

Nieuwe Sluis

TERNEUZEN

Hard op weg richting de eindstreep

De bouw van de Nieuwe Sluis is in volle gang. Het afgelopen jaar ging de sluis er steeds meer uitzien als een echte sluis. Projectdirecteuren Eric Marteijs van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie en Gerben Turkstra van aannemerscombinatie Sasvevaart, blikken terug op de afgelopen periode. Wat is er allemaal gebeurd? Waar zijn ze trots op? En wat staat er de komende periode te gebeuren?

Eric vertelt: "Toen we de vorige brochure maakten, kwamen de bruggen en deuren net aan in Zeeland. Inmiddels zijn de deuren en bruggen op hun plek gezet. Dat was een mooie periode, maar ook wel spannend, hoor. De deuren hadden heel weinig ruimte om in de deurkas gedraaid te worden." Gerben vult aan: "De sluiskolk is 55 meter breed. We hadden tien centimeter speling om de deuren te kunnen draaien. Dat is zeker een heel precies werk, maar dat is gelukkig helemaal gelukt!"

Riolschuiven

Gerben: "We testten de afgelopen periode de riolschuiven van het omloopkanaal. Die gebruiken we voor het schutproces, maar ook voor het afvoeren van overtollig water op het kanaal. De testen zijn geslaagd en we gebruiken het omloopkanaal sinds maart voor dit doel. Verder testen we de bruggen en de deuren. We moeten zeker weten dat alles goed functioneert, voordat we de sluis in gebruik nemen. Alle deuren zijn inmiddels getest, de bruggen zijn we op dit moment nog aan het testen."

Middensluis

Gerben: "We waren de afgelopen periode ook druk bezig met de sloop van de Middensluis. Afgezien van de eerste plof in maart 2022, loopt het ploffen nu gelukkig goed. We evalueren iedere plof zorgvuldig. Als dat nodig is, passen we op basis hiervan het plan voor de volgende ploffen aan." Eric vult aan: "We voeren nu meerdere kleine ploffen uit, in plaats van een paar grote. Zo ondervinden de

bewoners van de binnenstad en de gebruikers van het sluisencomplex weinig hinder. Het is fijn dat we de juiste manier gevonden hebben om de ploffen uit te voeren."

Stip op de horizon

Voordat de sluis in het vierde kwartaal van 2024 in gebruik genomen wordt, moet er nog genoeg gebeuren. Eric blikt vooruit: "De komende tijd testen we nog veel. Daarnaast staat het baggeren van de landtongen Noord en Zuid op de planning. We gebruiken daarvoor een snijkopzuiger, ook wel cutter genoemd. Dat is echt een unieke operatie." Gerben: "Verder moeten er nog gebouwen afgerond worden. De muren staan er allemaal al, maar ook binnen moeten we het goed inrichten. Ook staat de aanleg van de dienstenhaven en de geleidewerken nog op de agenda. Geleidewerken zijn constructies van hout en staal die het mogelijk maken dat schepen vlot en zonder schade de sluis passeren."

Veranderingen

"De afgelopen periode volgden diverse werkzaamheden vlot op elkaar. Mensen met allerlei verschillende functies werkten goed met elkaar samen. Dat is mooi om te zien." Eric sluit af: "Er gaat geen dag voorbij dat er niks verandert. Je ziet het complex voor je ogen vorm krijgen. Ondanks dat er omstandigheden zijn die je vooraf niet kunt voorzien, bijvoorbeeld de coronapandemie of de aanwezigheid van PFAS, werken we constant verder. Er wordt een grote prestatie geleverd!"



Inhoudsopgave

Pagina 2-3

Zo verwijderen we de landtongen

Pagina 4-5

De juiste weg over het sluisencomplex

Pagina 6

Nieuwe Sluis kort

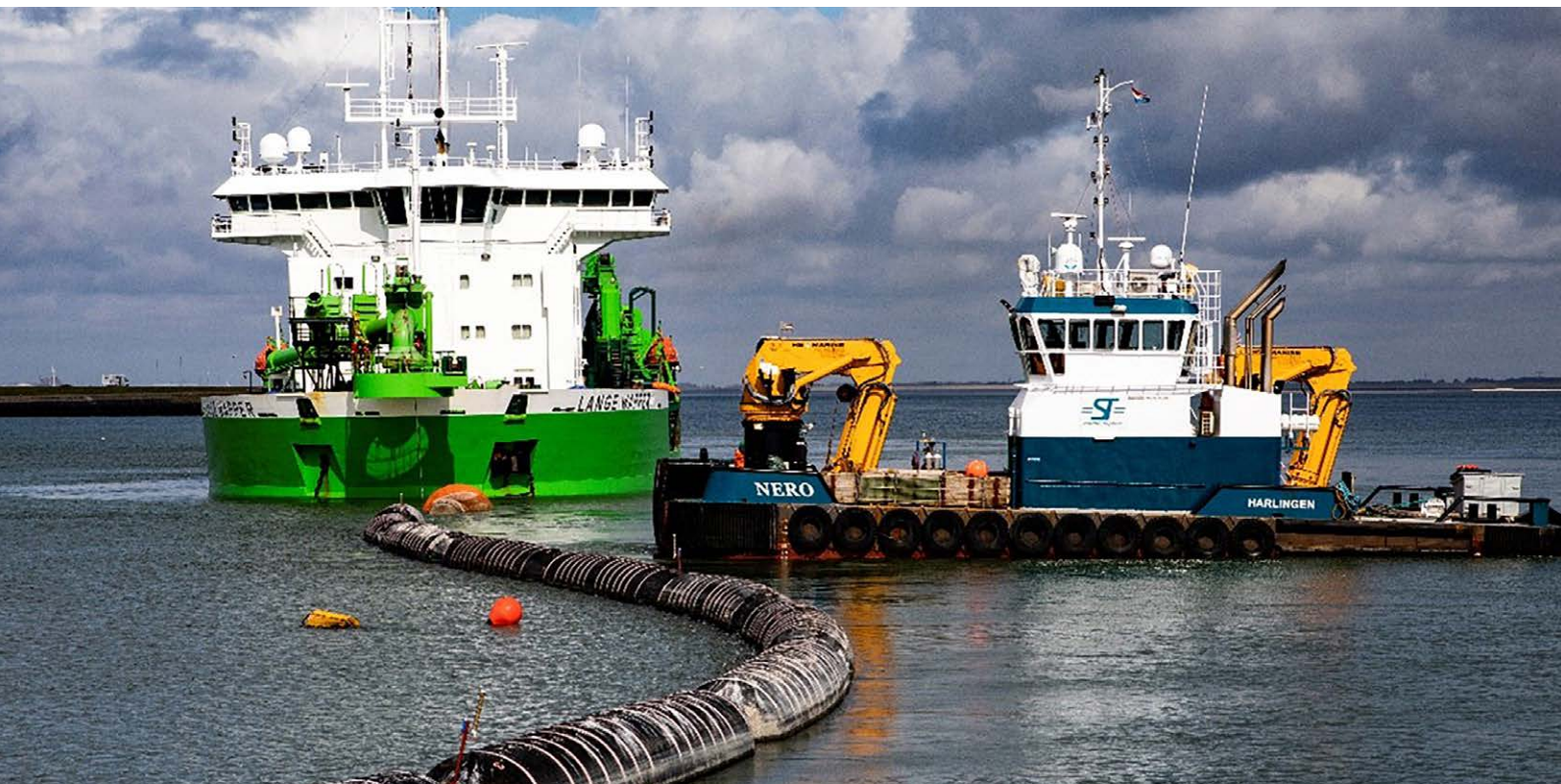
Pagina 7

Wij maken het!

Pagina 8

Sluisencomplex in cijfers





Zo verwijderen we de landtongen



Melisande Celis

Voor de ingangen van de Nieuwe Sluis liggen twee grote landtongen. Voordat de sluis in gebruik genomen wordt, moeten die landtongen weg zijn. Het verwijderen hiervan is een grote klus. Melisande Celis is als projectmanager baggerwerken bij aannemerscombinatie Sassevaart eindverantwoordelijk voor deze werkzaamheden. Ze vertelt wat er gaat gebeuren.

Melisande: “Om de Nieuwe Sluis te kunnen bouwen, werd aan de zuidkant van het sluizencomplex de bestaande landtong in het Kanaal van Gent naar Terneuzen gebruikt als logistieke zone. Op deze landtong stond bijvoorbeeld de betoncentrale voor alle betonwerken van de sluis. Over de noordelijke landtong liep de primaire waterkering en de weg naar de Middensluis en de Oostsluis. Beide landtongen moeten we verwijderen, zodat de scheepvaart de sluis in en uit kan varen.”

Vorbereidingen

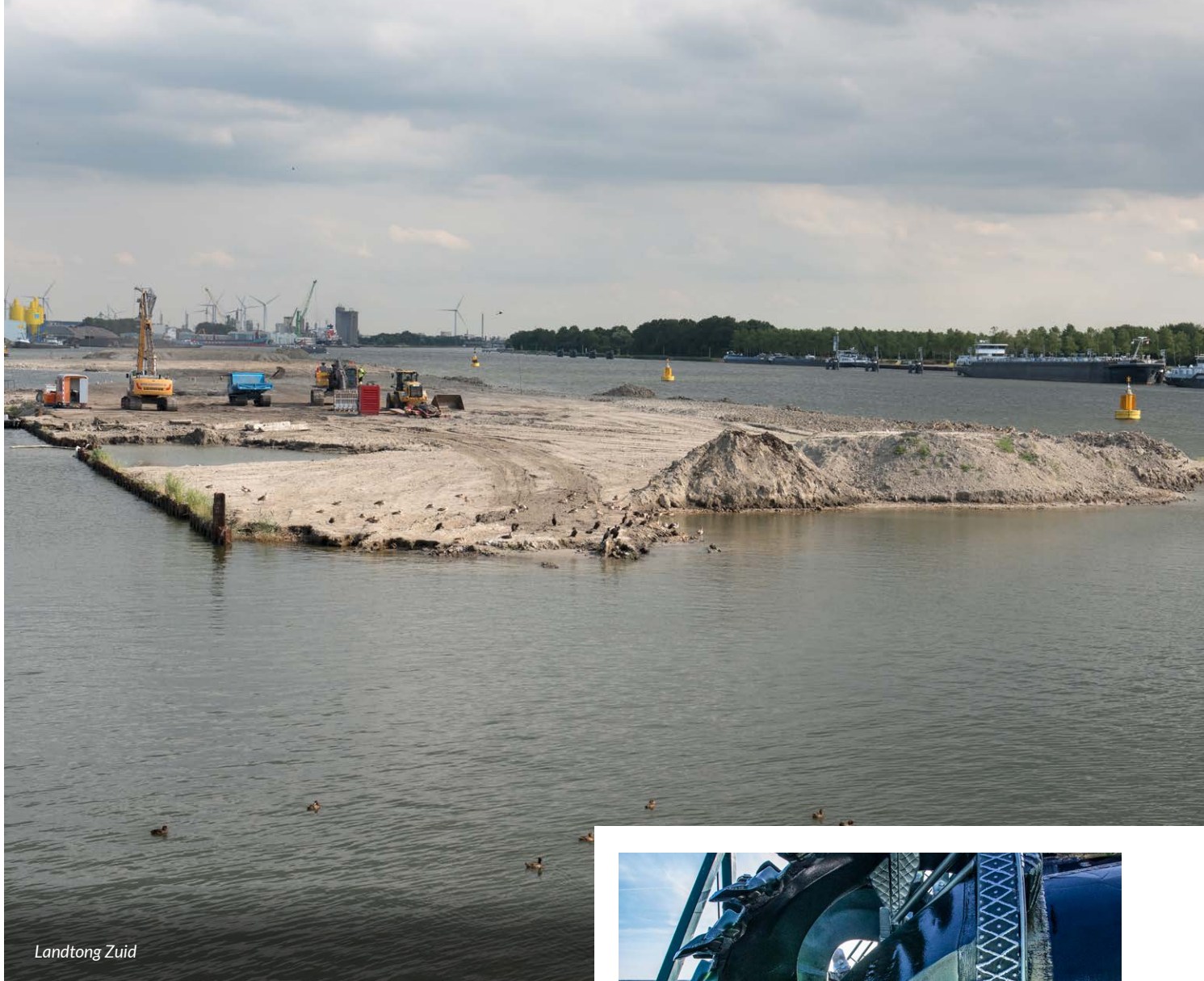
Melisande legt uit: “We kunnen niet zomaar beginnen met het wegbaggeren van de landtongen. Er zitten in de grond nog harde structuren. Denk aan de fundering van gebouwen. Die moeten we eerst verwijderen. Maar we komen ook restanten tegen van bouwwerken van voor de Tweede Wereldoorlog. Zo lag er naast de Middensluis een inundatiesluis. Dat is een sluis waarmee je gecontroleerd het land onder water kunt zetten. Al deze structuren halen we weg, voordat de baggerwerken van start gaan.”

Gespecialiseerd materieel nodig

Als de harde structuren verwijderd zijn, komt een groot, gespecialiseerd schip naar Terneuzen; de cutter suction dredger. Melisande: “Je mag ook gewoon snijkopzuiger zeggen, hoor. Dit schip is geschikt voor grote baggerwerkzaamheden. Het schip heeft een grote ronddraaiende snijkop met snijtanden van enkele tientallen centimeters. Die snijkop snijdt steeds een stukje grond weg en zuigt die grond meteen op. Aan de achterkant van het schip bevinden zich twee grote spudpalen; grote palen waarvan het schip er steeds één in de bodem steekt. Het schip draait ten opzichte van de spudpaal in een halve cirkel. Door de spudpalen steeds verder te plaatsen, stapt het schip vooruit in de juiste richting. Op die manier zuigt de snijkopzuiger de grond van de landtongen op.”

Sleehopperzuigers

Waar de grond naartoe gaat? “Daar hebben we een slim systeem voor bedacht”, vertelt Melisande. “Neem bijvoorbeeld het wegbaggeren van landtong Zuid. Na het baggeren gaat

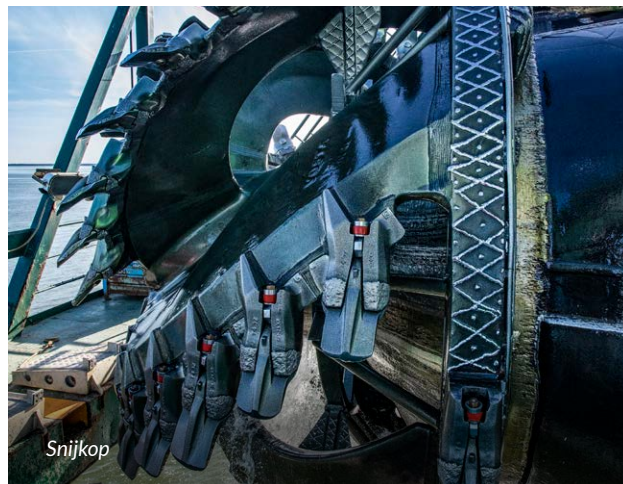


Landtong Zuid

de grond vanaf de snijkopzuiger door een drijvende leiding. Bij de Nieuwe Sluis gaat die drijvende leiding over in een vaste leiding op het land. En ten noorden van de sluis gaat de leiding weer over op een drijvende leiding. Vanaf daar liggen sleephopperzuigers klaar. Dat zijn grote schepen die circa 5.000 m³ grond kunnen vervoeren. Vergelijk dat eens met een vrachtwagen. Die kunnen ongeveer 12,5 m³ grond tegelijk transporteren. Die grote capaciteit hebben we nodig, want in totaal moeten we ongeveer 3.500.000 m³ grond en baggerspecie wegbaggeren. Een gigantische hoeveelheid! Het kleine beetje land dat je nu boven water ziet uitsteken, is slechts het topje van de berg grond. Het wegbaggeren van landtong Noord gaat op dezelfde manier, echter gebruiken we daar alleen een drijvende leiding.”

Grond storten

“Als een van de sleephopperzuigers gevuld is, brengt hij de grond naar de Westerschelde. Een deel van de grond en baggerspecie voeren we af naar Knokke. Daar wordt het gebruikt als aanvulling van de vooroevers. Daar zijn aangewezen plekken waar we de grond mogen storten. Intussen wordt de volgende sleephopperzuiger gekoppeld aan de drijvende leiding en volgepompt met grond. De hele uitvoering is een flinke klus. Neem het aankoppelen van de drijvende leiding aan de sleephopperzuigers. Zo’n drijvende leiding til je niet zomaar uit het water. Daarvoor hebben



Snijkop

we speciale werkschepen nodig. Die zijn voorzien van twee kranen om de leidingen te plaatsen en te verplaatsen.”

Teamwork

“De bemanning op een sleephopperzuiger bestaat uit zo’n vijftien tot twintig mensen. Op de snijkopzuiger zijn het er meer. Daar werken zo’n dertig mensen. Daarnaast is er de staf, die het proces in goede banen leidt. In totaal werken we met zo’n honderd mensen aan dit baggerwerk. We zijn een divers team, met collega’s van verschillende leeftijd, nationaliteit en professionele achtergrond. Dat vind ik heel leuk! Het wegbaggeren van alle grond gaat een aantal maanden duren. De snijkopzuiger start in september. De werken duren tot het voorjaar van 2024. Daarna is de vaargeul in de Buitenhaven West minimaal 16,44 meter en maximaal 17,44 meter beneden NAP, het gemiddeld zeeniveau. Ruim voldoende om de grote schepen door te laten varen!”

De juiste weg over het sluisencomplex

Sinds de start van de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen is de route over het sluisencomplex al regelmatig veranderd. Dat is nodig om alle bouwwerkzaamheden uit te kunnen voeren. Tegelijkertijd moet het verkeer van en naar Terneuzen kunnen. Een ingewikkelde puzzel, waar Erik van den Bergen al sinds 2017 druk mee bezig is. Hij vertelt hoe dat gaat.



Erik van den Bergen

“Als werkpakketcoördinator wegen en terreinen houd ik me namens de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) bezig met de inrichting van het sluisencomplex en dan vooral met de wegen. Ruim voordat er nog maar één schop in de grond ging voor de Nieuwe Sluis, werd er al een plan gemaakt hoe de wegen over het nieuwe complex moesten gaan lopen. Dat was een zogenoemd principeontwerp. De basis was er dus al toen ik begon.”

Hoogteverschillen

Toch wijzigde Erik samen met de ontwerpers van VNSC en Sassevaart een aantal plannen. Hij legt uit waarom: “Het is belangrijk om je te realiseren dat er behoorlijke hoogteverschillen zijn op het sluisencomplex. De primaire waterkering, aan de noordelijke kant van het complex, ligt op 9,5 meter boven NAP, het gemiddeld zeeniveau. Het buitenhoofd met brug maakt hier onderdeel van uit. Andere delen van het complex liggen op bijvoorbeeld zes meter boven NAP.



Zuidbrug Nieuwe Sluis

Een hoogteverschil van 3,5 meter. Ten westen van de Oostsluis komt de nieuwe weg bovenop de primaire waterkering. In het principeontwerp liep de weg onder de 'dijk' en via een kortere weg omhoog richting de Nieuwe Sluis, een flinke klim voor fietsers. We hebben dat aangepast. De weg komt nu met een langere helling bovenop de dijk. Bijkomend voordeel is de ruimere bocht richting de noordbrug van de Oostsluis. Bovendien is er een directe aansluiting met de dienstenhaven en is het uitzicht veel beter als je bovenlangs rijdt!"

Unieke rotonde voor Nederland

Een ander verschil is de rotonde ten noordoosten van de Nieuwe Sluis. "In eerste instantie waren hier twee T-splittingsen met verschillende hoogtes ontworpen. In overleg met de aannemer hebben we besloten om toch een rotonde aan te leggen: we leggen hem gewoon schuin! Aan de kant van Terneuzen komt de rotonde een meter lager te liggen dan aan de andere kant. Dat is in Nederland niet gebruikelijk, maar in berggebieden komt dit wel vaker voor. Met de auto merk je er niet zoveel van, maar als fietser rijdt de iets langere afstand wel comfortabeler."

Tijdelijke wegen

"Het aanpassen van de wegen doen we op zo'n manier dat het verkeer zo min mogelijk hinder ondervindt. Dat kan door tijdelijke wegen aan te leggen, of zelfs een tijdelijke brug, zoals we de afgelopen periode hadden. In een aantal weekenden sluiten we de wegen op elkaar aan. Op zulke momenten

moeten we helaas het sluisencomplex geheel of gedeeltelijk afsluiten. Het verkeer moet dan omrijden via de Sluiskiltunnel of de brug bij Sluiskil."

Uitstraling

De meeste plannen van Erik moeten vooral gewoon functioneel zijn, maar het moet er ook goed uitzien. "Bijvoorbeeld op de primaire waterkering ten westen van de Oostsluis. Daar komt de nieuwe locatie van het oorlogsmonument. We planten vijf grote bomen ter nagedachtenis van de vijf Rijkswaterstaters die in de Tweede Wereldoorlog gefusilleerd werden vanwege hun verzetsactie. Maar ook voor het sluisplateau ten oosten van de Nieuwe Sluis zoeken we naar een goede combinatie van wat mooi, functioneel en natuurvriendelijk is. Het gebied richten we zo in dat orchideeën de kans krijgen om er te groeien en bloeien. Het wordt een prachtig complex, waarvan iedereen volop moet kunnen genieten. Dat kan zeker vanaf de zes uitkijpunten met bankjes en enkele plaquettes."

Toekomst

"Dit is voor mij een groot en indrukwekkend project. Het is gaaf om, samen met collega's van de ontwerp- en omgevingsteams van zowel opdrachtgever als aannemer, de wegsituatie steeds verder uit te denken en te optimaliseren. Zeker nu de sluis en de weg steeds dichterbij de definitieve situatie komen. Vanaf eind 2023 rijden we de route over het complex die we de komende tientallen jaren blijven rijden!"

Nieuwe Sluis kort



Gebouw dienstenhaven krijgt vorm

Verschillende maritieme dienstverleners van de sluis krijgen een plek aan de dienstenhaven, vlakbij de Nautische Centrale Terneuzen. Het gebouw wordt 100 meter lang en 20 meter breed en bestaat uit drie delen. Aan de noordkant komen kantoorruimtes voor MMH (Multtraship), in het midden de loods voor de technische dienst van MMH en aan de zuidkant kantoorruimtes waarin Rijkswaterstaat, de Koninklijke Marechaussee en Boluda komen. Deze zomer zijn we gestart met de inrichting van het terrein. De kabels en leidingen liggen in de grond en de nutsaansluitingen zijn geregeld. De betonnen ruwbouw van het gebouw is inmiddels klaar. In oktober 2023 is het wind- en waterdicht. We leveren het gebouw casco aan de gebruikers op. De haven, met daarin ruimte voor de sleepboten van Multtraship en Boluda, wordt 385 meter lang en is op zijn breedst 95 meter.

134 zonnepanelen op het bediengebouw

Op het sluisplateau, aan de westkant van de sluis, bouwen we het bediengebouw van de Nieuwe Sluis. En inderdaad, de naam zegt het al: vanuit dit gebouw kan de sluis worden bediend. In werkelijkheid gebeurt dat in de Nautische Centrale Terneuzen een stukje verderop. Het bediengebouw op het sluisplateau is alleen in uitzonderlijke gevallen in gebruik. Alle besturingstechniek om de sluis te bedienen, komt in het bediengebouw samen. Een uitgebreid cameranetwerk rondom de sluis-kolk zorgt ervoor dat de medewerker van de centrale goed zicht heeft op wat er gebeurt in en rond de sluis. Het 62 meter lange en 13 meter brede gebouw biedt straks onderdak aan de loodsen en bootlieden en aan medewerkers van Rijkswaterstaat. Het bediengebouw is eind 2023 zo ver klaar dat de gebruikers het kunnen afwerken. De aannemer levert de ruwbouw op. Als sluitstuk van de bouw plaatsen we 134 zonnepanelen op het dak.



Bediengebouw



Oorlogsmonument naar definitieve plek

In oktober verplaatsen we het oorlogsmonument naar zijn definitieve nieuwe plaats op het sluiscomplex. De afgelopen jaren stond het, in verband met de bouw van de Nieuwe Sluis, op het parkeerterrein aan de Binnenvaartweg. Het monument is opgericht op verzoek van koningin Wilhelmina, naar aanleiding van het fusillieren van vijf medewerkers van Rijkswaterstaat bij de Middensluis tijdens de oorlog. Zij probeerden op Dolle Dinsdag explosieven, die de bezetter daar had geplaatst, te verwijderen. Zij moesten dit met de dood bekopen. De nieuwe locatie van het monument is een mooie, open plek, met ruimte voor de jaarlijkse ceremonie tijdens dodenherdenking. Rond het monument komen vijf bomen, als symbool voor de omgebrachte medewerkers.

Nog een paar stappen tot oplevering

De bouw van de Nieuwe Sluis is nog steeds in volle gang. De oplevering komt dichterbij. De afgelopen maanden plaatsten we de deuren en bruggen van de Nieuwe Sluis, sloopten we de Middensluis en bouwden we een tijdelijke brug over de sluis-kolk. Wat nog rest aan grote werken is het wegbaggeren van de landtongen aan de noord- en zuidzijde van de ingang van de Nieuwe Sluis. Daarnaast bouwen we de definitieve wegen rond de Nieuwe Sluis af en leiden we het verkeer over beide nieuwe bruggen. Ook werken we de dienstenhaven en het bijbehorende gebouw af, evenals het bediengebouw op het sluisplateau. Daarnaast richten we de Schependijk definitief in. Intussen testen we de werking van de Nieuwe Sluis en krijgen de toekomstige gebruikers de kans om de Nieuwe Sluis te leren kennen. En dan is het eindelijk zover: de grotere toegangspoort naar en van de Westerschelde is klaar om grotere schepen te laten passeren. We kijken ernaar uit!



Wij maken het!



Richard Jornick

Functie: nautisch adviseur

“Als nautisch adviseur heb ik regelmatig contact met stakeholders. Ik breng de eisen en wensen van partijen als de aannemer Sassevaart, belangenverenigingen en North Sea Port samen. Ik heb 25 jaar op de verkeerstoren in Terneuzen gewerkt en ik ken de partijen in het gebied. Dat is een voordeel, want ik weet bij wie ik moet aankloppen als er afspraken gemaakt moeten worden. Met de Nieuwe Sluis gaan we ervoor zorgen dat het drukke scheepvaartverkeer van en naar de Westerschelde vlot en veilig van A naar B kan blijven komen.”



Harm Verbeek

Functie: omgevingsmanager

“Mijn werk bestaat vooral uit het hebben van heel veel contacten. Ik geef rondleidingen over het sluisencomplex aan groepen mensen, van bestuurders tot studenten. We laten hen graag het werk zien dat we al hebben uitgevoerd. Als omgevingsmanager ben ik het gezicht van het Omgevingsteam, wat onder meer betekent dat ik vaak geciteerd word in de krant als het gaat over de Nieuwe Sluis. Ik kom regelmatig onze vaste bezoekers tegen op het uitkijkpunt. De mensen zijn best trots op zo'n groot project, van internationale allure, aan de rand van de binnenstad van Terneuzen. En ze zijn blij dat de overlast van de bouw meevalt!”

Dankzij een heleboel medewerkers met verschillende functies is de bouw van de Nieuwe Sluis in volle gang. Wat doen al die medewerkers in oranje jassen op het bouwterrein, in de grote houten keet én op het kantoor aan de Kennedylaan? Zij maken het!



Rachel van der Neut

Functie: projectjurist

“De Nieuwe Sluis is echt een enorm groot project. Ik vind het prachtig om daaraan mee te werken. Het gaat om diverse belangen. Als projectjurist moet ik ervoor zorgen dat het hele project juridisch netjes verloopt volgens geldende regels en beleid. Ook word ik betrokken bij juridische vragen tussen overheden onderling of van stakeholders, bij klachten of bijvoorbeeld bij claims. Ik ben trots om hier als Rijkswaterstater deel van uit te maken. Daarnaast ben ik trots op hoe wij dit samen met Vlaanderen doen, ook op het gebied van regelgeving en overeenkomsten.”



Ynze Scheffer

Functie: projectmanager maritieme transport & installatie bruggen en sluisdeuren

“Als projectmanager bij de Nieuwe Sluis was het mijn taak om alles in te plannen rond het invaren van de deuren en bruggen. Ik moest de juiste mensen en materialen op de goede plek krijgen en ervoor zorgen dat vergunningen werden aangevraagd. Het hoogtepunt was de installatie van de bruggen en deuren. Daarbij werden verschillende technieken gebruikt, zoals hijsen met een bok, vervoer op een ponton en afzinken met vijzelsystemen. Wat me het meest trots maakt, is de uitstekende samenwerking binnen het team, met de opdrachtgever en onze eigen mensen. Deze ervaring heeft me geleerd het belang van gedegen werkvoorbereiding te waarderen, een waardevolle les die ik meeneem naar toekomstige projecten.”

Meer weten over de medewerkers van project Nieuwe Sluis Terneuzen? Bekijk de rubriek 'Wij maken het!' op onze socialmediakanalen: Facebook, LinkedIn en Instagram.

Sluizen- complex in cijfers

Middensluis (1910-2021)

Deze sluis moest plaatsmaken voor de bouw van de Nieuwe Sluis en de dienstenhaven

- 140 meter lang
- 18 meter breed
- 7,58 meter diep

Oostsluis (1968)

- 280 meter lang
- 23 meter breed
- 6,5 meter diep

Westsluis (1968)




- 290 meter lang
- 40 meter breed
- 13 meter diep

Nieuwe Sluis (2024)

- 427 meter lang
- 55 meter breed
- 16,44 meter diep

Scheepspassages 2022

In 2022 voeren in totaal ongeveer 58.750 schepen door het sluizencomplex:

| | | |
|---|----------------|--------|
|  | Binnenvaart | 48.500 |
|  | Recreatievaart | 1.250 |
|  | Zeevaart | 9.000 |

Naar verwachting passeren er in 2040 96.000 schepen.

De bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen is al sinds eind 2017 in volle gang. De Nieuwe Sluis zorgt voor een betere toegang en vlottere doorstroming van het toenemende scheepvaartverkeer, voor zowel binnenvaart- als zeeschepen. Het sluizencomplex bij Terneuzen is dé toegangspoort naar Terneuzen en Gent in de haven van North Sea Port en zorgt voor een scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Het laatste nieuws over de Nieuwe Sluis staat altijd op www.nieuwesluisterneuzen.eu.

Contact



Post- en bezoekadres Terneuzen:

Nieuwe Sluis Terneuzen, Kennedylaan 1, 4538 AE Terneuzen.

Heeft u vragen tijdens werkzaamheden van Nieuwe Sluis Terneuzen? Bel dan +31 (0)85 303 62 70 of e-mail nieuwesluisterneuzen@vnscc.eu

Meer weten over het project? Bezoek informatiecentrum Portaal van Vlaanderen. Kijk op www.portaalvanvlaanderen.nl voor de openingstijden.

Colofon

Redactie, realisatie en vormgeving:
Zandbeek.

Fotografie:

Patrick Vanhopplinus (Vlaamse Overheid)

Mark Neelemans

Droneteam Rijkswaterstaat

Jane van Raaphorst

september 2023

In opdracht van:



Uitgevoerd door:



Medegefinancierd door:

