord op het stoppen van de steeds verdergaande verdiepingen van de Westerschelde, het ophogen van dijken, aanpassen van havens en het onder water zetten van kostbare polders.

Tekst: Rein van Vliet, mede-organisator 'Bouwen in Water'

De economische kracht van Zeeland is voor een belangrijk deel te danken aan de Westerschelde; een waterweg met een enorm economisch belang voor Vlaanderen en Zeeland. Zeeland is een provincie met veel economische potentie, veel recreatiemogelijkheden en een prachtige natuur die we moeten koesteren. De havens in de Schelderegio zijn de ankers voor de economische ontwikkeling van

Vlaanderen en Nederland. Succesvolle en professionele havens maken Zeeland en Vlaanderen aantrekkelijk als vestigingsplaats en versterken onze en de Vlaamse concurrentiepositie. Die vitale positie van zeehavens geldt dus ook voor Antwerpen en Gent als ankers voor de Vlaamse economie. Diverse plannen zijn in ontwikkeling met betrekking tot uitbreiding van deze havens.

Afgestemd op capaciteit

De toegankelijkheid naar deze havens is dus vanzelfsprekend van hoge importantie. In het ontwerp wordt daarmede goed rekening te houden door plaatsing van sluizen van 600 meter lang en 65 meter breed afgestemd op de benodigde capaciteit gebaseerd op de huidige en te verwachten passages. Dit wellicht negatieve aspect heeft ook positieve kanten. Zo zijn verdere sluispassages

naar overige havens wellicht niet meer noodzakelijk. Geen wachttijden meer door slecht weer of getij. De waterkering heeft ook een regulerende functie door het waterniveau in de Westerschelde op goede hoogte te houden. Een belangrijke bijdrage aan de nautische veiligheid. Daarmede weerlegt dit plan alle opmerkingen als zou de waterkering een belemmering zijn in het kader van de onbelemmerde doorvaart!

Overigens zal die onbelemmerde doorvaart op termijn toch gevaar lopen vanwege het aanslibben in de Westerschelde, de toegankelijkheid van de havens en de steeds groter wordende schepen. Je mag een verdrag uit 1839 gebaseerd op zeilschepen nu niet meer van toepassing laten zijn met schepen van bijna 400 meter lang en 50 meter breed met rond de 20.000 containers aan boord!

Balans

Herinrichting van de Westerschelde wordt een absolute noodzaak. Er moet gewerkt worden aan een nieuwe balans tussen veiligheid, economie en ecologie! Aangemoedigd door deze stelling durven wij het aan u te laten kennis maken met ons idee van een multifunctionele waterkering als integraal antwoord op alle uitdagingen waarvoor de Westerschelde ons plaatst. Zoals prof. drs. ir. J.K. Vrijling reeds aankondigde is ook Zeeland in de toekomst niet meer gega-

randeerd veilig als er geen beschermende maatregelen worden genomen, zoals bijvoorbeeld door de bouw van een kering als toegangspoort van de Westerschelde. Daarmee kan dan weerstand geboden worden aan de optredende stormvloed en tevens aan de consequenties van de aangebrachte verdiepingen in de Westerschelde alsmede de verwachte zeespiegelrijzing en de daling van het land.

1/70 kans op overstroming

De kans op een overstroming van het Scheldebekken is 1/70 per jaar. Dat is onaanvaardbaar hoog, gezien de gevolgen die dit thans en in de toekomst zal hebben. Het gaat per slot om de bescherming van 2 miljoen inwoners van het Scheldebekken. Het belang van die beschermende stormvloedkering wordt nog eens onderstreept door de studie die Antwerpen heeft gemaakt om zelf een kering aan te leggen binnen het totale Sigmaplan.

Niet ontpolderen?

Vandaar het idee om een waterkering te bouwen in de monding van de Westerschelde in combinatie met een groots sluizencomplex waarlangs elk schip onbelemmerd zijn weg visa versa kan volgen richting de achterliggende zeehavens. Enerzijds worden daarmee de Zeeuwen en onze zuiderburen tegen de gevolgen van klimaatverandering

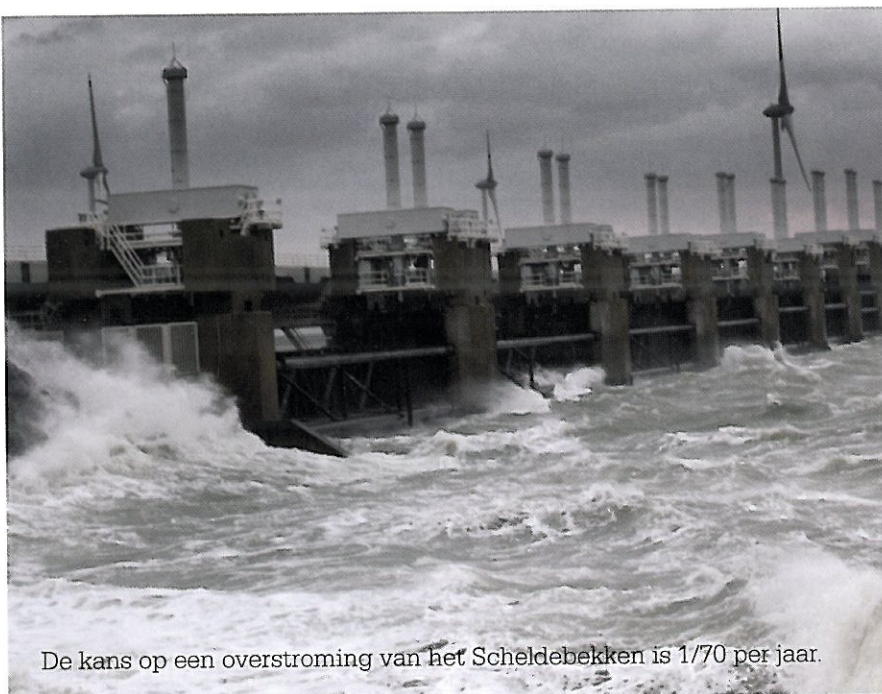


DE KANS, OM VEILIGHEIDSSTRATEGIE TE KOPPELEN AAN RUIMTELIJKE EN SOCIAALECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN, MOET GEPAKT WORDEN

gen beschermd, anderzijds betekent dit ook dat er niet ontpolderd hoeft te worden. Dijken verhogen alsmede het baggeren van de Westerschelde kan mogelijk deels achterwege blijven omdat het waterniveau gereguleerd kan worden. Daardoor zal de scheepvaart op de gehele Westerschelde veel minder hinder hebben van het getij en verdere sluispassages. Hierdoor wordt een eventuele wachttijd bij de sluizen ruimschoots gecompenseerd. Wij denken dat het kostenplaatje voor de bouw van deze kering beperkt kan blijven, waar het de overheidsfinanciën (van Nederland en België) betreft. Wij voorzien namelijk in het aanleggen van kunstmatige eilanden met daarop belangrijke, rendement genererende activiteiten. Tevens kunnen middels de bouw van deze kering andere noodzakelijke investeringen elders (voor de bescherming van het achterland en de nautische veiligheid) worden gereduceerd of geëlimineerd. Daarnaast kan de aanpassing en investering in een nieuwe zeesluis bij Terneuzen en elders gereduceerd worden.

Investeerders?

Waarmee kunnen de kosten worden terugverdiend of investeerders worden aangetrokken? De kering wordt gebouwd op bestaande zandplaten met ruimte voor natuur, recreatie, een zeejachthaven, alternatieve energiewinning, vestiging van industrie, een tweede noord-zuidverbinding en een buitenlandse zeehaven voor op- en overslag



De kans op een overstroming van het Scheldebekken is 1/70 per jaar.

van goederen en containerhandling. Vooral de mogelijkheid van een buitengaatse zeehaven en een tweede noord-zuidverbinding is van hoog economische waarde. Daarmee wordt ingespeeld op de steeds groter wordende beperkingen (diepgang) van de Westerschelde en ook de bereikbaarheid van met name de havens van Antwerpen en Gent.

Tevens is het niet ondenkbaar dat de havens van Antwerpen en Gent maatschappelijk op steeds grotere weerstanden gaan stuiten wanneer het gaat om meer leefgebied op te offeren aan havenuitbreiding en noodzakelijk verdere verdiepingen van de Westerschelde. Deze buitengaatse haventerminal biedt ruimte voor een overslagcapaciteit van 10 tot 15 miljoen TEU per jaar. De capaciteit staat los van de aanvoer door kleinere zeeschepen tot 300 meter lang die al dan niet na een korte tussenstop op het overslag en distributiecentrum. In de sluis worden geschut om op de Westerschelde te komen.

Zonder schutten

Aan de binnenzijde van de zeesluizen worden de containers en goederen van de kustvaartschepen en van de binnenvaartschepen geladen of gelost als onderdeel van de distributiterminal logistiek. Dus containertransport zonder schutten. Aan de buitenzijde komen en gaan de allergrootste containerschepen voor overslag naar kleinere schepen aan de zuidzijde. Ook bestaat de mogelijkheid om goederen en containers voorbij de sluisen over te slaan. Van deze buitengaatse zeehaven als logistiek distributiecentrum zullen Antwerpen, Gent, Terneuzen, Vlissingen Zeebrugge en Duinkerken profijt hebben. Deze gebruiksmogelijkheid als aanbouw aan de waterkering zal een belangrijke bijdrage kunnen leveren in de totale financiering. Kortom: er zijn vele mogelijkheden die het nader bestuderen waard zijn!

Kern van ons idee is dat een waterkering in de Westerschelde, in welke vorm dan ook, onontkoombaar is in het kader van veiligheid en verdere economische ontwikkelingen. Met dit idee als uitgangspunt kan een duurzaam antwoord gegeven worden op alle deelvra-

gen waarvoor de Westerschelde de inwoners van het Scheldebekken plaatst.

Baken van trots

Opnieuw kunnen wij laten zien dat we in staat zijn een nieuw waterbouwkundig meesterwerk te realiseren en dat we voorwaarden kunnen scheppen voor PPS-constructies. Overheden en het bedrijfsleven kunnen internationaal bewijzen dat het wel degelijk mogelijk is (water)veiligheid, milieu, economische groei, woningbouw, bedrijvigheid, comfort, recreatie en ontspanning lucratief en harmonieus te laten samenvloeien.

Integrale aanpak

Nú moet de kans, om de veiligheidsstrategie te koppelen aan ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen gepakt worden. Nú moeten wij laten zien dat er gekozen gaat worden voor een toekomstbestendige, duurzame aanpak voor maximale veiligheid tegen gedeelde kosten en met baten voor alle maatschappelijke partners. Het komt ook tegemoet aan de lang gekoesterde wens voor een nog betere noord-zuidverbinding.

Bron creativiteit en innovatie

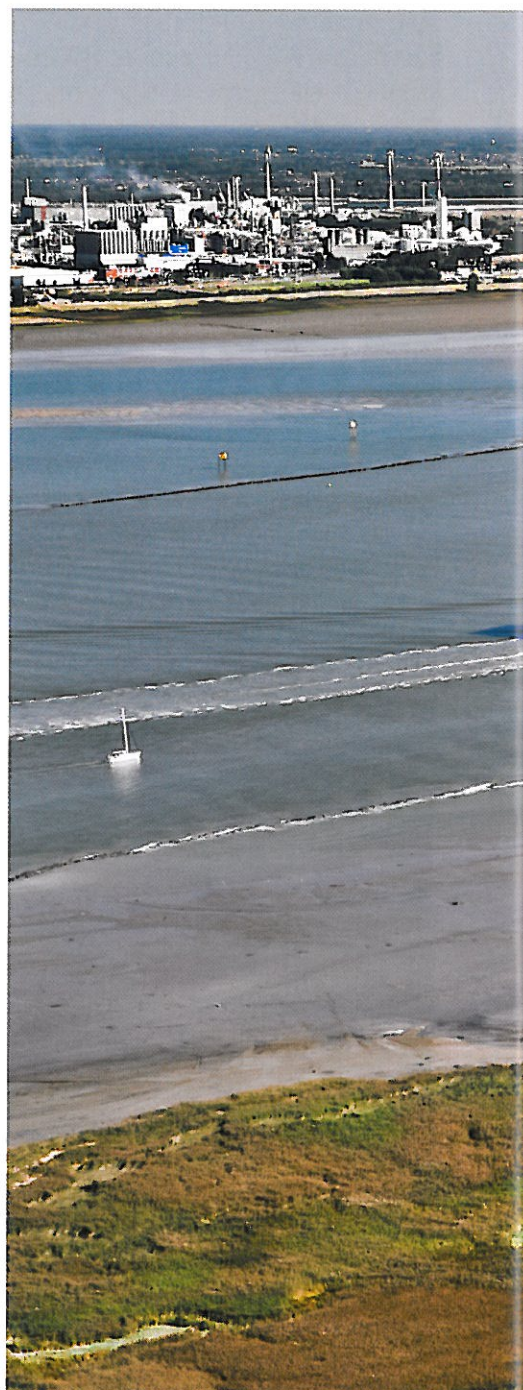
Grote investeringen van bedrijfsleven en overheid geven de Zeeuwse economie een impuls en zorgen voor werkgelegenheid en kennisinnovatie. Nu kan de provincie Zeeland nog een beroep doen op de kennis en innovatiekracht van het bedrijfsleven en andere maatschappelijk partners. Door de Westerschelde te benoemen als broedplaats voor de synergie tussen alle deelterreinen, ontstaat een unieke kans om alle ontwikkelingen in een stroomversnelling te brengen. Nu het klimaat en economische ontwikkelingen ons dwingen opnieuw na te denken over de inrichting van de kust, vaarwegen en havens ontstaan kansen om duurzaamheidsprincipes toe te passen en nieuwe technologieën in de praktijk te brengen.

Uitzicht op financierbaarheid

De aanleg van een stormvloedkering in de Westerschelde is tot nu toe, mede vanwege de kosten, op de lange baan geschoven. Ons idee maakt de weg vrij om bijvoorbeeld middels PPS-constructies door toevoeging van gebruiks-



Aandacht voor toegankelijkheid havens en vaarwegen.



mogelijkheden en besparingen op andere gebieden de financierbaarheid te vergroten.

Stoppen met meer van hetzelfde

Onze worsteling met waterveiligheid is een symptoom van veel dieper liggende problemen. Het illustreert dat bestaande veiligheidssystemen hun grenzen hebben bereikt. Kleine veranderingen, meer van hetzelfde en afwachten tot het fout gaat, werken niet meer of slechts tijdelijk. Wil je problemen écht oplossen, dan zijn systeemveranderingen of 'transities' nodig; fundamentele omslagen in ons denken en doen. Ons idee staat sym-

bool voor zo'n transitie, voor een fundamenteel andere aanpak van dit hardnekkig vraagstuk. Alleen op die manier kunnen we een duurzaam veiligheidssysteem bouwen, rekening houdend met sociaal maatschappelijke, ecologische en economisch aspecten.

Aanvulling Deltaplan

De aanleg van het megaproject wordt geraamd op ruim 9 miljard euro. De grootste kostenposten worden gevormd door de aanleg van de eilanden en havens (1,5 miljard), stormvloedkering (1,5 miljard), en sluizencomplexen (3 miljard). Deze kosten zijn exclusief verdere inrich-

ting, omdat die door participerende gebruikers zullen worden gedragen. Verder kosten op infrastructureel gebied, met name de noord-zuidverbinding, worden hoog gewaardeerd door de logistieke bedrijfssector omdat de Westerscheldetunnel op termijn onvoldoende capaciteit zal bieden en bovendien een te kwetsbare verbinding vormt. ■

WIL JE PROBLEMEN ÉCHT OPLOSSEN, DAN ZIJN SYSTEEMVERANDERINGEN OF TRANSITIES NODIG

Grote investeringen geven de economie een impuls en zorgen voor werkgelegenheid en kennisinnovatie.

BOUWEN in WATER Congres en Vakbeurs Schelde Delta Expo Donderdag 2 oktober 2014

Het plan is zeker niet in beton gegoten. Op een congres en vakbeurs op de Neeltje Jans zal op 2 oktober uitgebreid worden gediscussieerd. "Het heeft nu deze vorm, maar het kan ook anders worden".

Op het congres wordt onder voorzitterschap van prof.dr.s.ir. J.K. Vrijling en diverse andere zeer bekwame sprekers gesproken over de technische mogelijkheden en de wetenschappelijke onderbouwing van de Westerscheldekering.

Meer informatie:

www.esccgoes.nl/congressen

OTAR

T.b.v. dit congres fungeert OTAR als exclusief mediapartner en zal in uitgave 6-2014, verschijning rond 12 september, sprake zijn van een 'Congres & Beursspecial' met uitgebreide achtergrondinformatie.