

Adviesgroep Borm & Huijgens

- integraal waterbeheer -

• [Home](#)

• [Over Ons](#)

• [Contact](#)



Westerschelde?

Afsluiten met dam

door: Nico Schapendonk

BN/DeStem 18 januari 2018

Hoe veilig zijn we nog achter de dijken? Volgens een West-Brabants adviesbureau valt dat flink tegen.

"Tijd voor een nieuw Deltaplan."

De Deltawerken? Die zijn er tegen het einde van de eeuw niet meer. Heel wat dijken, dammen en andere waterkeringen langs de Nederlandse kust zijn dan gewoon te laag. Met één meter zeespiegelstijging kan de Oosterscheldekering worden afgebroken, net als de Haringvlietsluizen en de Maeslantkering. En de Westerschelde? Die moet worden afgesloten.

Toekomstmuziek? Niet voor Wil Borm uit Etten-Leur. Hij is bloedserieus. En ook niet voor Cor Huijgens, voormalig waterstaatsman woonachtig te Made en onder meer betrokken bij de aanleg van de Westerscheldetunnel. Allebei maken ze zich ernstig zorgen over de vraag of Nederland de strijd tegen de zee op de lange duur wel kan blijven winnen. Samen hebben ze dan ook de Adviesgroep Borm & Huijgens opgericht. Om te helpen voorkomen dat de Lage Landen toch een keer onder water lopen.

Ze vragen zich af: Zitten we wel veilig achter de dijken? Op het eerste gezicht wel. Nog deze maand zijn probleemloos een storm en hoge waterstanden in de rivieren weerstaan. Met dank aan alle grote zeeweringen die konden worden gesloten en de maatregelen die sinds de jaren negentig zijn genomen om de grote rivieren de ruimte te geven.

Maar volgens Borm en Huijgens leidt dit succes tot een vals gevoel van veiligheid. Want de strijd tegen het water is alles behalve gestreden. Een stijgende zeespiegel, een land dat onvermijdelijk steeds verder wegzakt en een steeds grotere kans op stormen met verwoestende orkaankracht liggen op de loer.

"De Deltawerken zoals we ze nu kennen zijn niet toekomstbestendig", zegt Borm. De Adviesgroep vindt dan ook dat er haast is geboden met een nieuw Deltaplan. Meest ingrijpende onderdeel: zowel de Nieuwe Waterweg als de Westerschelde moeten dicht.

Een nogal opzienbarend idee. Wie denken Borm en Huijgens wel dat ze zijn, dat ze met zulke vergaande voorstellen komen? Maar zo vreemd is het niet. In de oorlog maakte Johan van Veen al het plan om de kust van Zeeuws-Vlaanderen tot aan Vlieland te sluiten.



Westerscheldepoort - Ontwerp Levien de Putter, Architecten Alliantie

De Adviesgroep bestaat uit betrokken en bezorgde mensen met ruime ervaring op het gebied van waterbeheer en natuur. *"We zetten zaken op een rijtje, overdenken en overleggen en dragen al zo'n 10 jaar bij met adviezen en voorstellen. En we worden wel degelijk serieus genomen"*, zegt Borm. Zo krijgen hij en Huijgens steun van Hans Middendorp, vice-voorzitter van de Algemene Waterschapspartij, van Wil Lases, voormalig hoofdingenieur van Rijkswaterstaat en deskundigen en instanties die pleiten voor de afsluiting van Westerschelde en Nieuwe Waterweg.

"De zeedijken zullen het nog wel even volhouden, maar toch wordt het tijd om serieus na te denken over het dichtmaken van de laatste zeegaten. Rond 2050 moet de klus geklaard zijn.", zegt Borm.

Hij verbaast zich er nog steeds over dat dit al niet veel eerder is gebeurd. *"Na de watersnoodramp van 1953, precies 65 jaar geleden, is een grote fout gemaakt: de regering durfde de havens van Rotterdam en Antwerpen niet achter sluisen te zetten. Dat leek toen van economisch belang."* Achteraf blijft het vreemd dat landbouw- en woongebieden met de Deltawerken werden veiliggesteld, maar dat de enorme havencomplexen nooit toekomstbestendig achter een beschermende dam zijn komen te liggen.

Maar de Westerschelde kan toch niet worden afgesloten? Dat maken de verdragen die al in de negentiende eeuw zijn gesloten met België toch onmogelijk?

Niet juist, zegt Borm, *"Het enige dat de Belgen destijds hebben afgekocht is een vrije doorvaart. Dat betekent dat ze geen tol hoeven te betalen. Ze hebben recht van overpad, maar niet het recht om de aanleg van een dam inclusief sluisencomplex tegen te houden of om een verdieping af te dwingen."*

Het afdammen van de Westerschelde kan juist voordelig zijn voor de Antwerpse haven, zegt de expert uit Etten-Leur. *"Nu moeten schepen wachten op hoog water, om daarna nog voor veel geld te worden geloodst door een kronkelend zeevat dat steeds weer moet worden verdiept. Daarna moeten ze alsnog door allerlei sluisen en dokken. Het is toch veel effectiever wanneer er in de monding van de Westerschelde een haven komt, waar alle goederen worden overgezet op schepen die daarna geen enkele sluis meer door hoeven? Het zou zo veel schelen als je een containerterminal aanlegt voor de monding van de Schelde."*

Klinkt logisch. Waarom gebeurt het dan niet?

"Net als bij de Rotterdamse haven, zien de Antwerpse havenbaronnen dit nog niet zitten", zegt Borm. *"Daar telt vooral de winst op de korte termijn. Maar de kans dat het Scheldebekken overstroomt ligt nu al op een keer in de zeventig jaar en wordt alleen maar groter. Er wordt met vuur gespeeld. Wanneer we de koers niet veranderen, dan krijgen de volgende generaties een hoge rekening gepresenteerd voor onze nalatigheid."*

Aanvulling 2022:

De uitstoot van de Rotterdamse zeehavens blijkt het meeste te zijn van heel Europa. Het gaat om 13.7 miljoen ton koolstofuitstoot per jaar. Antwerpen komt wat dat betreft op de tweede plaats. Bij het vergelijkend onderzoek is de uitstoot van omringende industrie niet eens meegerekend. Dit pleit voor herziening van zowel de logistiek als de energiebronnen.

De enorme kosten voor de 'gouden' dijkversterking bij Hansweert (€ 163 miljoen, wat neerkomt op € 31 miljoen per kilometer) maken duidelijk wat Zeeland nog te wachten staat om alle dijken in 2050 op orde te krijgen. Met een Westerscheldedam zou dit niet nodig zijn en blijken projecten als Hedwige-Prosper en zeesluizen bij Terneuzen overbodige investeringen.