



Steward assisteert recreatieschippers in de Grevelingensluis

6 Vlot en veilig verkeer over het water

Vervoer over water is van groot economisch belang voor ons land. De binnenvaart is ook een milieuvriendelijk alternatief voor het transport over de weg of het spoor. Een groot modern binnenvaartschip vervoert namelijk evenveel vracht als honderden vrachtauto's. En de capaciteit van de vaarwegen is nog lang niet volledig benut.

Aanleg

Steeds grotere schepen vervoeren steeds meer goederen over het water. Daarom investeerde Rijkswaterstaat ook in 2017 stevig en voortvarend in de capaciteit van het hoofdvaarwegennet.

Meppelerdiepsluis

Op 25 oktober 2017 is het eerste binnenvaartschip geschut in de nieuwe Meppelerdiepsluis. Deze keersluis is vanaf 2013 omgebouwd tot schutsluis. Daarmee is de sluis niet langer een knelpunt voor de scheepvaart. Bij extreem hoog of laag water moest de keersluis dicht en konden schippers niet

doorvaren. Nu kan het scheepvaartverkeer vlot en veilig varen tussen het Meppelerdiep en het Zwarte Water. Bovendien is de nieuwe sluis breder en dieper. Hierdoor kunnen grotere binnenvaartschepen de havens van Zwartsluis en Meppel bereiken (lees ook het verhaal op pagina 42).

Prinses Beatrixsluis

Vanaf 2017 wordt gewerkt aan de uitbreiding van de monumentale Prinses Beatrixsluis bij Nieuwegein. Door de aanleg van een derde sluiscolk en de verbreding van het Lekkanaal kan de scheepvaart de sluis ook in de toekomst vlot en veilig passeren. Bovendien wordt ruimte gecreëerd voor extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen.

Zeesluis IJmuiden

In IJmuiden bouwt Rijkswaterstaat sinds september 2016 aan de grootste zeesluis ter wereld. De nieuwe, grotere sluis vervangt de Noordersluis die bijna een eeuw dienst heeft gedaan. De nieuwe sluis – 70 meter breed, 500 meter lang en 18 meter diep – maakt de haven van Amsterdam bereikbaar voor grotere zeeschepen. Naar verwachting is de nieuwe sluis eind 2019 beschikbaar voor het scheepvaartverkeer.

Nieuwe sluis Terneuzen

In de komende 5 jaar wordt in Terneuzen gebouwd aan een nieuwe sluis. Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat en haar Vlaamse collega

Ben Weyts gaven op 13 november 2017 het startsein voor de bouw. Naar verwachting vaart het eerste schip in 2022 door de nieuwe voordeur van de haven van Antwerpen. Het ruim 900 miljoen euro kostende project wordt grotendeels door Vlaanderen betaald.

Julianakanaal

Rijkswaterstaat verbreedt en verdiept het Julianakanaal om het varen met klasse Vb-schepen met 3,5 meter diepgang mogelijk te maken. Hierbij is vernatting van de grond in de omgeving opgetreden waarna het werk is stilgelegd. De aannemer heeft maatregelen genomen om de vernatting tegen te gaan. Over het vervolg van de werkzaamheden en gevolgen voor de geplande openstelling overlegde Rijkswaterstaat eind 2017 nog met de opdrachtnemer.

Wilhelminakanaal

Rijkswaterstaat werkt samen met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg aan het verbreden van het Wilhelminakanaal en de aanleg van een nieuwe sluis III naast de bestaande sluis III. De grote, nieuwe sluis III is in november 2016 opgeleverd. De sloop van sluis II is in 2017 stilgelegd. Om problemen met het grondwaterpeil in de omgeving van de sluis te voorkomen, is besloten om deze sluis niet te slopen maar te herbouwen tot een grotere sluis voor klasse IV-schepen. In het voorjaar van 2018 wordt meer bekend over het ontwerp, de planning en de aanbesteding ervan. Voorlopig blijft de huidige sluis II in gebruik, al is die alleen geschikt voor klasse II-schepen.

Overnachtingshavens langs de Waal

Langs de Waal werkt Rijkswaterstaat op meerdere locaties aan meer en betere overnachtingshavens: plekken waar schippers hun schip kunnen aanleggen om te overnachten. Bij Lobith wordt gewerkt aan zo'n haven en bij Spijk is eind 2017 een vernieuwde overnachtingshaven opgeleverd. Deze is toegankelijker gemaakt en heeft ligplaatsen die ook voor grotere schepen geschikt zijn. Ook de overnachtingshaven bij Haaften wordt vernieuwd.

Scheepvaartverkeersmanagement

Het wordt drukker op de Nederlandse vaarwegen. Het wordt daarom steeds belangrijker om overzicht op het scheepvaartverkeer te hebben en het verkeer in goede banen te leiden. Rijkswaterstaat werkt daaraan vanuit zijn verkeersposten en bediencentrales.

Rijkswaterstaat heeft een vloot van 122 schepen waarop 270 mensen werken. Ze worden ingezet voor patrouille, voor visserijonderzoek, metingen of voor markering van vaarwegen. En als er een incident is op het water, springen zij ook altijd bij. Daarnaast beheert Rijkswaterstaat 12 verkeersposten, 91 sluiscomplexen en 115 beweegbare bruggen.

Rijkswaterstaat wil het scheepvaartverkeer op het water steeds professioneler en veiliger in goede banen leiden. Met het professionaliseren van het verkeersmanagement op het water wil Rijkswaterstaat komen tot landelijk 'corridor-management': het begeleiden, sturen en faciliteren van vlotte, veilige scheepvaart op de belangrijkste scheepvaartroutes van en naar het Europese achterland. Zodanig dat het bijdraagt aan vlot, veilig en hindervrij varen op die corridors.

Smart Shipping

Op 30 november 2017 organiseerde Rijkswaterstaat, samen met bedrijven en kennisinstellingen in de maritieme sector, de praktijkdemonstratie Smart Shipping. Het binnenvaartschip MCS Saluté voer op de Nieuwe Maas in Rotterdam, terwijl de computer het schip op koers hield. Een ander schip verzamelde informatie over koers, route, stroming, wind en omliggende schepen om automatisch te kunnen varen.

Met deze experimenten wil Nederland koploper zijn in Smart Shipping: het slim en geautomatiseerd varen, bedienen en verladen van schepen. De ontwikkeling van slimmere schepen bevordert de concurrentiekracht van de scheepvaartsector en de veiligheid op het water. Van de ongelukken met schepen gebeurt 70 tot 80 procent door menselijke fouten. Nieuwe digitale technologie kan schepen ook duurzamer maken. De Smart Shipping Challenge vormde een oproep aan de scheepvaart om meer samen te werken met bijvoorbeeld de auto-industrie.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat de scheepvaartregels aanpassen zodat nieuwe technologie ook op kanalen, rivieren en op zee kan worden getest.

Stewards op de sluisen

Het passeren van sluisen is voor veel recreatieschippers niet eenvoudig. Grote vrachtschepen en kleine plezierjachten moeten manoeuvreren in een beperkte ruimte. Daarom heeft Rijkswaterstaat in 2017 net als voorgaande jaren stewards ingezet op een aantal drukke of complexe sluisen. 60 stewards assisteerden recreatieschippers bij het kiezen van de plaats in de sluis en bij het aan- en afmeren. Ook ondersteunden zij de recreanten tijdens het passeren van de sluis met instructies, het verstrekken van informatie en het beantwoorden van vragen.

Handhavingsactie voor veilig varen

Tijdens de zomerperiode overtreden veel recreatieschippers – bewust of onbewust – de verkeersregels. Dat leidt nogal eens tot gevaarlijke situaties op het water. Eind augustus 2017 hield Rijkswaterstaat een grote, vierdaagse handhavingsactie op de randmeren in Flevoland en op het Prinses Margrietkanaal in Friesland. Met patrouillevaartuigen, snelle interventievaartuigen, een waterscooter en een helikopter werd gecontroleerd op snelheid, plaats op de vaarweg, vaarbewijzen en voorgeschreven uitrusting aan boord. Ruim 450 controles leidden tot 180 waarschuwingen en 80 processen-verbaal. Deze processen-verbaal werden vooral opgelegd voor het niet gebruiken van het dodemanskoord, de overschrijding van de maximumsnelheid en het ontbreken van het vaarbewijs. Ook zijn veel schippers aangesproken op gevaarlijk vaargedrag.

Beheer en onderhoud

Een vlot en veilig gebruik van het hoofdvaarwegennet vraagt om vaarwegen die goed bevaarbaar en goed onderhouden zijn.

Nieuwe scheepvaartroutes op de Noordzee

In de nacht van 31 mei op 1 juni zijn de scheepvaartroutes ten zuiden van Rotterdam en voor de kust van Zeeland en België aangepast. Een ingrijpende operatie. Om de nieuwe vaarroutes te creëren zijn 12 nieuwe boeien geplaatst, 8 boeien uit het water gehaald en 9 boeien verplaatst.

De nieuwe vaarroutes zijn nodig omdat voor de Belgische en Nederlandse kust windparken worden gerealiseerd. Nederland en België werkten intensief samen aan de wijziging van de routes. Beide landen werken ook samen aan nog betere bereikbaarheid van mainports, betere doorstroming naar de havens en een doorgaand vaarwegenstelsel van Frankrijk tot aan Duitsland. Tegelijkertijd vergroot

Rijkswaterstaat de veiligheid van het scheepvaartverkeer met de anker- en beloodsingsplaatsen langs het Zuidelijke deel van de Nederlandse Noordzeekust.

Vaarzones voor de recreatievaart

Vanaf een groot snel schip zijn kleine, langzaam varende vaartuigen vaak minder goed te zien. In 2017 zijn daarom aparte recreatiegeulen aangelegd voor de pleziervaart en kleine beroepsschepen op de waterkruising Hollandsch Diep – Dordtsche Kil. Dit is een drukbevaren industriegebied waar veel beroepsschepen met gevaarlijke ladingen varen. Om de risico's te beperken is deze kruising extra veilig gemaakt.

Extra schuif voor Volkeraksluizen

De Volkeraksluizen hebben medio augustus 2017 een extra, derde schuif in de sluisdeuren gekregen. De derde schuif maakt dat het scheepvaartverkeer bij dit grootste en drukste binnenvaart sluisencomplex van Europa vlotter kan doorstromen. Hiermee wordt het schuttingsproces versneld en de wachttijd voor binnenvaartschepen op piekmomenten verkort. De installatie van een derde schuif was een wens van de binnenvaartsector. De Volkeraksluizen zijn een verbindende schakel tussen Rotterdam, de Scheldehavens en het Duitse achterland. Jaarlijks passeren hier zo'n 115.000 beroepsvaartuigen en 45.000 recreatievaartuigen.

Eemshaven krijgt snelweg naar zee

In oktober 2016 startte de verruiming van de vaarweg die loopt van de Noordzee naar de Eemshaven en de havens van Delfzijl en Emden. Op 31 december 2017 is de klus afgerond en kunnen schepen met een diepgang tot 14 meter die havens bereiken. Hiermee is de bereikbaarheid van de Eemshaven voor grotere schepen sterk vergroot.

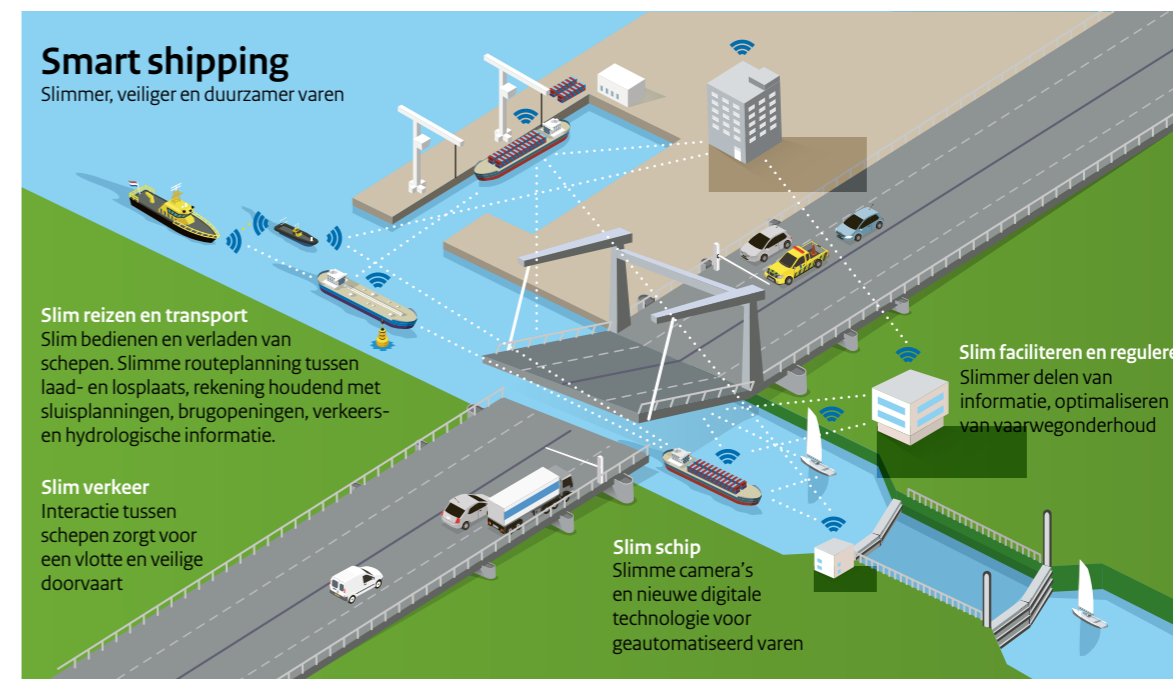
Stuw Grave hersteld

Rijkswaterstaat houdt het water van de Maas in Limburg met behulp van stuwen dagelijks op een veilig en bevaarbaar peil. Op 29 december 2016 raakte de stuw bij Grave zwaar beschadigd door een binnenvaartschip dat in dichte mist de stuw ramde. Een deel van de Maas liep leeg, waardoor het scheepvaartverkeer tussen Sambeek en Grave bijna een maand stillag.

Rijkswaterstaat bouwde medio januari 2017 een tijdelijke dam van breuksteen. Achter die dam kon de stuw worden gerepareerd. In mei en juni heeft Rijkswaterstaat 3 van de 5 jukken gerepareerd, 2 volledig nieuwe geplaatst en 15 schuiven teruggeplaatst in de stuw. Ook de waterbodem bij de stuw is verstevigd. Medio juli 2017 is de tijdelijke dam weggegraven en sindsdien is stuw Grave weer volledig operationeel.

Tevreden

Bijna 9 op de 10 vaarweggebruikers is tevreden tot zeer tevreden over de manier waarop Rijkswaterstaat de vaarwegen beheert. Dit blijkt uit een onderzoek in opdracht van het beheerderssamenwerkingsplatform Water Ontmoet Water uit februari 2017. Ook de kwaliteit van de vaarweg scoort hoog met een tevredenheid van 87 procent. Hoewel 60 procent van de respondenten tevreden is, heeft een aantal recreatievaarders nog aandachtspunten: de informatievoorziening en de bekendheid van het aantal ligplaatsen/overnachtingshavens. Ook de bediening op afstand verloopt nog niet volledig naar tevredenheid. Rijkswaterstaat werkt aan deze aandachtspunten.





Nieuwe Meppelerdiepsluis

‘Op de nieuwe sluis kunnen we blindvaren’

Henk Bonsink | eigenaar HEBO Maritiemservice

Vlot en veilig verkeer over het water

De nieuwe Meppelerdiepsluis heeft letterlijk en figuurlijk deuren geopend voor maritiem dienstverlener HEBO. Ook wanneer de kering bij hoog- of laagwater dicht is, kunnen schepen nu toch vlot en veilig varen tussen het Meppelerdiep en het Zwarte Water. HEBO-eigenaar Henk Bonsink over het wonder van Zwartsluis.

‘In oktober zijn mijn vrouw, zoon en dochter aan boord van de duwboot Catharina 10, die de 2 drijvende platforms HEBO-p6 en -p7 voortduwt. Vanuit het bedieningshuis van de sluiswachter kijk ik vol spanning toe hoe de 125 meter lange combinatie vlekkeloos de nieuwe sluis invaart. De champagne wordt ontkurkt. Het is net een familiefeest. Daar sta ik, een ongelofelijk trotse Sluiziger zoals we ons in Zwartsluis noemen. Een van onze schepen als eerste door de poort. Kippenvel.’

Geluk bij een ongeluk

‘In 1998 werd Zwartsluis 3 weken geteisterd door hoogwater. Om ervoor te zorgen dat het achterland niet zou onderlopen, bleef de keersluis al die tijd dicht en kon er geen schip door. Veel bedrijven op industrieterreinen Kranerwaard, Meppel en Hoogeveen lagen 3 weken plat. Je kunt je voorstellen dat die groot verlies hebben geleden. Wij hebben het geluk gehad dat HEBO in die periode met andere opdrachten aan de slag kon. Gemaal Zedemuden, hier vlakbij, was gedeeltelijk defect en we konden Rijkswaterstaat helpen bij het wegpompen van overtollig water. Als het gemaal piekfijn in orde was geweest, had ook HEBO gekampt met verlies.’

Onzekere tijden

‘Het lastige van de oude keersluis was dat we nooit wisten wanneer hij dichtging en dat zorgde voor veel onzekerheid. Ik hield de weersvoorspelling continu in de gaten en had nauw contact met de sluiswachter. Toch gebeurde het soms dat we een schip geladen hadden en de sluis vervolgens dicht bleek. Konden we weer terug.’

Drempel verlaagd

‘De drempel van de oude keersluis was vrij ondiep, waardoor het bij laagwater altijd kielekiele was of we met een geladen schip ongeschonden door de sluis kwamen. Daarnaast was de keersluis aan de smalle kant. Er zijn best wat schepen geweest die

brokken hebben gemaakt bij de doorvaart. Zo was er een schip dat door de stroming en verschil in waterstand moeite had om door de sluisopening te komen. Toen het eindelijk gelukt was, liet de brugwachter de brug neer om het wachtende wegverkeer vrije doorgang te verlenen. De stroming was zo sterk dat het grip kreeg op het schip en het schip terugdreef. Daardoor botste het met de stuurhut tegen het brugdek. Stuurhut plat. Dat had ons ook kunnen gebeuren.

‘Ik vind het echt een huzarenstuk dat we met zo weinig stremmingen te maken hebben gehad’

Nu de schutsluis breder is en een diepere drempel heeft, weten we dat we veilig door de sluis kunnen. Een hele geruststelling kan ik je zeggen.’

Betrouwbaar

‘Als de keersluis nu dicht is om het binnenland te beschermen tegen hoogwater, kunnen we dankzij de schutsluis toch doorvaren. Laatst was het hoogwater en moesten we een windmolen naar Marokko vervoeren. Met de oude sluis hadden we de windmolen niet op tijd kunnen leveren en zouden we de klus kwijt zijn geweest. In onze branche is het een crime als je niet op tijd levert. We zijn een bedrijf dat vaart op de klok en op de nieuwe sluis kunnen we blindvaren. We maken zonder belemmering onze planning voor de transporten en hoeven daar niet meer vanaf te wijken. Dat maakt ons een betrouwbare partner, waardoor we landelijk gegroeid zijn. Wat ook een gigantisch voordeel is van de nieuwe sluis: hij is

breder. Daardoor kunnen we zelfs met zeegaande pontons bij ons bedrijf komen en makkelijker groter materieel vervoeren.’

Huzarenstuk

‘De aanloop naar de nieuwe sluis heeft bijna 12 jaar geduurd. Niet gek voor zo’n immense operatie. Het belang was zo groot, dat we tijdens de inspraakrondes met een heleboel partijen zoals de provincie, afgevaardigden van de scheepvaartsector en omwonenden om tafel zaten. Het overleg is altijd prima verlopen. Waren we het niet eens met een voorstel, dan keek Rijkswaterstaat hoe de bouw op een andere manier kon worden aangevlogen.’

‘Er is 5 jaar gewerkt aan de Meppelerdiepsluis. Ik vind het echt een huzarenstuk dat we tijdens de werkzaamheden met zo weinig stremmingen te maken hebben gehad. De stremmingen duurden nooit langer dan een week, soms slechts 2 dagen, en werden een half jaar van tevoren aangekondigd. We hebben daardoor altijd op de stremmingen kunnen anticiperen.’

Nieuwe Meppelerdiepsluis

De Meppelerdiepsluis is omgebouwd van keer- tot schutsluis. Daarmee heeft het naast de bescherming van Overijssel en Drenthe een tweede functie gekregen. De sluis zorgt nu ook voor een vlotte en veilige doorgang van het scheepvaartverkeer tussen het Meppelerdiep en het Zwarte Water. De nieuwe sluis is breder en dieper, waardoor ook grotere binnenvaartschepen de havens van Zwartsluis en Meppel kunnen bereiken. Op 25 oktober 2017 voer de Catharina 10 met 2 drijvende platforms van HEBO Maritiemservice B.V. als eerste binnenvaartschip door de nieuwe sluis.