

► Scheepswerven pleiten voor flexibele doorvaart Papendrechtsebrug

Scheepswerven voelen nu al de pijn van de komende renovatie van de Papendrechtsebrug (N3). Zo loopt een werf een grote onderhoudsklus mis omdat een rederij vreest dat haar schip een maand moet wachten als een van de zeldzame brugopeningen tussen komende juni en september 2027 wordt gemist.

Eén gemiste doorgang kost bakken met geld

Angelique Mulders

Dordrecht/Papendrecht

Zodra het werk aan de Papendrechtsebrug begint, kunnen zeeschepen die hoger zijn dan 12,90 meter boven NAP niet zomaar naar een werf ten oosten van deze brug voor onderhoud of reparatie. Of terug naar het werk op zee als dat klaar is. Want de brug zal lange tijd maar één keer per maand opengaan.

„Waar wij niet op aandringen zijn tal van extra doorvaarten tussen 22 juni 2026 en 1 september volgend jaar, zegt sectormanager Erik Peters van Maritime & Offshore NL (voorheen NMT-IRO). „Ook onze leden willen dat dit project binnen de nu gestelde werktijd wordt afgerond. Dan kunnen automobilisten vanaf 22 april 2027 weer over de brug.”

Om doordeweekse doorvaarten zegt Peters 'niet eens te durven vragen', omdat dat ten koste gaat van de werktijd aan de Papendrechtsebrug. „Maar reders en werven vinden het geen probleem om op zondag, als de werkzaamheden aan de brug stilliggen, te werken om een schip aan de juiste kant van de brug te krijgen.”

Volgens hem is het niet al te ingewikkeld of kostbaar om tijdens een paar weekenden het speciaal voor de brugrenovatie benodigde werkpunt in de rivier enige tijd weg te varen.

Dan kunnen er bijvoorbeeld gerepareerde zeeschepen vertrekken vanaf de Gorcumse kant van de Papendrechtsebrug of juist nieuwe reparatiegevallen naar een werf komen. „Net als bij auto's gaat er bij schepen ook wel eens wat onverwacht kapot. Dat wil je snel laten verhelpen om weer door te kunnen.”

Onzekerheid

De eerder genoemde scheepseigenaar die zijn onderhoudsafspraak introk, was bang dat als de werf iets meer tijd nodig heeft, dat zou leiden tot het mislopen van zo'n maandelijks brugopening. Peters: „Mogelijk een maand wachten voordat zijn schip voorbij de brug zou kunnen komen, zorgde bij deze reder voor te veel onzekerheid.” Welke scheepswerf in de regio hierdoor gedupeerd is en om wat voor bedrag het gaat wil Peters niet zeggen. Hij geeft alleen aan dat het om serieus geld gaat. „Het enige positieve is dat de rederij het schip nu in onderhoud geeft bij een andere Nederlandse werf en er niet mee naar het buitenland gaat.”

Maritime & Offshore NL, Rijkswaterstaat en de aannemer bespreken momenteel wat de mogelijkheden zijn voor een wat flexibeler 'scheepsdoorgang-kalender'. „Dat kan ook betekenen dat een van de nu geplande passeerdata geschrapt kan worden. Bijvoorbeeld als er een week eerder



Waar de sector nu naar uitkijkt, is de definitieve vaststelling van hoe groot de doorvaartopening wordt

– Erik Peters (foto)

of later meer aanbod van hoge schepen is.” Peters stelt dat de beeldvorming in de gesprekken de grootste moeilijkheid is. „Rijkswaterstaat en de aannemer vrezen dat de omgeving direct denkt dat het vertragen van de brugrenovatie gaat opleveren.” Ondertussen begint het langzaam te worden voor de maritieme maakindustrie. Op 21 juni kan hoge scheepvaart voor het laatst de Papendrechtsebrug (N3) passeren via een normale brugopening.

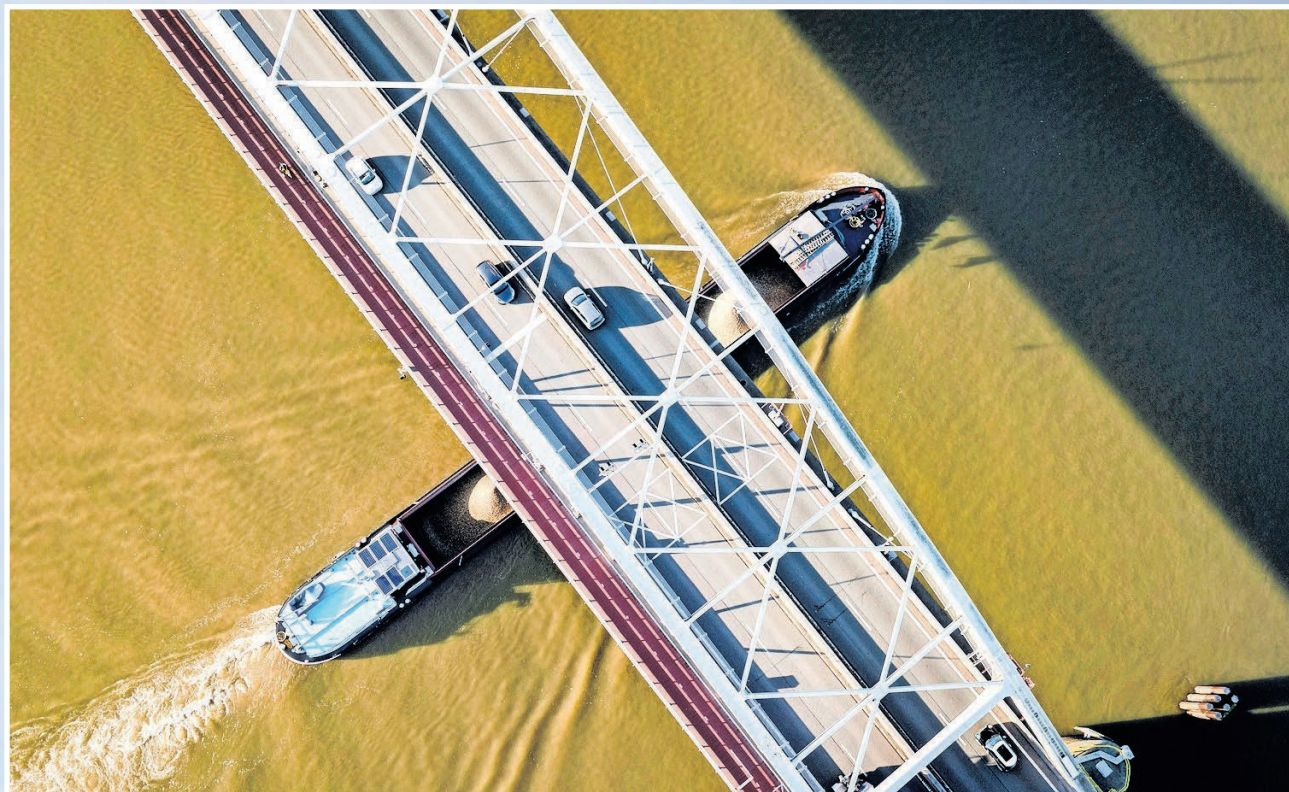
Daarna is er zes weken lang niets mogelijk voor vaartuigen die hoger zijn dan 12,90 meter boven NAP. Omvaren om zo de brug tussen Dordrecht en Papendrecht te ontlopen, kan voor hoge scheepvaart eenvoudigweg niet. In de daarop volgende maanden wordt de vaarweg ongeveer één keer per maand kort vrijgemaakt om die grote vaarten van en naar de scheepswerven te krijgen.

Peters vertelt dat veruit de meeste data waarop de brug te passeren is, bekend zijn.

„Waar de sector nu naar uitkijkt, is de definitieve vaststelling van hoe groot de doorvaartopening wordt.”

Dat is zeker voor Neptune Marine uit Hardinxveld-Giessendam van belang, weet de sectormanager. „Die werf bezit en maakt een aantal schepen dat dusdanig hoog en breed is, dat ze de huidige doorvaartruimte van 28 meter echt helemaal nodig hebben. Tijdens de renovatie worden er echter steigers aan de brugpijler en aan het brughuis gehangen, wat de doorgang daar smaller maakt.” Er ligt nu, door die steigers, een vaarbreedte van





24 meter voor. Met alleen op 7 augustus en 12 december de mogelijkheid om met hoge schepen van 28 meter breed de Dordts-Papendrechtse oeververbinding te passeren. Maritime & Offshore NL hoopt dat er snel definitieve duidelijkheid komt voor alle ondernemers.

Veerponten

Alles bij elkaar kost het vervangen van alle beweegbare bruggdelen Rijkswaterstaat 90 miljoen euro. Daar komen verder nog uitgaven bovenop voor onder meer het huren van drie veerponten om voetgangers en fietsers gedurende het project over de Beneden Merwede te zetten.

Ook ondernemers kost het veel geld. Aanvankelijk was het bedoeling dat de Papendrechtsebrug 12,5 maanden lang door de hoge scheepvaart

helemaal niet te passeren zou zijn. Peters rekende Rijkswaterstaat toen voor dat dit zeker 100 miljoen euro omzetverlies zou betekenen voor de maritieme maakindustrie in de Drechtsteden, Gorinchem en Werkendam.



Rijkswaterstaat en de aannemer vrezen dat de omgeving direct denkt dat het vergraving van de brugrenovatie oplevert

– Erik Peters

▲ **Veruit de meeste schepen varen gewoon onder de vaste boog van de Papendrechtsebrug door. Zij zijn niet hoger dan 12 meter en 90 centimeter ten opzichte van het NAP.** FOTO JEFFREY GROENEWEG

▼ **Een schip vol containers bij de Papendrechtsebrug.**

FOTO FREDLIBOCHANT

9

maanden is de brug niet te gebruiken voor wegverkeer, terwijl dat aanvankelijk 'slechts' 3,5 maand zou zijn. Dat is het gevolg van een compromis dat is gesloten na een noodkreet vanuit de maritieme wereld waaraan Rijkswaterstaat gehoor heeft gegeven.

In de huidige tijd bekeken zou dat volgens hem zelfs richting de 200 miljoen gaan. „De maritieme markt is in beweging. Er is veel vraag naar onderhoud en naar nieuwe schepen.”

Na de noodkreet vanuit de maritieme wereld werd de oorspronkelijke planning van Rijkswaterstaat aangepast met gemiddeld één doorvaart per maand. Dit compromis betekende wel dat de brug fors langer niet te gebruiken is voor het wegverkeer. Die stremming ging van 3,5 maand naar 9 maanden.

