



# Zinkstukken van Nederlandse wilgen

Tekst en foto's:  
Herma van den Pol

VAN AALSBURG BV HOUDT  
RIVIERBODEM GLAD

**PROJECT:**  
BODEMBESCHERMING LEIE TER  
HOOGTE VAN SLUIZENCOMPLEX  
SINT-BAAFS-VIJVE

**OPDRACHTGEVER:**  
Artes Depret

**ONDERDEEL VAN:**  
Grootscheeps binnenvaartproject van  
de Vlaamse Waterweg NV

**AANNEEMSOM:**  
Voor beide fases is een bedrag begroot van  
€ 380.000,-. Door een extra werk komt daar  
nog € 60.000,- bij.



Ter hoogte van het Belgische Sint-Baafs-Vijve en Sint-Eloois-Vijve werkt Van Aalsburg BV aan de Leie, waar eerder de sluis werd vernieuwd. Met zinkstukken moet het bedrijf ervoor zorgen dat de rivierbodem mooi vlak blijft wanneer de schepen er weer gaan varen. In 2020 werd fase één uitgevoerd en nu is fase twee in volle gang.

**WERKZAAMHEDEN:**

Aanvoeren van de wieken (bundels wilgenhout), zinkstukken in elkaar zetten, te water laten, verzinken en ten slotte verzwaren, zodat ze op de bodem blijven liggen.

**WIM VAN AALSBURG  
VAN VAN AALSBURG BV:**

“Vaak als we bezig zijn, komt er een extra klus bij. Deze keer is dat het plaatsen van een beschoeiing.”



In een periode van ongeveer tien weken tijd maakt van Aalsburg BV de Leie ter hoogte van Sint-Baafs-Vijve gereed voor de scheepvaart. Zouden de schepen er nu alweer gaan varen, dan zouden de schroeven van de schepen ervoor zorgen dat er in de kwetsbare zandbodem in korte tijd weer bulten en gaten ontstaan. “Je hebt een bepaalde diepte nodig en dan is het belangrijk dat de bodem vlak blijft”, zegt Wim van Aalsburg. Hij houdt vandaag in de gaten wat hier gebeurt. “We runnen het bedrijf met zes broers en acht neven. Ik ga waar ze me vragen naartoe te gaan.”

## ‘HET IS SPECIALISTENWERK, WAAR NIET VEEL BEDRIJVEN ZICH MEE BEZIGHouden’

### BEHOORLIJK GROOT PROJECT

Zo kan het dat hij afgelopen weekend nog een vlechtwerk in een tuin verzorgde en nu in België aan het werk is. “Voor onze begrippen is dit een behoorlijk groot project. Niet qua aanneemsom, maar wel qua werk”, zegt Van Aalsburg over dit werk. Een jaar eerder voerde het bedrijf hier de eerste fase uit. Nu is de tweede fase in volle gang. Net voorbij de brug wordt er gewerkt aan het verzwaren van het zinkstuk, terwijl bij de sluis het bouwen en te water laten van de zinkstukken in volle gang is. Het is specialistenwerk, waar niet veel bedrijven zich mee bezighouden. “Zo zijn we ook in België terechtgekomen. Er werd gevraagd om de diensten die wij aanbieden en zo zijn we hier aan het werk gekomen. We doen nu heel veel in België, maar ook in Nederland zijn we op heel diverse locaties actief. Een voorbeeld zijn de drijvende vogeleilanden die we bouwden. Dit werk doen we in onderaanneming voor Artes Depret, waarmee we al vaker hebben samengewerkt.”

### WIEKEN AANVOEREN

Voor dit werk worden de wieken met eigen vrachtauto's vanuit Nederland aangevoerd. Wieken bestaan uit bij elkaar gebonden bossen wilgenhout, iets wat machinaal in Nederland wordt gedaan. Vervolgens worden de zinkstukken op locatie in elkaar gezet. Gemiddeld worden er twee zinkstukken per dag gebouwd. In totaal meten ze 70 bij 21 meter. In het water overlappen ze elkaar. “Wat er nu ligt, gaan we vrijdag afzinken en dan verder afstorten met stortstenen”, zegt Van Aalsburg. Vervolgens begint het hele proces nog een keer van voren af aan, want

ook de andere helft van de watergang moet van zinkstukken worden voorzien.

Iets verderop, vlakbij de brug, zijn de zinkstukken al onder water verdwenen. Hier is een Komatsu met verhoogde cabine en een baggercomputer bezig met het storten van stenen. “Dat doen we met behulp van GPS. Elk vak is één vierkante meter, maar in de GPS houden we 1,25 vierkante meter aan. Dat heeft te maken met het volume van de grijper. Zo komen we beter uit”, zegt de ondernemer. De stenen worden door de opdrachtgever geleverd, dus daar hoeft Van Aalsburg niet voor te zorgen.

### GOED OPLETTEN

In totaal komt er een halve meter steen over het zinkstuk heen te liggen. Tijdens het storten is het goed opletten dat er voldoende ruimte overblijft om boten te laten passeren. “Een voordeel hier is dat we niet met getijden te maken hebben. Daar is het ponton wel op berekend. Later gaan we weer bij de Schelde aan de slag en daar hebben we er wel mee te maken”, aldus Van Aalsburg. Is het zinkstuk gereed en bedekt met steen, dan gaat het jaren mee.

Tijdens een werk als dit gebeurt het vaak dat er nog een extra klus bij komt. Ook deze keer was dat het geval. “We gaan straks ook nog aan de slag bij een klein stukje dijk dat ingespoeld is. Daar gaan we een beschoeiing plaatsen”, zegt Van Aalsburg. Doordat het bedrijf vaak werkzaamheden in België verricht, is het bekend bij de aannemers en weten die wat ze van het bedrijf kunnen verwachten. “Daardoor kloppen ze gemakkelijker en sneller voor andere werkzaamheden bij ons aan. Voor het bedrijf is het mooi meegenomen.”

### CORONAMAATREGELN

Waar ze voor andere klussen nog wel eens in eigen beheer specialistische machines moeten bouwen om het werk gedaan te krijgen, is dat hier niet nodig. De uitdaging zit hem meer in de omvang van het werk in combinatie met maatregelen vanwege corona. Zo werd er onder meer een extra slaapplek gecreëerd voor medewerkers die vlakbij de locatie overnachten, omdat de plek die ze doorgaans gebruiken te klein was voor drie mensen. Het werktempo heeft er echter niet onder geleden, want uiteindelijk zijn de mannen er goed in geslaagd de werkzaamheden door te laten gaan. “We zijn hier langer dan de voorgenomen tien weken bezig, maar dat komt doordat er een extra werk bij is gekomen in de vorm van het plaatsen van een beschoeiing”, sluit Van Aalsburg af.

## WERKZAAMHEDEN

### 1. WIEKEN

Met de mobiele graafmachine worden de wieken op het doek van geotextiel (polypropyleen) gelegd. Daarna leggen de medewerkers de wieken op de goede plaats.



### 2. KNOOP

Wanneer de wieken op de goede plaats liggen, worden er horizontale wieken overheen gelegd. Die worden daarna met een stevige knoop aan het doek vastgemaakt.



### 3. MEDEWERKERS

Wim de Jong werkt als vaste medewerker mee aan dit project en bestuurt de mobiele kraan. In totaal werken ze hier met gemiddeld zes medewerkers.

### 4. KATROL

Een katrol die via de kraan kan worden bediend, trekt de drijver verder het water op via een kabelconstructie. De drijver trekt het zinkstuk mee.



### 5. ZINKSTUK

Dit zinkstuk verdwijnt al deels in het water. Elk stuk kent een overlap met een ander zinkstuk, wat de constructie sterker maakt.

### 6. ZINKPONTON

Het afzinken van de zinkstukken gebeurt met een zinkponton. Wanneer het zinkstuk op de bodem ligt, kan de balk vanaf afstand worden ontgrendeld.



### 7. VERZWAREN

Een Komatsu-rupsgraafmachine is bezig om vanaf een ponton met behulp van GPS het doek te verzwaren. Dit vraagt om een goede samenwerking.

### 8. GRIJPER

De opdrachtgever levert de stenen, die vervolgens met een 600 liter grote grijper worden gestort. Over het zinkstuk komt een halve meter steen.