

# Nieuwe Sluis

TERNEUZEN

## Genieten van de vorderingen aan de Nieuwe Sluis

Het was een periode waarin corona nog steeds een rol speelde, maar ook waarin geweldige (bouw)stappen zijn gezet. Denk aan het betonstorten van de sluishoofden en het vormgeven van de Buitenhaven. Projectdirecteur Eric Martejijn van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie en projectdirecteur van aannemerscombinatie Sassevaart Gerben Turkstra blikken terug op het voorjaar van 2021. Waar zijn ze trots op? En welk werk komt er nog aan?

Eric: "De komende periode staat er van alles te gebeuren. En van die bouwactiviteiten moeten we genieten! Het is uniek dat we de bouw van zo dichtbij kunnen volgen. Straks bevindt negentig procent van het bouwwerk zich ondergronds en onder water en zien we er niets meer van. Denk aan de sluishoofden en -kolk. De betonwerken hiervan torenen inmiddels ruim 3,5 meter boven NAP uit, een mijlpaal! Daarnaast ging 1 oktober 2021 de Middensluis uit bedrijf. Een historisch moment: we nemen na 113 jaar afscheid om ruimte te maken voor de invaart van de Nieuwe Sluis. Het Kapitein Rooiboskanaal verliest hiermee zijn functie. Het lijkt wel gisteren dat we dit tijdelijke kanaal openden! Maar dat is niet alles. De havenmond bij het Kopje van Kanada is verbreed. En dat brengt goed nieuws mee voor fietsliefhebbers! In oktober 2021 is het fietspad aan de buitenzijde weer open. Ook werken we aan de dienstenhaven. Daar brachten we de fundering aan van het dienstengebouw en plaatsen we een drijvende steiger en een dienstenbrug. Kortom: volop beweging op en rond het sluizencomplex."

Gerben blikte terug op de afgelopen tijd. "Ik zou de afgelopen periode beschrijven als 'voortvarend en doordacht'. Daarvoor gaan we ook als aannemerscombinatie. Allereerst vroeg corona steeds een aangepaste werkwijze van ons. Daarnaast ronden we de werkzaamheden in de Buitenhaven af. Dat gaf meteen een ander, meer afgerond aanzicht voor de scheepvaart en omgeving. Iets om trots op te zijn. Sinds oktober 2020 zijn we bezig met de betonwerken aan het buitenhoofd. Sinds januari 2021 ook aan het binnenhoofd. Deze werkzaamheden houden ons de komende tijd nog wel bezig. En dat is niet gek, want het is een echte uitdaging. We maken namelijk de drempel, deurkas, deursponning, brugkelder en inlaat van beton in een afgesloten ruimte, een soort grote badkuip, waarvoor per hoofd vijf grote torenkranen en speciale materialen nodig zijn om het beton met kwaliteit te storten. Echt een uniek en hoogdravend stukje techniek. Ik ben trots op de honderden collega's die hieraan werken. De komende periode gaat Sassevaart voortvarend door om deze kwaliteit te leveren, veilig en met zo min mogelijk hinder voor de omgeving en stakeholders. Onlangs scoorden we een 8,8 in het omgevingsonderzoek. Die 8 willen we graag behouden!"

*De Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie is opdrachtgever van de Nieuwe Sluis in Terneuzen en aannemerscombinatie Sassevaart, een combinatie van BAM, DEME en Algemene Aannemingen Van Laere N.V., bouwt de Nieuwe Sluis.*



### Inhoudsopgave

Pagina 2-3  
Hoe bouwen we de Nieuwe Sluis?

Pagina 4-5  
De sloop van de Middensluis

Pagina 6-7  
De Nieuwe Sluis in het kort

Pagina 8  
Cijfers



**Projectdirecteuren**  
Eric Martejijn (boven) en Gerben Turkstra (onder)





Binnenhoofd

# Hoe bouwen we de Nieuwe Sluis? Zo doen we dat!

De bouw van de Nieuwe Sluis is in volle gang. De betonwerken in de sluishoofden vorderen onafgebroken. De sluiskolk is inmiddels uitgegraven en we hebben de bodemroosters afgezonken. En we zijn bezig met het onderwaterbeton van de vloer van de kolk. De havenmond in de Buitenhaven West is verbreed én in de dienstenhaven zijn we volop bezig.

Wesley de Jong is projectmanager Sluis Civiel bij aannemerscombinatie Sassevaart en verantwoordelijk voor de bouw van de sluishoofden. Hij vertelt over de komende periode. "De vloeren van de sluishoofden zijn gestort in een droge bouwkuip van 25 meter diep. Nu zijn we volop bezig met de betonconstructies voor de wanden van de objecten in de sluishoofden. Denk daarbij aan de deurkassen, waar de sluisdeuren straks inschuiven om de sluis open te zetten, de brugkelder waarin het onderste deel van de brug komt en een inlaatconstructie voor het nivelleren van het water in de sluis."

## Betonwerken aan de sluishoofden

Het beton storten in de sluishoofden doen we in stappen. "We gaan langzaam de hoogte in. We brengen wapening en bekisting aan voor een paar meter wand, storten beton, laten het uitharden en brengen vervolgens hier bovenop het steigerwerk aan voor de volgende laag en beginnen weer opnieuw. Je kunt het vergelijken met legoblokken stapelen! Als je op het sluiscomplex staat, zie je dat we aan de wanden van het buitenhoofd het verst gevorderd zijn. Dit werk loopt wat vooruit op de werken van het binnenhoofd. Voor het betonstorten van de deurkassen is speciale bekisting nodig. We gebruiken deze eerst in het buitenhoofd, om de bekisting vervolgens te verhuizen naar het binnenhoofd."



Projectmanager bij Sassevaart  
Wesley de Jong

## Sluiskolk uitgraven en bodemroosters plaatsen

De sluiskolk is de afgelopen periode helemaal uitgegraven. Wesley: "Vervolgens plaatsten we twee betonnen bodemroosters. Deze dreven lange tijd in de sluiskolk. Via deze roosters gaat het water in de sluis straks omhoog en omlaag, afhankelijk van het waterpeil aan de andere kant van de sluis. Het water gaat via de roosters naar het nivelleerkanaal aan de westzijde van de kolk. We plaatsen hier nog een combiwand. Deze vormt de scheiding tussen het nivelleerkanaal en de kolk. Het plaatsen van de bodemroosters vroeg veel voorbereiding, het is een precies werk. We lieten de roosters gecontroleerd afzinken. Dat deden we door de bodemroosters af te dekken, aan beide kanten een ponton te plaatsen en met lieren en gewichten de roosters langzaam te laten zakken."



Sluiskolk



Dienstenhaven

## Start bouw dienstengebouw

De dienstenhaven is voor maritieme dienstverleners die een directe relatie hebben met het sluisencomplex. Rondom de dienstenhaven is volop beweging! Zo zijn we in juni 2021 gestart met de fundering van het dienstengebouw. Onder andere Multraship, Boluda, Rijkswaterstaat en de Koninklijke Marechaussee komen hier te werken. Na de fundering brengen we de funderingsbalken aan. Dan kunnen we het gebouw, van beton en vliesgevel, verder opbouwen en het parkeerterrein aanleggen. Het gebouw is medio 2022 gereed. Maar dat is niet alles. Ook komt er een drijvende steiger in de dienstenhaven en een dienstenbrug. De dienstenbrug zorgt voor de verbinding tussen de kade en de drijvende steiger. Hiervoor brachten we afgelopen zomer mantelbuizen voor elektra aan.

## Kopje van Kanada: van graven tot bodembescherming

Met de komst van de Nieuwe Sluis komen meer en grotere schepen naar de haven van Terneuzen. Daarom moesten we de havenmond verbreden. Een deel van het Kopje van Kanada werd afgegraven. Dat deden we vanaf het water met een backhoe dredger, een ponton dat uitgerust is met een graafkraan. Het grove afgraafwerk werd voor de zomer afgerond. Het grote materieel maakte toen plaats voor kleiner materieel om het gebied verder af te vlakken. Vervolgens brachten we oeverbescherming aan met stortsteen. Dat alles gebeurde in een 'treintje' achter elkaar aan. Ook brachten we bodembescherming aan. Deze bestaat uit een kunststofmat met daarop samengebonden wilgentenen. Een kraanschip legde de matten drijvend in het water waarna ze met stortsteen op de juiste plaats werden afgezonken. Na het aanbrengen van de bescherming legden we ook een nieuwe onderhoudsweg aan en zaaiden we nieuw gras in. Vanwege de werkzaamheden en een veilige aan- en afvoer van materiaal, zijn de Nieuw Neuzenweg én het Kopje van Kanada nog steeds afgesloten. Het fietspad aan de buitenzijde van het Kopje van Kanada kunnen we in oktober wel weer openstellen.

Kopje van Kanda



Buitenhoofd



# Sloop Middensluis

Vanaf 1 oktober 2021 sluiten we de Middensluis. Hiermee verliest het tijdelijke Kapitein Rooiboskanaal zijn functie. Op deze plek varen in de toekomst de grote schepen die gebruik gaan maken van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Na de sloop van de Middensluis komt hier het zuidelijke deel van de dienstenhaven. Hoe gaat de sloop van de Middensluis verlopen?

We slopen de Middensluis in twee delen. We beginnen aan de zuidelijke kant bij het binnenhoofd en de sluisolk. Omdat we hier aan de slag gaan, rijdt het wegverkeer alleen nog over de noordbrug. Deze brug hoeft niet meer omhoog voor de scheepvaart. De sloop van het binnenhoofd en de kolk duurt ongeveer tot medio 2022. Tot die tijd vinden de volgende werkzaamheden plaats:

- Asbestsanering en sloop gebouwen
- Verwijderen remmingwerken zuidzijde vanaf het water
- Sloop puntdeuren en zuidbrug
- Gaten boren in wanden voor explosieven
- Afgraven grond naast Middensluis
- Plaatsen springstof en springen wanden
- Opscheppen en afvoeren puin naar Schependijk
- Hakken vloeren met afvoer over water naar Schependijk
- Breken puin op Schependijk
- Afvoer over water van houten funderingspalen en grond van kolkbodem

## Breken en explosieven

De deuren en brug aan de zuidkant van de Middensluis slopen we met kranen op het land. Het schroot en het beton voeren we af via de weg naar de Schependijk. De wanden worden in den natte gesloopt met explosieven. Om explosieven te kunnen plaatsen, boren we gaten in de wanden. Het gesprongen puin voeren we af via het water naar de Schependijk. Op de Schependijk plaatsen we een puinbreker om de stukken nog kleiner te maken.

## Scheepvaart

In 2020 voeren er 7.267 schepen door de Middensluis. Dat is ongeveer 15% van het totaal aantal schepen dat gebruikmaakt van het sluisencomplex. Vanaf oktober 2021 moet alle binnenvaart die normaal de Middensluis gebruikte, verdeeld worden over de West- en de Oostsluis. Hierdoor lopen de wachttijden in beide sluisen mogelijk op. Daarom is de hoeveelheid wachtplaatsen aan de kanaalzijde en in de Buitenhaven groter gemaakt. En door het gebruik van de sluisplanning weet de scheepvaart vooraf wanneer schutting kan plaatsvinden.

## Zo min mogelijk overlast

Tijdens de sloop blijft de hoogwaterveiligheid voor het achterland gewaarborgd. Ook het spuien via de Middensluis, overtollig water uit het achterland afvoeren naar de Westerschelde, gaat tijdens de sloop gewoon door. En het wegverkeer kan het sluisencomplex blijven passeren. Toch kan de omgeving wel wat merken van het werk. Van maandag tot zaterdag, tussen 07.00 en 19.00 uur kan de omgeving op een aantal momenten het boren van gaten, het verwerken van puin en af en toe explosieven horen. Er zijn, in 2022, ook werkzaamheden die 24/7 doorgaan. Dat zijn bijvoorbeeld het onder water hakken en uitgraven van vloeren en het opruimen van puin. Uiteraard proberen we de overlast minimaal te houden.

## Oude elementen bewaren

De Middensluis heeft een rijke geschiedenis. Een aantal oude elementen zijn intact gebleven, zoals de cijfers 1902 en 1904. Deze halen we voorzichtig los en plaatsen we bij het toekomstige herdenkingsplein voor de gevallen Rijkswaterstaters tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Het zuidelijke deel van de Middensluis wordt als eerste weggehaald. Verkeer rijdt vanaf dan over de noordbrug.

Noordbrug

Middensluis

## Geschiedenis Middensluis



1890

Wegens de steeds groeiende scheepvaart, in zowel afmeting als in aantal, werd in 1890 een uitbreidingsplan gemaakt voor een nieuwe sluis bij Terneuzen.

1895

In 1895 kwam, na lang onderhandelen, een nieuwe Belgisch-Nederlandse afspraak tot stand voor de bouw van een derde sluis in Terneuzen.

1908

Op 1 oktober 1908 werd de Zeesluis (zo heette de Middensluis toen nog) in gebruik genomen.

## Voor de oorlog

De eerste verbouwing: rolbasculebruggen vervingen de oude rolbruggen.

5 september 1944

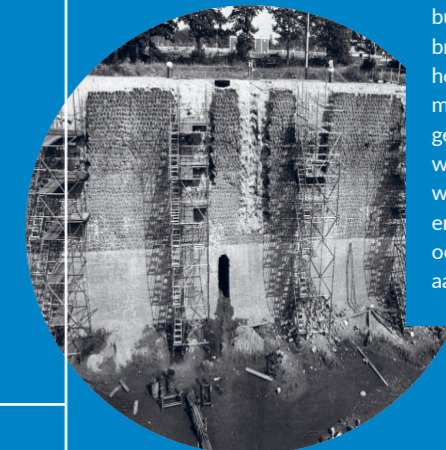
Op Dolle Dinsdag probeerden vijf moedige Rijkswaterstaters explosieven bij de sluisen onklaar te maken. Ze werden aangehouden en omgebracht. Dit wordt nog steeds herdacht op 4 mei bij het monument op het sluisencomplex.

14 maart 1945

Koningin Wilhelmina bezocht de sluis en sprak nadrukkelijk de wens uit dat er een oorlogsmonument moest komen voor de dappere Rijkswaterstaters.

Jaren '60 en '70

Tijdens de verbouwing begin jaren '60 werden de rolbasculebruggen van het buitenhoofd naar het binnenhoofd verplaatst. Op het buitenhoofd kwamen bredere bruggen. Voor zowel het binnenhoofd als het buitenhoofd moesten nieuwe brugkelders gemaakt worden. Tegelijkertijd werd het buitenhoofd verhoogd en werden er nieuwe bediengebouwen geplaatst. Eind jaren '60 werden ook de West- en Oostsluis aangelegd.



1910

Koningin Wilhelmina opende op 15 februari 1910 officieel de sluis.



1945

Tijdens de Tweede Wereldoorlog liep de sluis flink wat schade op. Van het buitenhoofd waren de deuren en rolbasculebruggen vernield. Bij het binnenhoofd was een deur verwoest en was er flink schade aan de kelderdekken. De bediengebouwtjes waren volledig onbruikbaar. De schade aan de sluis werd hersteld en er werden nieuwe bediengebouwen geplaatst.



1977 - 1986

Van 1977 tot 1982 kreeg de Middensluis een complete renovatie met een nieuw buitenhoofd en nieuwe roldeuren. De bouw van het huidige bediengebouw naast de Middensluis startte in 1983. In 1984 werd het in gebruik genomen, en sinds 1986 was er centrale bediening. Dat betekent dat het bedienen van de sluis en het begeleiden van het scheepvaartverkeer vanaf dezelfde centrale plek plaatsvond.

1 oktober 2021

Per 1 oktober is de Middensluis gesloten. Na de sluiting volgt de sloop van de sluis.

6 mei 2019 - 1 oktober 2021

De scheepvaart kon tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis grotendeels gebruik blijven maken van de Middensluis. Hiervoor werd een tijdelijk doorvaartkanaal aangelegd. Na een publieksprijsvraag is de naam "Kapitein Rooiboskanaal" gekozen, naar de bezongen zeeheld door de lokale band De Lamaketta's. Per 1 oktober 2021 verliest het kanaal zijn functie.



## Nieuwe Sluis kort



### Uniek! Mammoetbotten in het Portaal van Vlaanderen

Bij het uitgraven van de sluishoofden is een grote hoeveelheid botresten gevonden. Uit ouderdomsonderzoek bleken de botten van (meer dan) 42.000 jaar oude landzoogdieren en van zeezoogdieren tussen de 15 en 2,5 miljoen jaar oud te zijn! De botten zijn te bekijken in het Portaal van Vlaanderen. Erik van Merrienboer, burgemeester van de gemeente Terneuzen, opende het nieuwe onderdeel in de bestaande expositie van de Nieuwe Sluis Terneuzen. In de tentoonstelling zijn de botdelen van onder andere een wolharige mammoet, een wolharige neushoorn, een paard en verschillende zeezoogdieren te bekijken. De selectie bestaat onder andere uit mooie slagstanden, een atlas (de eerste wervel van een

wervelkolom) en een kies van een kleine mammoet. De expositie geeft meer informatie over de periode waarin de dieren leefden. Op een scherm kun je de mammoet terug tot leven wekken door de gevonden botten naar de juiste plek terug te slepen. En op de meetlat naast de kast is te zien hoe groot de beesten waren. Zo vergelijk je jouw eigen lengte met die van bijvoorbeeld een wolharige neushoorn.

Benieuwd geworden? Kijk op de website van het Portaal van Vlaanderen voor de openingstijden van ons informatiecentrum! [www.portaalvanvlaanderen.nl](http://www.portaalvanvlaanderen.nl)



Ecoloog Nieuwe Sluis Terneuzen  
Leo Vorthoren



Orchidee

### Ecoloog aan het woord: broedseizoen, beschermde soorten en meer!

Leo Vorthoren is ecoloog bij de Nieuwe Sluis in Terneuzen en vertelt meer over de afgelopen periode en het werk tot de afronding van de sluis. "Tot eind augustus liep het broedseizoen. We zorgden er net als elk jaar voor dat in de buurt van de werkzaamheden geen vogels broeden. Dat doen we enerzijds door ze te ontmoedigen te nestelen op de locaties waar we werken, bijvoorbeeld door meerdere malen per week of zelfs dagelijks met een hond erover te lopen. Maar ook door alternatieve broedplekken te bieden."

"Op het moment onderzoeken we een slibdepot van Rijkswaterstaat op de Axelse vlakte. Daar willen we zonnepanelen aanleggen voor het energieneutraal opereren van de Nieuwe Sluis. Omdat het slibdepot al jaren niet meer

wordt betreden, heeft de natuur het gekoloniseerd. We puzzelen nu hoe we het zonnepark kunnen aanleggen zonder de dieren te verstoren."

"Zodra de Nieuwe Sluis af is, gaan we aan de slag met een herplantingsplan voor het sluisencomplex. Oude natuur, zoals de orchideeënvelden die er stonden, worden in de oude staat hersteld. Dit door de topklaag – die in depot geplaatst en bewaard is gebleven – terug te plaatsen of door het gebruik van maaisel van locaties met orchideeën. In deze topklaag zitten de juiste zaden en bodemschimmels om de orchideeën weer te laten groeien. Ook wordt met de architect gekeken hoe het esthetisch beeld én de natuur het beste tot zijn recht komen in de nieuwe situatie. Altijd genoeg te doen dus!"



Projectmanager Mechanica bij Sassevaart  
Ben Van De Kerckhove

### Sluisdeuren en bruggen begin 2022 naar Nederland

De staalbouwer in China legt de laatste hand aan de sluisdeuren en bruggen voor de Nieuwe Sluis Terneuzen. Ben Van De Kerckhove, projectmanager Mechanica bij Sassevaart, overziet de productie. "De afgelopen periode deden we dat via telefoon en videobellen, voorheen door maandelijkse bezoeken. Gelukkig heb ik nauwe contacten met mijn collega's daar. Zij zijn dagelijks betrokken bij de realisatie en zorgen voor het hoge kwaliteitsniveau dat de Europese en Nederlandse normen voorschrijven. Begin 2022 komen de bruggen en deuren met een transportschip naar Vlissingen. Deze tocht duurt zes tot acht weken. Helemaal langs Zuid-

Afrika, Spanje en Frankrijk komen de onderdelen naar het Zeeuwse water. In de haven van Vlissingen worden ze op pontons geplaatst en vervolgens door de Westsluis naar het kanaal Gent-Terneuzen gebracht. De deuren en bruggen gaan voorlopig in de opslag. Dan brengen sleepboten de bruggen op pontons naar de juiste plaats in het binnen- en buitenhoofd. De sluisdeuren worden eerst van de pontons met drijvende bokken te water gelaten, gekanteld en dan met sleepboten drijvend naar de juiste plaats vervoerd. Hier worden ze gemonteerd. Een mooie klus!"



# Sluizen- complex in cijfers

## Middensluis (1910-2021)

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

- 140 meter lang
- 18 meter breed
- 8 meter diep

Aantal scheepspassages in 2020: 7.267

## Oostsluis (1968)

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

Aantal scheepspassages in 2020: 28.332

## Westsluis (1968)

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




Aantal scheepspassages in 2020: 23.072

## Nieuwe Sluis (2023)

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

## Scheepspassages 2020

In 2020 voeren in totaal 58.671 schepen door het sluisencomplex:

	Binnenvaart	49.155
	Recreatievaart	1.032
	Zeevaart	8.484

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 sluisencomplex bij Terneuzen is de toegangspoort naar de havens van Terneuzen en Gent (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](http://www.nieuwesluisterneuzen.eu).

## Contact



### Post- en bezoekadres Terneuzen:

Nieuwe Sluis Terneuzen, Postbus 567, 4530 BB Terneuzen  
Kennedylaan 1, 4538 AE Terneuzen, +31 (0)88 2461 839

Heeft u vragen tijdens werkzaamheden van Nieuwe Sluis Terneuzen?  
Bel dan +31 (0)85 303 62 70

[nieuwesluisterneuzen@vnsce.eu](mailto:nieuwesluisterneuzen@vnsce.eu)

## Colofon

Redactie, realisatie en vormgeving:

Zandbeek.

Fotografie:

Patrick Vanhopplinus (Vlaamse Overheid)

Patrick van Iersel Photography

Droneteam Rijkswaterstaat.

Jane van Raaphorst

oktober 2021

In opdracht van:



Uitgevoerd door:



Medegefinancierd door:

