

1e ex.
Z7-a55

Z7-a55
qr

BEKNOPT OVERZICHT BESLUITVORMING
OOSTERSCHELDE

MET SITUATIESCHETSEN

VOORLICHTING VERKEER en WATERSTAAT
september 1981

Beknopte voorgeschiedenis

De wens om de Oosterschelde - in tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen - open te houden, openbaarde zich in het begin van de jaren zeventig door acties op grote schaal. Aanvankelijk ongestructureerd, maar later in hechter organisatorisch verband door samengaan van verscheidene belangengroeperingen.

Deze acties werden een drukmiddel op de politieke besluitvorming. Vanaf 1973 heeft de regering uitvoerige onderzoeken laten verrichten en advieslichamen geraadpleegd.

Op 9 november 1974 laat de minister de Tweede Kamer weten, dat "het kabinet na ampel beraad tenslotte heeft besloten de Oosterschelde te doen afsluiten met een zogenaamde stormstuwcaisson-dam".

19 en 20
nov. 1974

Tweede Kamer debatteert zeer bewogen over regeringsbeslissing. Motie Schakel (Oosterschelde volledig afsluiten) wordt verworpen met 75 tegen 67 stemmen. Daarmee is voorstel regering OS open te houden, aanvaard.

Voorwaarden hierbij zijn:

- a. Werk moet technisch uitvoerbaar zijn
- b. Moet in 1985 klaar kunnen zijn
- c. Extra kosten mogen f 1750 miljoen plus 20 pct. (in aannemerswereld gebruikelijke marge) niet overschrijden.

Rijkswaterstaat krijgt anderhalf jaar de tijd om het projekt uit te werken. Ook de bij de gekozen oplossing behorende compartimentering wordt onderzocht.

Medio juni '76

Eindrapport RWS is klaar. Vrucht van uitgebreide studies, waarbij o.a. buitenlandse

wetenschappelijke instituten werden ingeschakeld en waterloopkundig laboratorium in De Voorst (NOP).

Een stormvloedkering is technisch en financieel binnen gestelde termijn te verwezelijken. Maar het wordt er een met pijlers en schuiven. Een dam met afsluitbare caissons blijkt op financieel en technische gronden moeilijk haalbaar. Ook het ontwerp van de pijlers zal tijdens de voorbereiding nog enkele malen worden aangepast.

Medio juni 1976 wordt het werk begroot op f 2585 miljoen meer dan de ruim f 1,5 miljard die het oorspronkelijke plan (volledige afsluiting met compartimentering) zou hebben gekost. Kamer gaat akkoord. Het doorstroomprofiel wordt uiteindelijk vastgesteld op 14.000 m² netto. Extra kosten daarvoor f 100 miljoen. Oorspronkelijke opening was vastgesteld op 11.500 m². Hoe groter opening, hoe meer behoud getij, des te beter voor milieu.

Van het publiceren van de halfjaarlijkse voortgangsrapportages tijdens de studieperiode wordt een gewoonte gemaakt. Tijdens verdere voorbereiding en bouw stuurt minister elk half jaar een voortgangsrapport naar de Tweede Kamer.

Beknopte chronologische weergave van belangrijkste beslissingen en gebeurtenissen.

20 september '77 Rijkswaterstaat besteedt de bouw van een hulpbrug over het Slaak aan ten behoeve van de bouw van het sluizencomplex in de Philipsdam. Deze hulpbrug wordt 750 meter lang en dient om het werkeiland bereikbaar te maken voor personeel en materiaal van de aannemingsbedrijven.

29 september '77 Ir. H. Éngel ondertekent als hoofd Deltadienst de raamovereenkomst voor de bouw van de stormvloedkering. Andere partij bij deze overeenkomst is de fa. Dosbouw, een combinatie van aannemingsbedrijven, die het grond- en betonwerk en de bodembescherming voor haar rekening neemt. Sommige van deze bedrijven hebben met hun gespecialiseerde kennis in het nabije verleden al gewerkt aan studie en voorbereiding van de bouw van de pijlerdam.

In de raamovereenkomst zijn o.a. de voorwaarden opgenomen voor het vaststellen van de aannemingssommen. Ook is bepaald, dat het werk vóór het stormseizoen, n.l. op 30 september 1985 bedrijfsklaar moet zijn.

19 oktober '77 RWS besluit in overleg met aannemerscombinatie de pijlers te bouwen in bouwdok achter damvak Geul. Dat is vlak bij de sluitgaten. Transportafstand zo klein mogelijk. Alternatief om pijlers i.v.m. de problemen rond de arbeidsvoorziening in de toekomstige bekkens van schutsluizen Philipsdam te bouwen is nu vervallen. Afstand te groot; te veel tijdverlies; te vaak passage van Zeelandbrug.

november '77 Aannemerscombinatie Dosbouw heeft ponton in gebruik genomen voor grondonderzoek in de diepe stroomgeulen van Oosterschelde.

23 november '77 Minister Westerterp installeert in Middelburg de Stuurgroep Oosterschelde. Deze zal een aantal "scenario's" voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied opstellen.

Als uit deze varianten een beleidskeuze is gemaakt, kan de stuurgroep zich bezighouden met

inrichtings- en beheersplannen, financiering en exploitatie en de uitwerking van een totale visie voor een inrichtingsplan.

De Stuurgroep staat o.l.v. de provincie. Verder zijn vertegenwoordigd: Gemeenten en Waterschappen en die ministeries die een directe bemoeienis hebben met de Oosterschelde.

- 10 januari '78 Minister Tuijnman vraagt Raad van de Waterstaat advies over Oesterdam en in verband daarmee omkading Markiezaat Bergen op Zoom, een schutsluis in de Oesterdam en het tracé voor een spuikanaal voor het toekomstige Zoommeer. Voorlichtingsbijeenkomsten over deze onderwerpen zijn vastgesteld voor eind januari en begin februari.
- 4 juli '78 Minister Tuijnman deelt het parlement zijn keuze voor het tracé voor de verbetering van het Kanaal door Zuid-Beveland mee. Deze is overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat. De sluis bij Wemeldinge zal verdwijnen. Het kanaal komt in open verbinding met de Oosterschelde. De dijken langs het kanaal zullen daarom moeten worden verhoogd. Het moet een duwvaartkanaal worden. Het tracé wordt iets gewijzigd.
- 1 september '78 Twee duwvaartsluizen en twee jachtensluizen voor de Philipsdam worden aanbesteed. Die worden gebouwd in het al voltooide werkeiland tussen de Grevelingedam en Sint-Philipsland, dat met een 700 meter lange hulpbrug met het vaste land is verbonden. Ook het gemaal voor de verbindingsriolen wordt aanbesteed.

- 12 september '78 Opnieuw een aanbesteding voor de werken aan de Philipsdam. Ditmaal zijn het een deel van het damvak dat aansluit op de oostkant van het werkeiland en de bouw van één van de twee bufferbekkens. Die bufferbekkens zijn onderdeel van het zogenaamde zout/zoet bestrijdingssysteem.
- 13 oktober '78 Minister Tuijnman stuurt weer een voortgangsrapport naar het parlement. De bouwput Schaar, waarin de pijlers gebouw zullen worden is gesloten en leeggepompt. De 3 km lange hulpbrug van Schouwen naar het werkeiland Neeltje Jans is voor een groot deel klaar. Het verdedigen der onderzeese oevers in het Oosterscheldebekken vordert goed.
- 8 februari '79 Minister Tuijnman stuurt opnieuw een voortgangsrapport naar het parlement, ditmaal over de tweede helft van 1978. Het ontwerp van de pijlers is afgerond. De bovenbouw kan veel lager komen te liggen dan oorspronkelijk was voorzien. Nu wordt het 12 meter boven NAP. Het aantal pijlers is teruggebracht van 72 naar 66. Dat kon omdat geen pijlers worden gebruikt als aansluiting op de wal. Er zullen in 1979 duizend man in de betonsector tewerk gesteld moeten worden.
- 28 februari '79 Er wordt een functiewisseling aangekondigd. Ir. F. Spaargaren hoofd waterbouwkundige werken-west (leiding bouwstormvloedkering) zal per 1 juni worden opgevolgd door ir. Tj. Visser, directeur van het Hollands Aannemersbedrijf Zanen en Verstoep in Den Haag.
Ir. T.G. van der Meer vertrekt als hoofd van de waterbouwkundige werken-oost (bouw compartimen-

teringsdammen) per 1 mei.

Zijn opvolger wordt ir. C. Kooman.

19 mei '79

Het verdichtingsschip (de Mytilus) wordt bij Boele's Scheepswerven en machinefabrieken te Bolnes te water gelaten.

De Mytilus is nodig om de bodem in de drie stroomgeulen op de plaats van de stormvloedkering te verdichten ter versteviging van de ondergrond.

juli '79

Minister Tuijnman besluit - na studies van Rijkswaterstaat - dat in de Oesterdam een liftsluis zal worden gebouwd. De liftsluis dient ter beperking van de zout-zoet uitwisseling tussen Oosterschelde en Zoommeer na voltooiing van de Oesterdam.

14 juli '79

De bouw van de pijlers in de bouwput Schaar kan voortaan van nabij worden gevolgd voor het publiek. Er komt een vaste (halvuurs) busdienst tussen Schouwen en het werkeiland Neeltje Jans. Hiermee kunnen bezoekers over de hulpbrug naar het werk worden gebracht, waar ook een informatiecentrum is ingericht.

13 september '79 Minister Tuijnman stuurt het zesde voortgansrapport over de Oosterscheldewerken naar de Tweede Kamer. Daarin staat dat het ontwerp voor het funderingsbed definitief kan worden afgerond, nadat er de afgelopen maanden veel onderzoek is gedaan naar drempelconstructies en bodembescherming. Het ontwerp van het hefschip is op enkele details na definitief. In de as van de kering is 40.000 m² bodembescherming opgebaggerd. Er werd 360.000 m² blokkenmat gelegd. Men is bezig de

bouwput met dijken in vier vakken te verdelen. De compartimenteringswerken lopen goed. Er is in totaal één miljard gulden aan de werken uitgegeven ('74-'78).

- september '79 Er wordt begonnen met het afgraven van een deel van het werkeiland Neeltje Jans aan de noordzijde. Dat is nodig i.v.m. de morfologie van de zeebodem ter plaatse.
- 20 oktober '79 De Mytilus wordt opgeleverd. Het schip zal na een proefperiode kort na de jaarwisseling in gebruik worden genomen.
- 13 december '79 De bouw van het hefschip (Ostrea) wordt gegund aan het Rijn-Schelde-Verolme concern. Het hefschip zal vanaf begin 1982 de pijlers uit het bouwdok naar hun plaats van bestemming varen en daar neerzetten. Bouw Ostrea 72 miljoen gulden.
- 2 januari '80 Er wordt een proef genomen met het lozen van meer zoet water op Volkerak en Krammer. De proef 100m³/sec i.p.v. 50m³/sec. zal bijdragen aan een beter inzicht in de processen die betrekking hebben op de dieren- en plantenwereld.
- februari '80 Er verschijnt een rapport van de milieuafdeling van de Deltadienst. Daaruit blijkt een wijziging van de vogelpopulatie in het Deltagebied. Toename van visetende vogels, verlies van vogels in brakwatergebieden. Toename ook van aantal vogels in Veerse Meer.
- 18 maart '80 Bouw spuisluis bij Bath wordt aanbesteed. Dit wordt de monding van spuikanaal door hals Zuid-Beveland. Dat kanaal is nodig om in de toekomst

kwaliteit zoet water in meer achter compartimenteringsdammen te kunnen beheersen.

- april '80 Minister Tuijnman maakt bekend, dat de bouw van het mattenlegponton (Cardium) in onderdelen zal worden aanbesteed. Ongeveer 17 miljoen van de 92 miljoen gulden tellende order gaat naar Howaldtswerke in Kiel (Duitsland).
- 20 mei '80 Het zevende voortgangsrapport gaat naar de Tweede Kamer. Ondergrond en bodembescherming zijn nog zaken die sterk de aandacht vragen. De pijlerbouw maakt goede voortgang. Er zijn 14 pijlers in aanbouw. Bouw Philips- en Oesterdam vordert goed.
- juni '80 Eerst fase van het onderzoek naar de gebruiksmogelijkheden van de toekomstige stormvloedkering is bijna afgesloten. (BARCON-project)
- juli '80 Eerste pijler voor de stormvloedkering in bouwput Schaar is op hoogte.
- oktober '80 Rijkswaterstaat gaat een nota opstellen over de gevolgen van een zout en van een zoet Grevelingenmeer.
- 18 november '80 Minister Tuijnman stuurt het achtste voortgangsrapport naar de Kamer. Meer dan de helft van de 66 pijlers is in aanbouw. De produktie is op een top gekomen die tot medio 1982 zal duren. Voor de constructie van de schuiven is een keus gemaakt. Nog in onderzoek is of men de bewegingswerken hydraulisch of mechanisch zal maken. In Zierikzee is een computercentrum ingericht voor verwerking van weergegevens van een aantal

meetopstellingen in de monding van de Oosterschelde.

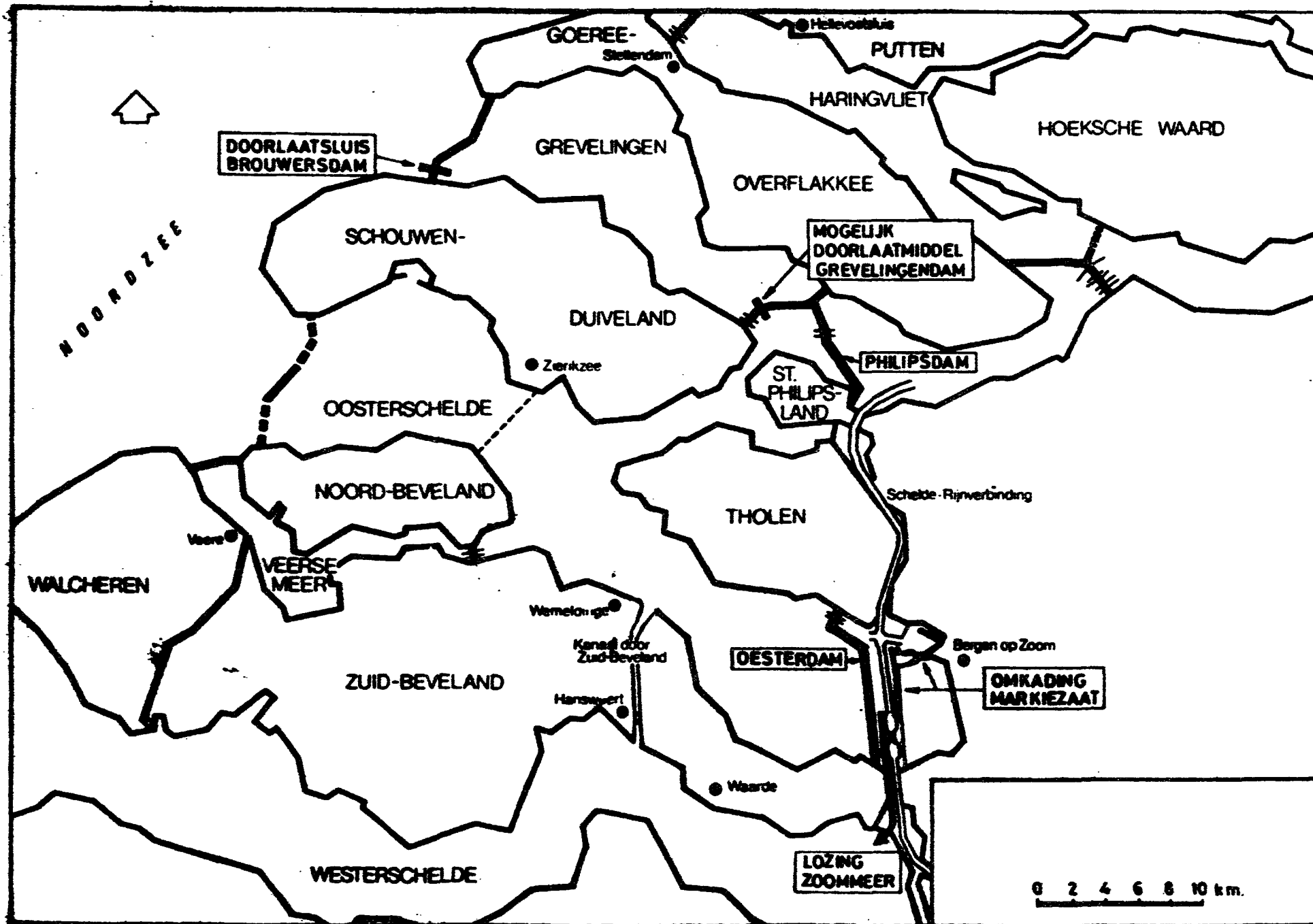
Het werk aan de Krammersluizen vordert goed. Het werkeiland in de Oesterdam met de bouwput voor de liftsluis is voltooid. De totale kosten voor alle Oosterscheldewerken worden op prijspeil medio 1980 geraamd op f 6345 miljoen. Daarvan komt f 3679 ten laste van de Oosterschelddam. Tot en met vorig jaar is in totaal ongeveer 1,5 miljard uitgegeven en 2300 miljoen aan verplichtingen aangegaan.

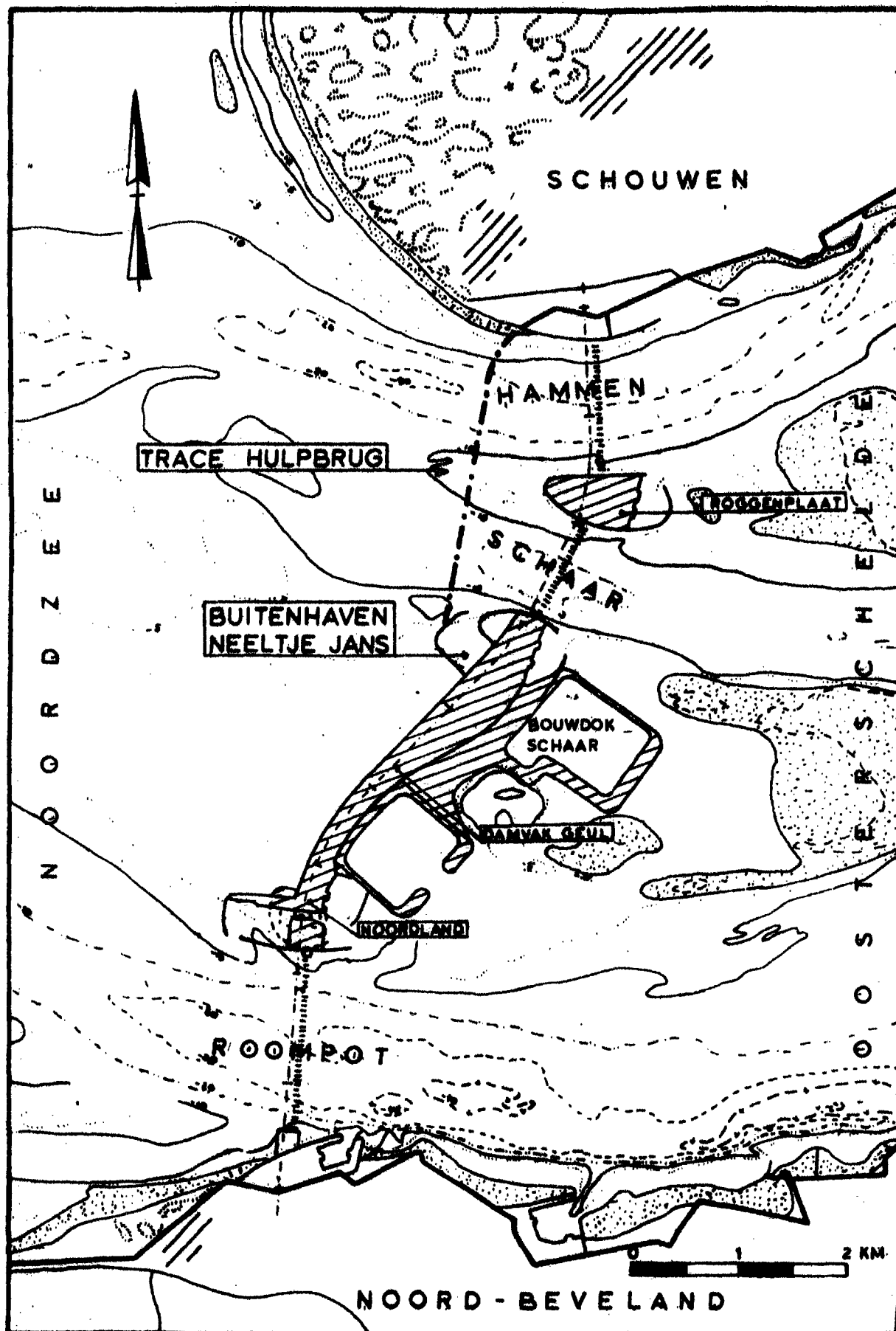
16 december '80 Minister Tuijnman kiest voor hydraulische bewegingswerken voor de stormvloedkering. Die hebben meer voordelen dan mechanische die ook in studie zijn geweest. De aanbidding voor gekozen constructie is gedaan door RSV/VMF. Kosten geraamd op f 200 miljoen.

5 maart '81 Stuurgroep en bureau dijkversterkingen Oosterschelde opgeheven op bijeenkomst in St-Maartensdijk. In zes jaar bijna 150 km dijk langs Oosterschelde en aangrenzende zeearmen versterkt. Kosten f 350 miljoen. Is f 115 miljoen meer dan voorzien. Werk wel op tijd klaar. Grote krachtproef geweest.

12 maart '81 9e voortgangsrapport naar Kamer. Minister Tuijnman spreekt Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat uit Tweede Kamer toe tijdens werkbezoek aan Zeeland en zegt, dat planning thans geen ruimte meer biedt voor onvoorziene omstandigheden. Werk in vergevorderd stadium (bouw laatste 20 pijlers is begonnen), maar rek om nog te schuiven met planning is eruit.

- 5 juni '81 Minister Tuijnman laat de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland weten, dat moet worden overgegaan op een nieuw werkschema. Kering en compartimenteringsdammen zullen nu tussen begin 1986 en het stormseizoen van dat jaar klaar komen en niet meer vóór eind 1985, waarnaar jaren is gestreefd. Dit is overmacht, aldus de minister.
- 11 juni '81 De minister bevestigt e.e.a. nog eens uitgebreid aan Vaste commissie, die er een vergadering aan wijdt.
- 11 juli '81 Het hefschip Ostrea wordt te water gelaten bij de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij. Het hefschip zal worden afgebouwd en in januari beginnen met hefproeven in het bouwdok. Het heeft een hijsvermogen van 10.000 ton.
- 24 augustus '81 Er wordt begonnen met het inunderen van bouwdok I in de bouwput Schaar. In dit bouwdok staan 19 kant en klare pijlers. Het duurt enkele weken voordat dat bouwdok geheel onder water staat. Daarna wordt de ringdijk doorgebaggerd en kan de inmiddels afgebouwde Ostrea naar binnen varen om hijsproeven met een pijler te nemen. De eerste pijler zal eind 1982 uit het bouwdok naar zijn plaats van bestemming worden gevaren.
- 11 september '81 Het afmeerpontoon wordt gedoopt en te water gelaten. Dit ponton (totale kosten f 45 miljoen) zal dienen om het hefschip Ostrea tijdens het plaatsen van de pijlers nauwkeurig op zijn plaats te houden. Het zal begin 1982 klaar zijn. De Macoma wordt gebouwd bij de scheepswerf De Merwede te Hardinxveld-Giessendam.





SITUATIE MONDING OOSTERSCHelde EN TRACE HULPBRUG