

Europees project onderzoekt ‘waterker en in de breedte’

ComCoast in Ellewoutsdijk

Waar kan een geleidelijke overgang tussen zee en land gerealiseerd worden, zonder dat de veiligheid in het geding komt en waar ook andere functies kunnen gedijen? Die functies moeten dan wel tegen een stootje kunnen ofwel: accepteren dat die zone wel 's nat wordt. ComCoast vond zo'n plek, die als inspiratie voor de andere landen rond de Noordzee kan dienen: Ellewoutsdijk op Zuid-Beveland in Zeeland. Twee parallelle dijken liggen er al, nu alleen de laagste van de twee nog even ‘overslagbestendig’ maken...

— Tekst en foto's Arend van der Wel

Een dijk verhogen betekent meestal ook dat hij breder wordt. En daar is niet overal de ruimte voor. Vandaar dat gekeken wordt naar andere mogelijkheden, zoals dubbele dijken. De ruimte tussen de dijken wordt zo optimaal mogelijk gebruikt, bijvoorbeeld voor recreatie, natuur of zoute teelten. De zeedijk wordt in zo'n geval niet verhoogd, maar zo betrouwbaar mogelijk gemaakt in de wetenschap dat landwaarts nog een dijk ligt, die bij extreme omstandigheden 'in actie' komt. Zo kan het, maar er

uit gras op klei. Overslaande golven ondermijnen de dijk dan echter van binnenuit. In 1953 bezweken de meeste dijken op die manier. Projectbureau Zeeweringen (een samenwerkingsverband tussen de Zeeuwse waterschappen en Rijkswaterstaat) gaat met het Ellewoutsdijkse dijkvak in het voorjaar van 2006 aan de slag.

— Tien partners

— ComCoast is de roepnaam van het door Interreg geïnitieerde project 'Combined functions in Coastal defence zones'. Het

vanwege de dubbele dijk van Ellewoutsdijk. Waterschap Zeeuws-Vlaanderen en de gemeente Hulst participeren vanwege een project rond de buurtschap Perkpolder, waar, nu de veerdienst Kruiningen-Perkpolder uit de vaart is en het verkeer verderop door een tunnel raast, een Mer-studie wordt verricht naar een nieuw gebruik en inrichting van dit stukje Zeeuws-Vlaanderen. Dit project is nog maar in de planstudiefase, dus nog lang niet zo ver als 'Ellewoutsdijk'. Onder de partner provincie Groningen 'ressorteert' de subpartner waterschap

Met weinig ruimte toch veiliger zeewering

zijn veel variaties mogelijk met twee dijken en een stuk land ertussen. ComCoast wil op dat vlak wijzer worden door bij Ellewoutsdijk naar de mogelijkheden aldaar te kijken. Hier liggen al twee dijken met een oud fort er tussenin. De zeewaartse dijk is destijds niet op deltahoogte gebracht, de landwaartse wel. Voor een nieuwe verhoging ontbreekt de ruimte, omdat het fort dan deels in de klei zou verdwijnen. Nu wordt volgend jaar de zeewaartse dijk opnieuw bekleed en wel aan beide zijden. De bekleding van de binnenzijde van zeedijken bestaat doorgaans

project moet in de periode van april 2004 tot 31 december 2007 zicht krijgen op hoe rondom de Noordzee in gebieden met weinig ruimte toch een veiliger zeewering gerealiseerd kan worden. In veel gevallen kan dat bereikt worden door de functies van de kuststreek zo optimaal mogelijk te combineren. Rijkswaterstaat is de 'lead partner'. Andere Nederlandse deelnemers zijn de provincies Groningen en Zeeland, de waterschappen Zeeuws-Vlaanderen en Zeeuwse Eilanden en de Zeeuws-Vlaamse gemeente Hulst. Zeeuwse Eilanden doet uiteraard mee

Hunze en Aa's, dat betrokken is bij een pilot rond de Breebaartpolder in Groningen. In Denemarken doet de kustautoriteit mee, in Duitsland de universiteit van Oldenburg, in België de rijksoverheid en in Engeland de Environment Agency, dat onder het Britse ministerie van milieu valt, maar ook 'flooding' moet voorkomen. Dit tiental internationale partners draagt ook financieel bij aan het project, dat in totaal bijna zes miljoen euro vergt. De EU betaalt via het Interreg IIIB-programma de helft van de gemaakte kosten terug aan de partners.





— Sociale processen

— Frans Hamer van Rijkswaterstaat (Delft) is projectleider van ComCoast en net terug van een uitvoerig Interreg-overleg in Denemarken over onder andere communicatie en publiciteit van ComCoast: 'En gelijk een telefonisch interview, wat wil je nog meer...'. Hij legt uit dat Duitsland als hoofdtak heeft te inventariseren en een kaart te maken van het Noordzeegebied met daarop de plaatsen waar kansen zijn om de waterkering veiliger te maken door een brede oplossing te zoeken. Engeland moet vooral de sociaal-economische aspecten in beeld zien te krijgen, zowel de interactieve beleidsprocessen als de economische waarde van waterkeringszones ('benefits and costs'). Nederland leidt het project, zorgt voor de procedures en de verslaglegging, en is daarnaast vooral belast met het onderzoek naar de civieltechnische facetten. Hamer: 'Het meeste werk gebeurt in en door deze drie landen, maar alle Noordzee-landen zullen er een graantje van meepikken. Het

gaat er vooral om het idee maatschappelijk geaccepteerd te krijgen en kansrijke locaties in kaart te brengen, want in de relatief korte tijd dat ComCoast bestaat, kan niet alle monitoring plaatsvinden. Het is bijvoorbeeld maar de vraag of binnen enkele jaren de golven over de tweezijdig beklede dijk slaan. We zoeken ook nog wel naar lagere plekken waar vaker golfoverslag plaatsvindt, maar nogmaals: dat is niet het belangrijkste. Dat facet is namelijk heel goed in een proefopstelling na te bootsen en te berekenen. Waar het ComCoast vooral om gaat, is het vinden van geschikte locaties en het beschrijven van de sociale processen om dit "waterkeren in de breedte" vorm te geven. De veiligheid van het achterliggende gebied is absoluut niet het onderwerp van het experiment. Ellewoutsdijk heeft zelfs een overdosis aan veiligheid met een deltdijk en een extra dijk, die straks ook nog opnieuw én tweezijdig bekleed is'. In het vorige nummer van Het Waterschap stond een artikel over INSIDE, een ander

innovatief waterkeringsproject waarin Rijkswaterstaat een hoofdrol speelt. Hoe verhouden zich deze twee onderzoeksprojecten? Hamer: 'INSIDE is net als ComCoast ook onderdeel van het succesrijke programma WaterINNovatiebron (WINN). INSIDE onderzoekt vooral hoe men een dijklichaam sterker kan maken en is dan ook vooral technisch gericht. ComCoast zoekt naar waterkeren in de breedte en kijkt daarbij niet alleen naar de techniek, maar vooral naar de maatschappelijke acceptatie, economie en besluitvormingsprocessen. Maar uiteraard is er geregeld overleg en daar worden beide partijen wijzer van.'

— Stiekem ontpolderen?

— Hamer: 'We vonden het erg belangrijk de inwoners van het dorp in een vroeg stadium, waarin nog veel praktische vragen niet beantwoord kunnen worden, al bij het project te betrekken. En gelukkig hebben ze dat erg op prijs gesteld.' Op de voorlichtingsavond die op 15 februari in het Ellesdiekse dorps huis werd gehouden, bleek geen verontrusting bij de dorpingen. Wel werd even gecheckt of dit nu geen stiekeme methode is om de vermaledijde ontpoldering er door te drukken. Er was wat verbazing over het feit dat nog niet bekend was hoe de dijkbekleding er uit zou gaan zien en of het fort wel tegen zout water zou kunnen. Er was discussie of dit project nu wel een 'pilot' genoemd mocht worden, maar de term 'experiment' klopte ook weer niet. Een 'demonstratieproject' - daar kon men zich uiteindelijk wel in vinden. Toen ook de robuuste vertegenwoordiging van de dorpsraad werd gerustgesteld met de toezegging dat het werkverkeer niet teveel overlast zou bezorgen en er tijdig overleg zou zijn, ging men na een biertje onbezorgd huiswaarts. Misschien speelde mee dat noodweer waarbij het zeewater over de dijk slaat een zeldzaamheid is. Volgens een dorping op leeftijd was de laatste keer dat dat gebeurde in 1953...

— De vorderingen van ComCoast zijn te volgen via een digitale nieuwsbrief, die aangevraagd kan worden op www.comcoast.org, waar ook informatie over de voortgang van het project te vinden is (nu nog 'under construction'). Ook informatie over ComCoast bieden www.interregnorthsea.org en www.waterinnovatiebron.nl/pilots. Uitvoering van de pilot te Ellewoutsdijk zal als het zover is ongetwijfeld ook te volgen zijn op www.zeeweringen.nl