

Bereikbaarheid van levensbelang voor Amsterdam-Noordzeekanaalgebied

De poort van Europa. Nederland heeft deze reputatie niet voor niets. Al eeuwen houden we ons bezig met het vervoeren van goederen het Europese achterland. Amsterdam heeft in de ontwikkeling als handelscentrum en internationale doorvoerhaven al een belangrijke rol gespeeld. En het havengebied rond Amsterdam is steeds belangrijker. Vijfde haven in Noord-West-Europa en vijftiende op de wereldranglijst. Om zo'n positie te veroveren en vast te houden is een goede bereikbaarheid voor alle soorten zeeschepen absoluut noodzakelijk. De aanleg van het Noordzeekanaal en de sluis bij IJmuiden zijn door slaggevend geweest voor de voorspoedige ontwikkeling van het Amsterdamse havengebied. Het is namelijk altijd zo eenvoudig geweest om de havens van Amsterdam te bereiken.

Voor Pampus of het Noordzeekanaal In de loop der eeuwen heeft Amsterdam steeds gezocht naar een goede zeeverbinding. Tijdens de Gouden Eeuw voeren schepen Amsterdam via de Zuiderzee, het huidige IJsselmeer. Vanuit open zee is een omweg van 140 kilometer uiteindelijk aangekomen bij de haveningang wachtte er nog een obstakel, Pampus. Deze ondiepte voor de ingang zorgde voor veel overlast. De steeds groter wordende schepen moesten op het laatst met drijvende dokken over de zandbak heen worden getrokken. Voor Pampus ligt de betekende sluis veertijd- en geldverlies.

Amsterdam dreigde hierdoor af te glijden naar een haven van nauwelijks enige betekenis. Om dit te voorkomen besloot men rond 1825 het Noordhollandsch Kanaal te graven, een waterweg vanaf Den Helder naar Amsterdam. De nieuwe route was weliswaar zo'n 60 kilometer korter, maar door zijn vele bochten voor grote zeeschepen geen oplossing. Veelal moesten de goederen in Den Helder worden overgeladen naar kleinere binnenvaartschepen.

Een goede bereikbaarheid van de Amsterdamse haven uiteindelijk gerealiseerd met de aanleg van het Noordzeekanaal. Het kanaal en sluisencomplex bij IJmuiden waren gereed in 1876. Twee schutsluizen,

de Zuider- en de Kleine sluis, dateren uit deze beginperiode. Thans bestaat het complex uit vier schutsluizen en een spuisluis. Deze uitbreiding weerspiegelt de opbouw van onze welvaart en economie en de daarbij horende schaalvergroting. De scheepvaart nam na 1900 flink toe en schepen werden steeds groter. Verbredingen en verdieping van het Noordzeekanaal en aanpassing van het sluisencomplex was daarom meer dan een noodzakelijkheid. In 1930 werd al de laatste Noordersluis in gebruik genomen. Met zijn lengte van 400 meter, breedte van 50 meter en diepte van 15 meter is deze sluis beduidend groter dan bijvoorbeeld de sluisen in het Panamakanaal.

Waarom renovatie? De sluisen bij IJmuiden vormen letterlijk de poort naar het Amsterdamse havengebied zijn dag en nacht in bedrijf. Uitval door technische mankementen moet daarom zoveel mogelijk worden voorkomen. Toch zorgt veel vuldig gebruik en constant blootstaan aan wind, water en kou voor slijtage, vooral van de deuren en de bewegingsmechanismen. Renovatie is in dergelijke gevallen noodzakelijk voordat storingen de overhand krijgen. Daarbij komt dat de waterkering van het sluisencomplex niet voldoet aan de eisen van de Deltawet. Beide redenen waren voldoende om de renovatie grootschalig aan te pakken. Bij de renovatie worden levensgestreefd naar een grotere inzetbaarheid van de sluisen. Het project is gestart in 1987 en zal naar verwachting in 1998 worden afgerond.

Voor elke sluis is het renovatieplan anders. Zo is de Noordersluis de vernieuwing van het deurensysteem de belangrijkste aanpassing. Tijdens de renovatie van de Middensluis wordt naast het vernieuwen van de deuren veel aandacht besteed aan de aanpassingen vanwege de Deltawet. Bij de twee oudste sluisen, de Zuider- en Kleine sluis worden de werkzaamheden nog ingrijpend. Het uiteindelijk is besloten om de Kleine sluis om te bouwen voor de pleziervaart.

Renoveren zonder oponthoud Een sluisencomplex legje niet zo makkelijk een of twee maanden stil voor renovatiewerkzaamheden. De scheepvaart moet gewoon doorgang kunnen vinden. Zoiets bepaalt voor een groot deel de wijze van aanpak. Voor de Noordersluis bijvoorbeeld is een nieuw systeem ontwikkeld voor het vervangen van de railbanen waarover de sluisdeuren lopen. Ook het aanbrengen van deze railbanen gebeurt volgens een unieke methode. Hierdoor konden de werkzaamheden in een aantal korte sessies worden uitgevoerd in plaats van een dagenlang durende onderbreking. Ook bij de andere sluisen wordt gezorgd voor minimaal oponthoud.

Ook de bedrijfsvoering vernieuwd Naast aanpassingen aan de sluisen zelf, heeft ook de wijze van afwikkeling van het scheepvaartverkeer aandacht gehad. Zo wordt vanaf 1994 het nautisch beheer van het Noordzeekanaalgebied in zijn geheel uitgevoerd door het Centraal Nautisch Beheer. De melding, verwerking en planning gebeurt vanaf een lokatie, het Sluisleidingscentrum. Daarnaast krijgt elke sluis een centraal bedieningspunt.

Na de renovatie wordt het sluisencomplex van IJmuiden volledig aan de wensen die de moderne scheepvaart stelt. Het Amsterdamse havengebied blijft goed en snel bereikbaar, wat de economische aantrekkingskracht van het gebied alleen maar versterkt.

De Zuiderluis en de Kleine sluis, de oudste sluisen van het complex