

Hugo BELMANS

De Schelde-Rijnverbinding



Overdruk uit
HET TIJDSCHRIFT VAN HET GEMEENTEKREDIET
Nr. 185, 1993/3

(getijdewerking, stormvloed, aanzandingen, e.d.) en door menselijke ingrepen, hoofdzakelijk inpolderingen. Zo was het Kreekrak, de verbinding tussen de Wester- en Oosterschelde, fel aangezand zodat de bevaarbaarheid van de Schelde-Rijnverbinding in zekere mate was aangetast.

Een eeuw lang onderhandelen met Nederland

Bij de aanleg van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen werd het Kreekrak in 1867 afgedamd. Ter compensatie had Nederland het kanaal door Zuid-Beveland, van Hansweert naar Wemeldinge, aangelegd. Nederland argumenteerde dat het zijn verplichtingen, vervat in het verdrag van 1839, was nagekomen door een kwalitatief betere verbinding te graven die grotere en zwaarder geladen schepen toeliet. De Belgische regering daarentegen meende dat het alternatief niet voldeed. De grotere afstand van ca. 35 km betekende een rem op de expansie van de Antwerpse haven, die zich tot een belangrijke doorvoerhaven naar het Duitse hinterland had ontwikkeld. Het bijkomende traject op de Westerschelde was bovendien gevaarlijker: de binnenvaart liep hier kans op aanvaringen met zeeschepen, had minder schuilplaatsen en werd meer bedreigd door stromingen, stormen, mist, e.d. België heeft zich dan ook nooit bij deze nieuwe toestand willen neerleggen. Tijdens de Vredesconferentie van Versailles (1919) werkte een commissie een ontwerp van verdrag uit voor het aanleggen van een volledig nieuw en rechtstreeks Schelde-Rijnkanaal, van Antwerpen door het

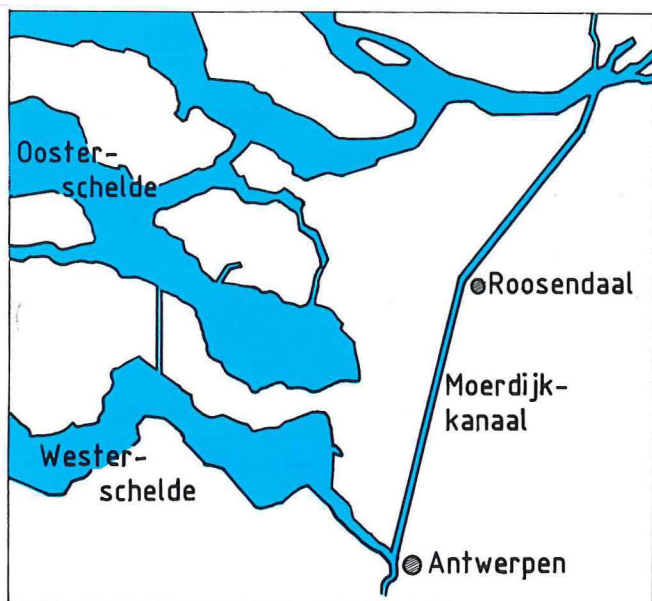
vasteland via Roosendaal naar de Moerdijk (zie figuur 3). België weigerde het verdrag te ratificeren, omdat zijn soevereiniteitsaanspraken op de pas van Wielingen in de Scheldemonde niet werden gehonoreerd.

Na het rechtstreekse overleg in 1924-25, keurden de beide ministers van Buitenlandse Zaken inzake het voormelde Moerdijkkanaal een nieuw ontwerpverdrag goed. Deze nieuwe poging tot het vinden van een consensus liep spaak in de Nederlandse Eerste Kamer, die de overeenkomst verwierp. Inmiddels had België, om de concurrentiepositie van zijn havens m.b.t. de Rijnvaart te ondersteunen, de kosteloze sleepdienst ingevoerd op het traject Antwerpen (of Gent) – Dordrecht. Vanaf 1929 gold tevens het principe van de Rijnvaartpremies: de Belgische Staat betaalde subsidies aan de Belgische scheepvaart tussen de Belgische havens en het Rijnland.

Na de Tweede Wereldoorlog werden opnieuw bilaterale besprekingen gevoerd, waarbij het ene tracé-voorstel het andere opvolgde. Na de overstromingsramp van 1953 ontstond het Deltaplan, dat de aanleg van de Schelde-Rijnverbinding vergemakkelijkte. Het tracé kon nu grotendeels worden gekozen in bestaande wateren, die na de Deltawerken getijdenvrij zouden worden met een onderling weinig variërend waterniveau. De massale opoffering van waardevolle landbouw- en natuurgebieden werd vermeden.

Deze nieuwe uitgangspunten leidden uiteindelijk tot het verdrag van 13 mei 1963, waarbij Nederland en België hun technische, administratieve en financiële afspraken over de verbinding tussen Schelde en Rijn vastlegden.

Fig.3: Tracé voor een Moerdijkkanaal - 1925. Bron: Rijkswaterstaat - Directie Zeeland.



Het verdrag van 13 mei 1963

In ruil voor het afschaffen van de Rijnvaartpremies en andere Belgische steunmaatregelen voor de scheepvaart, waren de Nederlandse onderhandelaars bereid het kortst mogelijke traject te selecteren, daar waar ze oorspronkelijk aandrongen op een omweg rond Tholen en Sint-Philipsland. Tevens nam België het grootste deel van de aanlegkosten voor zijn rekening, inclusief voor weg- en spoorbruggen. Na deze toegevingen stond het licht op groen voor het afsluiten van voornoemd traktaat, dat een einde maakte aan een lange en bewogen voorgeschiedenis.

Naast de beschrijving van het tracé en de vereiste werken, die aansluitend nader zullen worden belicht, zijn de belangrijkste verdragsbepalingen als volgt. Beide partijen staan elk voor hun grondgebied in voor de voorbereiding en de uitvoering van de werken, evenwel met onderlinge toezichtsmogelijkheden en in onderling overleg. De werken op Belgisch territorium en die ten noorden van de Oosterschelde zijn volledig ten laste van België. Voor het tussenliggende deel, nl. van de Belgisch-Nederlandse grens tot aan de Een-

dracht, moet Nederland voor 15% tussenkomen. Elk land bekostigt zelf het onderhoud, de vernieuwing en de bediening van de werken op zijn eigen grondgebied. De parlementaire procedure tot goedkeuring van het verdrag was in februari 1965 in beide landen voltrokken. Nederland startte de werken in mei 1967, België in augustus 1972. Het hele project werd binnen het geplande tijdschema uitgevoerd en de nieuwe vaarweg werd op 23 september 1975 opengesteld, zonder reeds volledig afgewerkt te zijn.

In vergelijking met het verdrag van 1963 en dankzij een constructief Belgisch/Nederlands overleg, zijn bij de aanleg van de verbinding enkele wijzigingen aangebracht conform de evolutie van de binnenvaart, in het bijzonder de duwkonvooien.

Het tracé (zie fig.4)

De nieuwe Schelde-Rijnverbinding loopt vanaf kanaaldok B3 in de Antwerpse haven tot aan het Krammer-Volkerak en ligt nagenoeg nauwkeurig op de provinciegrens tussen Zeeland en Noord-Brabant. De lengte van de nieuwe vaarweg bedraagt ca. 38 km, waarvan 5 km op Belgisch grondgebied. Via het dokkencomplex, de Schelde en het Albertkanaal is er aansluiting op het Belgische waterwegennet. Met uitzondering van het zuidelijkste deel werd het tracé volledig gecreëerd door het heropenen, het verdiepen en het rechte trekken van vroegere vaargeulen.

Vanaf kanaaldok B3 tot aan de Oosterschelde is een nieuw kanaal met een lengte van 14 km aangelegd: het zgn. Antwerpse kanaalpand, dat loopt via de schorren van Ossendrecht en de bedding van de vroegere Kreekrakgeul die opnieuw werd opengegraven. Het schorrengebied langs de Westerschelde tussen de landsgrens en Bath moest worden ingedijkt middels een waterkering op deltahoogte.

Het Antwerpse kanaalpand komt uit in het Kreekrakcomplex, dat bestaat uit twee schutsluizen, elk met een lengte van 325 m en een breedte van 24 m zodat het versassen van een duwkonvooi met vier bakken en met een laadvermogen van 9.000 ton mogelijk is. De nodige ruimte is vrijgehouden voor de eventuele aanleg van een derde duwvaartsluis.

Bijzonder aan de Kreekraksluizen is dat zij in tegenstelling tot traditioneel gebouwde sluizen volledig buiten de vaste wal liggen. Om ruimtelijke redenen is het complex immers gebouwd in een kunstmatig schiereiland.

Vervolgens is in de Oosterschelde een vaargeul uitgebaggerd tot aan de Eendracht, het water dat het eiland Tholen scheidt van het vasteland. Het tracé volgt dan de loop van de Eendracht, die plaatselijk is gecorrigeerd, verbreed en/of rechtgetrokken. Tussen Tholen en Sint-Philipsland is een dam aangelegd om de vaarweg te beschermen tegen sterke dwarsstromingen uit de Krabbenkreek. Ten slotte doorsnijdt het traject de



De nieuwe Schelde-Rijnverbinding - Weg- en spoorwegbrug nabij Zandvliet. Foto Technische dienst van het havenbedrijf van de stad Antwerpen.

vroegere Slaakdam en de Prins-Hendrikpolder, waardoor Sint-Philipsland opnieuw van Noord-Brabant wordt afgesneden.

De Schelde-Rijnverbinding, die overal een bodembreedte van minimaal 120 m heeft, sluit via het Krammer-Volkerak en de Volkeraksluizen aan op het Hollands Diep en de aftakkingen van de Rijn. Op het hele traject is scheepvaart met een diepgang tot 4 m mogelijk. In Nederland zijn over de nieuwe vaarweg één spoorbrug en zeven verkeersbruggen gebouwd, in België één gecombineerde brug voor het spoor- en wegverkeer (te Zandvliet). Alle bruggen hebben een doorvaarthoogte van 9,10 m en een doorvaartbreedte van 130 m.

Waterhuishouding (zie ook fig.4)

Oorspronkelijk behelsde het Deltaplan de bouw van een volledige afsluitingsdijk aan de mond van de Oosterschelde, die aldus getijdenvrij zou worden. Om ecologische redenen zag de Rijkswaterstaat in 1975 van

dit opzet af om voor de bouw van een stormvloedkering te kiezen.

Om, zoals voorzien in het verdrag van 1963, de Schelde-Rijnverbinding volledig getijdenvrij te maken, werd juist ten westen van de vaarweg in de Oosterschelde een compartimenteringsdijk aangelegd: de Oesterdam met de noordelijk gelegen Bergsediepsluis voor de recreatievaart. Ten oosten werd de Markiezaatskade opgericht. Het project werd integraal door Nederland gefinancierd. In het oostelijk deel van de Oosterschelde werden aldus twee meren gecreëerd: het Zoommeer en het Markiezaatsmeer. Toen in april 1987 ook de Krammer van de Oosterschelde was afgedamd, ontstond een nieuw gesloten watersysteem in het aaneengeschaalde gebied van de Krammer, het Volkerak, de Eendracht en het Zoommeer. Dit zoetwatergebied (in januari 1988 was de ontzilting beëindigd) wordt kortweg aangeduid met „Zoommeer”. De creatie van een zoet Zoommeer had gevolgen voor de waterhuishouding in de aansluitende wateren. Het Bathse spuikanaal werd aangelegd om het overtollige (zoete) water van het Zoommeer via de Bathse spuisluis in de (zoute) Westerschelde te lozen. Het Kreekrakcomplex, dat de verbinding vormt tussen het hoger gelegen (brak) Antwerpse kanaalpand en het lager gelegen (zoet) Zoommeer, is voorzien van een ingenieus zout-zoet scheidingssysteem. Bij sluizen zonder deze speciale uitrusting zouden bij iedere schutting grote hoeveelheden brak water in het Zoommeer en zoet water in het Antwerpse kanaalpand terechtkomen. Dit wordt voorkomen door o.m. een ingewikkeld stelsel van riolen en een geperforeerde sluisbodem en steunt op het principe dat zout water een groter soortelijk gewicht heeft dan zoet water. Het zout-zoet scheidingssysteem kan evenwel niet verhinderen dat tijdens een versassing nog een kleine hoeveelheid zoet water uit het Zoommeer verloren gaat. Voornoemde wateruitwisselingen alsook het peilbeheer van de Schelde-Rijnverbinding worden in een Belgisch/Nederlandse werkgroep op de voet gevolgd.

Het Schelde-Rijnverdrag heeft ten laste van België een compensatie voorzien voor het verlies van zoet water via de Kreekraksluizen. België moet een hoeveelheid zoet water leveren die identiek is aan het volume dat uit het Zoommeer wordt onttrokken.*

De uitvoeringsregeling van deze verdragsbepaling is nog niet getroffen en is mee opgenomen in de onderhandelingen over de Watervverdragen met Nederland, meer bepaald het Maasverdrag. België kan aan de compensatieverplichting voldoen door een overeengekomen minimaal Maasdebiet te garanderen.

* In het verdrag van 1963 is nog sprake van een groot zoetwaterbekken, gevormd door de volledige afdamming van de Zuidhollandse en Zeeuwse zeegaten, inclusief de Oosterschelde.

Door de bouw van een stormvloedkering en een compartimenteringsdijk in de Oosterschelde, is het bekken nu gereduceerd tot het Zoommeer.

Scheepvaart

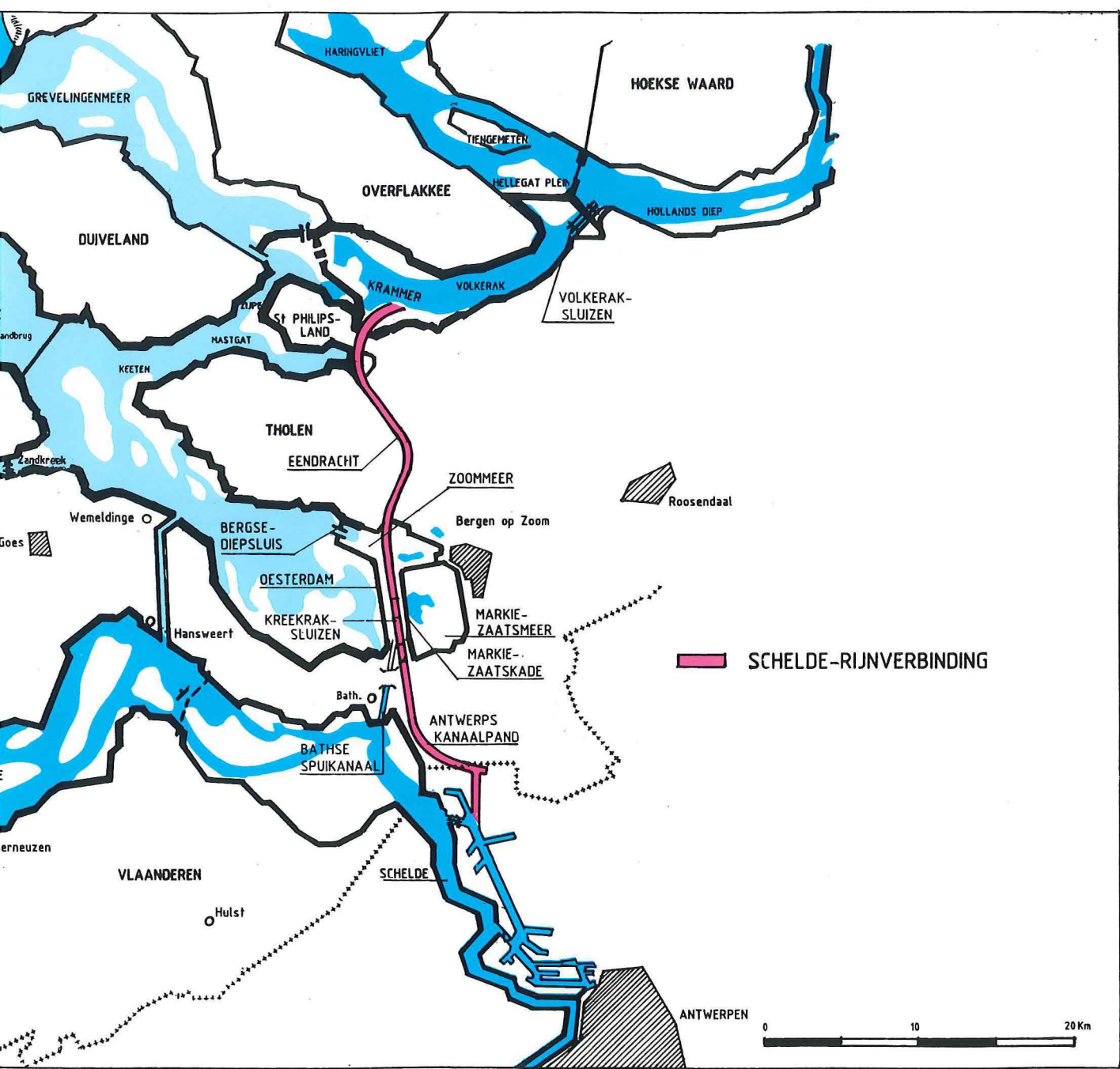
In tegenstelling tot de vaart op de Donau, is het goederenverkeer op de Rijn niet aan beperkingen onderworpen. De Rijnvaart wordt geregeld door de Akte van Mannheim, opgesteld in 1868 en aangevuld met de Additionele Protocols. Deze overeenkomsten waarborgen de volledige vrijheid van de vaart op de Rijn voor alle schepen, afkomstig uit landen waarmee de zogenaamde „reële band” bestaat en uit alle E.G.-lidstaten. Het scheepvaartverkeer van de haven van Antwerpen



via de Schelde-Rijnverbinding naar het Duitse hinterland kon zich dus ongehinderd uitbreiden. De nieuwe route naar de Rijn, een van de voornaamste verkeersaders in Europa, is 35 km korter dan via het kanaal door Zuid-Beveland. Tussen Antwerpen en de binnenhavens langs de Rijn liggen nu nog slechts twee sluizencomplexen, nl. de Kreekrak- en de Volkeraksluizen, tegenover vroeger vier. Ook is de haven van Antwerpen nu slechts 20 km verder van de Rijnhavens verwijderd dan de Maasvlakte in Rotterdam. Het huidige traject sluit rechtstreeks aan op het hart

van de Antwerpse haven, waar o.a. een aantal belangrijke Duitse bedrijven zijn gevestigd. Hun hoofdzetels bevinden zich in het Rijngebied, wat uiteraard intens Rijnverkeer meebrengt. Voor enige statistische gegevens verwijs ik naar de tabel die de evolutie weergeeft van de scheepvaart en de goederentrafiek op de Schelde-Rijnverbinding. De reële cijfers i.v.m. de verkeersintensiteit hebben de prognoses ruimschoots overtroffen: in 1974 werd het aantal scheepsbewegingen geraamd op jaarlijks 40.000 à 50.000. Opvallend is dat het aantal schepen de laatste

Fig.4: Tracé Schelde-Rijnverbinding en Deltaplan. Bron: Rijkswaterstaat - Directie Zeeland.



jaren nagenoeg is gestabiliseerd, maar dat het laadvermogen en de effectief vervoerde lading nog steeds stijgen. De trend van een toenemende scheepsgrootte heeft ertoe geleid dat in 1990 het totale laadvermogen 105 mln. ton bedroeg, wat overeenkomt met een gemiddeld laadvermogen van 1.580 ton.

Naast de duwvaart is vooral het containerverkeer in belang toegenomen. Zo wordt meer dan 1/4 van de containers met bestemming Duitsland per binnenschip vervoerd. De laatste vijf jaar kan men een forse stijging vaststellen van de geregelde containerlijndiensten tussen Antwerpen, Rotterdam en de overslagplaatsen op de Rijn. In 1990 behandelde de haven van Antwerpen ongeveer 80.000 containers die aan- of afgevoerd werden via de Schelde-Rijnverbinding.

Een bijkomend positief aspect van de nieuwe vaarweg is dat het vroegere traject via het oostelijk deel van de druk bevaren Westerschelde wordt vermeden, wat naast de veiligheid van de Rijnvaart ook deze van de zeevaart op de Westerschelde bevordert. Ook het intensieve verkeer aan de Antwerpse sluizen wordt in belangrijke mate verlicht.

Toekomst

Het economische belang van de Schelde-Rijnverbinding is nog toegenomen daar de Rijn door de kanalisatie van de Main thans met de Donau en de Zwarte Zee is verbonden. Deze duizend jaar oude droom om de Noordzee en de Zwarte Zee via de binnenwateren aan een te sluiten, is sinds 1992 vervuld geworden. Een directe binnenvaartroute tussen de Noordzee en de Middellandse Zee behoort ook nog tot de mogelijkheden, maar de beslissing om een Rijn-Rhônekanaal aan te leggen is nog niet genomen.

Ook de Duitse hereniging en het wegvallen van het IJzeren Gordijn openen nieuwe perspectieven voor de binnenvaart op Antwerpen. Het Mittellandkanaal, de belangrijkste schakel op het traject tussen Rijn en Elbe, kan mits het wegwerken van enige fysische knelpunten eveneens bijdragen tot een verhoogde trafiek van en naar de haven van Antwerpen. Via de Elbe kunnen immers de belangrijkste industriecentra van het vroegere Oost-Duitsland worden bereikt.

De Schelde-Rijnverbinding vormt voor de haven van Antwerpen een uitstekend instrument om haar concurrentiepositie te ondersteunen bij de realisatie van de Europese eenheidsmarkt. Tevens valt het economische liberaliseringsproces in Zuidoost-Europa samen met de ingebruikname van het Rijn-Main-Donaukanaal. Ten slotte is door de eenmaking van Duitsland het hinterland van de Antwerpse haven uitgebreid zodat ook hier, na de modernisering van de Oostduitse waterwegen, een trafiektoename via de Schelde-Rijnverbinding wordt verwacht.

Beroepsvaart op de Schelde-Rijnverbinding

	Aantal scheepsbewegingen	laadvermogen in mln. ton	vervoerde lading in mln. ton
1976	57.000	62	27
1980	58.000	69	33
1984	60.000	81	36
1987	60.000	87	41
1988	67.000	96	44
1989	68.500	101	45
1990	68.000	105	47

Bron: – België: Nationaal Instituut voor de Statistiek
– Nederland: Rijkswaterstaat - Directie Zeeland