

Baggerwerk in het Slijkgat:

# “Het is dweilen met de kraan open!”

**STELLENDAM** - Met twee schepen sterk wordt al geruime tijd continue gewerkt aan het bevaarbaar houden van de vaargeul in het Slijkgat, vlak voor de kust bij Stellendam. De zandhoppers Scald en Deo Gloria en hun bemanningen van de Faasse Groep te Goes zetten alles op alles in de strijd tegen de nimmer aflatende zandafzetting op deze plek in de Noordzee. Rond het Slijkgat vindt momenteel (weer) discussie plaats. De dichtslibbing van de vaargeul is enorm. Havenbedrijf Rotterdam heeft een rechtszaak aangespannen om de verplichting ongedaan te krijgen de vaargeul met een extra halve meter op diepte te houden. Intussen wordt hier en daar met scheve ogen gekeken naar het Havenbedrijf, dat van sommigen de zwartepiet krijgt toegespeeld vanwege de bijna onbegaanbaar geworden vaargeul.

Door Hans Villerius

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen ging Eilanden-Nieuws op bezoek aan boord van één van de twee baggerschepen die in het Slijkgat actief zijn. Niet om het te hebben over het geschil waar het in de rechtszaak om gaat, want daar is momenteel de rechter voor. Wel lieten we ons informeren over de grilligheid van het proces dat zandafzetting heeft en zoals dat zich manifesteert in het Slijkgat, én over de strijd ertegen.

## Zorgenkind

Het Slijkgat. Als toegang tot de haven van Stellendam is deze locatie in de Noordzee, vlak voor de havenmond, al jarenlang een zorgenkind van de Stellendamse visserij. De zandbank die er ligt bemoeilijkt de binnenkomst van schepen dusdanig dat eigenlijk alleen bij hoogwater de haven binnen kan worden gevaren. Onder

invloed van meerdere factoren, zoals wester- en noordwesterstormen en grote hoeveelheden rivierwater die door de Haringvlietsluizen naar zee worden afgevoerd, vindt op deze plek een continue proces van zandafzetting plaats, waardoor het Slijkgat voortdurend ondieper wordt. Al sinds 2005 laat Havenbedrijf Rotterdam hier baggerwerk uitvoeren, om tussen de boeien SG5 en SG8 de vaargeul over een breedte van honderd meter op diepte te houden, aanvankelijk op min vijf meter NAP, maar sinds 2009 op min vijf en een halve meter NAP. Over die extra halve meter zijn afspraken gemaakt toen de Tweede Maasvlakte werd aangelegd. Gevreesd werd namelijk dat hierdoor het Slijkgat nog meer dicht zou slibben dan al het geval was. In het kader van de aanleg van de Tweede Maasvlakte kreeg Havenbedrijf Rotterdam de taakstelling de vaargeul in het Slijkgat op min vijf en een halve meter

NAP te houden in plaats van de tot dan toe gehanteerde min vijf meter. Zoals recentelijk in onze krant te lezen was, loopt er momenteel een rechtszaak tussen het Havenbedrijf en de gemeente Goeree-Overflakkee. Niet dat het Havenbedrijf van haar verplichting af wil het Slijkgat op diepte te houden, maar wel bestrijdt het de noodzaak en het nut van die extra halve meter. Volgens onderzoek dat het Havenbedrijf heeft laten uitvoeren is gebleken dat van de gevreesde extra zandafzetting als gevolg van aanleg van de Tweede Maasvlakte in het geheel geen sprake is. Bovendien levert volgens het Havenbedrijf een halve meter diepere vaargeul in het Slijkgat voor de visserij slechts één procent meer bedrijfstijd op zee op en dat vindt het Havenbedrijf in geen verhouding staan tot de kosten die het moet maken voor die halve meter extra diepte. Graag wil het Havenbedrijf dit opnieuw tegen het licht laten houden en spande daarom de rechtszaak aan.

Intussen zet het onverminderd in op het bevaarbaar houden van het Slijkgat. Dat valt de laatste maanden echter niet mee. Walkapitein Gerard Visser van de Faasse Groep en ir. Sander Cornelissen en André van Hassent van Havenbedrijf Rotterdam vertellen erover.

## Zandafzetting

Er is verschil in baggerwerk. Het kan zand zijn dat weggehaald moet worden, maar het kan ook om modder gaan. Modder is minder lastig, maar in zand komen schepen vast te zitten. In het Slijkgat betreft het zand. Maar hoe komt het dat dit zich steeds hier afzet?

“Het zijn twee krachten die in het Slijkgat bij elkaar komen”, legt Sander Cornelissen uit. “Vanuit het achterland komt veel rivierwater en ‘s winters ook smeltwater vanuit de bergen uiteindelijk in het Haringvliet terecht, om via de Haringvlietsluizen de zee in te stromen. In dat rivierwater wordt ook veel zand meegevoerd. Maar tegelijkertijd is er de getijdenwerking van de zee, dat zeewater naar binnen, het Haringvliet in wil brengen. Daardoor botsen aan de buitenzijde van de Haringvlietsluizen het afgevoerde rivierwater en het opkomende zeewater op elkaar, met als gevolg dat het rivierzand hier neerslaat en ophoopt. In bepaalde periodes van het jaar speelt dit sterker dan in andere periodes. Soms, vooral ‘s zomers, is er nauwelijks sprake van zandafzetting. Maar ‘s winters, met al het smeltwater dat hier uitmondt, is het veel erger. Daarnaast is er de invloed van stormen. Bij wester- en noordwesterstorm is de zandafzetting per definitie veel sterker. Met langere en hogere golven heb je dan een grote golfdynamiek, die voor veel zandverplaatsing zorgt. En juist dat hebben we in de achterliggende periode gehad, in korte tijd drie noordwesterstormen achterelkaar. In combinatie met de grote hoeveelheid smeltwater die



De zandhoppers Scald en Deo Gloria die momenteel in het Slijkgat actief zijn.



Water in het ruim is niet erg. (Beeld: Faasse Groep)



Op de satellietfoto zijn duidelijk de ondieptes van het Slijkgat te zien.



Beeld: Faasse Groep



Volop in bedrijf. (Beeld: Faasse Groep)

ook de sluisen te verwerken kregen, heb je van die pieken dat tegen deze invloeden van weer en klimaat niet te baggeren valt. In 2011 was het een extreem jaar, maar nu niet minder." Dit verklaart ook de forse ondiepten in het Slikgat van dit moment, waardoor de visserij geplaagd wordt.

#### Ondieptes

Vanwege die ondieptes heeft de Faasse Groep, die voor Havenbedrijf Rotterdam het baggerwerk in het Slikgat uitvoert, hier momenteel twee zandzuigers tegelijk in bedrijf. Beide zijn continue bezig om dwars door de zich ophopende zandbanken heen een vaarroute open te houden. Meer dan twee zandzuigers in het Slikgat laten werken is vanuit praktisch oogpunt geen optie, geeft André van Hassent aan: "je zou elkaar alleen maar in de weg liggen".

Vorige week donderdag lag de Deo Gloria even aan de kant, voor wisseling van de wacht van de bemanning. Het was juist de koudste dag, met een ijzig snijdende wind en een gevoelstemperatuur van beneden de min vijftien. Maar binnen, bij de kapitein op de brug, was het behaaglijk warm. Enkele grote schermen toonden het vaargebied in de omgeving en één scherm liet met kleurverschillen duidelijk de ondiepte van het Slikgat zien. Maar ook het resultaat dat beide zandhoppers inmiddels hadden geboekt door daardoorheen een 'sleuf' te maken die eigenlijk vaargeul genoemd moet worden. Nee, honderd meter breed was 'ie nog niet, met veertig hield het wel een eind op. Vijf meter diep was het al wel. Alleen de nacht ervoor was dat niet voldoende. De sterke oostenwind hield het opkomende water zo ver weg dat het bij laag water niet dieper dan zo'n drie meter wilde worden. "Daar valt gewoon niet tegenaan te baggeren en naar binnenvaren kun je dan helemaal wel vergeten", zegt de kapitein van de Deo Gloria. Met een armgebaar dat machteloosheid illustreert, onderstreept hij zijn woorden. "Maar ook als de vaargeul wel voldoende diep is moet je nóg precies weten waar je varen moet. De ondieptes wisselen namelijk steeds. Regelmatig wijzen we vanaf onze schepen binnenkomende vissers de juiste weg door het Slikgat. Daarvoor weten ze ons inmiddels prima te vinden!"

Door de invloed van weer en wind gaan de zandbanken nogal eens 'aan de wandel'. Daardoor kan de vaargeul zich per jaar soms honderden meters verplaatsen. "Je kunt dan het beste de natuur maar volgen en de boeien verplaatsen. Dat werkt het snelst", geeft Van Hassent aan. Hierover vindt dan ook voortdurend overleg plaats met Rijkswaterstaat, dat ook continue monitort en in kaart brengt waar zich de actuele ondieptes bevinden.

De kapitein van de Deo Gloria heeft vrijwel geen kaart meer nodig. "Aan boord hebben we die

kaart gewoon in ons hoofd", zegt hij. "Je krijgt er gevoel voor waar de ondieptes zitten." De 71 meter lange zandhopper waarop hij vaart is, evenals de 80 meter lange Scald, een zeewaardig schip dat echter een diepgang heeft van minder dan een binnenvaartschip. Ook is het schip goed wendbaar. Zonder die eigenschappen zou het vaartuig niet geschikt zijn voor baggerwerk. "Maar je moet ook enige durf hebben en niet bang zijn om zelf ook op ondieptes vast te raken. Dat gebeurt heus wel eens. Alleen kunnen wij dan het zand onder ons opruimen."

#### Technieken

Voor het baggerwerk bestaan twee technieken. De eigenlijke manier van werken is zand opzuigen, dit aan boord nemen en elders weer loslaten. Voor het zand dat de Deo Gloria en de Scald uit het Slikgat opruimen heeft Rijkswaterstaat een locatie op zee aangewezen, een eindje verder uit de kust, waar het weer in het zeewater gelost kan worden. Dat laatste gebeurt eenvoudig door in de bodem van het scheepsruim de daar aangebrachte luiken te openen en de lading zand onder zich te verliezen. Dat er daarna water in het ruim staat is geen enkel probleem: een ruim vol zand is nog veel zwaarder.

Een andere manier van baggeren is het opgezogen zand meteen weer in het water terug laten. Door de stroming komt het zand dan vanzelf op een andere plek terecht. Gebruikmaking van deze techniek is niet echt de bedoeling, zegt Van Hassent, maar het kan wel eens de enige manier zijn, bijvoorbeeld wanneer in zeer ondiep water moet worden gewerkt. Door het opgezogen zand aan boord te nemen zou de zandhopper daar te diep en daardoor vast komen te liggen.

#### Kierbesluit

Is er ook zicht op of het openzetten van de Haringvlietsluisen, dit jaar, van invloed is op de zandafzetting in het Slikgat? "Ja", weet Cornelissen, "het Kierbesluit zal volgens Rijkswaterstaat geen effect hebben op de morfologie, dus is daar geen extra zandafzetting van te verwachten."

"Maar intussen blijft het onverminderd waar", zegt Van Hassent: "één storm over een hele week baggerwerk, en je kunt weer van voren af aan beginnen. Zelfs als het niet stormt weet je dat, terwijl je aan het baggeren bent, het zand al weer aanzet. Dat geeft dan ook precies aan wat baggeren feitelijk is: dweilen met de kraan open!", lacht hij. Niettemin laat het Havenbedrijf Rotterdam zich daardoor niet ontmoedigen en zegt het alles op alles te zetten om de huidige situatie in het Slikgat zo gauw mogelijk weer op orde te hebben. Zij het in het besef dat niet de baggeraar maar de natuur hier altijd weer het laatste woord zal hebben...