

# Nieuwe Sluis

TERNEUZEN



## We zijn aan het werk!

De Nieuwe Sluis in Terneuzen is van wereldformaat. Qua afmetingen is deze vergelijkbaar met de nieuwe sluisen in Antwerpen, Amsterdam en Panama. Veel partijen kijken al uit naar eind 2022. Dan vaart het eerste schip door de Nieuwe Sluis!

Het sluisencomplex vormt voor veel schepen de toegang tot verschillende havens gelegen aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Wanneer de Nieuwe Sluis klaar is, kunnen meer en grotere schepen het sluisencomplex passeren richting de havens in het achterland. Daarnaast is de Nieuwe Sluis een cruciale schakel in de Seine-Schelde-verbinding. De havens van Gent en Terneuzen zijn via waterwegen met Parijs verbonden. Dat maakt het mogelijk goederen per binnenvaartschip te vervoeren in plaats van per vrachtwagen.

De Nieuwe Sluis zorgt voor een grotere capaciteit, betere toegang en vlottere doorstroming voor zowel binnenvaart- als zeeschepen. En de sluis kan weer de komende honderd jaar mee. Daardoor is er ruimte voor groei van bestaande en ontwikkeling van nieuwe economische activiteiten in de gehele Kanaalzone.

Inmiddels zijn de werkzaamheden voor de bouw van de Nieuwe Sluis in volle gang. Om zoveel mogelijk hinder te voorkomen, zijn fiets- en voetpaden en autowegen verlegd. We houden de invloed van bouwwerkzaamheden op de omgeving nauwlettend in de gaten. Binnenvaartschippers kunnen gebruik maken van het tijdelijke doorvaartkanaal, genaamd het Kapitein Rooiboskanaal. Eind 2022 nemen we de Nieuwe Sluis in gebruik, daar kunnen we trots op zijn!

*Kijk op [www.nieuwesluisterneuzen.eu](http://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

**Eind 2018 - eind 2022:**  
Bouw Nieuwe Sluis  
Terneuzen

**Medio 2021 - eind 2021:**  
Afsluiten Kapitein Rooiboskanaal

**Eind 2021 - medio 2022:**  
Sloop Middensluis

**Eind 2022:**  
Ingebruikname Nieuwe Sluis  
Terneuzen

Kijk verder  
op pagina  
8



< Eric Martejn (links), projectdirecteur Nieuwe Sluis Terneuzen en Fred Jansen, projectdirecteur aannemerscombinatie Sassevaart

v Schependijk



Frontmuur Noordwest

# “Een veilige en tevreden omgeving is net zo belangrijk als de Nieuwe Sluis”

Bij de bouw van de Nieuwe Sluis zijn twee partijen betrokken: projectorganisatie Nieuwe Sluis Terneuzen (onderdeel van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie) en aannemerscombinatie Sassevaart. De projectdirecteuren van beide organisaties, Eric Martejn en Fred Jansen, bliken terug, kijken vooruit en bespreken de onderlinge samenwerking.

Eric Martejn, projectdirecteur Nieuwe Sluis Terneuzen, start: “Begin september 2017 selecteerden we aannemerscombinatie Sassevaart voor de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Tot april 2018 was er buiten weinig tot niets te zien. Het leek rustig, maar achter de schermen werkten we hard. Fred stelde zijn Vlaams-Nederlandse team samen. In Breda was het ontwerpteam intussen begonnen met het ontwerp van de onderdelen van de Nieuwe Sluis. Vanaf het voorjaar in 2018 werd de opbouw van de Nieuwe Sluis zichtbaar voor de buitenwereld. We startten met sloopwerkzaamheden en begonnen met de Frontmuur Noordwest. Die leverden we voor 1 oktober 2018 op. De uiterlijke einddatum, want tijdens het stormseizoen (van 1 oktober tot 1 april) is bouwen aan de waterkering niet toegestaan. Dit was de eerste proef voor onze samenwerking, want terwijl Fred met al zijn ervaring en kennis vertrouwen had in de planning, vond ik het best nog spannend! Bijna dagelijks hadden we contact. Hij hield me op de hoogte van levertijden en de snelheid waarmee het team werkte. Inmiddels is het sluisencomplex onherkenbaar veranderd door het voortvarende werk van Sassevaart.”

### Veilig werken

“Ja, mijn team werkt hard, en veilig!”, voegt Fred Jansen, projectdirecteur Sassevaart toe. “Vanaf de eerste dag hebben we gedragsregels afgesproken, hangen er posters voor veilig werken aan de muur én doen we ‘project-start-ups’ en ‘follow-ups’. Dit houdt in dat we het project veilig starten én dagelijks opvolgen. We nemen ook de adviezen van de omgeving daarin mee. Er is veel belangstelling voor de Nieuwe Sluis en dat is leuk om te zien. Daardoor zijn er soms ook kritische kanttekeningen van omwonenden of passanten. Wij zien niet alles, dus we zijn blij met hun opmerkingen.” Eric knikt instemmend: “De belangstelling voor dit project is groot. Er zijn relatief weinig klachten en over het algemeen is de omgeving tevreden en hebben ze vooral veel interesse. Dit zien we tijdens inloopavonden waarin de meeste aanwezigen vooral de ontwikkelingen willen volgen en vertrouwen hebben in het project. Tenslotte hebben we allemaal, de omgeving, Fred en ik één groot belang en dat is: een mooie, grote Nieuwe Sluis!”

### Met oog voor de omgeving

Fred: “De complexiteit van de bouw van de Nieuwe Sluis zit niet alleen in de sluis zelf, maar ook in het zo min mogelijk hinderen van de omgeving. We bevinden ons natuurlijk met de bouwwerkzaamheden in een gebied waar constant verkeer is. Fietsers, auto's en schepen passeren het sluisencomplex continu. Daarom monitoren we nauwkeurig het geluid, de trillingen en het grondwaterpeil. We meten de effecten van

onze werkzaamheden voor, tijdens en na de bouw van de Nieuwe Sluis. Passanten bekijken vanuit hun auto of vanaf de fiets de werkzaamheden. Samen moeten we ervoor waken dat hierdoor geen onveilige situaties ontstaan. Daarom adviseer ik belangstellenden de auto te parkeren bij het busstation of bij de Marechaussee of de fiets goed aan de kant te zetten en dan een kijkje te nemen vanaf het uitkijkpunt of het informatiecentrum Portaal van Vlaanderen te bezoeken.”

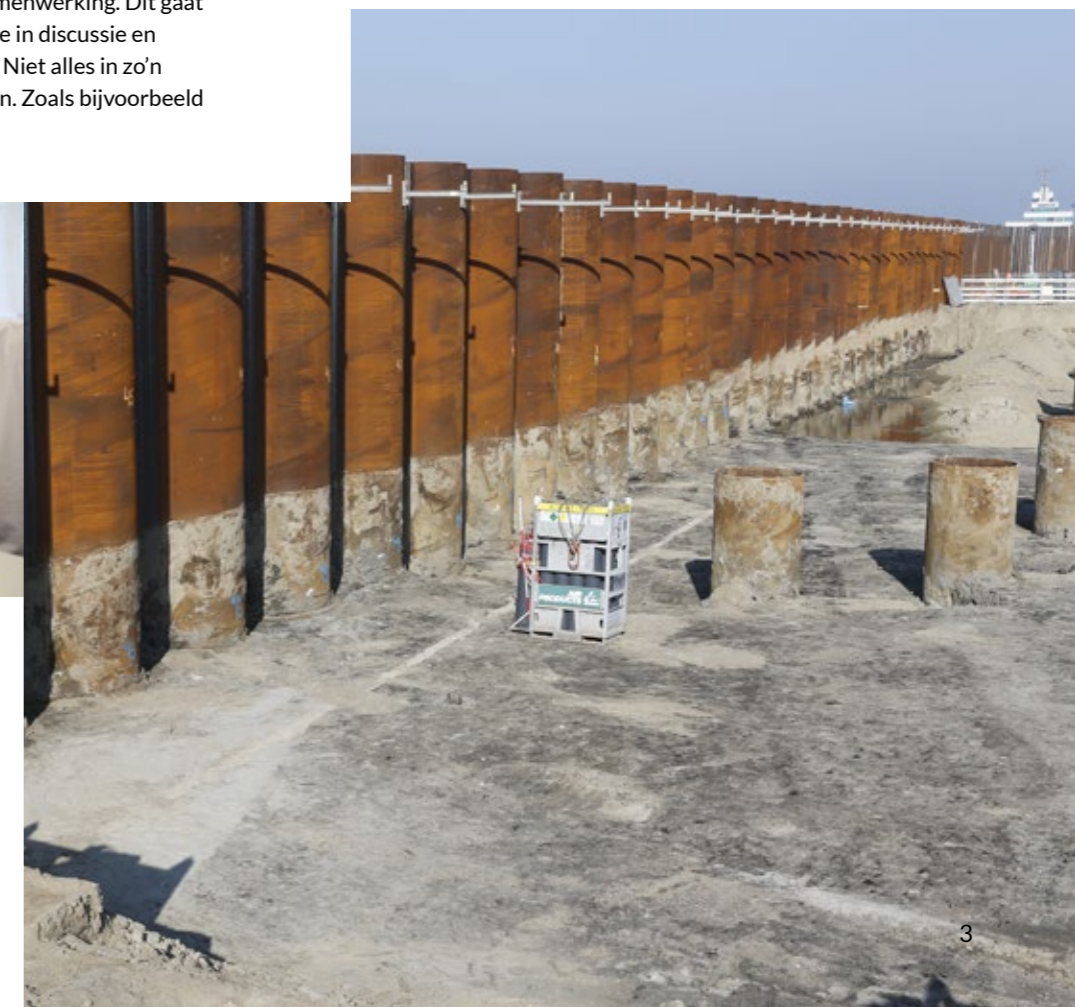
de vervuiling die we vonden op de Schependijk. Doordat we nauw samenwerkten, is dit snel gesaneerd.” Fred en Eric vertellen tot slot samen: “Voorlopig werken we nog zo'n vier jaar samen om ervoor te zorgen dat eind 2022 het eerste schip door de Nieuwe Sluis vaart. Daarbij blijven we waken voor een veilige en tevreden omgeving. Wanneer we die elementen behalen, kijken we samen trots terug op een prachtig project!”

### Samen bouwen

Eric vult aan: “Ondanks de vele factoren waarmee we rekening moeten houden, verloopt het project voorspoedig. Daar ben ik trots op! Dit is ook te danken aan onze samenwerking. Dit gaat goed. We zijn beiden kritisch, waardoor we in discussie en overleg samen zorgen voor een oplossing. Niet alles in zo'n groot project is namelijk vooraf te voorzien. Zoals bijvoorbeeld



> Frontmuur Noordwest



# Werk in uitvoering



Stefan Cleynhens, hoofdvoerder aannemerscombinatie Sasvevaart, in overleg met collega's

## “De samenwerking tussen Belgen en Nederlanders is een verrijking!”

“Sinds anderhalf jaar rijd ik dagelijks vanuit Antwerpen naar de bouwplaats in Terneuzen. Als Belg met 25 jaar ervaring in het vak, is dit voor mij een speciaal project. Niet alleen vanwege de omvang, maar ook door de samenwerking met Nederlanders. Dat blijkt een enorme verrijking te zijn en ik leer iedere dag weer. Vooral op het gebied van vergunningen, regelgeving en veiligheid. In België dekt één melding bijna alles, terwijl in Nederland overal wel een procedure voor is. Dat was in het begin even wennen voor mij en mijn Belgische collega's, maar inmiddels hebben we het onder de knie.

Er zijn cultuurverschillen tussen Belgen en Nederlanders, maar desondanks is de sfeer op de bouwplaats goed. Wij noemen dat overigens een 'werf', en daar lachen de Nederlanders dan wel eens om. Zoals wij ook lachen om alle

afkortingen die Nederlanders gebruiken. En dan zwijgen we nog maar over elkaars dialect! Spraakverwarringen leveren in onze vergaderingen hilarische momenten op.

De planning haalden we tot op heden bijna altijd, natuurlijk hadden we hierin best onze uitdagingen. Bijvoorbeeld bij het kappen van bomen, waarbij we rekening moesten houden met het broedseizoen. De rotonde bij Schependijk-Noord was volgens planning in september klaar. Een heuse uitdaging was de Frontmuur Noordwest, die klaar moest zijn voor het stormseizoen op 1 oktober 2018. De bypass van de wegen moest voor 1 maart 2019 opgeleverd zijn en ook die deadline haalden we.

Inmiddels werken er buiten al meer dan honderd Belgen en Nederlanders aan de Nieuwe Sluis. In het kantoor

nog zo'n zeventig personen. Allemaal specialisten in hun vak. De komende tijd voegen we nog meer mensen aan ons team toe. Wanneer het betonwerk begint, verwacht ik zo'n 250 medewerkers extra afkomstig uit heel Europa. Op het hoogtepunt van de bouw werken er waarschijnlijk zo'n 700 mensen aan de sluis. We besteden nu al veel tijd aan veiligheid met het huidige team. Straks met zoveel verschillende nationaliteiten zal dit extra aandacht krijgen.”

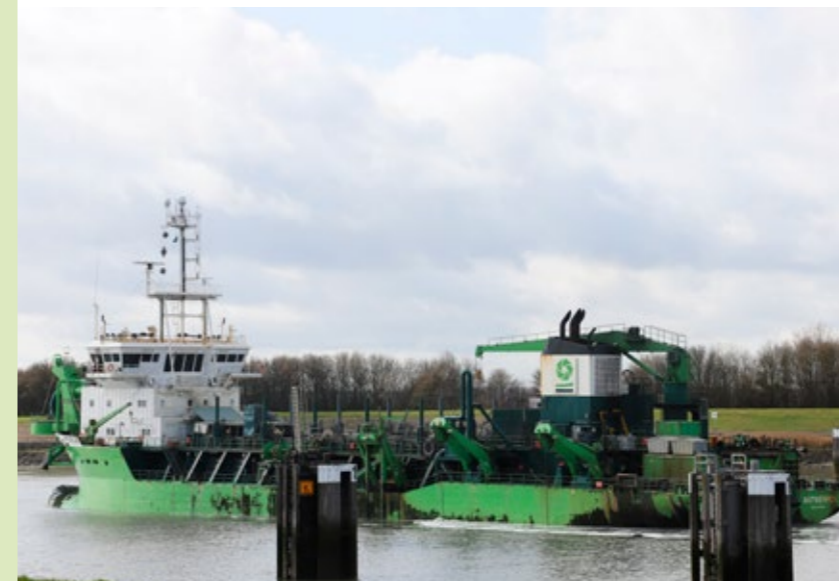


## Een nieuwe kade voor de scheepvaart

Op de Schependijk bouwen we vijfhonderd meter nieuwe kade voor de scheepvaart. Deze kade trillen we erin. In totaal gaan 823 planken tot 14 meter diep de grond in. Tegelijkertijd graven we een deel van de Schependijk af en verwijderen we de grond. Er blijft uiteindelijk een kleinere Schependijk over. Deze werkzaamheden moeten eind 2019 afgerond zijn.

## Van Noordwest naar Zuidwest

Het eerste gedeelte van de buitenkant van de Nieuwe Sluis, de Frontmuur Noordwest, is klaar. Langs deze muur loopt een tijdelijke weg voor doorgaand auto- en fietsverkeer. We werken aan de andere kant van de Westsluis aan de Frontmuur Zuidwest. Om deze te kunnen bouwen, legden we eerst een grondlichaam aan. Hiervoor zijn steigers gesloopt, slib verwijderd en grond en staalslakken gestort. Tegen het grondlichaam plaatsten we een diepwand. Dit is een betonnen wand, die ter plekke gestort wordt. Bij de Frontmuur Zuidwest komen deuren, een brug en brugkelder en de drenkelingenladder van de Nieuwe Sluis.



## Baggeren voor diepgang

Om de Nieuwe Sluis te kunnen bouwen, baggeren we grond weg. Het eerste baggerschip is sinds maart 2019 aan de slag in de West Buitenhaven. Zand en slib verdwijnt in de sleehopperzuiger, die elders in de Westerschelde zijn vracht weer lost. Het baggeren is nodig om te zorgen voor voldoende diepgang in de voorhaven van de Nieuwe Sluis en in de dienstenhaven. De dienstenhaven wordt de thuishaven van onder andere sleepboten en dienst- en calamiteitenvaartuigen.

“Fijn dat ze in de gaten houden of de grond in de omgeving niet verzakt. Dat geeft me een gerust gevoel.”

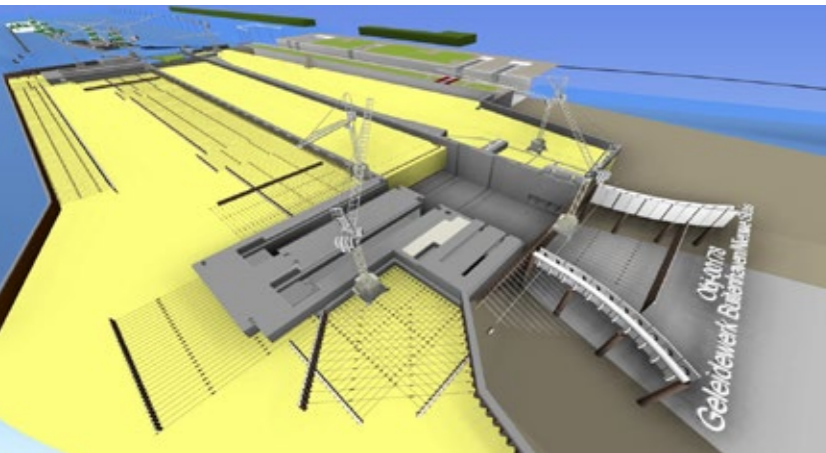


Ankie Gijsel  
Woont en werkt in de Grenulaan

Lees meer op: [nieuwesluisterneuzen.eu](http://nieuwesluisterneuzen.eu)

# Zo bouwen we de Nieuwe Sluis

De Nieuwe Sluis wordt veel groter dan de huidige sluisen in het sluisencomplex in Terneuzen. Met zijn 427 meter lengte en 55 meter breedte wordt de Nieuwe Sluis een van de grootste sluisen ter wereld. De bouw van de sluis is in volle gang. We maken gebruik van bestaande en bewezen bouwmethoden. Welke zijn dat eigenlijk?



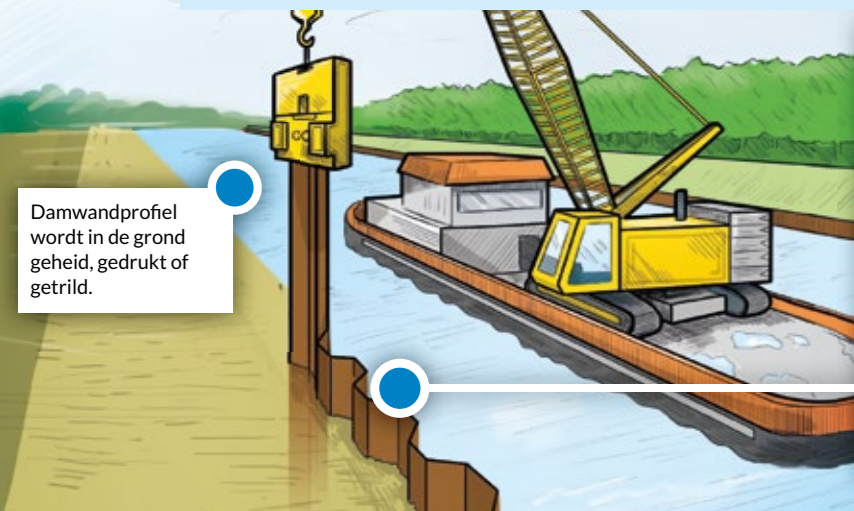
## Nat en droog

We bouwen de Nieuwe Sluis nat én droog. De grond in de toekomstige sluiskolk (het midden van de sluis) baggeren we onder water weg. Daardoor blijft het grondwaterpeil gelijk en voorkomen we verzakkingen in de omgeving. De sluis hoofden bouwen we in een droge gesloten bouwkuip. Om zo'n gesloten bouwkuip te krijgen, plaatsen we rondom damwanden. Daarna hogen we de ruimte op met zand en plaatsen we diepwanden tot diep in de ondergrond, tot in waterdichte bodemlagen. Tenslotte ontgraven we de bouwkuip, leggen een onderwaterbetonvloer aan en pompen we hem droog. De sluiswerkers kunnen zo veilig werken onder het grondwaterpeil.



## Damwanden voor de kades

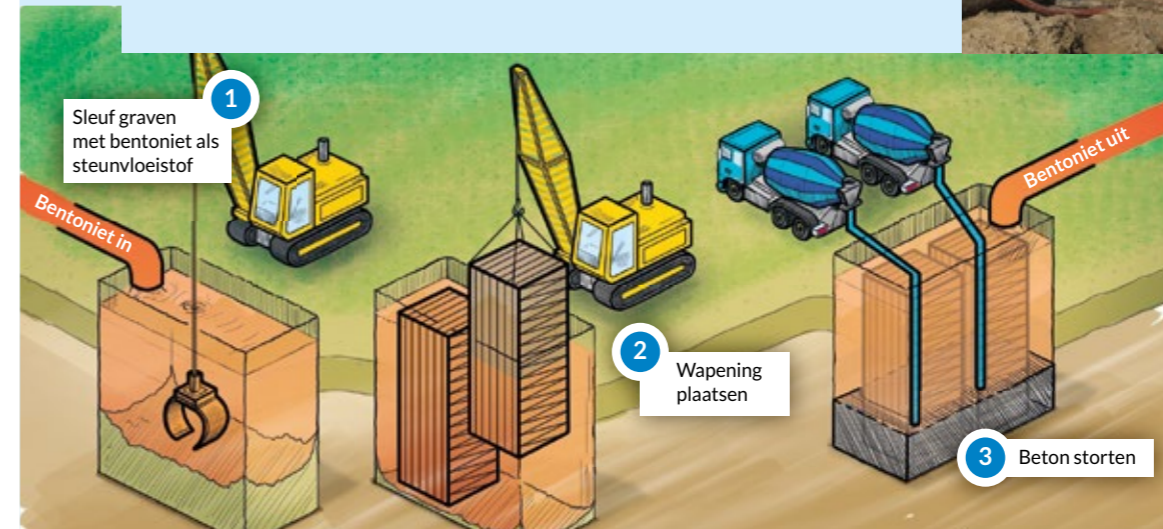
We plaatsen damwanden op plaatsen waar schepen kunnen afmeren (kadeconstructies) en op de scheiding van land en water (keerconstructies). Dat is vooral ter plaatse van de Buitenhaven en langs de landtongen zoals de Schependijk. Een damwand bestaat uit losse metalen planken die met een slot in elkaar grijpen. Zo vormen ze een verticale wand, die water en grond tegenhoudt. De damwand brengen we in de grond door (een combinatie van) heien, trillen of drukken. Trekankers zorgen dat de wand op zijn plaats blijft.



Damwandprofiel wordt in de grond gedrukt of getrild.

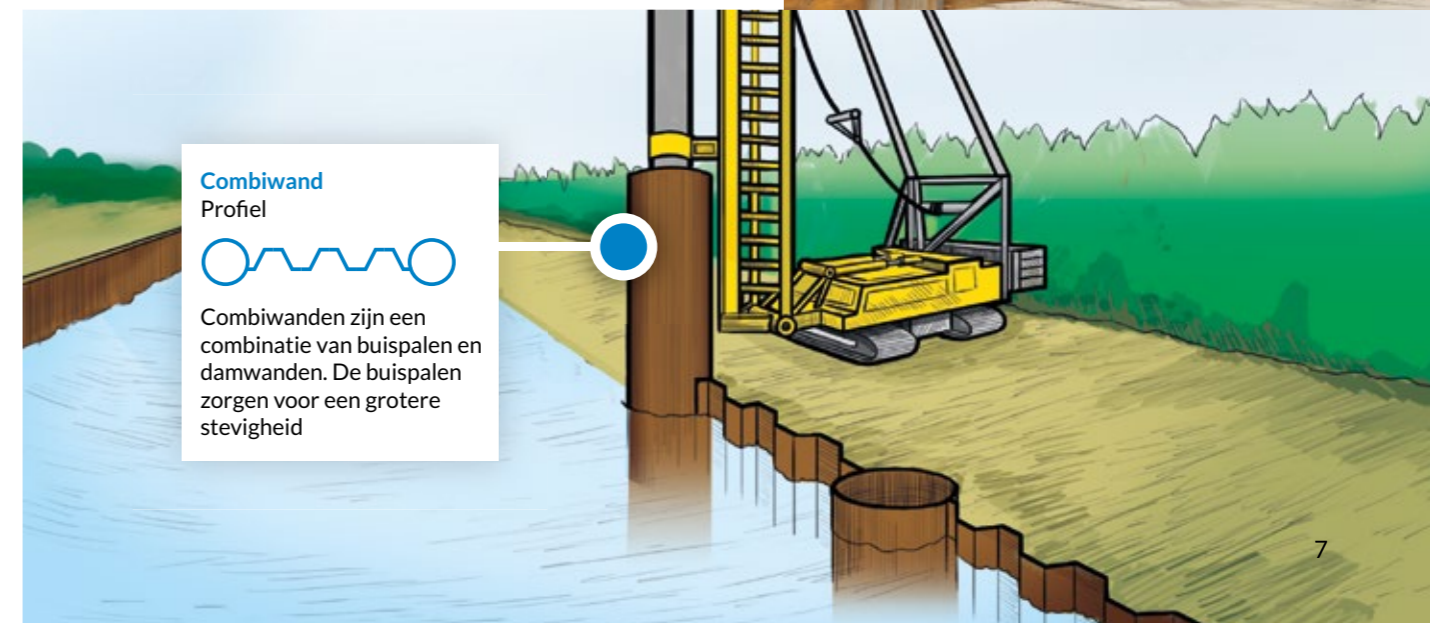
## Diepwanden voor de sluiswanden

De wanden van de sluis lopen door tot diep in de grond. Het grootste deel van de Nieuwe Sluis bestaat uit diepwanden. Diepwanden trillen of heien we niet, maar graven we uit. Dit voorkomt overlast en schade door trillingen en geluid. We graven eerst een diepe sleuf van 2 meter breed in delen van 7,5 meter lang. Tijdens het graven versterken we de wanden met bentoniet. 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 afgevoerd worden, zodat het later hergebruikt kan worden. Als dit klaar is, graven we het volgende deel.



## Extra sterke combiwanden

Voor sommige delen van de bouw van de sluis worden combiwanden toegepast. Dit zijn damwanden 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 een gewone damwandconstructie. Voorbeelden van combiwanden zijn de Frontmuur Noordwest en de oostelijke kolkmuur.



Combiwand Profiel

Combiwanden zijn een combinatie van buispalen en damwanden. De buispalen zorgen voor een grotere stevigheid



2019

## Aan het werk voor de Nieuwe Sluis!

**1 Frontmuur Zuidwest**  
De Frontmuur Zuidwest sluit aan op het sluishoofd aan de zijde van het Kanaal Gent-Terneuzen. Het is een belangrijk onderdeel van de Nieuwe Sluis. Bij de Frontmuur komt het binnenhoofd met twee deuren, een brug en de brugkelder, het landhoofd en een drenkelingenladder van de Nieuwe Sluis. We hebben extra grond aangebracht om vervolgens een diepwand te kunnen maken. Om de Frontmuur Zuidwest te kunnen bouwen, sloopten we twee steigers in de Binnenhaven West.

**2 Schependijk**  
De Schependijk verandert langzaam maar zeker van vorm. Er komt 500 meter nieuwe kade, waarvoor we damwandplanken aanbrengen. De oude kade en een deel van de landtong verdwijnt. Tijdens de werkzaamheden vervallen ligplaatsen voor de scheepvaart. Deze komen in de eindsituatie weer terug.

**3 Baggeren**  
In maart 2019 startte sleepopperzuiger Artevelde met baggeren in de West-Buitenhaven en Binnenhaven. Dit 100 meter lange en 20 meter brede schip zuigt zand en slib van de bodem op. Het slib wordt afgevoerd of elders in de Westerschelde gestort. Het verwijderen van zand en slib in de Binnenhaven is nodig om de Nieuwe Sluis te kunnen bouwen. In de West-Buitenhaven is gebaggerd om voldoende diepgang te realiseren voor de voorhaven van de Nieuwe Sluis en de dienstenhaven. Ook op andere locaties gaan we de komende jaren baggeren.

**4 Goessekade**  
We verlengen de Goessekade met 440 meter. Hier komen ligplaatsen voor de scheepvaart. In het voorjaar is de nieuwe kade ingetrild. Hiervoor waren 320 damwandplanken nodig! Dit trillen kan vervelend zijn voor de omgeving.

**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 kuub beton (120 olympische zwembaden)
- 32.000 ton betonstaal (vier keer de Eiffeltoren)
- 60.000 ton staal voor de buispalen, damwanden, deuren en bruggen

Met trillings- en geluidmeters hielden we daarom in de gaten wat de effecten waren. De bomen langs de kade blijven behouden en worden beschermd tijdens de werkzaamheden. Enkele exemplaren zijn verplaatst en komen later terug. In het najaar van 2019 is de Goessekade klaar.

**5 Diepwanden voor de bouwkuip**  
Op het bouwterrein zijn twee betoncentrales en een bentonietcentrale verrezen die het materiaal leveren voor de bouw van de Nieuwe Sluis. De muur van de kolk van de sluis bestaat uit diepwanden (zie pagina 6-7 voor uitleg) en voor een deel uit combiwanden. Voor de wapening van die wanden voeren we dagelijks korven van 45 meter lengte aan op het sluisencomplex. Bijzonder transport! Het werk aan de diepwanden gaat 24 uur per dag door, in 2019.

## En verder...

Zie hieronder alvast de doorkijk naar de komende jaren

2020

Bouw Nieuwe Sluis  
Bouw dienstengebouw  
Aanleg dienstenhaven  
Inrichten Schependijk  
Aanleg nieuwe kade Buitenhaven West

2021

Bouw Nieuwe Sluis  
Bouw Bediengebouw en loods Rijkswaterstaat  
Verwijderen landtong Zeevaartweg  
Afsluiten Kapitein Rooiboskanaal  
Start sloop Middensluis

2022

Nieuwe Sluis gereed

# Nieuwe Sluis kort



## Flora en fauna op het sluisencomplex

Ter voorbereiding op de bouw van de Nieuwe Sluis is het sluisencomplex drastisch veranderd. Naast gebouwen en wegen hebben ook bloemrijke graslanden met verscheidene boomgroepen plaatsgemaakt voor de bouw van de Nieuwe Sluis. Er is zorgvuldig omgegaan met natuurwaarden. Ter compensatie werden bijvoorbeeld

nestkasten geplaatst voor huismussen en vlemmuizen in de omgeving. De orchideeën kregen een nieuw plekje. Op het sluisencomplex wonen al jaren verscheidene vogelsoorten, waaronder meeuwen en visdiefjes. Wanneer het broedseizoen is aangebroken, verhinderen we dat vogels gaan broeden op werklocaties. We doen dit met

behelp van getrainde honden en vliegers. Elders op het sluisencomplex kunnen ze wel broeden. We streven ernaar dat de nieuwe situatie op het sluisencomplex weer net zo leeft als voorheen, met een open transparant landschap. Enkele boomgroepen, grasland, planten en vlinders zijn straks weer onderdeel van het sluisencomplex.



## 12,5 miljoen kuub grond van z'n plek

Om de sluis te kunnen bouwen, moeten we ruimte maken. Dat betekent grond afgraven, verplaatsen en aan- en afvoeren. Bij voorkeur per schip, maar ook vrachtwagens rijden af en aan. In totaal verzetten we 12,5 miljoen m<sup>3</sup> grond. Ruim 110 keer de inhoud van het Feijenoord Stadion, de Kuip!

Een deel van de grond gebruiken we opnieuw, bijvoorbeeld als opvulling of verzanding van de ondergrond. Een ander deel, zo'n 4 miljoen kuub, storten we in speciale vakken in de Westerschelde, bijvoorbeeld bij de Pas van Terneuzen en de Inloop van Ossensisse. Ook wordt zo'n 3 miljoen kuub grond ingezet als voorvoersuppletie voor de kust bij Knokke.



## Metten is weten

De Nieuwe Sluis leggen we aan in de buurt van de kernen Wulpenbek en De Knol en de binnenstad van Terneuzen. Iedereen die hier woont en werkt, merkt er wel iets van. We houden tijdens de bouw het geluid, de trillingen én het grondwaterpeil nauwkeurig in de gaten. Op onze website staat onder het kopje 'Monitoring' per kwartaal een samenvatting van de metingen.

### Geluidsmeter

In het centrum van Terneuzen staat een geluidsmeter. Tijdens heikwerkzaamheden is hier rond de 60/70 dB gemeten met enkele uitschieters naar 80 dB. Vergelijkbaar met een normaal gespreksniveau tot een lawaaiig schoolplein. Het hangt van de windrichting af hoe de werkzaamheden te horen zijn in de omgeving.

### Trillingsmeter

We houden de trillingen, veroorzaakt door de bouw, goed in de gaten om te voorkomen dat er schade ontstaat. Op verschillende plaatsen op het sluisencomplex en in het centrum van Terneuzen hebben we trillingsmeters geplaatst. Bereikt een trilling een bepaald niveau, dan krijgt de aannemer een seintje. Wanneer nodig grijpt hij in en neemt maatregelen om het trillen te beperken. Zo voorkomen we schade.

### Grondwaterpeil

Het monitoren van het grondwater doen we met peilbuizen en meetbouten. Een peilbuis is een buis in de bodem die het stijgen of dalen van het grondwater vaststelt. We hebben meer dan vijftig peilbuizen geplaatst. Zo houden we nauwkeurig in de gaten of er iets in het grondwaterpeil verandert. Meetbouten boren we in de gevel van gebouwen om te meten of het gebouw (de fundering) stabiel blijft.

## Het informatiecentrum Portaal van Vlaanderen is verhuisd!

In het Portaal van Vlaanderen kun je al jaren terecht voor alles rondom de havens en de scheepvaart in de Kanaalzone. Daarom is het een perfecte locatie voor een informatiecentrum tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis. De gidsen in het informatiecentrum zijn op de hoogte van de laatste stand van zaken. Zo kunnen ze hun bezoekers goed informeren.

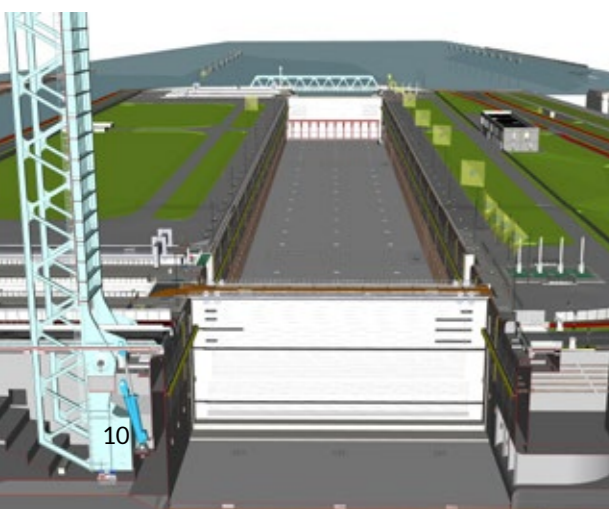
Het Portaal van Vlaanderen is te vinden op hun nieuwe locatie onderin het appartementencomplex de Sluiswachter, Beneluxweg 101 in Terneuzen. Kijk voor de openingstijden op [www.portaalvanvlaanderen.nl](http://www.portaalvanvlaanderen.nl).



## Virtuele bouw van de Nieuwe Sluis

Aan de Nieuwe Sluis wordt de komende jaren nog gewerkt, maar virtueel is hij eind 2019 al klaar. Aannemerscombinatie Sassevaart werkt met BIM (Bouwwerk Informatie Model). In het 3D model zien we tot in de kleinste details hoe de sluis eruit komt te zien. Vervolgens laat het 4D model via animaties zien hoe de sluis wordt gebouwd en wanneer waar welk materiaal nodig is.

Door de Nieuwe Sluis virtueel te bouwen, komen bijvoorbeeld fouten in het ontwerp of in de bouwmethode aan het licht. Het ontwerp kunnen we dan nog aanpassen voor we de sluis in werkelijkheid bouwen. Uitvoerders, werkvoorbereiders, maar ook leveranciers en onderaannemers bekijken het 3D-model van de Nieuwe Sluis en werken hieraan mee. We bouwen de Nieuwe Sluis dus eigenlijk twee keer!



# Ons doel: zo min mogelijk hinder...



## ... voor het wegverkeer...

### Rotondes: vlot en veilig

In 2018 verving we de kruising Binnenvaartweg, Buitenhaven en Schependijk door een rotonde. Deze rotonde is geen tijdelijke maatregel, maar blijft ook na de oplevering van de Nieuwe Sluis in gebruik. In 2019 wordt, in opdracht van gemeente Terneuzen, de kruising Buitenhaven en Binnenvaartweg bij de noordbrug van de Oostsluis vervangen door een rotonde. In het definitieve wegontwerp is nog een rotonde gepland tussen de Nieuwe Sluis en de Oostsluis.



### Altijd een brug beschikbaar

Ook tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis is er altijd een brug beschikbaar om het sluisencomplex te passeren. Incidenteel sluiten we tijdens een nacht of weekend de weg af om werkzaamheden uit te voeren. We kondigen dat tijdig aan. Wel verandert de loop van de weg tijdens de bouw. Zo loopt de weg nu tijdelijk langs de Frontmuur Noordwest tot de oplevering van de Nieuwe Sluis. De kaart op de achterzijde laat zien hoe de wegenloop na oplevering van de Nieuwe Sluis is.

### Aangepaste snelheid

De maximumsnelheid op het sluisencomplex is verlaagd van 70 km/u naar 50 km/u. Ook na de oplevering van de Nieuwe Sluis blijft dit de maximumsnelheid. Let op: bromfietserverkeer rijdt hierdoor over de weg en niet meer op het fietspad.

### Hoog en laag

Het huidige sluisencomplex ligt op een hoogte van ongeveer 6,0 meter boven NAP. De noordelijke brug van de Nieuwe Sluis en de daarop aansluitende dijk richting de noordelijke brug van de Oostsluis komen een stuk hoger te liggen, op 9,5 meter boven NAP. Dit niveauverschil zorgt ervoor dat de wegen op sommige stukken in de eindsituatie op een helling liggen. De wegen en bijbehorende fietspaden leggen we zodanig aan dat dit ook voor fietsers goed aan te fietsen is.



### Meer plannen, minder wachten

De capaciteit van de sluisen neemt tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis af. Grotere binnenvaartschepen kunnen immers geen gebruikmaken van het doorvaartkanaal en de Middensluis dus niet gebruiken. En vanaf medio 2021, als de Middensluis afgebroken wordt, neemt de capaciteit nog verder af. Daardoor kunnen de wachttijden oplopen. Binnenvaartschippers kunnen hun schutting minimaal drie uur van te voren online plannen. Zeevaart doet dit minimaal zes uur vooraf. Zij weten dan vooraf hoe laat en in welke kolk zij kunnen schutten. Dat scheelt wachten voor de sluis! Kijk voor meer informatie op [www.plantoolterneuzen.eu](http://www.plantoolterneuzen.eu).

## ... en voor het scheepvaartverkeer

### Op zoek naar een ligplaats

Tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis zijn er minder ligplaatsen voor binnenvaartschepen op het complex beschikbaar. We leggen daarom tijdelijke ligplaatsen aan. In totaal zijn dit er tijdens de bouw minder dan voorheen. Met North Sea Port en Rijkswaterstaat zijn daarom afspraken gemaakt om gebruik te maken van ligplaatsen in de havens en bij andere sluisen. Het patrouillevaartuig RWS88 en de Verkeerscentrale Terneuzen hebben precies in beeld waar ligplaatsen beschikbaar zijn. Schippers kunnen via de gebruikelijke marifoonkanalen contact met hen opnemen. Na de bouw zijn er meer ligplaatsen beschikbaar bij het sluisencomplex dan voorheen.

### Kapitein Rooiboskanaal

Het tijdelijk doorvaartkanaal: Kapitein Rooiboskanaal zorgt ervoor dat de Middensluis nog langere tijd bereikbaar blijft voor de scheepvaart. De Nieuwe Sluis komt midden in de aanvaarroute naar de huidige Middensluis. Door het tijdelijke kanaal dwars door de kleine landtong – waar het voormalige Rijkswaterstaatgebouw stond – kunnen schepen tot medio 2021 gebruik blijven maken van de Middensluis. Schepen varen als het ware om de bouwkuip heen. Uiteindelijk verdwijnt de Middensluis om ruimte te maken voor de voorhaven van de Nieuwe Sluis. Het Kapitein Rooiboskanaal is geschikt voor schepen met een maximale lengte van 105 meter, een breedte van 9,5 meter en een diepgang van 3 meter.

### Overleg met alle partijen

Koninklijke BLN-Schuttevaer, het Loodswezen, Rijkswaterstaat, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de Veiligheidsregio en de havenbedrijven bespreken maandelijks de werkzaamheden en gevolgen voor de scheepvaart. Zij vormen samen het Bereikbaarheidsteam. Iedere week is er bovendien een nautisch overleg waar we bekijken hoe de hinder voor de scheepvaart zoveel mogelijk beperkt kan worden. De leden van dit overleg varen regelmatig mee met het patrouillevaartuig van Rijkswaterstaat om de situatie vanaf het water te bekijken. Is er voldoende ruimte om te passeren? Moeten we nog maatregelen nemen? Zo toetsen we ons werk in de praktijk.



“Al fietsend geniet ik van de vrolijke werklui die hard werken aan de aanleg van de Nieuwe Sluis en intussen let ik goed op de weg. Als ik een ongewenste situatie zie, meld ik die meteen!”



Maria de Pooter-Kooi  
Inwoner Hoek

Lees meer op: [nieuwesluisterneuzen.eu](http://nieuwesluisterneuzen.eu)



## Wie is Kapitein Rooibos?

Kapitein Rooibos is volgens een lofzang van de Zeeuws-Vlaamse band de Lamaketta's een Zeeuws-Vlaamse zeeheld die in de 17e eeuw de wereldzeeën onveilig maakte. Ondanks talloze indrukwekkende prestaties heeft hij de geschiedenisboeken nooit gehaald.



## Veiligheid staat voorop!

Tijdens de piek van de bouw werken er ruim 700 mensen aan de Nieuwe Sluis. Nederlanders en Vlamingen, maar ook specialisten uit de rest van Europa. Al deze verschillende nationaliteiten vraagt om extra aandacht voor veiligheid. Want het doel blijft: nul ongevallen! Hoe is dit geregeld?

Allereerst zijn er veiligheidsinstructiefilms in allerlei talen. Iedereen hoort en ziet zo de regels in zijn eigen taal voordat er begonnen wordt met werken. Ook is er per werkploeg een voorman die de benodigde talen spreekt om alles veilig te kunnen begeleiden. Meerdere ogen zien meer, daarom is er een omgeving gecreëerd waarin iedereen elkaar aanspreekt op onveilig gedrag. We nemen dit mee in onze overleggen zodat iedereen van elkaar leert.

### VCA verplicht

Persoonlijke beschermingsmiddelen zoals een veiligheidsjas, helm en schoenen zijn verplicht. Ook zijn de bouwterreinen alleen toegankelijk voor bevoegden. De bewaking ziet hier op toe en houdt

een registratie bij. Alle medewerkers die werken aan de Nieuwe Sluis zijn verplicht een VCA diploma op zak te hebben. VCA staat voor Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Aannemers en is een verplichte certificering voor onder andere constructie- en onderhoudswerkzaamheden in de bouw.

### De drie V's

We werken volgens de methode van de drie V's: veilig ontwerpen, veilig bouwen en veilig onderhouden. Op ieder ontwerp voeren we vooraf een uitgebreide risicoanalyse uit. Daarna worden bouwmethoden per onderdeel beschreven en doorgenomen met het team. Tijdens de werkzaamheden wordt veiligheid continu in het oog gehouden. Het is van belang dat de Nieuwe Sluis ook veilig blijft. Onderhoudsprogramma's, gebruiksaanwijzingen en handleidingen worden daarom nu al opgesteld.



“Veiligheid heeft hoge prioriteit, zowel in de voorbereiding als tijdens het werk”

Geert Wouters

Veiligheidsmanager aannemerscombinatie Sassevaart

Lees meer op: [nieuwesluisterneuzen.eu](http://nieuwesluisterneuzen.eu)

## Drie nieuwe gebouwen op het sluisencomplex

Het sluisencomplex is straks drie gloednieuwe gebouwen rijker. Het bediengebouw, het gebouw dienstenhaven én de loods van Rijkswaterstaat vervangen andere gebouwen op de sluisen die 'in de weg' stonden voor de bouw van de Nieuwe Sluis en die zijn of worden gesloopt. De gebruikers hiervan kregen een tijdelijk onderkomen. Eerder 'woonden' ze versnipperd over het sluisencomplex en straks zitten ze samen. Een voordeel dat de samenwerking stimuleert!

### Bediengebouw

Naast en parallel aan de Nieuwe Sluis komt een nieuw bediengebouw. Het gebouw bestaat uit vier delen, waarvan Rijkswaterstaat het laatste gedeelte inricht als ontvangstruimte en als voorziening om de sluisen te kunnen bedienen. Het is de bedoeling dat de Nieuwe Sluis op termijn ook op afstand bediend wordt, net als de andere sluisen op het complex.

De overige delen van het bediengebouw zijn dag en nacht bezet door de Verenigde Bootlieden, het Loodswezen en het bedrijf Montis Mooring & Boat Service.

### Gebouw dienstenhaven

De naam zegt het al, het gebouw dienstenhaven herbergt verschillende diensten die direct een connectie hebben met het sluisencomplex. De politie, de Koninklijke Marechaussee, Kotug en het hoofdkantoor inclusief verkeersleiders en werkplaats van Muller Maritime Holding (MMH) nemen hier hun intrek. Het gebouw komt naast de dienstenhaven waar ook de vaartuigen van deze partijen liggen.

### Loods Rijkswaterstaat

Het derde nieuwe gebouw op het sluisencomplex is de loods van Rijkswaterstaat op de Schependijk. Dit gebouw bestaat uit twee delen. Het eerste is een magazijn, waarin unieke reserveonderdelen voor de sluisen liggen opgeslagen. Naast het magazijn is een hoger gedeelte waarin een kraanconstructie met een bovenloopkraan is voorzien. Deze kraan lost vrachtwagens van wel dertig ton met onderdelen voor de sluisen.

### Ontwerp

De gebouwen op het sluisencomplex zijn ontworpen door het architectenbureau van Sassevaart en het gebouw in de dienstenhaven door de architect van MMH. Alle gebouwen zijn op elkaar afgestemd.



^ Impressie dienstenhaven

> Bediengebouw





# Sluizen- complex in cijfers

## Middensluis (1910)

Deze sluis maakt in 2021 plaats voor de Nieuwe Sluis.

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

Aantal scheepspassages in 2018: 10.940

## Oostsluis (1968)

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

Aantal scheepspassages in 2018: 31.321

## Westsluis (1968)

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




Aantal scheepspassages in 2018: 21.721

## Nieuwe Sluis (2022)

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

## Scheepspassages

In 2018 voeren in totaal ruim 63.982 schepen door het sluiscomplex:

	Binnenvaart	52.840
	Recreatievaart	1.683
	Zeevaart	9.459

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](mailto:nieuwesluisterneuzen@vnsc.eu)

## Colofon

Redactie, realisatie en vormgeving:

Zandbeek.

Fotografie:

Patrick Vanhopplinus (Vlaamse Overheid)  
en Rijkswaterstaat.

Mei 2019

In opdracht van:



Uitgevoerd door:



Medegefinancierd door:

