

Deze moedergans vertelt geen sprookjes

Je vraagt je als gans wel eens af waarom je nog steeds eieren uitbroedt en jongen opvoedt. Het milieu waarin wij ons nakomelingschap groot moeten brengen, is er bepaald niet beter op geworden. Soms moet ik met mijn oelepotoetjes een heel eind omzwemmen, omdat de oevers bescherming te steil voor mijn kleintjes is. Daar wil ik het eens met u over hebben.

Oeverbescherming

Eeuwenlang heeft moedertje natuur met oevers gestoeid. Daar hadden wij ganzen geen problemen mee. Tegenwoordig bepalen de mensen hoe een rivierloop er uit ziet. Waterwegen werden in vaste banen geleid. Dat betekende dat de oevers beschermd moesten worden tegen het voortdurend in beweging zijnde water. Kilometers geconserveerd hout zijn daar onder andere voor gebruikt. De uitloging van geconserveerde oeverbescherming tast het oppervlaktewater echter flink aan, terwijl ook gewolmaniseerd hout bepaald niet milieuvriendelijk is. Ook het gebruik van tropisch hardhout staat duidelijk ter discussie en betoont de natuur ook nauwelijks nieuwe impulsen.

Een nieuw tijdperk in oeverbescherming

Een meer dan 100 jaar bekend systeem, dat in tal van landen al succesvol is toegepast, wint ook in Nederland steeds meer terrein, omdat het zeer natuur- en milieuvriendelijk is. Er wordt gewerkt met zogenaamde schanskorven en schanskorfmattressen. Deze zijn vervaardigd uit verzinkt staaldraad en worden gevuld met brokken kalksteen. Het geheel wordt vervolgens, gedeeltelijk onder de waterlijn, op de te beschermen oevers aangebracht. Grassen en kruiden overwoekeren de stenen binnen enkele jaren en ook riet tiert dan welig. Dat vinden wij ganzen zeer fijn. De opdrachtgevers hebben eveneens reden tot tevredenheid. De methode is afdoende, het oogt fraai en dankzij de korven is minder materiaal nodig. Dat scheelt dus ook nog in 'snippen' in uw portemonnaie. Bovendien voorkomen de korven het 'aan de wandel gaan' van de stenen.

Help de gans en zijn mede-oeverbewoners

Flora en fauna zijn gebaat bij een milieuvriendelijk oeverbescherming. Er ligt een heldere brochure voor u klaar met informatie en voorbeelden van reeds gerealiseerde projecten. U vraagt hem aan met onderstaande coupon. U kunt ook contact opnemen met het KWS-districtskantoor in uw regio.

KWS voor snipvriendelijke oeverbescherming



KWS

Koninklijke Wegenbouw Stevin bv, regio West-noord, Celsiusstraat 6, 1704 RW Heerhugowaard, tel. 02207-19744, fax 02207-44063.

C O U P O N

Gaarne ontvangen wij uw documentatie

Instelling _____

Kontaktpersoon _____

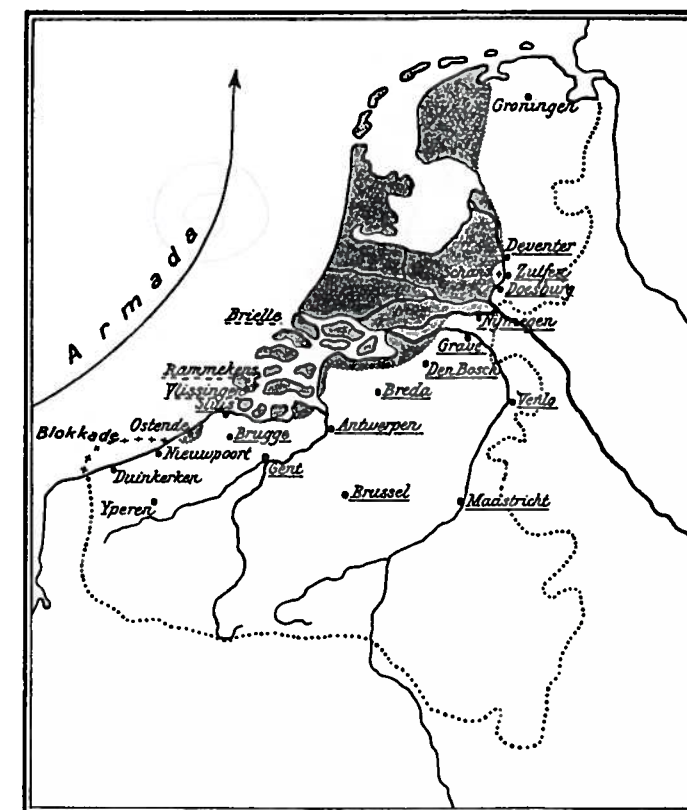
Adres _____

Postcode _____ Plaats _____

Tel. _____

Bon zenden aan: Koninklijke Wegenbouw Stevin bv, antwoordnummer 701, 1700 VN Heerhugowaard

Figuur 17.



De toestand in 1588

Gedied der Unie.
De onderstreepte steden zijn door Parma veroverd.
----- Randsteden van Engeland.

De ontwikkeling van de scheepvaart en handel toegespitst op het Schelde-bekken II*

De Tachtigjarige Oorlog (1568-1648).

door ing. J. van Rooijen

In 1568 brak de tachtigjarige oorlog uit.

In 1574 viel het eiland Walcheren in handen van de Watergeuzen, waardoor deze de controle verkregen over de Ooster- en Westerschelde.

In 1576 brak, na de dood van de Spaanse landvoogd Requesens, een hevige muiterij onder de Spaanse troepen uit, waarbij vooral Antwerpen het moest ontgelden (de z.g. Spaanse furie).

Het was dan ook geen wonder dat de stad Antwerpen zich aansloot bij de door de meeste noordelijke gewesten en de grote steden van Brabant en Vlaanderen in 1579 opgerichte Unie van Utrecht. In 1585 wist de Spaanse landvoogd Parma de stad te veroveren en opnieuw onder Spaans bewind te brengen (zie fig. 17).

In 1612 telde Antwerpen nog ca. 54.000 inwoners. Ondertussen hadden de noordelijke gewesten door blokkering van de Ooster- en Westerschelde de toegang vanuit zee naar Antwerpen afgesloten, waardoor de doodsteek aan de

stad werd toegebracht voor wat betrof haar aandeel in het toenmalige wereldhandelsverkeer. Hierbij speelde de ondergang van de Spaanse Armada in 1588 een belangrijke rol (zie fig. 18).

De functie van Antwerpen als belangrijke handelsstad werd later geleidelijk overgenomen door Amsterdam, waarbij de uit Antwerpen naar het noorden gevluchte handelsgeslachten een zeer belangrijke rol hebben gespeeld.

Amsterdam

In de Middeleeuwen (± 1300) werd ontzettend veel bier gedronken, omdat het drinkwater van zeer slechte kwaliteit was. Amsterdam had zijn opkomst dan ook in eerste instantie te danken aan het bier. Graaf Willem III had in 1321 bepaald dat het bier, dat in die tijd nog vrijwel uitsluitend als importproduct vanuit de haven van Hamburg werd aangevoerd, slechts mocht worden ontscheept in Medemblik of Amsterdam.

Laatstgenoemde stad lag t.o.v. de doorvoer veel gunstiger dan Medemblik. In 1430 was Amsterdam dan ook praktisch de

enige haven waar bier werd ontscheept en verhandeld. Met het bier als hoofdproduct ontstond in Amsterdam een levendige handel in andere producten.

Als gevolg hiervan ging men vanuit Amsterdam deelnemen aan de scheepvaart. Eerst als vrachtaandere maar later als zelfstandige koopvaarders, vooral gericht op Scandinavië en de Oostzee, hetgeen regelmatig tot conflicten aanleiding gaf met de machtige en monopolistische Hanze.

Door de gewapende conflicten in de 13e eeuw tussen Engeland en Frankrijk, waarbij Vlaanderen telkens betrokken werd, kregen de Hollanders en Zeeuwen de gelegenheid het vervoer van het Vlaamse laken naar Engeland en de import van Engelse wol naar de grote Vlaamse steden over te nemen.

Veel handelswaren, die aanvankelijk vanuit de noordelijke landen via Hamburg naar de Nederlanden werden doorgevoerd, werden hoe langer hoe meer door eigen koopvaarders rechtstreeks geïmporteerd via de Sont. Was Denemarken in oorlog (1522, 1532

* Deel I is opgenomen in OTAR 75/3/90.



Onoverwinnelijke vloot. 1580.

Deze teekening is vooral merkwaardig voor de verschillende typen van schepen, waarmee het gehele kanaal gevuld is! De havens van Duinkerken en Nieuwpoort zijn geblokkeerd (Naar Hogenberg's prentwerk).

en 1543) dan was dit catastrofaal voor deze handel.

De val van Antwerpen in 1585 was een geweldige nieuwe impuls voor Amsterdam.

In 1648 kwam er met de vrede van Münster een eind aan de tachtigjarige oorlog. De art. 14 en 15 van het vredesverdrag kenden aan de republiek der Verenigde Nederlanden het recht toe om de Schelde af te sluiten, terwijl tevens Zeeuws-Vlaanderen bij de republiek werd ingelijfd.

De Republiek der Verenigde Nederlanden kreeg daardoor zowel de controle over de Oosterschelde als over de Honte of Westerschelde, terwijl tevens de toegang tot het Zwin (Brugge) en tot de haven van Gent (Sas van Gent) binnen de werkingssfeer van genoemde artikelen viel.

Voor Antwerpen brak nu een lange periode van stilstand aan in de scheepvaartontwikkeling, die tot na de Napoleontische tijd heeft geduurd.

De periode 1815 - 1830.

Na de nederlaag van Napoleon in de slag bij Waterloo werden bij de Vrede van Parijs de zuidelijke en noordelijke Nederlanden samengevoegd tot één koninkrijk onder het huis van Oranje. Koning

Willem I stelde op 21 juli 1814 de vrije vaart op de Schelde vast.

Ondertussen waren het Sloe tussen Walcheren en Zuid-Beveland en het Kreekrak tussen Zuid-Beveland en de Noord-Brabantse vaste wal dermate aan het dichtslippen, dat de verbinding tussen de Wester- en Oosterschelde zelfs voor de binnenscheepvaart vrijwel onmogelijk werd.

In deze periode (1811-1817) ontstonden dan ook de eerste plannen voor een kunstmatig aangelegde verbinding tussen de Wester- en Oosterschelde. Uit het bovenstaand blijkt, dat er van een natuurlijke scheepvaartverbinding tussen de Ooster- en de Westerschelde vanaf 1800 eigenlijk al nauwelijks meer sprake was.

De scheidingsoorlog

Een volgende fase in de geschiedenis van de verbinding tussen de Scheldearmen brak aan tijdens het uiteenvallen van het koninkrijk in 1839 bij het Verdrag van Londen. In dit z.g. scheidingsverdrag van 19 april 1839 werd in art. 9 de regeling vastgelegd voor de verbindingen over water van Antwerpen met de zee en het achterland. Hierin waren de belangrijkste punten:

Figuur 18.

Par. 1 - Vrije scheepvaart op de z.g. tussenwateren, n.l. stroom- en bevaarbare rivieren, die zowel Belgisch als Nederlands grondgebied scheiden of doorstromen.

- Westerschelde met de zee-gaten onder gemeenschappelijk toezicht (betonning, bebakening).
- Afstemming loodsgelden op die van de toegang vanuit zee tot Rotterdam.

Par. 4 - Oosterschelde bestemd voor de binnenvaart van Antwerpen naar de Rijn en terug.

Par. 5 - De scheepvaart op de binnenwateren tussen de Schelde en de Rijn zal vrij blijven.

Par. 8 - Indien de huidige binnenvaartwegen om één of andere reden onbruikbaar worden, dient Nederland voor gelijkwaardige vervangende vaarwegen zorg te dragen.

In 1839 vormden het Sloe en het Kreekrak dus nog steeds de natuurlijke verbindingen. In 1842 werd bij een nieuw verdrag nog nadere uitwerking gegeven aan dat van 1839.

De belangrijkste punten met betrekking tot de scheepvaart in de Scheldedelta waren:

- a. het oprichten van een Belgische loodsdienst in Vlissingen;
- b. het stellen van nadere regels voor het kanaal Terneuzen-Gent;
- c. De tussenwateren.

In dit verdrag van 1842 werd tevens een regeling getroffen dat in het vervolg de Belgische schatkist de tolgelden voor zijn rekening zou nemen, die door de scheepvaart op Antwerpen sedert de Middeleeuwen moesten worden voldaan. Dit was de z.g. Zeeuwse tol uit 1321.

In 1863 heeft België voor de som van f 17.141.040,— deze tolheffing afgekocht.

De periode 1846 - 1919.

In genoemde periode begon de aanleg van het spoorwegnet een rol te spelen en werden o.a. plannen gemaakt voor een spoorlijn

van Vlissingen via Roosendaal naar Maastricht.

De achtergrond van deze plannen was gelegen in het idee om Vlissingen tot een geduchte havenconcurrent van Antwerpen te maken. Daarvoor was echter een goede verbinding met het achterland noodzakelijk. Vandaar de gedachte aan een spoorlijn. Hiervoor diende zowel het Sloe als het Kreekrak te worden afgedamd. Gedachtig aan par. 8 van het verdrag van 1839 was Nederland verplicht ter compensatie voor vervangende vaarwegen te zorgen. Ziedaar het ontstaan van het Kanaal door Walcheren en het Kanaal door Zuid-Beveland. Beide kanalen werden omstreeks 1874 voor het scheepvaartverkeer opengesteld. Door de periode van rust, die na het verdrag van 1839 was aangebroken, ontwikkelde de haven van Antwerpen zich zeer snel en begon de stad zich naast Rotterdam en Amsterdam als een belangrijke doorvoerhaven voor de handel op het Duitse achterland te manifesteren.

In de periode 1912-1928 werd in verband met de sterke toename van het scheepvaartverkeer op het Kanaal door Zuid-Beveland, zowel te Wemeldinge als te Hansweert, een derde sluis, de z.g. Oostsluis bijgebouwd.

De periode 1919-1945.

Na de eerste wereldoorlog, waarbij België als mede-overwinnaar uit de strijd te voorschijn kwam, stelde dit land nieuwe eisen ten aanzien van de vaarwegen naar Antwerpen, n.l.:

1. annexatie van Zeeuws-Vlaanderen, teneinde meer invloed op de Westerschelde te kunnen uitoefenen;
2. werken voor een goede bevaarbaarheid van de wateren zouden door en op kosten van Nederland moeten worden uitgevoerd;
3. indien Nederland in gebreke blijft, zal België de werken uitvoeren;
4. werken die België noodzakelijk acht en die het zelf wenst te bekostigen moeten zonder bemoeienis van Nederland kunnen worden uitgevoerd;
5. voor beide landen moeten gelijke rechten worden gesteld t.a.v. het betonnen van de vaar-routes;

6. België eist recht op van ont-eigening van oeverlanden, indien de verbetering van de scheepvaartwegen dit noodzakelijk maakt;

7. regeling loodswegen, gezondheidsdienst en radio-telegrafische verbindingen;

8. het aan Nederland verbieden werken buitendijks uit te voeren, waardoor de scheepvaartbelangen zullen kunnen worden geschaad;

9. een vervangend kanaal van Antwerpen naar de Moerdijk, ter vervanging van het Kanaal door Zuid-Beveland. Dit laatste van veel minder allure dan de oorspronkelijke open verbinding (Kreekrak);

10. ook andere problemen werden aan de orde gesteld, o.a.:

- a. de verdediging van Nederlands Limburg bij een aanval van de Duitsers in de richting van België, gezien de ervaring in de eerste wereldoorlog;
- b. de verdeling van het Maaswater ter bevrediging van de behoefte aan zoet water van beide landen;
- c. de soevereiniteit over de Wielingen, de zuidelijke toegangsweg vanuit de Noordzee tot de Westerschelde (Wielingenkweslie).

Naar de mening van Dr. Chris A. van der Klauw, die in 1953 promoveerde op een proefschrift over "De politieke betrekkingen tussen Nederland en België", was de Wielingenkweslie een soort van militaire aangelegenheid op grond van de ervaringen van de Belgen in de eerste wereldoorlog van 1914-1918.

Het ging om het conflict over de passage van oorlogsschepen. Nederland, dat voor de tweede wereldoorlog de neutralistische politiek hoog in het vaandel had staan, heeft het been stijfgehouden.

De periode 1925 - 1927.

Op 23 april 1925 werd te Den Haag door beide landen een verdrag getekend, waarin bovenvermelde problemen werden geregeld. Dit verdrag werd echter op 24 maart 1927 door een voltallige Eerste Kamer van Nederland met 33 tegen 17 stemmen gekelderd door de wet te verwerpen waarbij een

dergelijk verdrag moet worden vastgesteld.

De periode 1927 - 1940.

In de daarop volgende periode zijn er regelmatig pogingen gedaan om tot oplossing van de problemen te komen.

Hierbij werd de verdeling van het Maaswater steeds belangrijker i.v.m. de voeding van de nieuw aangelegde kanalen, n.l. het Albertkanaal en het Julianakanaal, waarbij later nog het probleem van de drinkwatervoorziening van centraal Nederland kwam. Al deze pogingen leden schipbreuk omdat de toenmalige minister Beelaerts geen kans zag het z.g. Moerdijkkanaal in Nederland goedgekeurd te krijgen.

De perioden 1940 - heden.

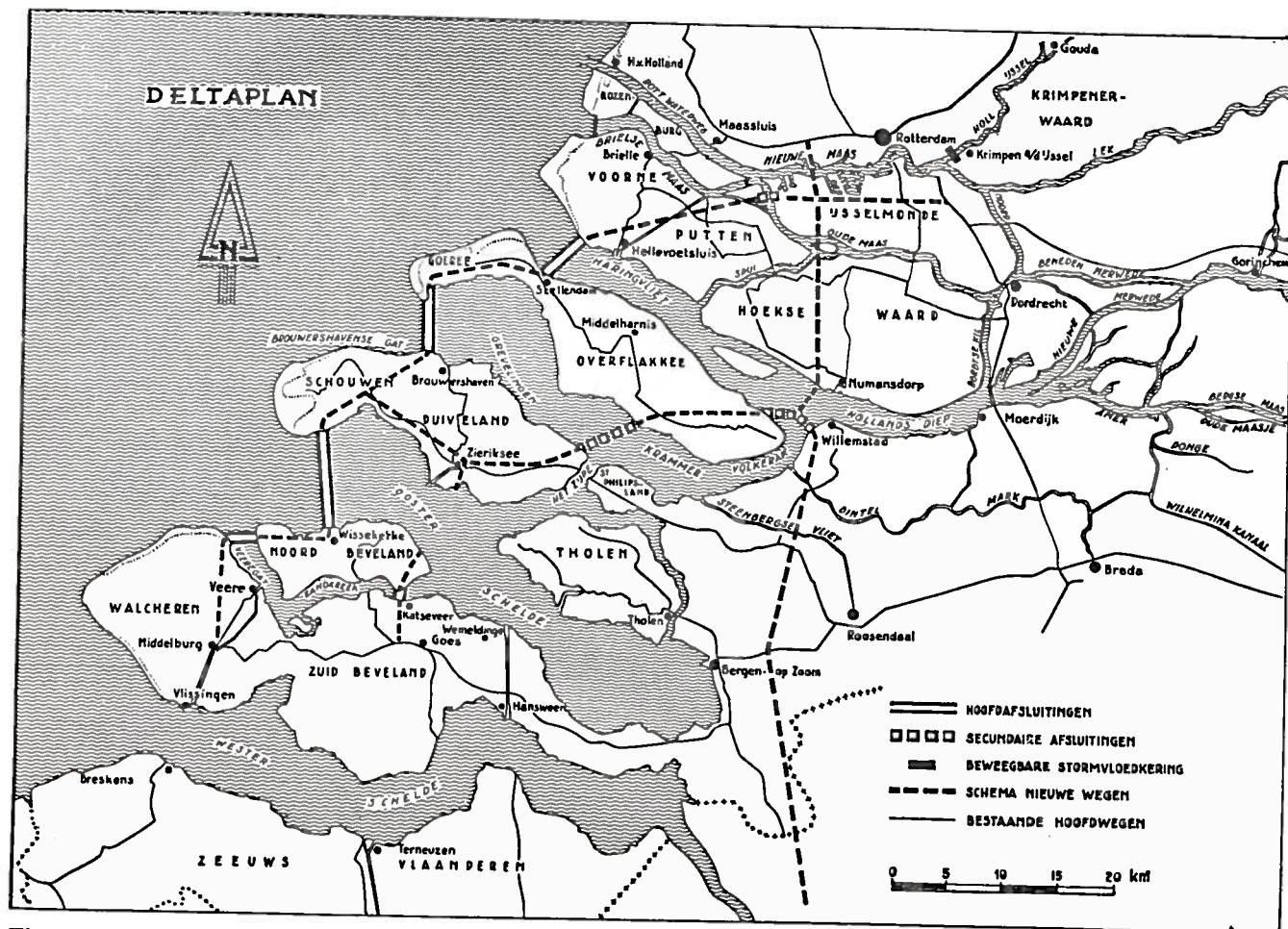
En zo naderen we de periode van de tweede wereldoorlog, die tot voordeel had, dat er een nauwer contact ontstond tussen de beide regeringen in ballingschap te Londen.

Eén van de belangrijkste vraagstukken die na de tweede wereldoorlog tussen beide landen diende te worden geregeld was het **onderlinge handelsverkeer**, waarbij speciaal de **status** van de havensteden Antwerpen en Rotterdam één van de voornaamste punten vormde.

In maart 1949 werd door beide regeringen besloten de problemen eerst door terzake deskundige commissies te laten onderzoeken. Als voorzitters werden benoemd voor België: de heer van Cauwelaert en voor Nederland: de heer mr. M. P. L. Steenberghe. De voornaamste taken waren:

- a. het realiseren van een scheepvaartkanaal tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal voor schepen tot 2000 ton, door het opheffen van de z.g. Stop van Ternaaien;
- b. het verbeteren van het Kanaal Gent-Terneuzen;
- c. het verbeteren van de scheepvaartverbinding van Antwerpen met de Rijn.

ad a Opgelost door het op 11 december 1961 in gebruik stellen van een sluis ter vervanging van de Stop van Ternaaien voor schepen tot 2000 ton;



Figuur 19.

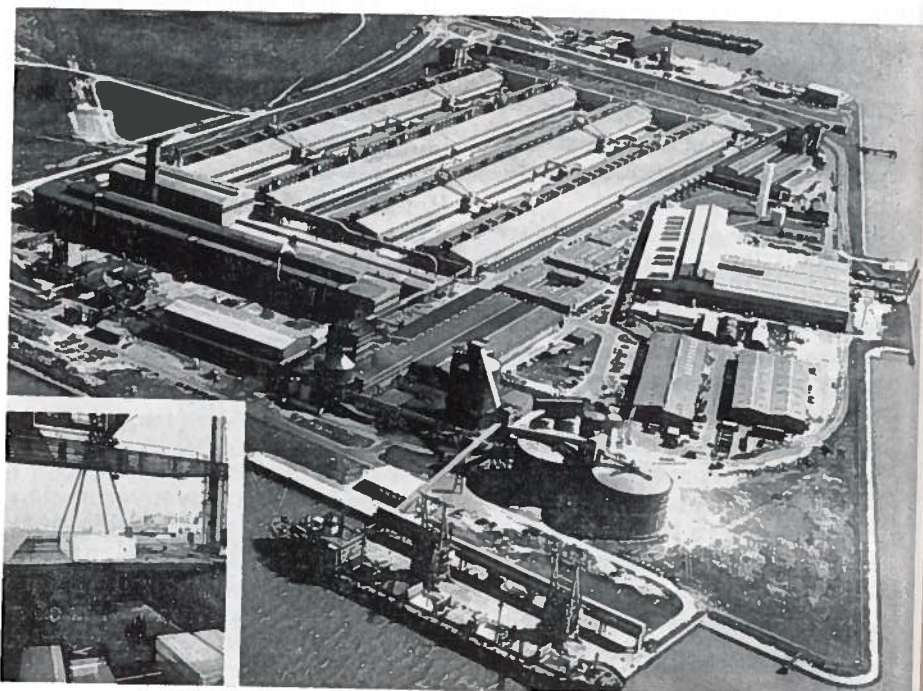
ad b de verbetering van het Kanaal van Terneuzen-Gent kwam in de periode 1960-1967 tot stand;

ad c het verbeteren van de scheepvaartverbinding van Antwerpen met de Rijn leverde echter meer problemen op.

Een Moerdijkkanaal dwars door West-Brabant bleek voor Nederland onaanvaardbaar (1954).

2. Een ander feit dat de aandacht ging opeisen, was de ontwikke-

Foto 1.
Pechiney Nederland N.V., Vlissingen



ling van de duwvaart, waarmee in 1957 de eerste proeven op de Rijn werden genomen en en welke sedertdien een stormachtige ontwikkeling heeft door- gemaakt.

Ondertussen ontstonden er belangrijke nieuwe ontwikkelingen.

1. Op 1 februari 1953 voltrok zich een uitzonderlijk zware stormramp over zuidwest Nederland, hetgeen resulteerde in de op 8 mei 1958 aangenomen Deltawet, waarbij de zeearmen tussen de Westerschelde en de Nieuwe Waterweg door middel van dammen zouden worden afgesloten (zie fig. 19). Gevolg hiervan was dat het getij met zijn eb- en vloedstromen op de Oosterschelde en de daarmee in open verbinding staande binnenwateren zou vervallen.

3. Tenslotte waren ook van groot belang de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (EEG) per 1 januari 1958 en het verdrag tot de oprichting van de Benelux per 1 november 1960 tussen België, Luxemburg en Nederland.

In 1929 had België het z.g. Rijnvaart-premiestelsel ingevoerd, hetgeen in grote trekken inhield dat het scheepvaartverkeer, dat van de Rijn op Antwerpen voer, voor premie in aanmerking kwam.

Het EEG- en het Beneluxverdrag kennen een dergelijke premieregeling niet, omdat van het algemeen beginsel wordt uitgegaan dat overheidsmaatregelen niet mogen leiden tot verstoring van mededingingsvoorwaarden of concurrentievervalsing.

Toen België bereid bleek het premiestelsel af te schaffen, heeft Nederland zich op een topconferentie van de Benelux-premiers in het begin 1960 bereid verklaard de onderhandelingen te hervatten.

Een nieuwe onderhandelingscommissie werd geïnstalleerd onder Jhr. Mr. Tjarda van Starkenborgh-Stachouwer van Nederlandse zijde en Bar. M. van Gruben van Belgische zijde.

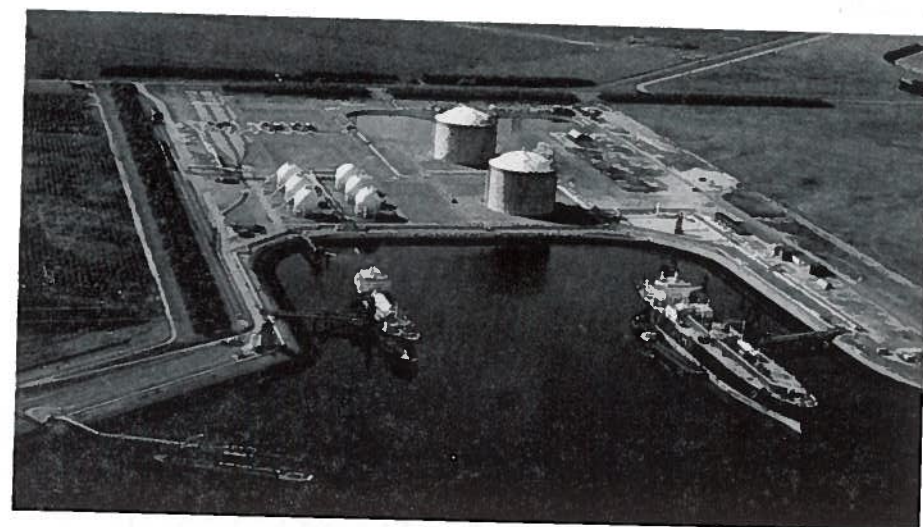


Foto 2.
Eurogas Terminals C.V., Vlissingen

Deze onderhandelingen hebben drie jaar geduurd.

Opgemerkt wordt, dat door het wegvallen van het getij (ten noorden van de Westerschelde op de binnenwateren) de scheepvaart niet meer tijgebonden behoeft te varen, waardoor een veel betere spreiding over het etmaal

Foto 3.
Daw Chemical Nederland) B.V., Terneuzen

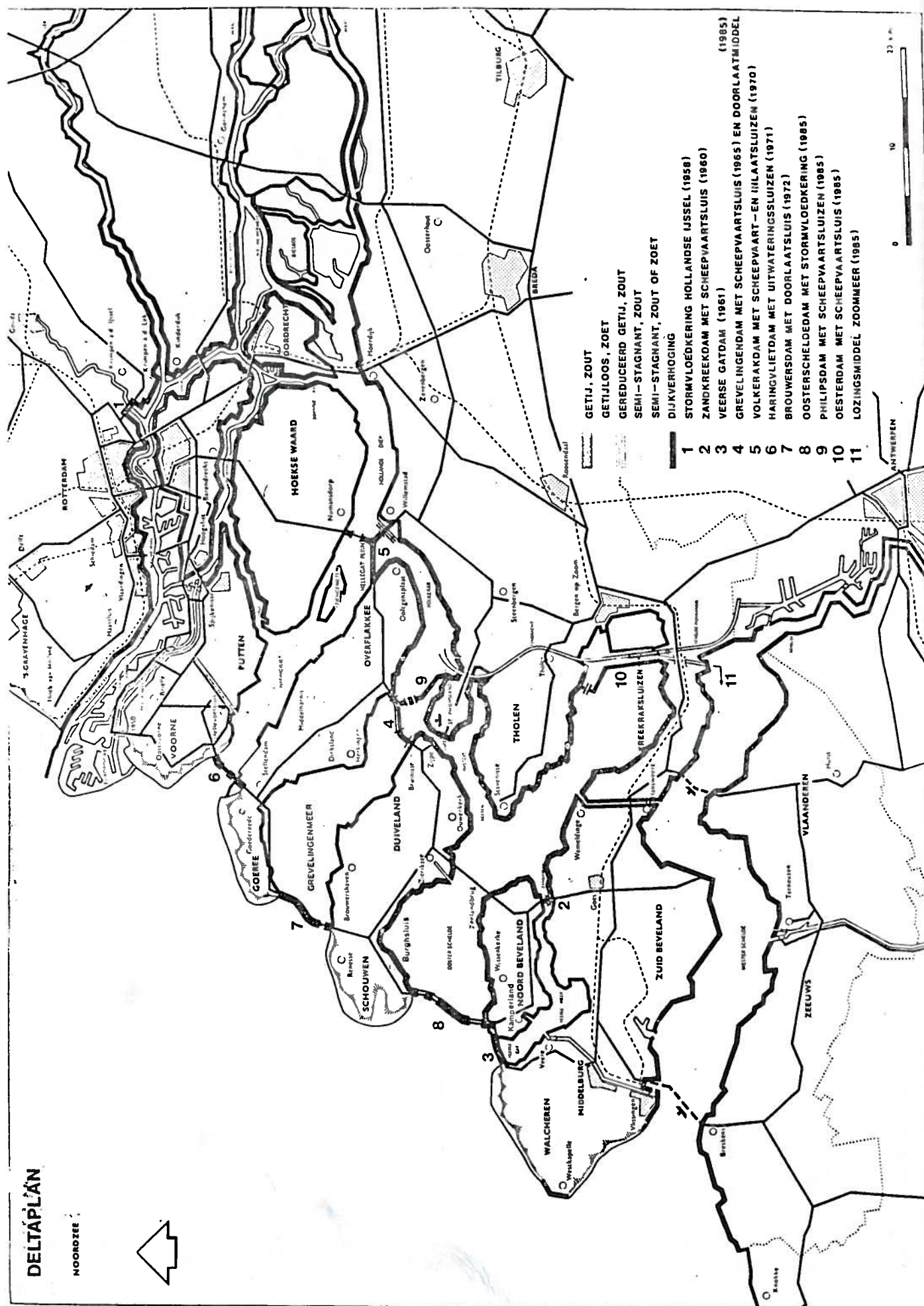


ontstaat, hetgeen de veiligheid en de capaciteit van de vaarweg belangrijk doet toenemen.

De tussenwateren zijn in het algemeen ruime vaarwegen, zodat de schepen geen enkele snelheidsbeperking behoeft te worden opgelegd. Speciaal voor de duwvaart, waarvan de convooien uit grote eenheden zijn samengesteld, is een ruime vaarweg van groot belang.

België is dan ook, nadat de Deltawerken in uitvoering kwamen, accoord gegaan met een tracé voor een binnenscheepvaartweg van Antwerpen, via de

Figuur 20.



schorren van Ossendrecht en Woensdrecht, Kreekrakpolder, Oosterschelde-Eendracht en de doorsteek door de Prins Hendrik-polder naar het Volkerak. Andere punten van overeenstemming waren:

- afschaffing Rijnvaartpremiestelsel etc.;
- de bereidheid van beide partijen, dat bijdragen of andere steunmaatregelen, verleend door de overheid ter bevordering van de aanleg of de exploitatie van zeehavens, niet mogen leiden tot een verstoring van de mededingingsvoorwaarden tussen de zeehavens.

Op 13 mei 1963 werd het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de Schelde-Rijnverbinding gesloten.

De bekrachtiging, nadat de beide volksvertegenwoordigingen bij wet het verdrag hadden goedgekeurd, vond op 13 maart 1965 te Brussel plaats en het is volgens art. 50 van het verdrag op 23 april 1965 in werking getreden.

Begin oktober 1975 werd de vaarweg voor de binnenscheepvaart opengesteld.

In het kader van de gewijzigde afsluiting van de Oosterschelde zijn langs het kanaal compartimenteringsdammen aangelegd met in de Philipsdam een schutsluizencomplex waarin twee duwvaartsluizen zijn opgenomen, geschikt voor vierbaks duwvaart in de richting van het Kanaal door Zuid-Beveland.

Deze werken zijn thans voltooid, zodat de Schelde-Rijnverbinding, conform het gestelde in het verdrag voor de aanleg van de vaarweg, geheel getijloos is geworden (zie fig. 20).

Is de Schelde-Rijnverbinding van het allergrootste belang voor de scheepvaart tussen Antwerpen en Rotterdam en de Rijn, het Kanaal door Zuid-Beveland vormt de kortste verbinding voor Gent, Terneuzen en het Slogebied met het noorden.

Daarbij wordt de Schelde-Rijnverbinding op een aantal plaatsen overspannen door op z.g. Rijnvaarthoogte" aangebrachte vaste bruggen, zodat daar van een

beperkte doorvaarthoogte sprake is. Het Kanaal door Zuid-Beveland zal geschikt blijven voor schepen (drijvende bakken, etc.) met een grotere doorvaarthoogte.

Deze doorvaarthoogte is bepaald door de het kanaal kruisende hoogspanningsleiding, (op 32,— m +NAP).

Rekening houdend met de eisen die de open Oosterschelde (afsluitbaar bij hoge stormvloed en d.m.v. de in de monding gebouwde stormvloedkering) stelt, wordt het Kanaal door Zuid-Beveland thans geheel vernieuwd en aangepast voor vierbaksduwvaart. De huidige sluizen te Wemeldinge komen te vervallen, terwijl het sluizencomplex te Hansweert geheel is vervangen door twee nieuwe duwvaartsluizen van dezelfde afmetingen als de duwvaartsluizen die zijn gebouwd in de Philipsdam in het kader van de aanleg van de compartimenteringsdammen in verband met de gewijzigde afsluiting van de Oosterschelde.

Door het vervallen van de sluizen te Wemeldinge komt het kanaal onder de invloed van de getijbeweging op de Oosterschelde, zodat ook de kanaaldijken aan deze nieuwe situatie moeten worden aangepast. De verbeteringswerken aan het Kanaal door Zuid-Beveland zullen omstreeks 1992 gereed zijn (zie fig. 21).

Nadat het Kanaal Terneuzen-Gent in 1967 na de uitgevoerde verbeteringswerken werd opengesteld, heeft het havengebied van Gent een onstuimige ontwikkeling doorgemaakt. Gent streeft er thans naar om te komen tot de bouw van een tweede zeesluis te Terneuzen, waarvan de afmetingen overeen zullen moeten komen met die van de Zandvlietsluis ten zuiden van de Nederlands-Belgische grens, die de noordelijke toegang vormt tot het Antwerpse havengebied op de rechter Schelde oever.

Tevens zullen dan de nodige verbeteringswerken aan het Kanaal van Terneuzen naar Gent moeten worden uitgevoerd.

De in de zestiger jaren uitgevoerde verbeteringswerken hebben uiteraard ook hun invloed gehad op het Nederlandse gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent, de z.g. Kanaalzone.

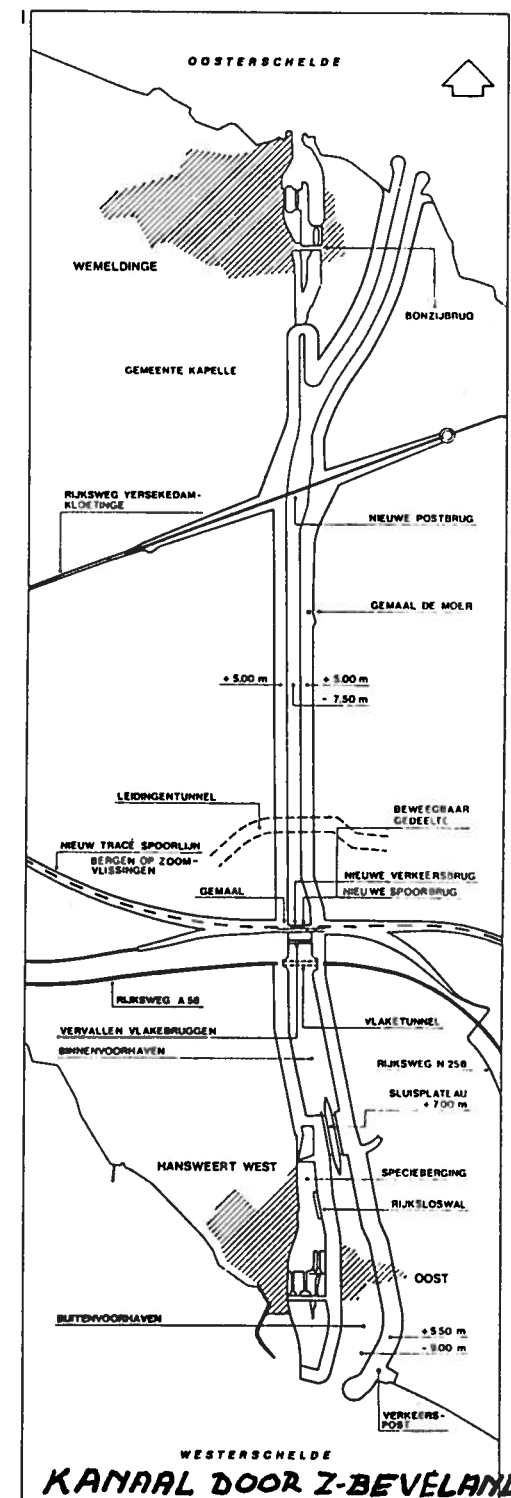
Tevens is in open verbinding met

de Westerschelde de z.g. Braakmanhaven aangelegd, waar het fabriekscomplex van Dow-Chemical rondom is gesitueerd (zie fig. 22).

Voor de exploitatie van de kanaalzone is het havenschap Terneuzen opgericht.

Na de tweede wereldoorlog heeft er op de rechter Schelde oever een expansieve uitbreiding plaats gehad van het Antwerpse haven-

Figuur 21. Overzicht van het kanaal.





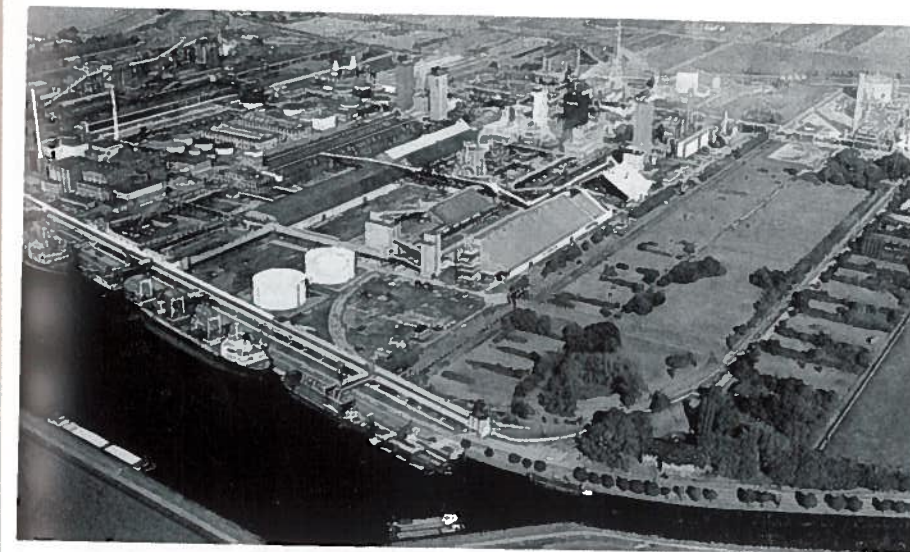
Thans is men bezig ten zuiden en naast de Zandvlietsluis (kolkafmetingen 57 m bij 500 m) een tweede grote zeesluis te bouwen, de z.g. Berendrechtsluis, die in de loop van 1989 in bedrijf is gesteld en dan de grootste zeesluis ter wereld zal zijn met kolkafmetingen van 68 m bij 500 m. Omstreeks 1970 begon men vervolgens met de ontwikkeling van een haven- en industriegebied op de linker Schelde oever, ten zuiden van het land van Saeftinge (zie fig. 23).

Tevens werd een plan ontwikkeld voor verbetering van de vaargeul door de Westerschelde nabij het dorp Bath, de z.g. bochtafsnijding Bath.

Voor beide plannen zijn een tweetalontwerpverdragen opgesteld, die onderdeel uitmaken van de z.g. drie waterverdragen, waarbij het derde verdrag de waterverdeling van de Maas nabij de grens te Maastricht diende te regelen.

Nadat deze ontwerpverdragen door de Nederlandse regering aan de Belgische regering omstreeks 1975 zijn toegezonden, is hieraan van Belgische zijde nog steeds geen verder vervolg gegeven, in hoofdzaak als gevolg van de Vlaams-Waalse belangentegenstellingen, die bij de realisering van de plannen een negatieve rol blijken te spelen.

Ondertussen is in de Bocht bij Bath een belangrijke nautische verbetering van de geulsituatie ter plaatse opgetreden als gevolg van regelmatig zeer intensief onderhoudsbaggerwerk. Bovendien wordt de scheepvaartbegeleiding steeds meer geperfectioneerd, o.a. door toepassing van scheepsradar, vaste wal radarketen, oprichting van de schepeninformatiedienst op de Westerschelde, toepassing van V.H.F. kanalen, etc.



Figuur 23. Havengebied Antwerpen.

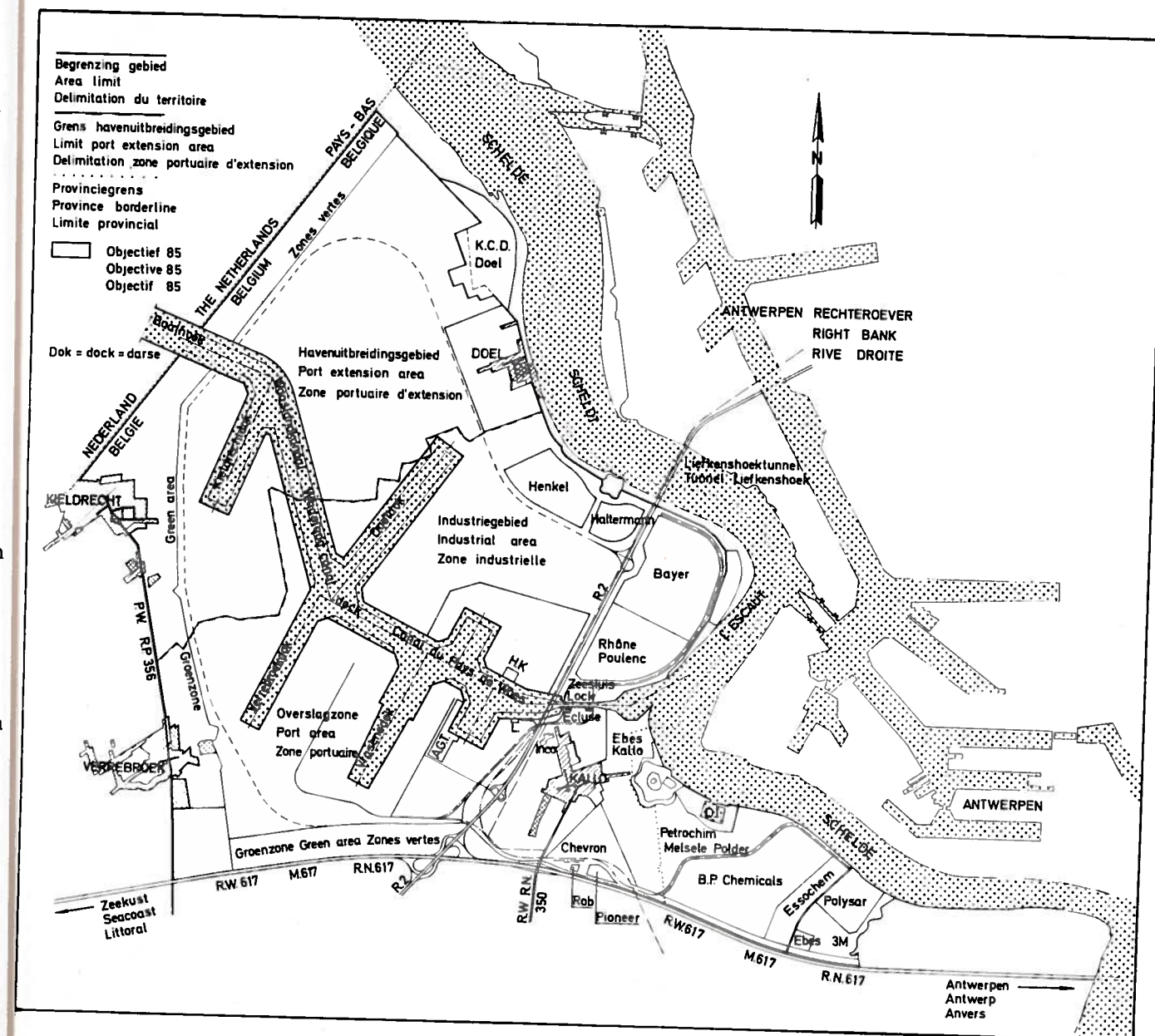
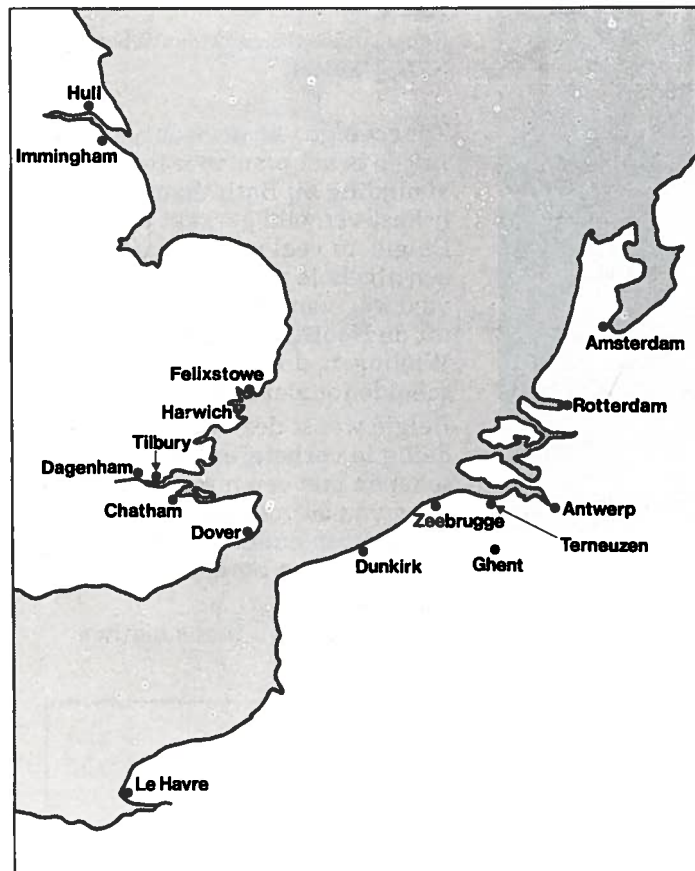


Foto 4.
Nederlandse Stikstof Maatschappij B.V.
NSM), Sluiskil

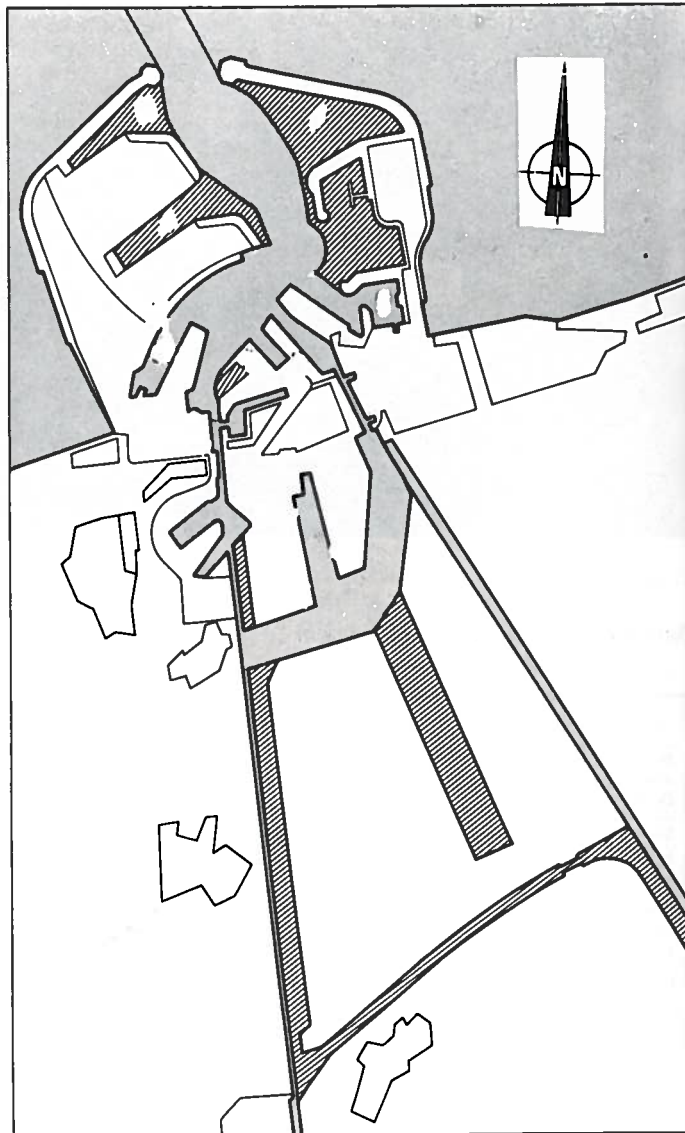
Tengevolge van deze ontwikkelingen is het plan voor de bocht-afsnijding bij Bath thans in de ijskast verzeild geraakt en heeft België nu veel meer belang bij een algehele verbetering van de vaarweg vanuit de toegangseul uit de Noordzee, n.l. de Scheur-Wielingen, door de gehele Westerschelde tot aan Antwerpen.

België wenst deze vaarweg zodanig te verbeteren, dat de zeeschepen met een maximum diepgang van 50 voet de havens van Antwerpen onder alle omstandigheden kunnen bereiken (zie fig. 24).

In dit kader zijn thans nieuwe



Figuur 24. Toegang vanuit de Noordzee tot het Westerscheldebekken en Zeebrugge.



Figuur 25. Haven Zeebrugge.

onderhandelingscommissies aangewezen met aan Nederlandse zijde de heer Mr. M. Biesheuvel als voorzitter en aan Belgische zijde de oud E.E.G. commissaris de heer E. Davignon. Bij de te voeren onderhandelingen zal de waterkwaliteit van de Westerschelde, waarvoor oorspronkelijk bepalingen in het ontwerpverdrag voor de Bocht-afsnijding bij Bath waren opgenomen, een heel belangrijke rol spelen. Bovendien wenst Nederland de koppeling van de drie verdragen (Baalhoekverdrag, waterverdeling van de Maas bij Maastricht en dit nieuwe verdrag) te handhaven. Op 7 november 1988 heeft de toenmalige minister Smit-Kroes van haar Belgische collega de toezegging gekregen, dat begin 1989 de onderhandelingen zullen worden hervat.

Op 20 juli 1985 heeft Zijne Majesteit de Koning der Belgen Boudewijn de nieuwe haven van Zeebrugge officieel in gebruik-gesteld. Deze werken omvatten het uitbouwen van een nieuwe vergrote voorhaven in de Wielingen, het bouwen van een grote zeeluis, geschikt voor het schutten van schepen tot 150.000 ton (kolkafmetingen 500,30 m bij 57 m) en een binnenhaven van ca. 1300 ha met havenbekkens, kademuuren en haventerreinen en de mogelijkheid voor een achterwaartse binnenvaartverbinding, geschikt voor de duwvaart in de richting Gent (zie fig. 25).

Op Nederlands gebied is nabij Vlissingen het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost aangelegd in de zestiger en zeventiger jaren in het voormalige Zuid-Sloe, waarvan de exploitatie in handen

is van het Havenschap Vlissingen (zie fig. 26).

Sinds de oliecrisis in 1973 is het aanbod van zeevracht aan het veranderen. De grondstoffen producerende landen gaan steeds meer zelf hun grondstoffen tot half fabrikaten verwerken met als gevolg dat de hoeveelheid in tonnen van het wereldvervoer nauwelijks meer stijgt. Men verwacht zelfs dat er van daling sprake zal zijn, terwijl de waarde per vervoerd eenheidsproduct zal stijgen. Het gevolg zal zijn dat de behoefte aan slechts op verwerking van op massagoed ingestelde havens zal afnemen. De toekomst wijst dan in de richting van een verschuiving van "massahavens" naar z.g. "waardehavens", waar niet alleen zeelading wordt verwerkt, maar waarin de goederen meer bewerkingen zullen ondergaan.

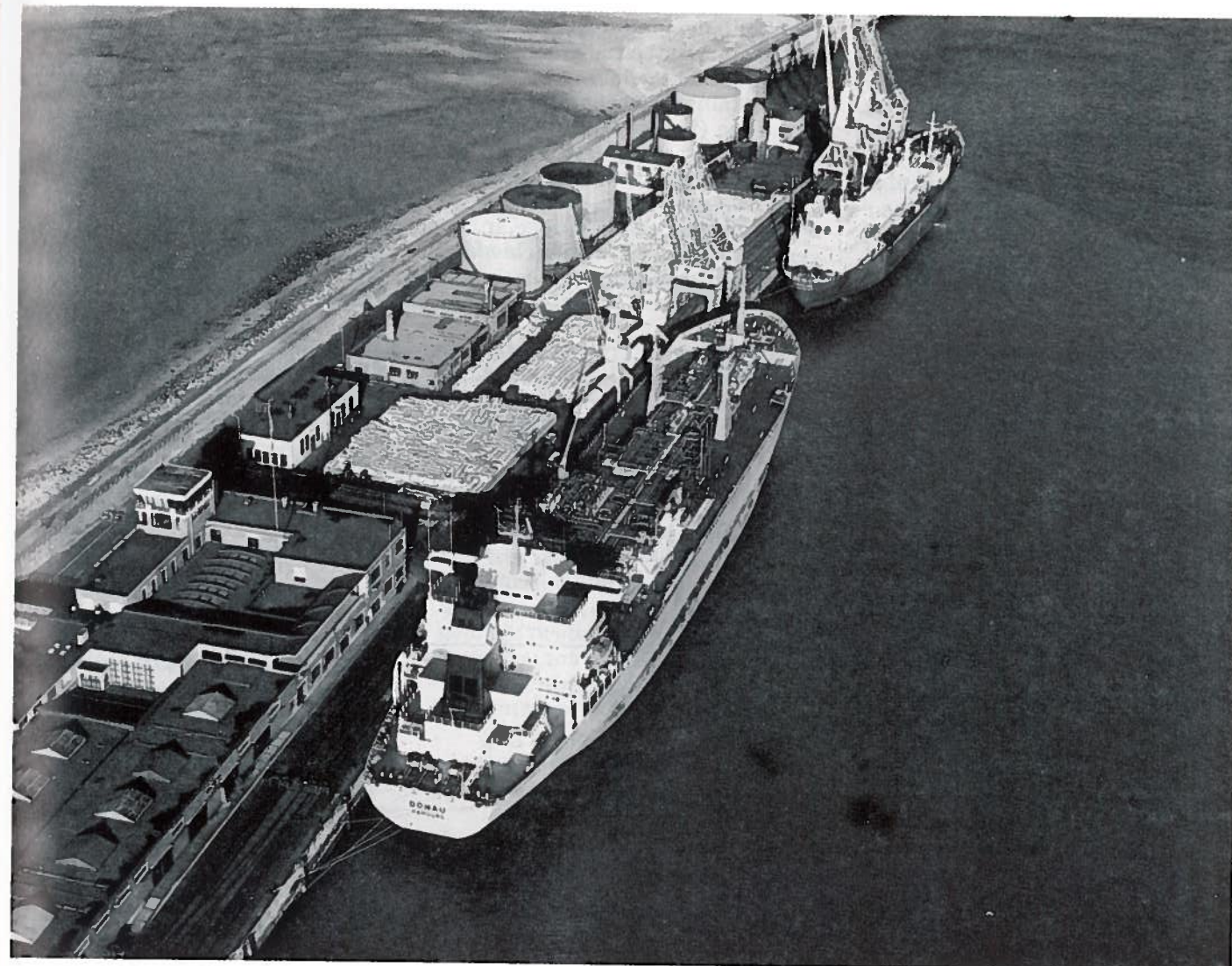
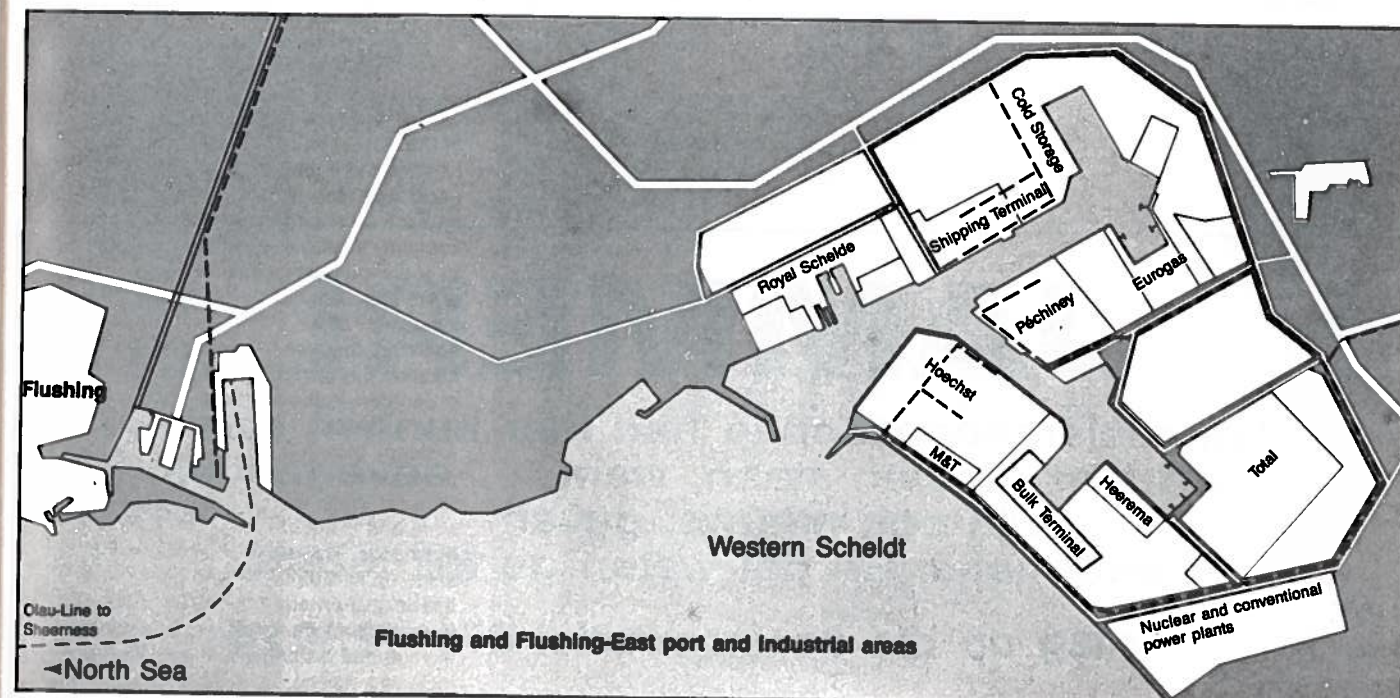


Foto 5. Haven van Zeebrugge. De L.P.G. schepen "Donau" en "Gas Clipper" aan de gaszuiveringsinstallatie van Euroservice.

Figuur 26. Haven Vlissingen en Vlissingen-Oost.



Bergafwaarts gaat het verder nog steeds met het zeer arbeidsintensieve klassieke stukgoedbedrijf (zakken, balen, losse goederen, enz.). Deze worden vervangen door de moderne neo bulkpakketten, bijv. hout, papier, auto's, ijzer, staal, fruit en ferro metalen. De behoefte aan bijv. grote mammoet tankers is door bovengenoemde ontwikkelingen sterk onder druk komen te staan, het-

geen tot oplegging resp. sloop van een groot aantal schepen uit deze categorie heeft geleid. Het container vervoer neemt nog steeds toe (haven van Rotterdam). Tot slot volgt een staatje van de in 1988 verwerkte goederenoverslag in de havens van het Scheldebekken, inclusief Zeebrugge, in vergelijking tot de havengebieden van resp. Rotterdam en Amsterdam.

Havengebied van Antwerpen	96,9 mil. ton	
Havenschap Terneuzen	9,2	
Havenschap Vlissingen	7,6	(incl. Braakmanhaven)
Havengebied Gent	24,2	(excl. overslag v.d. binnenvaart)
Havengebied Zeebrugge	20,5	
Totaal Scheldebekken	158,4 milj. ton	
Havengebied Rotterdam	273 milj. ton	
Havengebied Amsterdam	28 milj. ton	

Geraadpleegde literatuur:

- 1 De ontwikkelingsgang der historie, deel I en II
Dr. E. Rijpma, herzien door
J. H. Rijpma en Dr. J. J. de Boer;

- 2 1000 jaar geschiedenis der Nederlanden
Uitgeverij M. A. van Seyen te Leeuwarden, onder eindredactie van K. Jansma en M. Schroor;

- 3 Die Wikinger-Saga
door Rudolf Pörtner
Econ Verlag GmbH Düsseldorf-Wien;

- 4 An Illustrated History of England
John Burke 1987
Collins, 8 Graftonstreet, London W 1;

- 5 The Oxford illustrated History of Medieval Europe
Edited by Georges Holmes 1988
Guild Publishing London;

- 6 Westindische Geschiedenis
Joh. van Hulzen 1946
Uitgeverij W. van Hoeve
's-Gravenhage;

- 7 De Schelde kwestie
Uitgave van de Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut door Mr. Dr. C. Smit;

- 8 Tractatenblad nr. 78, jaargang 1963, Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbinding tussen Schelde en Rijn met bijlagen van 13 mei 1963;

- 9 Driemaandelijks bericht van de Deltawerken
Uitgave staatsuitgeverij Den Haag.

Oevers en recreatie

door: ir. J. J. A. Bongers
Nederlandse vereniging van sportvisserfederaties

Oevers zijn voor de recreatie van groot belang. Als overgang tussen land en water kunnen zij plaats bieden zowel aan specifieke oevergebonden vormen van recreatie als aan land- en watergebonden vormen van recreatie. Het uiteindelijk recreatief gebruik wordt bepaald door de toegankelijkheid, geschiktheid en aantrekkelijkheid. Essentieel hierbij zijn vormgeving, beheer, functie en gebruik van de oever en het aanliggende water en land. Doordat rekreanten en recreatievormen onderling sterk verschillen is "per definitie" een gedifferentieerd aanbod aan oevervormen vereist. Veelal volstaat voor de recreatie een sobere inrichting en beheer. Niet alles hoeft overal. Kreativiteit is belangrijk. In het handboek "milieuvriendelijke oevers" (CUR, 1990) kunt u hierover het nodige lezen. Onderstaand treft u een verkorte weergave aan.

Inleiding

Binnen Nederland wordt door 15 miljoen Nederlanders en enkele honderdduizenden buitenlanders veelvuldig de vrije tijd in de open lucht doorgebracht. Veel van deze openluchtrecreatie speelt zich af op of om het water (figuur 1). Wanneer derhalve bij aanleg, (her)inrichting en/of beheer van oevers wordt getracht naast de waterkering ook andere functies een plaats te geven, dan verdient zeker ook de recreatie aandacht.

Tegen gelijkblijvende of geringe extra kosten kan de rekreant een plaats worden geboden, waardoor het maatschappelijk rendement van de oever aanzienlijk wordt verhoogd.

Een aantal recreatievormen is sterk gericht op het beleven van rust en natuur. Zogenaamde milieuvriendelijke oevers kunnen in principe dan ook vele rekreanten een prima recreatieplaats bieden. Recreatief gebruik van dergelijke oevers zal natuurbesef en -waardering vergroten. Via algemene en/of gebiedsvoorlichting kan dit nog worden gestimuleerd.

Voorts zouden bij natuurlijk en/of landschappelijk bijzondere oevers of oeverdelen speciale mogelijkheden kunnen worden geboden aan specifiek op natuurbeleving gerichte rekreanten. Hierbij kan worden gedacht aan o.a. voorlichtingspanelen, op statief geplaatste verrekijkers, natuurobservatiehutten, natuurleerpaden (gemarkeerd pad met info over aanwezige flora, fauna en landschap) en bezoekerscentra.

Mochten de natuurwaarden erg kwetsbaar en waardevol zijn, dan kan worden besloten via zonering naar plaats of tijd het recreatief gebruik te sturen. In het uiterste geval zou tot een algemeen vaar- en/of betredingsverbod kunnen worden overgegaan.

Planmatige aanpak

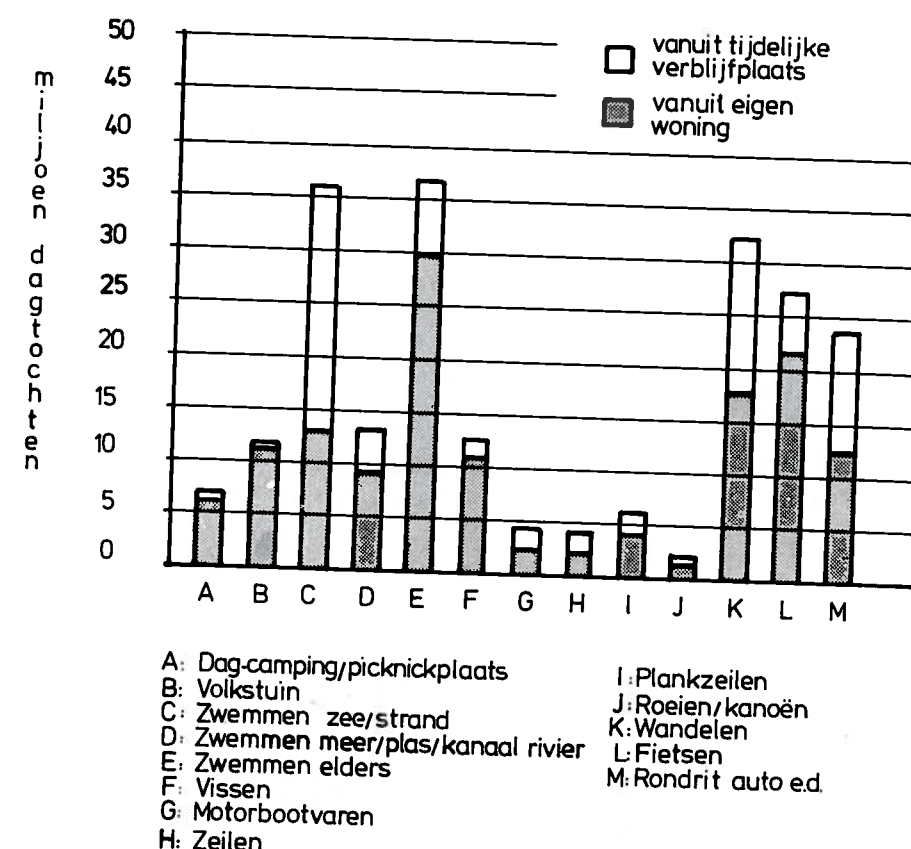
Om gericht toegankelijke, geschikte en aantrekkelijke oevers/oeverdelen voor rekreanten te realiseren en te handhaven moet planmatig te werk worden gegaan. Als startpunt hiertoe moet worden gekeken naar het aktueel en potentieel functioneren van een groter water/landgebied voor de diverse vormen van recreatie.

Bij de aanpak kunnen de volgende fasen worden onderscheiden:

- inventarisatie (wat heb ik)
- formulering doelstellingen en programma van eisen (wat wil ik)
- bepaling alternatieve uitvoeringsmaatregelen (wat kan ik)
- afweging uitvoeringsmaatregelen en uitvoering (wat doe ik)
- evaluatie (wat heb ik bereikt).

Een belangrijke ingang om het recreatief gebruik, knelpunten,

Fig. 1: Verdeling dagtochten > 2 uur vanuit eigen woning of tijdelijke verblijfplaats naar recreatievorm, zomer 1982 (CBS, 1984)



JAMMER!

Uw reclameboodschap had hier kunnen staan,
had hier moeten staan, want... advertenties
zijn ook nieuws, geven
informatie. En dat weten de **oat**-lezers.

Vraag op die documentatie: 071-123024