

Nieuwe Sluis

TERNEUZEN



We zijn begonnen!

Eind 2022 vaart in Terneuzen het eerste schip door de Nieuwe Sluis, een van de grootste sluisen ter wereld! Qua afmetingen is de Nieuwe Sluis vergelijkbaar met de sluisen in Antwerpen, Amsterdam en Panama. Veel partijen kijken uit naar de komst van de Nieuwe Sluis.

Het sluisencomplex vormt de toegang tot de havens van Gent en Terneuzen, gelegen aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Ook grotere zeeschepen vinden straks via de Nieuwe Sluis gemakkelijk hun weg naar de havens in het achterland. De Nieuwe Sluis is samen met het gehele sluisencomplex bovendien een cruciale schakel in de Seine-Schelde-verbinding en verbindt via binnenwaterwegen de havens van Gent en Terneuzen met het hart van Frankrijk. Dat maakt het mogelijk goederen per binnenschip te vervoeren in plaats van per vrachtwagen. De Nieuwe Sluis zorgt dus voor een betere toegang en vlottere doorstroming voor zowel binnenvaart- als zeeschepen. Zo komt er ruimte voor groei van bestaande en ontwikkeling van nieuwe economische activiteiten in de gehele Kanaalzone.

Het is nog niet zover! Eerst moet deze grote sluis nog gebouwd worden binnen het bestaande sluisencomplex. En wel met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart, weggebruikers en omgeving. Een megaklus, die aannemerscombinatie Sassevaart gaat uitvoeren. Bedrijven op het sluisencomplex hebben inmiddels plaats gemaakt voor de Nieuwe Sluis. De eerste echte bouwwerkzaamheden starten halverwege 2018.

Kijk op www.nieuwesluisterneuzen.eu om op de hoogte te blijven van de laatste stand van zaken van het project. Meld u op de website aan voor onze digitale nieuwsbrief om het laatste nieuws in uw mailbox te ontvangen.

Planning

Medio 2018 - eind 2018:
Start aanleg van onder andere Frontmuur Noordwest, rotonde en doorvaartkanaal

Eind 2018 - eind 2021:
Bouw Nieuwe Sluis

Medio 2021 - eind 2021:
Afsluiten tijdelijk doorvaartkanaal

Eind 2021 - medio 2022:
Sloop Middensluis

Eind 2022:
Ingebruikname Nieuwe Sluis

Kijk verder
op pagina
4



Eric Marteyn
Projectdirecteur
Nieuwe Sluis Terneuzen

“Het is mooi om elke dag de veranderingen te zien op het sluisencomplex”

“De aanleg van de Nieuwe Sluis is nu echt begonnen. Een mijlpaal waar we als projectteam hard naartoe hebben gewerkt. We hebben alle officiële procedures doorlopen, voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en een geschikte aannemer gevonden. En die is aan de slag. Gezien de financiering en de belangen van de Nieuwe Sluis voor zowel Nederland als Vlaanderen is het perfect dat zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer met een Vlaams-Nederlands team werkt. Zo combineren we het beste van twee werelden.

Het is buitengewoon spannend om een van de grootste sluisen ter wereld aan te leggen binnen de bestaande situatie: het huidige sluisencomplex in Terneuzen. We blijven alert om dit zo goed mogelijk te doen zonder de bestaande functies te storen. Zo moet de waterkerende functie intact blijven, regenwater uit het achterland gespuid worden, schepen blijven schutten en auto- en fietsverkeer over de bruggen passeren. Een uitdaging waarvan wij ons goed bewust zijn.

Tijdens de gehele voorbereiding hebben alle betrokkenen kunnen meedenken en hebben we de omgeving op de hoogte gehouden. Ook tijdens de uitvoering vinden we het belangrijk om dit te blijven doen. We zijn altijd bereikbaar voor vragen. Ook kunt u in het geheel vernieuwde Portaal van Vlaanderen, tevens ons informatiecentrum, alles te weten komen over het sluisencomplex en de Nieuwe Sluis. En er komt een uitkijkpunt op het complex om alle werkzaamheden met eigen ogen te kunnen bekijken.

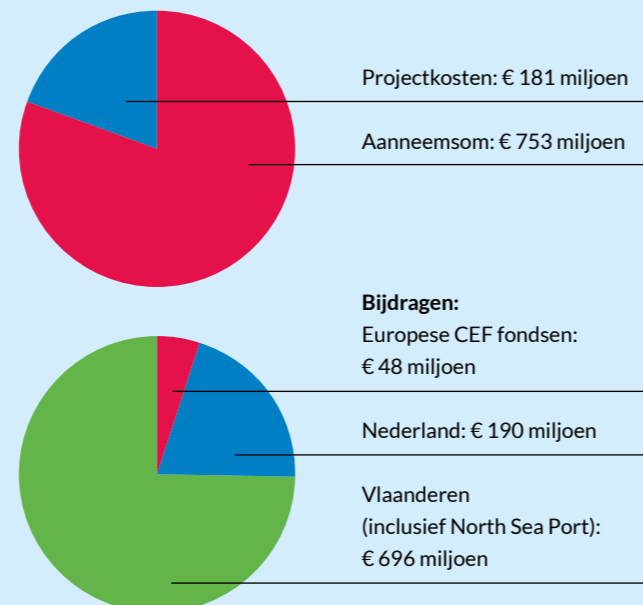
Ik kijk ernaar uit om elke dag de veranderingen te zien op het sluisencomplex, zodat straks in 2022 het eerste schip door de Nieuwe Sluis kan varen. Dat is ons doel! De Nieuwe Sluis is een aanwinst voor de maritieme toegankelijkheid en de economie van zowel Nederland als Vlaanderen.”

De Nieuwe Sluis:

- zorgt voor een vlottere doorstroming van binnenvaartschepen tussen Nederland, België en Frankrijk en een robuuster sluisencomplex;
- verbetert de toegang tot de havens van Gent en Terneuzen voor grote zeeschepen;
- biedt een economische impuls voor zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Vlaamse regio.

Kosten Nieuwe Sluis Terneuzen

Totale kosten, inclusief voorbereiding, begeleiding en twee jaar beheer en onderhoud zijn **€ 934 miljoen**.



Eerste spadesteek Nieuwe Sluis Terneuzen

Eind 2017 hebben de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts en de Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen de eerste officiële spadesteek gegeven voor de bouw van de Nieuwe Sluis. Met de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen wordt de toegang tot de havengebieden van Gent en Terneuzen vergroot. Een mijlpaal!

Voor het startmoment van de bouw zijn de afgelopen jaren flink wat stappen genomen. Zo begon in 2008 een uitgebreide verkenning naar wat er mogelijk en nodig was voor goede

maritieme toegankelijkheid in de toekomst. Dit leidde ertoe dat Vlaanderen en Nederland in 2012 de intentie ondertekenden voor de bouw van de Nieuwe Sluis op deze locatie en van deze omvang. Vervolgens zijn alle officiële procedures opgestart en doorlopen. En hebben Vlaanderen en Nederland onderhandeld over de aanleg, beheer en onderhoud, kosten en kanaal-aanpassingen. Begin 2015 legden Vlaanderen en Nederland al deze afspraken vast in een verdrag. Nadat het tracébesluit definitief was, kon het project op zoek naar de meest geschikte aannemer. De opdracht voor de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen is gegund aan aannemerscombinatie Sassevaart.

Bezoek ministers Nieuwe Sluis Terneuzen

“Ik ben verheugd dat ik met mijn collega minister Van Nieuwenhuizen de eerste, wij noemen het, schup in de grond heb gestoken. Met de realisatie van de Nieuwe Sluis doen we een gedurfde investering en zijn er geen grenzen meer aan de groei in de Gentse kanaalzone. Tegen 2030 verwachten we een aanzienlijke groei van het goederenvervoer. Al die extra vracht over de weg is geen optie. Vandaar dat we stevig investeren in alternatieven, zoals onze waterwegen.”

Ben Weyts
Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken



“De eerste schop ging in de grond voor de bouw van een van de grootste sluisen ter wereld. Het resultaat van een mooie samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland, die een belangrijke impuls gaat geven aan onze scheepvaart en industrie. De sluis wordt ook een icoon van duurzaamheid, want hij wordt duurzaam gebouwd en volledig energieneutraal.”

Cora van Nieuwenhuizen
Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat

Werk in uitvoering

Fred Jansen
projectdirecteur
aannemerscombinatie
Sassevaart

“We bouwen voortvarend en doordacht de Nieuwe Sluis, een van de grootste sluisen ter wereld”

“De aanleg van de Nieuwe Sluis in Terneuzen is een mooi project waar we de komende vijf jaar voortvarend en doordacht aan gaan werken. Dat is ons motto. Voortvarend, omdat we willen dat het scheepvaartverkeer, maar ook wegverkeer zo soepel mogelijk kan blijven passeren. En natuurlijk ook omdat we willen dat de bouwwerkzaamheden vlot verlopen. Doordacht, omdat we niet zomaar aan de slag gaan, maar al onze stappen goed voorbereiden. Het is namelijk een flinke klus waarbij veiligheid voorop staat.

Onopgemerkt gaat zo'n bouw niet, maar we proberen de overlast zoveel mogelijk te beperken voor alle partijen. De enorme sluis komt binnen het bestaande sluisencomplex. De andere

sluisen moeten in bedrijf blijven en we willen ook dat de omgeving zo min mogelijk hinder ondervindt. Om dit voor elkaar te krijgen, werken we met bestaande en bewezen bouwtechnieken die zo min mogelijk trillingen veroorzaken, slechts beperkt grondwater onttrekken aan de omgeving en weinig werkruimte innemen. De Nieuwe Sluis wordt van hoge kwaliteit, direct functioneel en met lage onderhoudskosten.

Op dit moment werken we de details van het ontwerp van de Nieuwe Sluis uit. Daarnaast zijn we met allerlei voorbereidende werkzaamheden bezig, zoals grondonderzoek, slopen van gebouwen, bomen kappen, niet gesprongen explosieven uit de oorlog opsporen en

verwijderen en kabels en leidingen verleggen. Medio 2018 beginnen de eerste grote werkzaamheden. Zo gaat er dan een stuk van de kade van de Schependijk af, zodat de Oostsluis goed bereikbaar blijft. En we beginnen met het heien van de eerste combiwand, de Frontmuur Noordwest van de Nieuwe Sluis. Ook komt er een doorvaartkanaal zodat schepen tijdens de bouw nog langere tijd gebruik kunnen maken van de Middensluis.

De samenwerking met het Vlaams-Nederlandse projectteam van de Nieuwe Sluis verloopt prettig. Met ons ervaren Vlaams-Nederlands bouwteam zie ik de bouwfase vol vertrouwen tegemoet. In 2022 ligt er een mooie Nieuwe Sluis en is de Kanaalzone klaar voor de toekomst.”



Het eerste werk is Frontmuur Noordwest

1 De Nieuwe Sluis komt ten zuiden van de huidige Middensluis. Er komen twee nieuwe, grotere, bruggen. Ter voorbereiding daarop bouwen we eerst een gedeelte van de buitenkant van de Nieuwe Sluis, een zogenaamde frontmuur. Dit is een waterkerende muur, onderdeel van de sluis. Deze muur heet Frontmuur Noordwest, genoemd naar de situering op het complex. Een nieuwe tijdelijke weg voor doorgaand auto- en fietsverkeer loopt langs deze muur. Zolang de Nieuwe Sluis nog niet afgebouwd is, torent de muur 3,5 meter boven de weg uit. De Nieuwe Sluis ligt namelijk een stuk hoger dan de huidige. In de definitieve situatie gaat de weg mee omhoog. Het verkeer rijdt eind 2018 over de nieuwe (tijdelijke) weg.

Minder hinder door het doorvaartkanaal

2 De Middensluis blijft beschikbaar tot medio 2021. Dit is mogelijk door de aanleg van een tijdelijk doorvaartkanaal. Het kanaal komt op de plek waar het districtskanal van Rijkswaterstaat stond. Schepen tot een lengte van 105 meter, een breedte van 9,5 meter en een diepgang van 3 meter kunnen gebruikmaken van het doorvaartkanaal.

Het doorvaartkanaal zorgt er dus voor dat de scheepvaart langer dan gedacht gebruik kan maken van de Middensluis. De totale capaciteit neemt wel iets af doordat de wat grotere binnenvaartschepen geen gebruik kunnen maken van het kanaal. Om de wachttijd te beperken, is het voor binnenvaartschepen nu mogelijk hun schutting te plannen. Dat was voor de zeevaart al langer mogelijk.



“Ik verwacht dat we veel overlast krijgen van de aanleg van de Nieuwe Sluis”

Frank Chapelier
Bewoner Stationsweg in Terneuzen

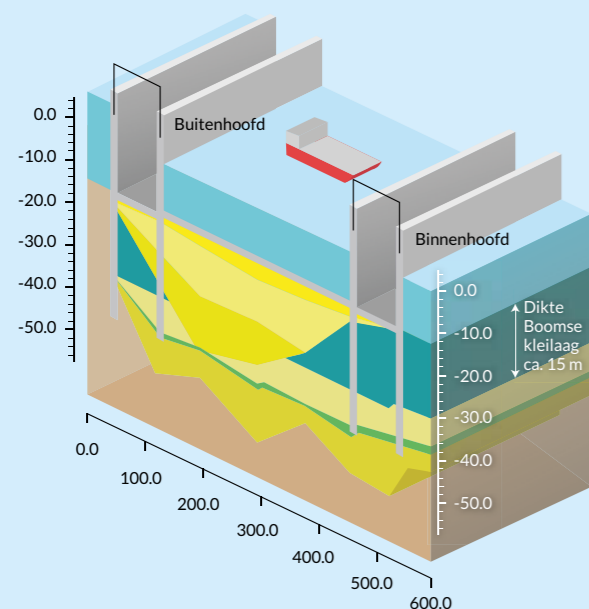
Lees meer op: niewesluisterneuzen.eu

Hoe wordt de Nieuwe Sluis gebouwd?

De Nieuwe Sluis wordt 427 meter lang en 55 meter breed en is daarmee een van de grootste sluisen ter wereld. En veel groter dan de huidige sluisen in het sluisencomplex in Terneuzen. De goed zichtbare bouw aan de sluishoofden gaat begin 2019 van start. In 2018 voeren we ook al werkzaamheden uit, zoals de aanleg van het doorvaartkanaal en de bouw van Frontmuur Noordwest. We maken gebruik van bestaande en bewezen bouwmethoden. Welke zijn dat eigenlijk?

Natte en droge bouwmethode

We gebruiken zoveel mogelijk een natte bouwmethode. De grond in de toekomstige sluisenkolk wordt als het ware onder water weggebaggerd. Daardoor blijft het grondwaterpeil gelijk en voorkomen we verzakkingen in de omgeving. De sluishoofden worden in een droge bouwkuip gebouwd. Deze zijn te ingewikkeld om ze ook in 'den natte' te kunnen maken, onder andere door de voorzieningen die nodig zijn voor de sluisdeuren en de brug. Voor het maken van deze droge bouwkuipen plaatsen we eerst rondom damwanden. Daarna hogen we de ruimte op met zand en brengen we diepwanden aan tot diep in de ondergrond. Vervolgens wordt de bouwkuip ontgraven en pompen we de kuip droog. In deze bouwkuipen kunnen de sluiswerkers veilig werken onder het grondwaterpeil.



Wat zijn damwanden?

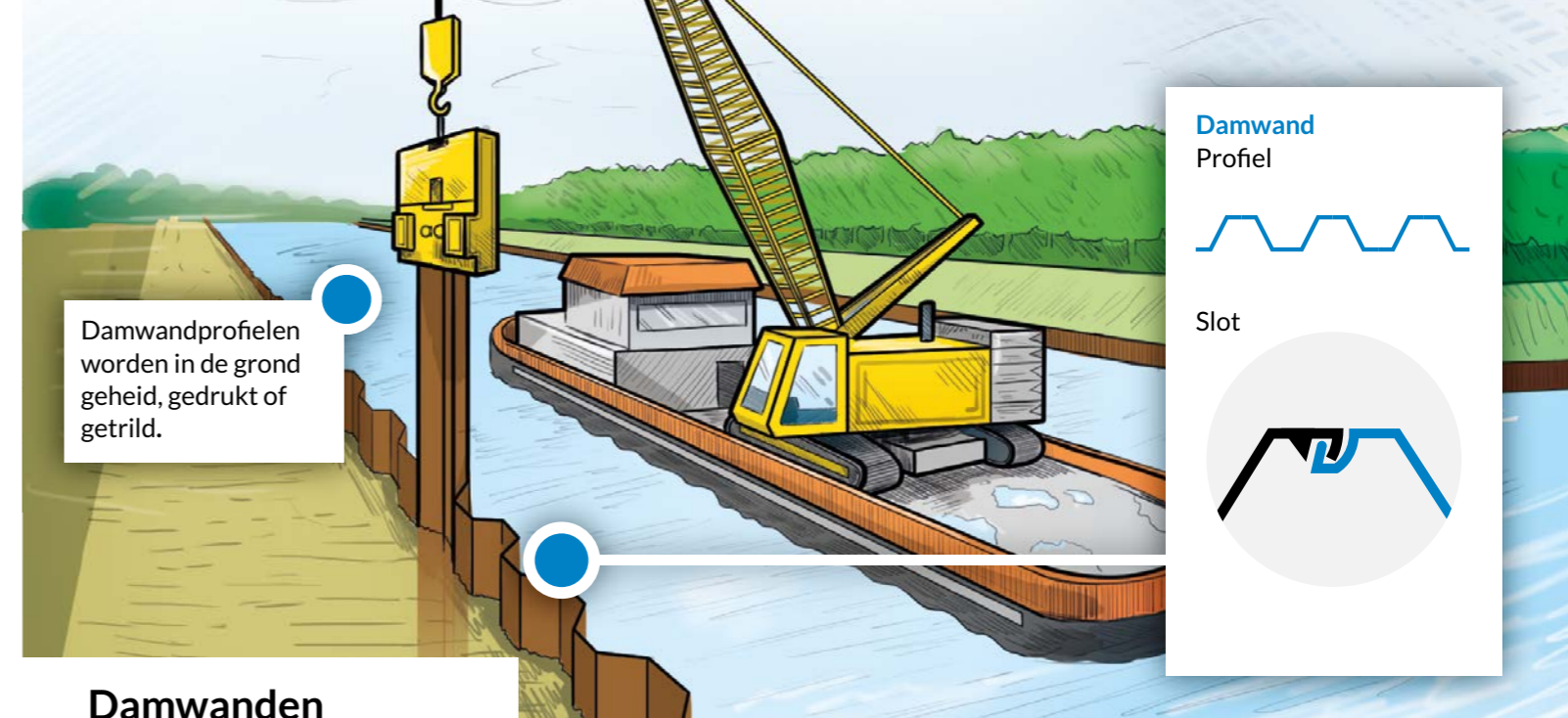
Bij kadeconstructies (daar waar schepen kunnen afmeren) en keerconstructies (verticale wanden op de afscheiding tussen land en water) plaatst de aannemer damwanden. Dat is vooral ter plaatse van de Buitenhaven en langs de landtongen zoals de Schependijk. Een damwand bestaat uit losse metalen planken die door middel van een slot in elkaar grijpen. Zo vormen ze een verticale wand, die water of grond tegenhoudt. Een damwand wordt in de grond gebracht door heien, trillen of drukken of een combinatie daarvan.

Diepwanden

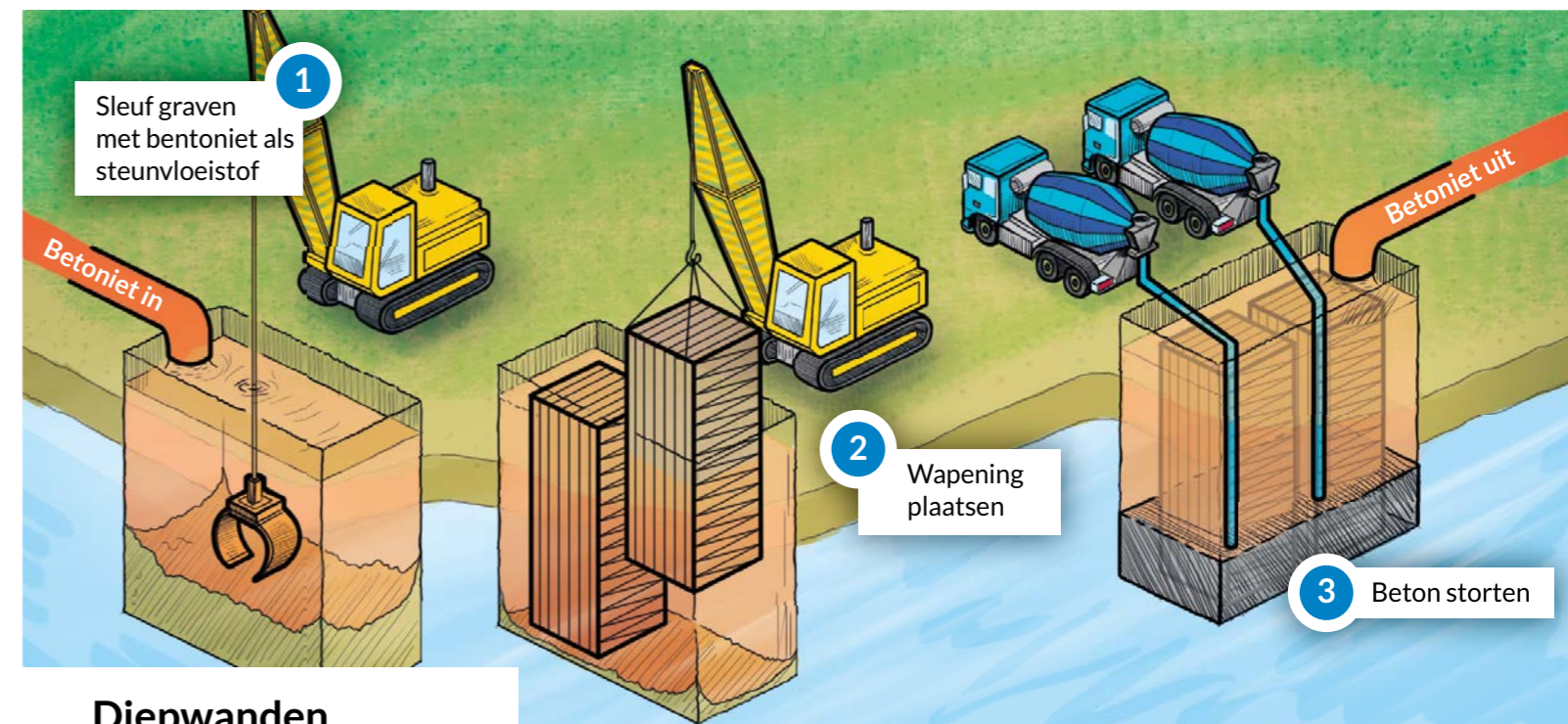
De sluis krijgt sluiswanden tot diep in de grond. Deze sluiswanden, de muren van de sluisenkolk, zijn grotendeels zogenaamde diepwanden. Dit zijn sterke wanden, die de krachten van het water in de sluis kunnen weerstaan. Diepwanden worden niet geheid of ingetrild, maar uitgegraven. Dit voorkomt overlast en schade door trillingen en geluid. We graven eerst een smalle diepe sleuf van 7,5 meter lengte. Tijdens het graven versterken we de wanden met bentoniet, zodat de wand niet instort. Bentoniet is een natuurlijk mengsel van water en een natriumkleisoort. Als de sleuf klaar is, brengen we wapening aan en gieten we de sleuf vol met beton. Het bentoniet is lichter dan beton en drijft naar boven. Het kan dan eenvoudig weggezogen worden. Als dit klaar is, wordt de volgende sleuf gegraven.

Extra sterke combiwanden

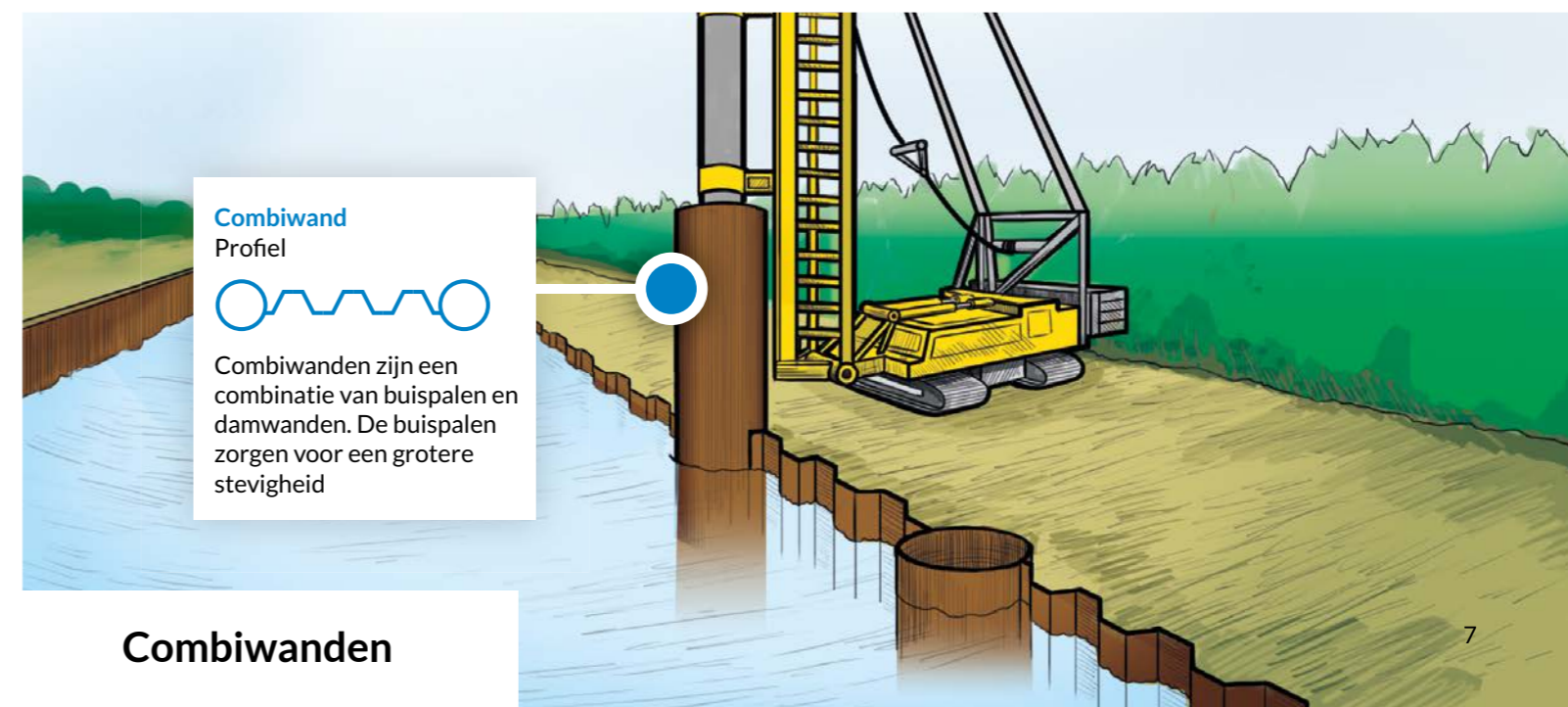
Voor sommige onderdelen van het project worden combiwanden toegepast. Een combiwand is een damwand versterkt met stalen buispalen. De stalen buispaal zorgt voor de sterkte van de constructie, de tussenliggende damwanden voor de afsluiting. Een combiwand kan – doordat de constructie sterker is – zwaarder worden belast dan gewone damwandconstructies. Frontmuur Noordwest en de oostelijke kolkmuur worden combiwanden.



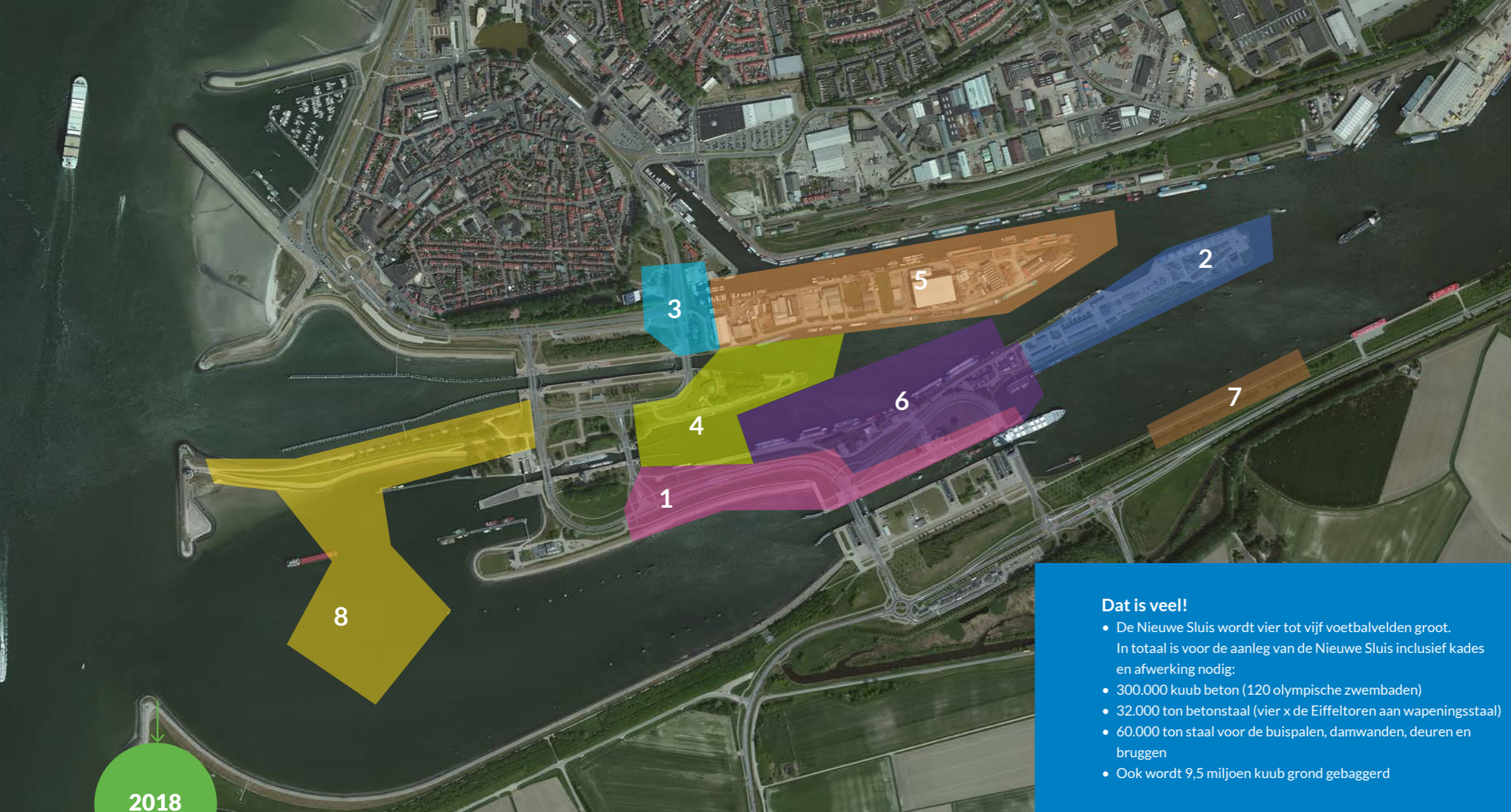
Damwanden



Diepwanden



Combiwanden



2018

Dat is veel!

- De Nieuwe Sluis wordt vier tot vijf voetbalvelden groot. In totaal is voor de aanleg van de Nieuwe Sluis inclusief kades en afwerking nodig:
- 300.000 kubieke beton (120 olympische zwembaden)
- 32.000 ton betonstaal (vier x de Eiffeltoren aan wapeningsstaal)
- 60.000 ton staal voor de buispalen, damwanden, deuren en bruggen
- Ook wordt 9,5 miljoen kubieke grond gebaggerd

Aan het werk voor de Nieuwe Sluis!

1 Frontmuur Noordwest
 In maart 2018 zijn we begonnen met de voorbereidingen voor de aanleg van een waterkerende muur: Frontmuur Noordwest. Deze muur is onderdeel van de Nieuwe Sluis en komt in de Buitenhaven West. Door de muur kan ook tijdens het stormseizoen veilig en voortvarend gewerkt worden aan de Nieuwe Sluis.

2 Inrichten Zeevaartweg
 In het tweede kwartaal van 2018 richt aannemer Sassevaart de landtong Zeevaartweg in als werkterrein. Het werkterrein krijgt een loskade voor de aanvoer van materialen. Op het werkterrein komt een betoncentrale, een vlechthal en een bentonietcentrale.

3 Ronde Schependijk
 In plaats van de huidige kruising van de Binnenvaartweg, Buitenhaven en Schependijk komt in het derde kwartaal van 2018 een rotonde.

4 Tijdelijk doorvaartkanaal
 Vanaf het tweede kwartaal wordt gewerkt aan een tijdelijk doorvaartkanaal. Dit kanaal zorgt voor minder hinder voor de scheepvaart. Binnenvaartschepen kunnen door het kanaal voor langere tijd gebruik blijven maken van de Middensluis.

5 Kade Schependijk
 Om het tijdelijk doorvaartkanaal en de uiteindelijke voorhaven van de Nieuwe Sluis te kunnen bereiken, passen we in het tweede kwartaal van 2018 de kade aan de Schependijk aan. We graven een gedeelte van de dijk af en plaatsen damwanden.

6 Bouwkuip buitenhoofd Nieuwe Sluis
 In het laatste kwartaal van 2018 starten we met de eerste diepwanden voor de bouwkuip van het buitenhoofd van de Nieuwe Sluis. In 2019 volgt de bouwkuip van de kolk en het binnenhoofd.

7 Kade Binnenhaven West
 Eind 2018 starten we met de realisatie van het eerste deel van een nieuwe kade aan de Binnenhaven West, naast de Goessekade.

8 Dienstenhaven en baggeren voorhaven
 Er komt een nieuwe dienstenhaven in de Buitenhaven West voor onder andere sleepboten en calamiteitenvaartuigen. De werkzaamheden hiervoor starten vanaf het laatste kwartaal van 2018. De bouw van het dienstengebouw start in 2019.

En verder...

Als de bouwkuip voor de Nieuwe Sluis klaar is, sluiten we het doorvaartkanaal. We slopen de Middensluis en bouwen de Nieuwe Sluis af. Eind 2022 varen de eerste schepen door de Nieuwe Sluis.

2019

Bouw gebouw dienstenhaven
 Aanleg wegen Schependijk
 Bouw bouwkuip voor kolk en binnenhoofd van de Nieuwe Sluis
 Verwijderen bentonietcentrale

2020

Bouw Nieuwe Sluis
 Inrichten Schependijk
 Aanleg nieuwe kade Buitenhaven West

2021

Bouw Nieuwe Sluis
 Verwijderen landtong Zeevaartweg
 Afsluiten doorvaartkanaal
 Sloop Middensluis

2022

Nieuwe Sluis gereed

Nieuwe Sluis kort



Alles onder één dak

Rond het sluisencomplex zijn verschillende bedrijven actief voor de scheepvaart. Ze hebben niet veel te maken met de sluisen zelf, maar des te meer met de schepen die er gebruik van maken. Denk aan de sleepboten, de loodsen en de bootlieden. Deze bedrijven zitten nu nog verspreid over het hele complex, maar komen straks onder een dak, onder andere in het nieuw te bouwen dienstengebouw bij de dienstenhaven. Vlakbij de verkeerscentrale verrijst een gebouw met daarvoor een haven met een groot aantal ligplaatsen. Multtraship en Kotug Smit nemen hier hun intrek. Ook de politie en marechaussee vinden er straks een nieuwe werkplek. Het oude gebouw aan de Buitenhaven maakt namelijk plaats voor de Nieuwe Sluis.

De loodsen en bootlieden vestigen zich samen met Rijkswaterstaat in het bediengebouw van de Nieuwe Sluis. De dienstenhaven kan pas worden aangelegd in de laatste fase van de bouw van de Nieuwe Sluis, het dienstengebouw wordt al eerder gebouwd. De steigers van de haven liggen precies op de vaarroute vanuit de oude Middensluis. Deze sluis blijft dankzij een nieuw te bouwen doorvaartkanaal nog tot halverwege 2021 in gebruik. In de nieuwe dienstenhaven is straks voldoende plaats voor de sleepboten van Multtraship en Kotug Smit. Een aantal schepen van de politie en Rijkswaterstaat hebben voorlopig een nieuwe ligplaats: in de haven bij de Beurtvaartkade.

Bijdrage aan duurzaamheid

De Nieuwe Sluis wordt zo duurzaam mogelijk gebouwd. Zo gebruiken we tijdens de bouw zo min mogelijk water, energie, constructiematerialen en grondstoffen. In alle verlichting worden ledlampen toegepast.

Het duurzame districtskantoor van Rijkswaterstaat, afgebroken om plaats te maken voor de Nieuwe Sluis, krijgt een nieuwe bestemming. De materialen krijgen een tweede leven als kinder- en jeugdcliniek op de GGZ-locatie in Kloetinge.



Energieneutraal

De Nieuwe Sluis gebruikt energie voor het bewegen van de deuren, bruggen en verlichting. De Nieuwe Sluis gebruikt ongeveer net zoveel energie als 200 huishoudens! Een belangrijke wens was dat de Nieuwe Sluis energieneutraal moet zijn. Dit houdt in dat de sluis net zoveel energie moet

opwekken als de sluis aan energie verbruikt. Daarom komen er zonnepanelen op de daken van de nieuwe loods van Rijkswaterstaat, het gebouw bij de dienstenhaven en het bediengebouw. De stroom die deze panelen leveren, is voldoende om de Nieuwe Sluis in bedrijf te houden.



Zoet en zout blijft gescheiden

Het Kanaal Gent-Terneuzen is zoet, de Westerschelde is zout. De sluisen van Terneuzen liggen er tussen. Met iedere schutting bestaat de kans dat het kanaal zouter wordt. Dat is niet de bedoeling. Nederland en Vlaanderen hebben afgesproken dat verzilting van het kanaal voorkomen moet worden. Zo wordt er continu zoet water ingelaten bij Evergem. Minstens dertien kuub per seconde is de afspraak. Op die manier ververst het water in het kanaal en voorkomen we verzilting. In periodes van droogte kan hieraan soms niet worden voldaan. In dat geval zijn extra maatregelen nodig.

De Nieuwe Sluis is een stuk groter dan de huidige Middensluis. Daardoor komt er meer zout water mee. Zout water is zwaarder

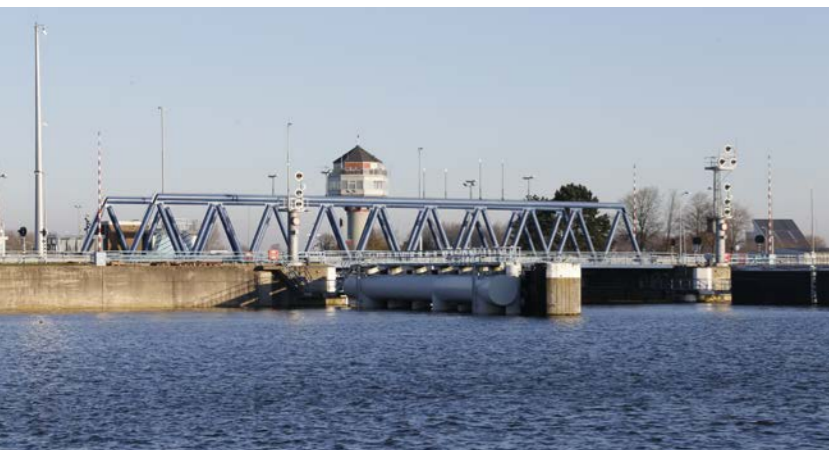
dan zoet water en zakt dus in de sluis naar beneden. De sluisen zijn zo gemaakt dat ze water kunnen afvoeren: bij de Westsluis via een riool en bij de Oostsluis door schuiven in de deuren. Achter de Westsluis is een verdieping aangebracht om op het laagste punt zoveel mogelijk zout water af te kunnen voeren via het riool. Een zogenaamd luchtbellenscherm in zowel de West- als de Oostsluis moet er ook voor zorgen dat er geen zout water het kanaal invloeit. In de nieuwe situatie, dus met een grotere Nieuwe Sluis, blijven dit maatregelen die genomen worden om verzilting tegen te gaan. Voorzieningen die nu al meegenomen worden in de bouw van de Nieuwe Sluis zorgen ervoor dat ook deze sluis een bijdrage levert aan de waterkwaliteit van het kanaal.



De visdief zoekt zijn plek

De visdief broedt op verschillende plaatsen op het sluisencomplex, vooral op het speciaal ingerichte schiereiland in de Middenhavendam. "Onze" visdieven overwinteren langs de kusten van West-Afrika en komen rond midden april terug naar Terneuzen. Visdieven broeden bij voorkeur op eilandjes of andere moeilijk bereikbare plaatsen met een vrijwel kale bodem. De Nieuwe Sluis gedooft de visdieven waar het kan, stimuleert het nestelen op bepaalde locaties en weert de vogels waar het echt niet kan. Bijvoorbeeld op een terrein aan de Zeevaartweg waar aannemer Sasseevaart een betoncentrale bouwt.

We bouwen een Nieuwe Sluis, met zo min mogelijk hinder...



Altijd een brug beschikbaar

Voor het auto- en fietsverkeer op het sluisencomplex verandert er tijdens de bouw maar weinig. Er blijft net als in de oude situatie altijd een brug beschikbaar. Incidenteel zal gedurende een nacht of weekend een tijdelijke wegafsluiting nodig zijn om wegwerkzaamheden te kunnen uitvoeren. Voor fietsers blijft de route over het sluisencomplex altijd beschikbaar. De loop van de weg verandert tijdens de bouw wel. We bouwen alvast een gedeelte van de Nieuwe Sluis, de Frontmuur Noordwest, waarlangs een tijdelijke weg aangelegd wordt. Deze tijdelijke route over het sluisencomplex nemen we eind 2018 in gebruik. De weg blijft in gebruik tot de definitieve route over de Nieuwe Sluis beschikbaar is.



...voor het wegverkeer...

Nieuwe rotonde

De huidige kruising van de Binnenvaartweg, Buitenhaven en Schependijk vervangen we in het derde kwartaal van 2018 door een rotonde. Deze rotonde blijft ook na de opening van de Nieuwe Sluis in gebruik. Het verkeer kan hinder ondervinden van de bouw van de rotonde. Het kruispunt blijft wel de hele periode, op een weekend na, beschikbaar voor het verkeer.

Zo min mogelijk werkverkeer

Aannemer Sasvevaart gebruikt de landtongen bij de Westsluis en de Middensluis als werkterrein. De aanvoer van materiaal gaat zo veel mogelijk per schip. Zo beperken we het verkeer van medewerkers en materiaal over het sluisencomplex.



...en voor het scheepvaartverkeer

Tijdelijk doorvaartkanaal

Eind 2018 leggen we een tijdelijk doorvaartkanaal aan ten zuiden van de Middensluis. Het doorvaartkanaal zorgt er voor dat binnenschepen tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis langere tijd gebruik kunnen blijven maken van de Middensluis. De capaciteit van het schutten van schepen loopt wel iets terug, omdat grotere en diepere (binnenvaart)schepen geen gebruik kunnen maken van het doorvaartkanaal. Alleen in de laatste fase van de bouw van de Nieuwe Sluis zijn er slechts twee sluisen beschikbaar. Dan neemt de capaciteit af en neemt de hinder toe.

Zo min mogelijk werkverkeer door de sluis

We beperken het transport van bouw materiaal door de sluis zo veel als mogelijk. Schepen lossen hun lading ten noorden of ten

zuiden van de sluis, afhankelijk van herkomst en bestemming. Een groot deel van de af te graven grond pompen we via een leiding over land in een schip buiten de sluisen. Zo hoeven we nauwelijks gebruik te maken van de sluisen.

Overleg met alle partijen

We overleggen regelmatig met allerlei partijen die te maken hebben met de sluisen. Vaarweggebruikers, het Loodswezen, de verkeersleiding van Rijkswaterstaat, de veiligheidsregio en havenbedrijven vormen samen het bereikbaarheidsteam. We bespreken de geplande werkzaamheden en de eventuele hinder. Ook is er regelmatig overleg met een groep bedrijven in de Kanaalzone. Zo blijven alle betrokkenen op de hoogte.

Meer plannen, minder wachten

Op het sluisencomplex zijn verschillende ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Schippers gebruiken een deel van de ligplaatsen als wacht- en opstelplaats voor de sluispassage. Zij maken daar na toestemming van de Nautische Verkeerscentrale gebruik van. Tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis zijn tijdelijk minder ligplaatsen beschikbaar. Om te voorkomen dat schepen geen plaats kunnen vinden, leggen we tijdelijke ligplaatsen aan. Ook zijn afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat en North Sea Port om tijdens de bouw gebruik te mogen maken van ligplaatsen in de havens en bij andere sluisen. Binnenvaartschippers kunnen hun schutting van te voren plannen. Ze weten dan hun schuttijd en kunnen bijvoorbeeld wat langzamer naar de sluis varen of wat verder van de sluisen wachten tot ze aan de beurt zijn. De verwachting is dat op deze manier het gebrek aan ligplaatsen zo goed als mogelijk wordt opgevangen. De verkeerscentrale monitort of dat ook inderdaad het geval is.

Binnenvaartschippers kunnen via een online planningtool hun schutting inplannen. Ze melden zich minimaal vier uur van te voren aan en krijgen een tijd toebedeeld. Dat scheelt wachten voor de sluis. www.plantoolterneuzen.eu

“Gelukkig houden ze goed rekening met fietsers tijdens werkzaamheden”

Jessie Scheele
Public Affairs Specialist Dow Benelux b.v



Lees meer op: nieuwesluiserneuzen.eu



Informatiecentrum Portaal van Vlaanderen

Het Portaal van Vlaanderen in Terneuzen is al jaren het informatiecentrum over alles wat met de havens en de scheepvaart in de Kanaalzone te maken heeft. Ook over de Nieuwe Sluis wordt een complete tentoonstelling ingericht, onder andere over het belang van het sluisencomplex en de bouw van de Nieuwe Sluis.

In mei 2018 opent de nieuwe tentoonstelling. Wilt u een kijkje nemen bij het Portaal? Kijk op www.portaalvanvlaanderen.nl voor

de openingstijden. Een bezoek aan het informatiecentrum is gratis. Daarnaast kunt u tegen een vergoeding een rondleiding of vaartocht bijwonen. Het Portaal van Vlaanderen is nu nog te vinden op Binnenvaartweg 9 in Terneuzen. In 2019 verhuist het centrum naar de Beneluxkade op de onderste verdieping van het appartementencomplex de Sluiswachter. Tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis komt er ook een uitkijkpunt om de werkzaamheden te kunnen volgen.



Op een nieuwe (tijdelijke) plek

Alleen de bediengebouwen van het sluisencomplex blijven waar ze zijn. Alle overige gebouwen maken plaats voor de Nieuwe Sluis. Bedrijven zijn naar buiten het sluisencomplex verhuisd of bouwen nu of later een nieuw pand op een andere locatie op het complex of daarbuiten. Zo huist Jongeneel inmiddels in de Koegorspolder en is Oliehandel De Lege tijdelijk verhuisd naar de Beneluxweg.

Aannemer Sassevaart heeft zijn intrek genomen in een leegstaand gebouw op de Schependijk. Dit voorjaar start het slopen van de meeste gebouwen op deze locatie. Hierna kan begonnen worden

met het afgraven van een deel van de Schependijk. Op het deel dat in stand blijft, komen na de bouw van de Nieuwe Sluis De Lege en Navimar terug. Bovendien richt Rijkswaterstaat er een opslagterrein in.

De bedrijven die op de Zeevaartweg gevestigd waren, zoals het Loodswezen en de Bootslieden, zijn verhuisd naar een tijdelijke locatie aan de westkant van de Westsluis. Na realisatie van de Nieuwe Sluis verhuizen ze naar het bediengebouw. De politie en marechaussee verhuizen naar een gebouw bij de nieuwe dienstenvaart, vlakbij de verkeerscentrale.

Het Portaal van Vlaanderen heeft tijdelijk onderdak gekregen op de Binnenvaartweg en verhuist in 2019 naar appartementencomplex de Sluiswachter.

Het oorlogsmonument verhuist in juni 2018 naar een tijdelijke plek aan het begin van de parkeerplaats aan de Binnenvaartweg. Tot en met de jaarlijkse dodenherdenking in 2022 blijft het monument op deze plek. Daarna verhuist het naar de definitieve locatie, vlakbij de huidige locatie.



Volg ons ook op social media

Volgt u Nieuwe Sluis Terneuzen al op Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn of YouTube? Via deze kanalen en onze website nieuwesluisterneuzen.eu houden we u graag op de hoogte van de laatste stand van zaken van het project.

Bent u wel eens op het sluisencomplex? We zijn benieuwd naar uw foto's. Deel uw foto's op Instagram met [#nieuwesluisterneuzen](https://www.instagram.com/explore/tags/nieuwesluisterneuzen) of [#NieuweSluis2022](https://www.instagram.com/explore/tags/NieuweSluis2022).



“De Nieuwe Sluis is een imposant project waarover we onze bezoekers graag vertellen”



Arie de Bode
Bestuursvoorzitter haveninformatiecentrum
Portaal van Vlaanderen

Lees meer op: nieuwesluisterneuzen.eu



Sluizencomplex in cijfers

Middensluis (1910)

Deze sluis maakt in 2021 plaats voor de Nieuwe Sluis.

- 110 meter lang
- 18 meter breed
- 7,5 meter diep

Aantal scheepspassages in 2017: 12.096

Oostsluis (1963)

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

Aantal scheepspassages in 2017: 31.786

Westsluis (1963)

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


Aantal scheepspassages in 2017: 21.187

Nieuwe Sluis (2022)

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

Scheepspassages

In 2017 voeren in totaal ruim 65.000 schepen door het sluizencomplex:

	Binnenvaart	53.667
	Recreatievaart	2.276
	Zeevaart	9.126

Naar verwachting passeren er in 2040 96.000 schepen.

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@vnsc.eu

Colofon

Redactie, realisatie en vormgeving:
Nieuwe Sluis Terneuzen en Zandbeek,
Fotografie: Patrick Vanhopplinus en
Mark Neelemans Fotografie

April 2018

In opdracht van:



Uitgevoerd door:



Medegefinancierd door:

