

10 31011

BIBLIOTHEEK BOUWDIENST RIJKSWATERSTAAT  
NR. ... *Capsy BDU BR.18* .....

# compartimenteringswerken

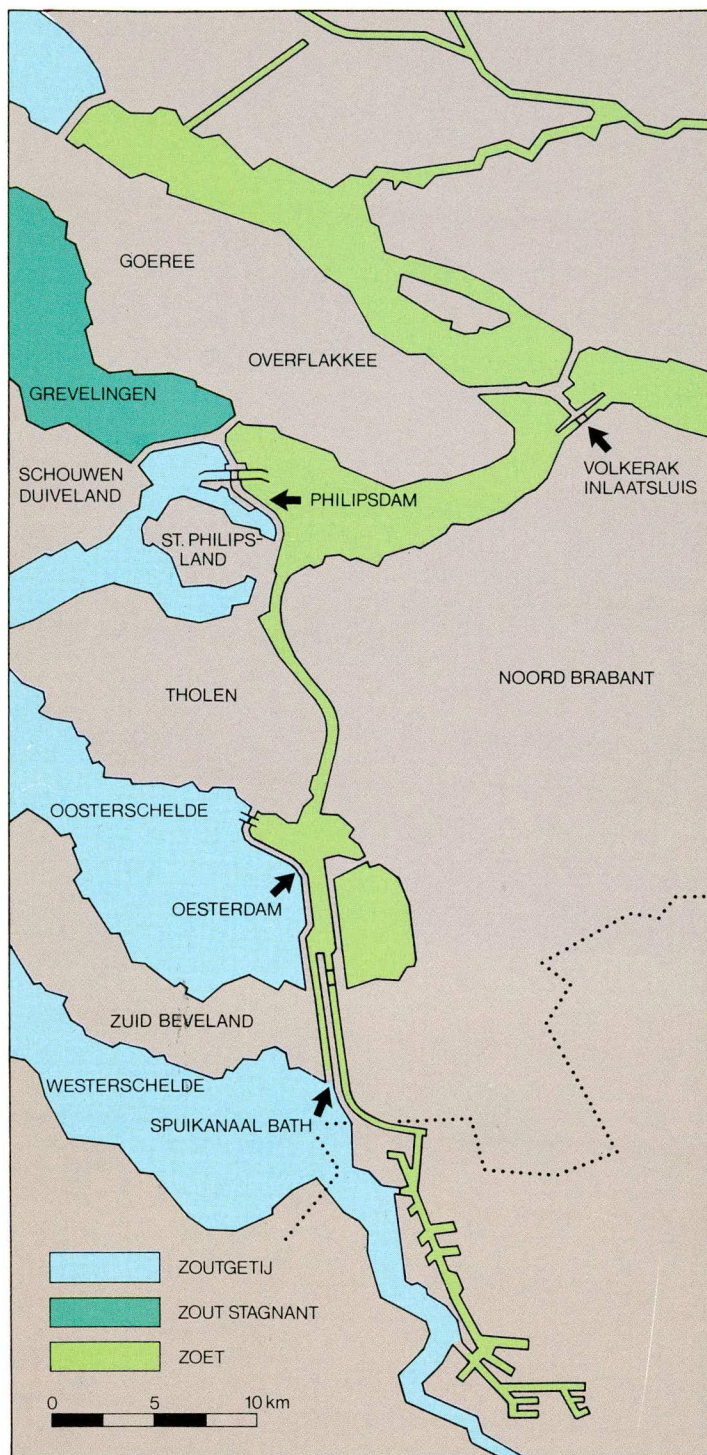


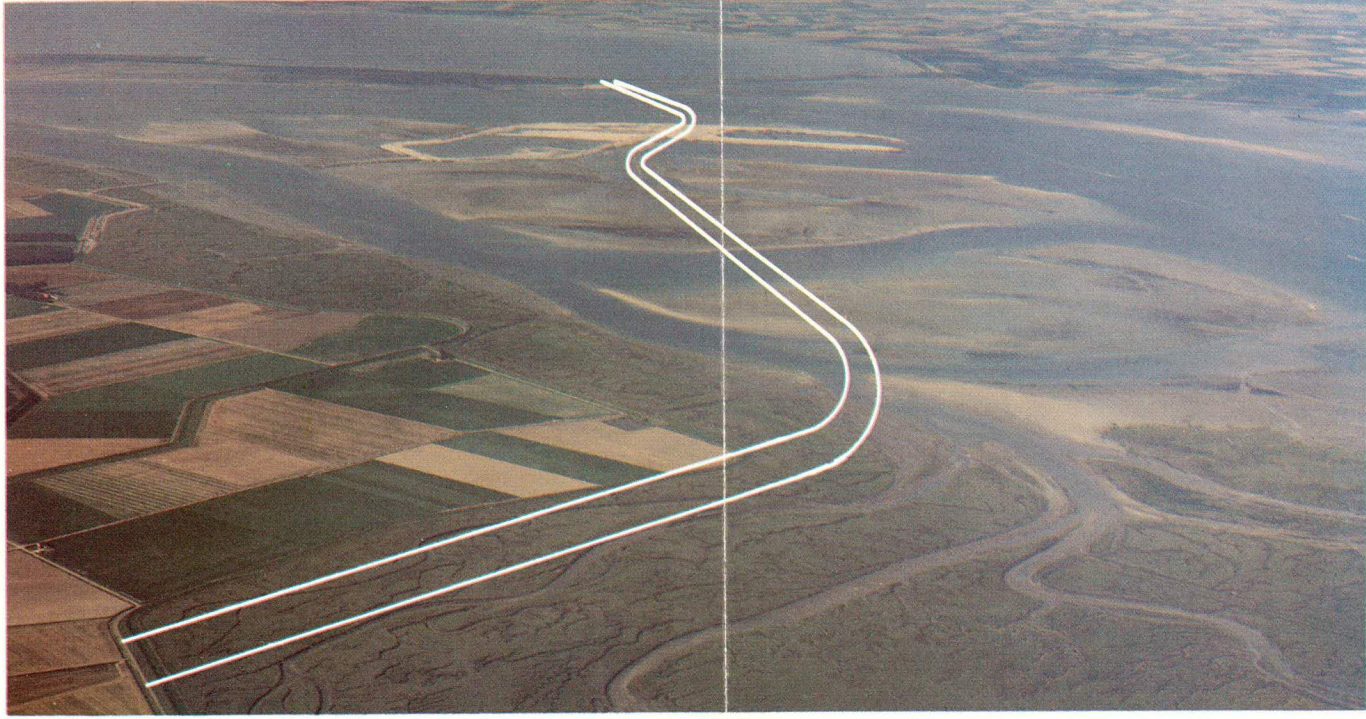
In 1976 is besloten in de mond van de Oosterschelde een stormvloedkering te bouwen in plaats van een totale afsluiting van deze zeearm. Aan de bouw van deze stormvloedkering is tevens verbonden een compartimentering van het Oosterscheldebekken.

Het door de regering gekozen compartimenteringsmodel behelst de aanleg van de Philipsdam, de Oesterdam en een spuikanaal ten behoeve van peil- en kwaliteitsbeheer van het randmeer, dat achter de dammen ontstaat.

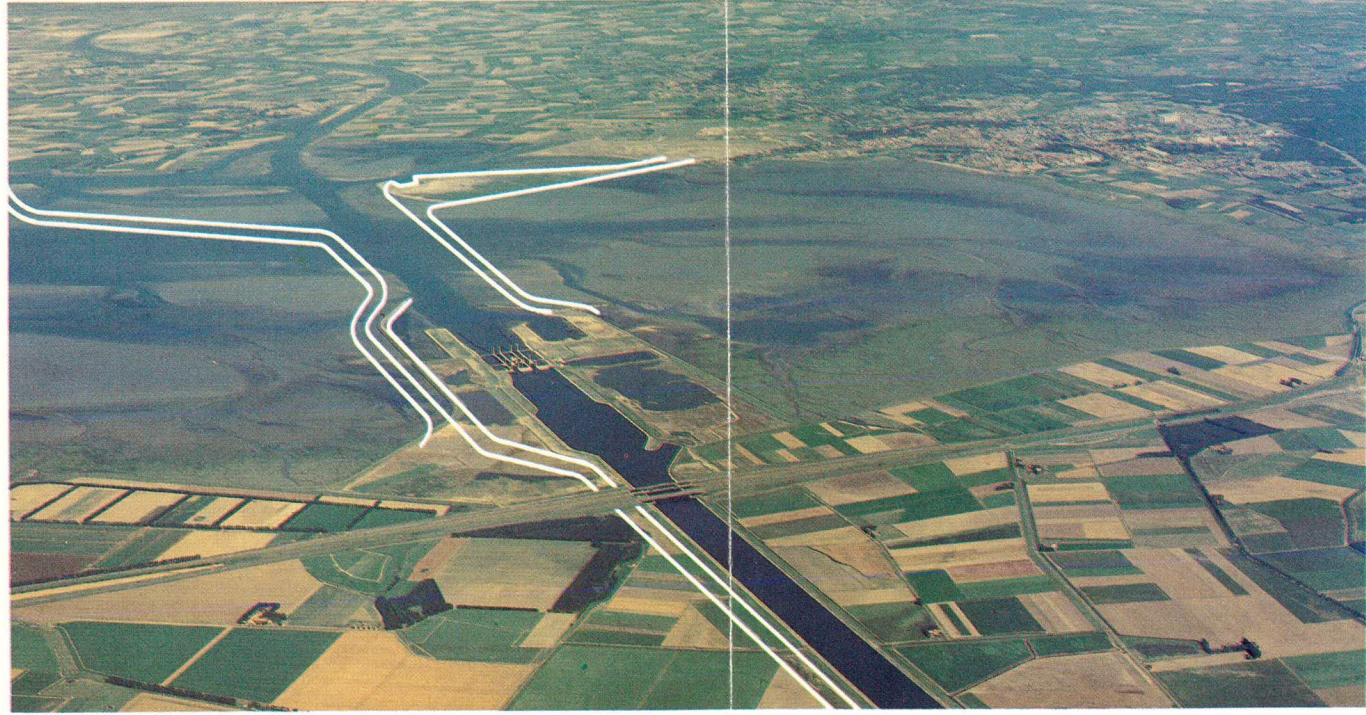
Deze werken moeten in 1985 gereed zijn. Een onderdeel van dit model is tevens de aanpassing van het kanaal door Zuid-Beveland tot duwvaartkanaal en het verwijderen van de sluis bij Wemeldinge. De compartimentering is noodzakelijk voor:

- het creëren van een zoet randmeer ten behoeve van de waterhuishouding;
- een getijvrije vaart op de Schelde-Rijnverbinding;
- het realiseren van een getijverschil van 2,70 m bij Yerseke.





Het tracé van de Philipsdam met het in aanbouw zijnde sluiscomplex.



Spuikanaal Bath, Oesterdam en omkading Markiezaat in vogelvlucht. Op de voorgrond de Kreekraksluizen.

Het tracé van de Philipsdam is zodanig gekozen dat aan zo veel mogelijk belangen zo goed mogelijk wordt tegemoet gekomen. In de Philipsdam moet reeds in 1984 een complex van scheepvaartsluizen met bufferbekkens gereedkomen, omdat de scheepvaart door de bestaande vaarweg dan niet gestremd wordt. Het sluisencomplex zal bestaan uit 2 voor 4-baks duwvaart geschikte sluisen van ieder 24 m breed en 280 m lang.

Er is ruimte gereserveerd voor een toekomstige derde stuwvaartsluis.

Aan weerszijden van de duwvaartsluisen komen ca. 1300 m lange voorhavens, waarin geleidewerken, opstelruimten en wachtplaatsen.

Tevens zullen noordelijk van de duwvaartsluisen 2 kleine jachtsluizen van 9 m breed en 75 m lang worden aangelegd, welke voorhavens zullen krijgen, die gescheiden worden gehouden van de voorhavens van de duwvaartsluisen.

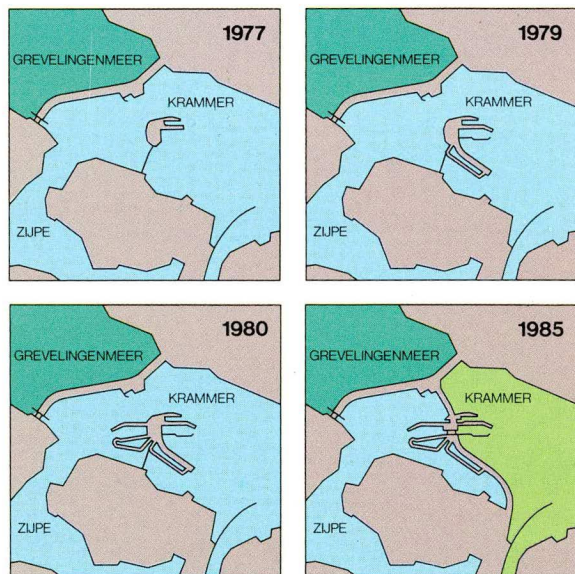
Ter voorkoming van het doordringen van zoutwater op het zoete Volkerak of zoet water op het Oosterscheldebekken worden de sluisen voorzien van een zout/zoetscheidingssysteem. Dit systeem berust op het vervangen van een zoute kolk door een zoete en eventueel omgekeerd bij gesloten deuren en is gebaseerd op het feit dat zout water zwaarder is dan zoetwater. Het zoute water wordt via een dubbele bodem en riolen af- en aangevoerd naar respectievelijk uit 2 bufferbekkens van 45 ha en 41

ha. Deze bufferbekkens worden op peil gehouden door een groot gemaal met een capaciteit van 40 m<sup>3</sup>/s. Het zoete water wordt via kolkwandopeningen, welke door stalen schuiven afgesloten kunnen worden, toe- of afgevoerd.

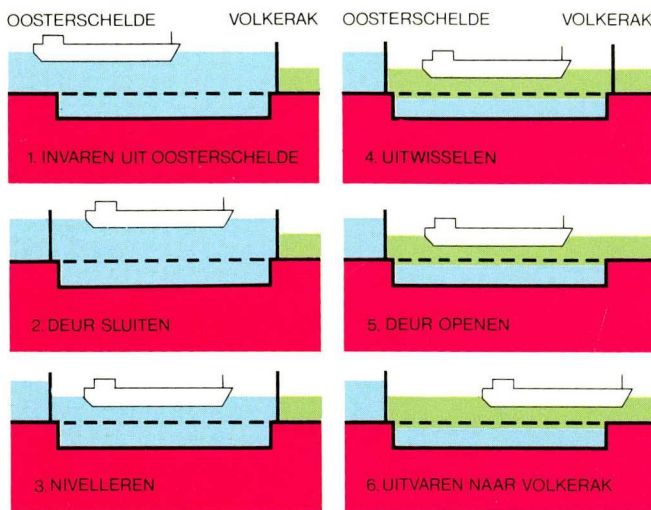
De sluisen worden gebouwd in een bouwput op een werkeiland op de Plaat van de Vliet tussen de stroomgeulen Krammer en Slaak. Over een 700 m lange hulpbrug tussen St. Philipsland en het werkeiland kan het voor de bouw van de sluisen benodigde personeel en materieel worden aan- en afgevoerd.

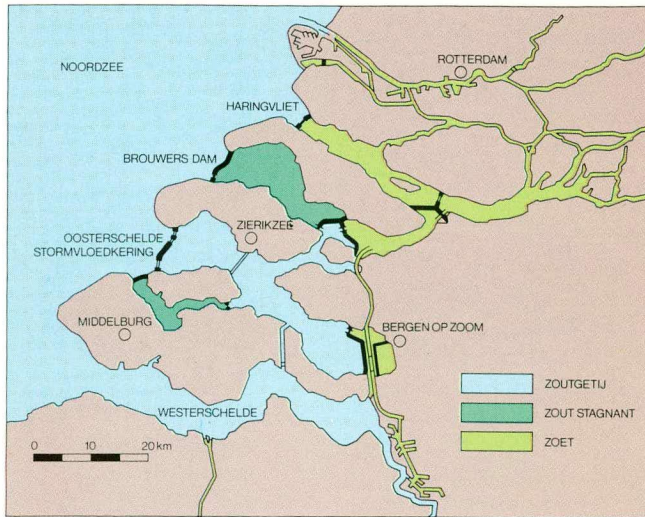
De onderdelen van deze tijdelijke brugverbinding zullen in 1985 opnieuw worden gebruikt bij het sluisencomplex.

Op de Philipsdam komen een autoweg en een fietspad of parallelweg. De weg zal het sluisencomplex aan de oostzijde kruisen d.m.v. een ca. 700 m lange hoge brug. Bij de noordelijke duwvaartsluis zal een beweegbare basculebrug gebouwd worden. In de Grevelingendam wordt ten zuiden van de aansluiting van de Philipsdam een doorlaatmiddel van het type hevel aangelegd. Hiermee kan rondstroming tussen Grevelingenmeer en Oosterschelde worden ingesteld, om zo de zoutgehalten te kunnen beheersen. Indien in een later stadium wordt gekozen voor een zoet Grevelingenmeer kan het doorlaatmiddel in verbinding met het zoete Volkerak worden gebracht.



*Het schutsysteem van de sluisen in de Philipsdam. Tijdens het uitwisselen wordt zoetwater vervangen door zoutwater of omgekeerd.*





Verspreid over het deltagebied zijn verschillende informatiecentra opgericht.

#### **Inlichtingen Compartimenteringswerken**

Rijkswaterstaat Deltadienst Bergen op Zoom 01640-33956  
 Directiekantoor Philipsdam 01677-850  
 Directiekantoor Oosterdam 01640-50040  
 Directiekantoor Spuikanaal Bath 01135-1546

**Informatiecentrum Stormvloedkering Oosterschelde**  
 01115-2702

**Informatiecentrum Haringvlietsluizen te Stellendam**  
 01879-1600

#### **Inlichtingen algemeen**

Rijkswaterstaat Deltadienst Zierikzee  
 01110-2851

Uitgave: Rijkswaterstaat Deltadienst  
 Ontwerp: Rijkswaterstaat Studio



## spuikanaal bath

Na het sluiten van de Philipsdam en Oosterdam ontstaat ten oosten van deze dammen een zoet randmeer. Om het waterpeil en de waterkwaliteit goed te kunnen beheren zijn voorzieningen nodig om zoet water in te laten en overtollig water te spuien.

Als inlaatmiddel is de al eerder gebouwde Volkerakinlaatsluis aangewezen omdat voldoende zoetwateraanvoer alleen vanuit het Hollands Diep en Haringvliet mogelijk is. Als uitlaatmiddel wordt aan de zuidzijde van het randmeer een spuikanaal met een spuisluis naar de Westerschelde aangelegd. Het trace van het ongeveer 8400 m lange spuikanaal is gelegen direct ten westen van het Schelde-Rijnkanaal. Ten behoeve van het kruisend rail- en wegverkeer worden een spoorbrug en vier wegverkeersbruggen gebouwd. De aanwezige leidingen worden als zinkerconstructie onder het kanaal doorgevoerd. Via een syphon wordt de afwatering van het gebied ten oosten van de Schelde-Rijnverbinding naar de uitwateringsluis bij Bath verzorgd.

De afvoercapaciteit is vastgesteld op een etmaalgemiddelde van 100 m<sup>3</sup>/s. In de toekomst moet een uitbreiding tot 150 m<sup>3</sup>/s mogelijk zijn. Inclusief de rietbermen aan weerszijden betekent dit dat het kanaal aan de oppervlakte een breedte heeft van bijna 140 m en een waterdiepte van 7 m. Het randmeer heeft een peil van ongeveer NAP. Doordat het mogelijk is om bij laagwater op de Westerschelde de onder vrij verval (dus zonder pompen) water uit te laten. Voor het regelen van deze afvoer is een spuisluis aan het eind van het spuikanaal nodig.

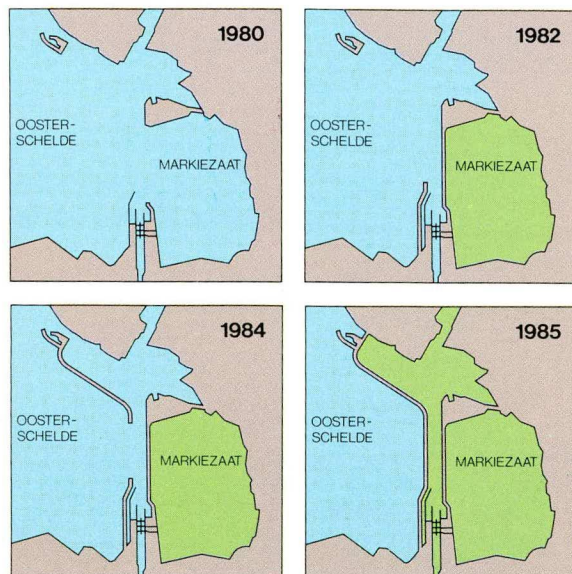
Het is de bedoeling dat het betonwerk van deze sluis gebouwd wordt voor een eventuele toekomstige capaciteit van 150 m<sup>3</sup>/s. De spuikokers die nu nog niet nodig zijn worden tijdelijk afgesloten en voorlopig niet voorzien van bewegingswerken etc



Het trace ligt voor het grootste gedeelte dicht tegen de Schelde-Rijnverbinding aan om het waardevolle getijde-milieu achter in de Oosterschelde zo groot mogelijk te houden. Een slinger in het noordelijk deel is nodig om het laatste sluitgat (het Tholensche Gat) op een voor de scheepvaart aanvaardbare wijze te kunnen sluiten. Het dwarsprofiel van de dam biedt ruimte aan een autoweg en een fietspad, dat in de toekomst kan gaan functioneren als parallelweg voor langzaam verkeer.

Ten zuiden van het Tholensche Gat wordt een schutsluis gebouwd. De sluis is nodig om het gebied ten oosten van de Oesterdam bereikbaar te houden voor hoge vaart b.v. kustvaart. Om de mogelijkheden van Bergen op Zoom als (kleine) zeehaven voor de toekomst veilig te stellen en toch aan de strenge eisen die worden gesteld aan het zout/zoetscheidingsstelsel te kunnen voldoen, is gekozen voor een liftsluis. Deze heeft naast een goede zout/zoetscheiding het voordeel dat incidenteel een groter schip kan worden geschutz. De liftsluis bestaat uit een ruime betonnen sluiscolk, gevuld met zoet water. Hierin bevindt zich een stalen bak met zout water die op en neer kan bewegen. De bak sluit aan op de sluishoofden, waardoor een scheiding tussen het zoete water onder en naast de bak en het zoute water in de bak gehandhaafd blijft.

Het vervangen van zout water door zoet water



bij gesloten deuren wordt hier gerealiseerd door de met zout water gevulde bak geheel naar beneden onder het zoete water te brengen. Bij het vervangen van de met zoet water gevulde kolk door zout water wordt de bak, gevuld met zout water, weer naar boven gebracht. Door de bak in de laagste stand te laten staan kan zonder gebruik te maken van het zout/zoetscheidingsstelsel een groter schip worden geschutz.

Tot de Oesterdamwerken behoort ook de omkading van het Markiezaat van Bergen op Zoom. Deze omkading geschiedt door het bestaande speciedepot op de Molenplaat te verbinden met Bergen op Zoom en met het Kreekraksluizen-complex.

*Het schutstelsel van de sluis in de Oesterdam. Zoutwater wordt door zoetwater vervangen of omgekeerd door de liftbak gevuld met zoutwater omlaag respectievelijk omhoog te bewegen.*

