

Infrastructuur Afsluitdijk van Cornelis Lely voldoet na bijna tachtig jaar niet meer aan moderne veiligheidsnormen

Toonbeeld van Hollandse ingenieurskunde

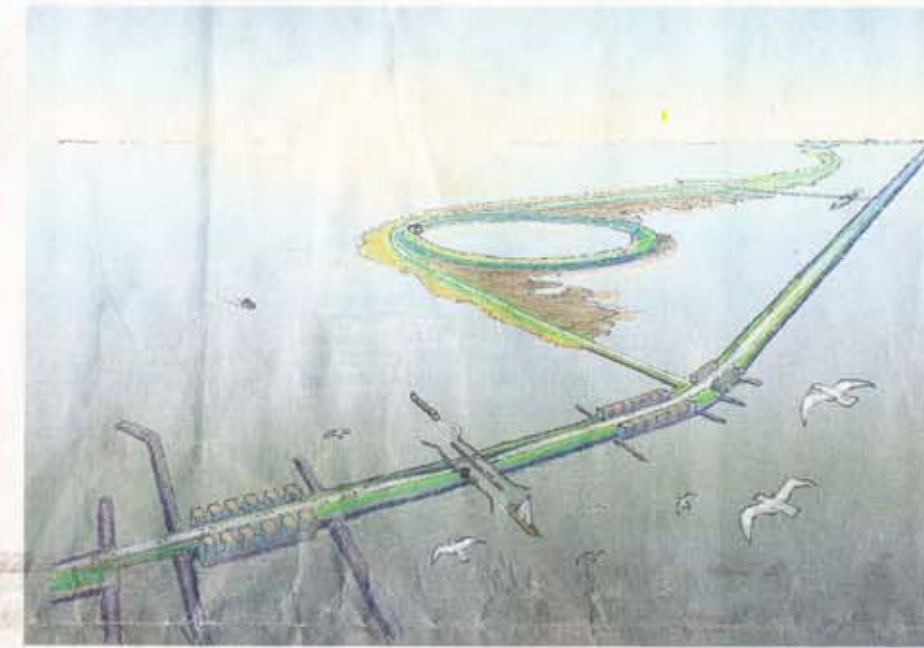
Vier plannen zijn er om de Afsluitdijk op te knappen. Het publiek wil nieuw land vanaf de dijk richting de Waddenzee.

Door onze redacteur
ARJEN SCHREUDER

ROTTERDAM, 22 JULI. „Niets doen is geen optie”, zegt Joost van de Beek. Hij is projectmanager bij Rijkswaterstaat van een grootschalige opknappbeurt van de Afsluitdijk. De dertig kilometer lange dijk van Cornelis Lely voldoet na bijna tachtig jaar dienst niet meer aan de huidige veiligheidsnormen. Er stroomt soms meer rivierwater in het IJsselmeer en dat water moet op de Waddenzee worden gespuid. „De spuisluizen moeten worden gerenoveerd of vervangen”, zegt Van de Beek. Ook komt er een extra spuisluis. Bovendien stijgt de zeespiegel en krijgt de Afsluitdijk meer water te verduren, zodat maatregelen zoals dijkversterkingen nodig zijn.

Maar er is meer. Rijkswaterstaat bedacht drie jaar geleden dat het misschien goed zou zijn om het groot onderhoud van dit staaltje Hollands Glorie te combineren met andere initiatieven voor natuur en duurzame energie, voor toerisme en vervoer. Acht consortia met in totaal ruim dertig bedrijven dienden plannen in. Daarvan zijn er nog vier over. De komende maanden gaan de provincies Noord-Holland en Friesland, twee waterschappen, twee gemeenten en het Rijk een definitieve keuze maken. Het nieuwe kabinet zal uiteindelijk beslissen. Het plan dient niet alleen de veiligheid van Nederland, maar moet ook de Afsluitdijk neerzetten als toonbeeld van Hollandse ingenieurskunde. Van de Beek: „Er komen nu jaarlijks 300.000 bezoekers op af. Die kunnen alleen een kopje koffie krijgen in het restaurant bij het monument. Dat moet anders.”

De milieueffecten van de vier plannen zijn inmiddels onderzocht. De resultaten zijn nog niet bekend. Wel is duidelijk dat nog veel werk moet worden verricht om de plannen geschikt te maken zodat het milieu niet wordt geschaad. „Je werkt immers wel in de Waddenzee en het IJsselmeer, twee Europees beschermde natuurgebieden”, zegt Van de Beek. Ook is een zogenaemde maatschappelijke kosten-batenanalyse



Het publiek heeft een voorkeur voor kwelders langs de Afsluitdijk (linksboven). Andere plannen zijn een dijk in het IJsselmeer en daartussen een 'valmeer' (rechtsboven); een licht verhoogde Afsluitdijk met zonnepanelen en een tussenmeer dat zout water opvangt (rechtsonder); en een ongewijzigde dijk, met stormschild en naviducten. Illustraties Rijkswaterstaat

gemaakt. Daarvan zijn de resultaten evenmin bekend. Wel is duidelijk dat alleen al het noodzakelijke onderhoud ongeveer 800 miljoen euro kost, en dat de kosten voor het duurste van de vier plannen 2,5 miljard euro belopen.

Vandaag maakt Rijkswaterstaat bekend wat het grote publiek ervan vindt. Een onderzoek onder ruim tweeduizend Nederlanders,

uitgevoerd door bureau Motivaction, wijst uit dat de plannen op „groot draagvlak” kunnen rekenen. De Afsluitdijk staat volgens dit onderzoek vijfde als markantste herkenningspunt van Nederland in het buitenland, gelijk met de Amsterdamse Wallen. De meeste Nederlanders kennen de Afsluitdijk wel, maar komen er niet vaak. Driekwart is het eens met de

stelling 'De Afsluitdijk markeert een uniek moment in de geschiedenis van Nederland'. En de meerderheid van het publiek vindt aandacht voor natuur en duurzame energie het belangrijkste bij het opknappen van de Afsluitdijk, belangrijker dan het verbeteren van het verkeer op de dijk, of versterking van de regionale economie.

Nog interessanter is de voor-

keur die het publiek uitspreekt voor één van de vier plannen. Dat is WaddenWerken. Dit plan voorziet in de aanleg van kwelders langs de dijk in de Waddenzee die de golven breken en zelf een groot natuurgebied vormen. Er komen twee hoge bruggen over de sluisen om verkeer over weg en water te scheiden. En bij Den Oever, aan de Noord-Hollandse kant, komt een

centrale die energie opwekt uit het verschil tussen zoet en zout water. Een derde van de ondervraagden kiest voor dit plan, dat inclusief de bruggen ruim één miljard euro kost.

De verschillen in waardering met de andere plannen zijn niet groot. Op de tweede plaats eindigde Natuurlijk Afsluitdijk. Dit plan voorziet in een hogere Afsluitdijk

en de aanleg van een nieuwe dijk in het huidige IJsselmeer. Daartussen komt een meer voor recreatie en natuur alsmede een 'valmeer' voor opslag van duurzaam opgewekte energie. Langs de dijk komen zonnepanelen en vliegers voor windenergie. Dit plan kost 2,5 miljard euro.

Op de derde plaats staat Watermachine. De Afsluitdijk wordt licht verhoogd, voorzien van zonnepanelen en bedekt met asfalt, zodat hoge golven over de dijk kunnen slaan zonder de dijk te beschadigen. Een tussenmeer vangt zout water op als dat over de dijk slaat. Het tussenmeer geeft ruimte aan natuurontwikkeling, recreatie en energiewinning. Kosten: ruim 1,5 miljard euro.

Het vierde plan tenslotte heet Monument in Balans; een betonnen stormschild over de hele lengte van de dijk biedt meer bescherming tegen hoog water. Dit plan (kosten ongeveer 850 miljoen) richt zich vooral op het sterker en aantrekkelijker maken van de aan de dijk grenzende regio's. Daartoe worden onder meer twee naviducten gebouwd. Bij een naviduct gaat de autoweg onder het water en de sluisen door.

Wordt de publieksfavoriet ook uitgevoerd? De enquête is slechts één van de „feiten”, aldus projectmanager Van de Beek, die samen met andere bevindingen aan de bestuurders worden voorgelegd. Zij bepalen dit najaar hun keuze.