

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 448
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 21 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Dijkbreuk Oostkerke (Damme) - Stand van zaken

De dijkbreuk in Oostkerke kwam als een verrassing. Op oudejaarsnacht was het alle hens aan dek op de grens van Dudzele, Damme en Knokke-Heist. Het water van het Schipdonkkanaal sloeg toen een bres in de middendijk met het Leopoldskanaal.

Het waterpeil van de kanalen bedroeg respectievelijk 3,3 en 1,3 meter en kwam snel gelijk op 2,2 meter. De kritische grens ligt op 2,4m. Een geluk bij een ongeluk was het uitblijven van regenweer.

Het grote niveauverschil spoelde wel een deel van de landdijk onder de rijweg uit, zo stelde De Vlaamse Waterweg nv.

De rijweg van de N378 Leopoldsvaart-Noord, waaronder over een lengte van dertig meter een groot gat gaapt, diende onmiddellijk afgesloten te worden voor alle verkeer. De Vlaamse Waterweg heeft meteen een aannemer aangesteld om tot stabilisatie van de dijk over te gaan.

Mogelijke oorzaken werden nog niet meegedeeld; men had echter wel weet van een vossenburcht in de buurt.

1. Is de dijk reeds geheel gestabiliseerd?
2. Wat is de staat van de landdijk die momenteel nog barsten vertoont?
3. Wat wezen de controles van de middendijk uit?
4. Zijn de zijpalen reeds geplaatst?
5. Wanneer zal men de exacte oorzaak achterhalen van het incident?
6. Welke ingrepen moeten nog gebeuren aan de N378?
7. Wat is de timing van de herstellingswerken van de betreffende dijk(en) en de rijweg?
8. Zijn er nog risico's op dijkbreuken in Vlaanderen?
9. Komen er extra controles om dergelijk scenario te voorkomen?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 448 van 21 januari 2019

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. Ik verwijs naar het antwoord op deelvraag 1 van schriftelijke vraag nr. 428, gesteld door de heer Bert Maertens op 18 januari 2019.
2. Het is volkomen normaal dat de landdijk scheuren vertoont gezien de aan-gevoerde aarde zich aan het 'zetten' is. De landdijk wordt nauwgezet opgevolgd om na te gaan of er zich nog grote zettingen voordoen aan de hand van vier meetpunten die wekelijks gemeten worden. Op het moment van wegenisherstel zal De Vlaamse Waterweg nv (DVW) de stabiliteit van de ondergrond meten door middel van plaatproeven en zal de dijk bijgewerkt worden.
3. Ik verwijs naar het antwoord op deelvraag 6 van schriftelijke vraag nr. 428, gesteld door de heer Bert Maertens op 18 januari 2019.
4. Ik verwijs naar het antwoord op deelvraag 1 van schriftelijke vraag nr. 362, gesteld door de heer Stefaan Sintobin op 7 januari 2019.
5. Gezien de middendijk volledig weggespoeld is, zal het achterhalen van de juiste oorzaak niet evident zijn. De vossenburcht was een van de eerste denkpistes van de lokale dijkgraaf, maar daar zijn nog geen bewijzen van gevonden. Vanuit het Kennisnetwerk Dijken (KND) (zie deelvraag 8) is een voorstel opgesteld om een aantal onderzoeken op te starten:
 - ☐ controleren van de overblijvende middendijk: via terreinbezoek (onderzoek holtes, beworteling), uitvoeren geotechnisch grondonderzoek (sonderingen en boringen), uitvoeren metingen om eventuele lekkage op te sporen (infrarood, glasvezel), opmeten dwarsprofielen en aansluitend dan uitvoeren van stabiliteitsberekeningen;
 - ☐ inschatten oorzaak schadegeval via opsporen historische gegevens en inschatten aanwezig dijkmateriaal waarna stabiliteitsberekeningen kunnen gebeuren;
 - ☐ bepalen reststerkte van de landdijk: via terreinbezoek, uitvoeren geo-technisch grondonderzoek en inschatten waterhuishouding tijdens bres.

Deze onderzoeken beogen het inschatten van de reststerkte van de resterende middendijk, de reststerkte van de landdijk en het opsporen van de oorzaak van het incident. Samen met De Vlaamse Waterweg nv en de ondersteunende afdelingen Geotechniek, het Waterbouwkundig Laboratorium en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek worden in de komende weken deze acties meer concreet uitgewerkt.
6. In de maand mei zal de weg over de volledige breedte worden weggenomen over de lengte van de bres tot op -1 meter ten opzichte van het maaiveld. Op de ondergrond worden plaatproeven genomen om te kijken of er voldoende draagkracht is. Vervolgens wordt de wegenis opnieuw opgebouwd zoals de huidige wegoopbouw. Hierover zijn afspraken gemaakt met het Agentschap Wegen en Verkeer, beheerder van de weg.
7. Ik verwijs naar het antwoord op deelvraag 1 van schriftelijke vraag nr. 428, gesteld door de heer Bert Maertens op 18 januari 2019.

8. De kans op dijkfalen bestaat steeds; beheermatig wordt deze zo goed als mogelijk beperkt.

In Vlaanderen staan er drie, 'watergebonden' entiteiten in voor het beheer van de dijken: het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Vlaamse Waterweg nv en de Vlaamse Milieumaatschappij. Deze entiteiten kunnen terugvallen op de ondersteuning en expertise van de afdeling Geotechniek, het Waterbouwkundig Laboratorium en ook het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek. Samen hebben deze partijen het 'KennisNetwerk Dijken' [KND, 2015] opgericht.

Naast het eigen programma inzake waterbeheersing, van iedere watergebonden entiteit, wordt er ook in het KND gestreefd naar verdere professionalisering van het beheer van waterkeringen in al zijn aspecten. Eén van deze aspecten is de beoordeling van dijken.

Dijken, massieve waterkerende grondconstructies, worden getypeerd door bijzonder veel parameters. Bij het ontwerp ervan worden er zoveel mogelijk hiervan mee in acht genomen en 'wordt ernaar gerekend'. Dit betekent dat er binnen een kader van randvoorwaarden naar een dijkontwerp toegewerkt wordt. Vlaanderen gaat al eeuwen om met water. Een groot gedeelte van de huidige waterkeringen zijn dus niet echt 'ontworpen', maar maken deel uit van de nalatenschap van onze voorouders. Ze vervullen evenwel dus reeds lang succesvol hun functie, ook dankzij het onderhoud ervan.

Het gedrag van de oude dijken wordt – net als dit van de recentere exemplaren – echter beïnvloed door externe factoren. We denken hierbij onder andere aan: schaalvergroting bij de scheepvaart met bijhorende ontgroning door de schroefwerking en sterk eroderende golven; zwaar belastend vrachtverkeer; extreme (grond)waterpeilen ten gevolge van stormtij, overvloedige regenval dan wel langdurige droogte; verschraling van de dijkbegroeiing; omvallende bomen; gravende dieren (bevers, ratten, vossen, konijnen); ...

Een mogelijke toename van de negatieve invloed van externe factoren wordt zoveel als mogelijk pro-actief vastgesteld op basis van periodieke ingeplande inspecties.

9. Het KND streeft naar verdere uniformisering en professionalisering van het beheer van waterkeringen. Een duidelijk en actueel zicht op de toestand van alle dijken behoort daar ook bij; opdat de kans op falen tijdig en beter ingeschat kan worden. Hiervoor lopen reeds verschillende acties zoals:

- ☐ het centraliseren van alle beschikbare dijkgerelateerde data (geometrie, ondergrond, waterpeilen, ...);
- ☐ het bundelen van de inspanningen om aan integraal beheer te kunnen doen (een vrucht hiervan is de nakende implementatie van een beheertoepassing op onder meer alle waterkeringen in Vlaanderen);
- ☐ het onderzoeken van innovatieve inspectiemethodes zoals onder andere satelliet- en dronehoogtemetingen, holtedetectie, etc.

Het op deze wijze streven naar een risicogestuurd beheer geldt ook voor het overige patrimonium aan civieltechnische kunstwerken van de Vlaamse overheid.