

259492
Waterbouwkundig Laboratorium
Borgerhout

BIBLIOTHEEK



SCHELDE-RIJNVERBINDING

AKADEMISCHE ZITTING

MAANDAG 22 SEPTEMBER 1975

**DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN NIJVERHEID VAN ANTWERPEN
DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN VOOR ROTTERDAM**

Antwerpen, 22 september 1975
Rotterdam

L.S.

Gaarne bieden wij u namens de beide Kamers deze uitgave aan ter gelegenheid van de in gebruikneming van de nieuwe Schelde-Rijn-verbinding in de nacht van 23 op 24 september 1975.

De in deze schriftuur opgenomen uiteenzettingen zijn door de schrijvers voorgedragen tijdens een academische zitting van beide Kamers te Antwerpen aan de vooravond van deze gebeurtenis.

Het idee voor deze gezamenlijke zitting was een vanzelfsprekendheid. Bij de realisatie van een zo omvangrijk werk als de Schelde-Rijn-verbinding, die niet alleen het bedrijfsleven van Antwerpen en Rotterdam ten goede kan komen, doch ook een bijdrage levert aan een verdere nauwe samenwerking tussen deze twee Beneluxpartners, moet de gelegenheid worden geboden om met voldoening naar het verleden terug te blikken, de prestaties van de bouwmeesters voor het voetlicht te plaatsen en de toekomstverwachtingen op het economische vlak te schilderen.

Het is niet de eerste keer dat beide Kamers bij dit onderwerp hebben samengewerkt. Zij die betrokken zijn geweest bij de onderhandelingen in het begin van de jaren zestig zullen zich zeker het zogenaamde "Convenu" van de toenmalige voorzitters van beide Kamers herinneren. Ofschoon de uiteindelijke afsluiting van de onderhandelingen, resulterende in het Verdrag van 13 mei 1963, een andere oplossing bracht dan voorzien in het Convenu, nemen wij gaarne als huidige voorzitters de geest over van de eerste paragraaf van dit Convenu, nl. dat met de nieuwe verbinding het uitgangspunt is gemarkeerd voor een gemeenschappelijke politiek van België en Nederland, zowel ten aanzien van de vervoerspolitieke problemen tussen de beide landen (zoals de uitbouw van de verbindingen tussen de zeehavens en hun achterland, volgens de algemene gezichtspunten welke daarvoor in het kader van de Benelux behoren te gelden; de opheffing van alle kunstmatige concurrentieverstorende maatregelen, zowel in de havens als bij de vaart op de havens) als ten aanzien van de vervoerspolitieke problemen in de Europese Gemeenschappen.

Een historische drempel op de weg naar dit einddoel hebben wij met de ingebruikneming van de Schelde-Rijnverbinding achter ons gelaten.

DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN
NIJVERHEID VAN ANTWERPEN,



R.J. Lhonneux,
Voorzitter.



DE KAMER VAN KOOPHANDEL
FABRIEKEN VOOR ROTTERDAM,



Mr. J.R.H. van Schaik,
Voorzitter.





Vogelvlucht Schelde-Rijnverbinding

LUCHTFOTO: BART HOFMEESTER

DE HISTORIEK VAN DE NIEUWE SCHELDE-RIJNVERBINDING

*door de heer H. Fayat - Gewezen Minister,
mede-ondertekenaar van het verdrag van
13 mei 1963*



In de geschiedenis van de Belgisch-Nederlandse betrekkingen zal het jaar 1963 even gunstig vermeld staan als het jaar 1863.

De nieuwe waterweg tussen Antwerpen en de Rijn, die morgen te middernacht wordt opengesteld, is het gevolg van het verdrag namens de Belgische en Nederlandse regeringen op 13 mei 1963 in de Ridderzaal te 's-Gravenhage ondertekend.

Deze ondertekening vond plaats, op één dag na, honderd jaar na die van het Belgisch-Nederlands verdrag van 12 mei 1863 tot afkoop van de Scheldetol. Hierdoor zette de grote Nederlandse staatsman Thorbecke, tijdens zijn tweede ministerie, een eindstreep achter de politiek die onze noorderburen vanaf de val van Antwerpen in 1585 en het verdrag van Munster in 1648 hadden gevoerd en die erop gericht was Antwerpen zijn gewone levenskansen te ontfangen door zijn natuurlijke toegang tot de zee te belemmeren.

Helaas, op het ogenblik dat aldus voor de toekomst van Antwerpen als zeehaven normale voorwaarden ontstonden werd ook de kiem gelegd voor een eeuwenlang geschil tussen Nederland en België op het stuk van de binnenvaart tussen Antwerpen en de Rijn.

Toen de Nederlandse regering in het midden van de vorige eeuw besloot een spoorlijn aan te leggen om Middelburg met Roosendaal te verbinden werd hiervoor een dam gebouwd doorheen het Kreekrak, de vaargeul die sedert onheuglijke tijden de Westerschelde met de Oosterschelde verbond.

Nederland had intussen een kanaal gegraven doorheen Zuid-Beveland, van Hansweert aan de Westerschelde (ongeveer halverwege tussen Antwerpen en de zee) tot Wemeldinge aan de Oosterschelde, met twee sluizen, één aan elk uiteinde, kanaal dat in 1866 gereed kwam.

In 1867 werd, ondanks Belgisch protest, de natuurlijke weg door het Kreekrak gesloten en voor de scheepvaart tussen België en de Rijn het Zuid-Bevelandkanaal door Nederland aangewezen.

Door een vervangingsvaarweg te openen schikte Nederland zich formeel naar de eerste bepaling van paragraaf 8 van artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839, doch was, naar Belgische opvatting deze nieuwe vaarweg niet even veilig, even goed en gemakkelijk als de oude vaarweg en miskende Nederland aldus de tweede bepaling van bedoelde paragraaf ("*d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes*", luidt de oorspronkelijke tekst).

Herhaaldelijk hebben de Belgische en Nederlandse regeringen getracht dit geschil bij te leggen. Tweemaal scheen de oplossing nabij.

Tot besluit van lange onderhandelingen die, met onderbrekingen, vanaf 1919 zes jaar duurden werd op 23 april 1925 een verdrag ondertekend dat het graven van een kanaal voorzag tussen de Antwerpse dokken en het Hollands diep nabij Moerdijk, het bekende Moerdijkkanaal. Deze vaarweg gaf toen voldoening aan België, maar het verdrag van 23 april 1925 werd in maart 1927 door de Eerste Kamer van de Staten-Generaal verworpen.

Na het ontstaan van de Benelux-Douaneunie werden vanaf 1949 nieuwe pogingen ondernomen om de problemen omtrent de waterwegen tussen België en Nederland op te lossen. Naast de Antwerpen-Rijnverbinding werd van Belgische zijde nu ook aangedrongen op de aanleg van een verbinding voor schepen van 2.000 ton tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal en op de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen en de verbetering van het Kanaal Gent-Terneuzen.

De heer Frans van Cauwelaert, van Belgische zijde, en de heer M.P.L. Steenberghe, van Nederlandse zijde, speelden daarbij de hoofdrol eerst als leden van een Studiecommissie, die een rapport neerlegde in 1950, daarna als onderhandelaars die in 1954 een advies uitbrachten waarin een oplossing werd voorgesteld voor de 3 problemen tegelijk.

In 1955 aanvaardde Antwerpen dat deze 3 vraagstukken zouden gescheiden worden en zo kwam er vrij spoedig een oplossing voor de verbetering van de vaarweg Gent-Terneuzen, door het verdrag van 10 juni 1960 en voor de gewenste verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal nabij Ternaaien door het verdrag van 24 februari 1961.

Hierdoor was de overblijvende onderhandeling geenszins vergemakkelijkt. Het totstandkomen van de verdragen van 1960 en 1961 was in de hand gewerkt door het feit dat hierbij ook Nederlandse belangen gediend werden hetgeen niet het geval was voor de Antwerpen-Rijnverbinding.

Anderzijds waren de gegevens van het vraagstuk in de loop der jaren op twee punten gewijzigd.

De nieuwe vaarweg moest merkkelijk beter zijn dan het destijds door België als bevredigend beschouwde Moerdijkkanaal: de reden hiervoor was de ontwikkeling van de duwvaart op de Rijn.

Voorts had Nederland ingevolge de stormramp van 1 februari 1953, toen Zeeland grotendeels onder water liep, het Deltaplan ontworpen waardoor de zogenaamde "tussenwateren" tot een groot zoetwatermeer achter hoge buitendijken zouden omgevormd worden.

Een onderhandelingscommissie voor de verwezenlijking van een betere vaarweg tussen de Schelde en de Rijn werd ingesteld na besprekingen tussen Belgische en Nederlandse ministers ter gelegenheid van een Benelux-ministerconferentie te Brussel op 20 februari 1960.

De onderhandelingscommissie kwam in plenaire vergadering bijeen 3 maal in 1960 en 2 maal in 1961 om de voorstellen van haar drie subcommissies te bespreken.

Begin 1962 bleek dat op één belangrijk punt: *het tracé*, een grondig meningsverschil bleef bestaan tussen de Nederlandse en Belgische opvattingen. België wenste een tracé dat recht naar het Noorden liep: *door het Kreekrak, de Oosterschelde, de Eendracht en de landengte van St. Philipsland*. Nederland wenste alleen de heropening van het Kreekrak en voor het overige de omvaart rond Tholen en St. Philipsland, hetgeen een 35 km langere vaarweg betekende.

Het debat daarrond werd bemoeilijkt door de omstandigheid dat, waar de Kamers van Koophandel van Rotterdam en Antwerpen behulpzaam waren geweest bij het scheppen van een algemene sfeer van "good-will" rond de onderhandelingen door wat zij hun "convenu" noemden, dezelfde verenigingen wanneer het op het "tracé" als zodanig aankwam de "kleine" oplossing met de lange omvaart aanvaardden. Van Nederlandse zijde was dit natuurlijk welkom omdat de Rijnvaart uit Antwerpen de handicap van de langere vaarweg bleef ondergaan. Van de zijde der Antwerpse Rijnvaartbelangen bleef men gehecht aan een zo lang mogelijk gerekt voortbestaan van de Rijnvaartpremies, te weten die subsidies die de Belgische Staat aan de Belgische Rijnvaarders uitbetaalde sedert 1929, na de verwerping van het Moerdijkkanaal door de Eerste Kamer der Staten-Generaal in 1927.

Ik heb dan de verantwoordelijkheid op mij genomen de "grote oplossing", omdat zij de beste en kortste vaarweg voorzag, als enige gezonde en vooruitziende oplossing te verdedigen, en daarbij de afschaffing van de Rijnvaartpremies gelijktijdig met de openstelling van de nieuwe vaarweg als de onontwijkbare tegenprestatie te aanvaarden.

Tussen enerzijds een kortzichtige "kleine oplossing" die dreigde vele jaren nog een langere vaarweg te bestendigen terwijl de Rijnvaartpremies gedoemd waren om in de nabije toekomst te worden afgeschaft op grond van het Europees Gemeenschapsrecht en anderzijds de "grote oplossing" met de korte vaarweg, die de toekomst van de Antwerpse Rijnvaart definitief veilig stelde, was mijn keuze duidelijk en onwrikbaar.

Ook op korte termijn werd mijn overtuiging gesterkt door het feit dat een overeenkomst met Nederland die de opheffing van de Rijnvaartpremies voorzag na de vervulling door Nederland van een verdragsverplichting, te weten de openstelling van de beste vaarweg, tegelijkertijd de waarborg inhield dat deze premies zouden in stand blijven tot aan de datum van die openstelling. Deze periode -die gebleken is te zijn een termijn van 12 jaar- moest de Antwerpse Rijnvaart de tijd gunnen om zich op de nieuwe toestand voor te bereiden en aan te passen.

Intussen bleven de onderhandelingen in het slop op het stuk van het tracé.

Daarom nam ik het initiatief een Belgisch-Nederlandse Conferentie op ministersniveau bijeen te roepen. Deze werd op 19 maart 1962 te Brussel gehouden.

De ministers Luns (Buitenlandse Zaken) en Korthals (Verkeer en Waterstaat) leidden de Nederlandse delegatie. Aan Belgische zijde werd ik als minister, adjunct voor Buitenlandse Zaken bijgestaan door de ministers Merlot (Openbare Werken) en Bertrand (Verkeerswezen). Waren ook aanwezig o.m. de belangrijkste leden van de onderhandelingscommissie.

De uitkomst van de bespreking was dat de Belgische Regering haar wensen in een nota zou samenvatten.

In antwoord op deze nota liet de Nederlandse regering in juli 1962 aan de Belgische regering weten dat zij bereid was ook het door ons gewenste tracé *"als een mogelijkheid in de onderhandelingen te blijven betrekken"*.

Hierdoor stond het licht principeel op groen voor de rechtstreekse vaarweg en kwam na overeenstemming over vele andere verdragsbepalingen - en uitleg en overreding in de schoot van beide regeringen, - uiteindelijk het verdrag van 13 mei 1963 tot stand.

De belangrijkste bepalingen van dit verdrag zijn U bekend:

- *een vaarweg die de afstand tussen Antwerpen en het Hollands diep met 40 km verkort en minstens 4 uur vaartijd bespaart;*
- *een groots opgevatte vaarweg die aan al de eisen van de duwvaart beantwoordt;*
- *een vaarweg die slechts 2 uiterst moderne sluizen voorziet in plaats van de huidige 4;*
- *een veiliger vaarweg voor de binnenschepen die de Zeeschelde niet meer moeten bevaren;*
- *een ontlasting van het Kanaal Hansweert-Wemeldinge van al de Rijnschepen uit of naar Antwerpen waardoor de Gentse Rijnvaart vergemakkelijkt wordt;*

- een veiliger zeeverkeer wegens het feit dat tienduizenden binnenschepen de Zeeschelde niet meer zullen bevaren: het fundamentele voordeel dat hieruit voortvloeit zal straks blijken als door het Baalhoekkanaal en de ontwikkeling van de Antwerpse haven op de Linkerscheldeoever de drukte van het Antwerps zeeverkeer nog zal toenemen.

Natuurlijk bracht het verdrag voor België ook verplichtingen mee:

- ons hoog aandeel in de aanlegkosten, waartegenover evenwel dient gesteld dat Nederland ten eeuwigden dage de kosten van onderhoud en vernieuwing op zijn grondgebied voor zijn rekening neemt;
- het tegengaan van de verzilting van het zoetwater in het Zeeuwse meer, -als dit ontsilt wordt- en de daarbij horende zoetwaterlevering door België, waarbij nochtans moet rekening gehouden worden met een redelijke behartiging van de Belgische belangen;
- het feit dat het verdrag de garantie van een verbindingsvaarweg met de Rijn tot het overeengekomen tracé beperkt, waartegen opweegt het dubbele feit dat België voor de eerste maal een vast tracé met al zijn kenmerken uitdrukkelijk toegezegd krijgt terwijl ondubbelzinnige verklaringen van de Nederlandse regering tijdens de bekrachtigingsdebatten voor de Staten-Generaal het behoud van het kanaal Hansweert-Wemeldinge of een minstens gelijkwaardige verbinding door Zuid-Beveland veilig stellen voor Gent.

Ondanks de grote voordelen voor België en de evenwichtige verplichtingen die wij aanvaard hadden werd het verdrag door bepaalde kringen in België hartstochtelijk bekampt. Niemand minder dan een gewezen eerste-minister en een ere-secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken leidden het verzet. Een provinciegouverneur ging zo ver dat hij vergat dat hij regeringscommissaris was en dus bezwaarlijk in het openbaar tot strijd kon aanzetten tegen het beleid van de regering die hij vertegenwoordigde.

Het verzet kwam zowel uit Vlaanderen, waar sommigen voor de belangen van de Gentse haven vreesden, als uit Wallonië, dat beweerde in zijn watervoorraad aangetast te zullen worden.

Ik moet hier hulde brengen aan de nagedachtenis van de toenmalige Eerst-Minister Theo Lefèvre, die als Gentenaar de ware toedracht der zaken voor zijn geboortestad begreep en er moedig naar handelde en die op het stuk van de waterleveringen duidelijk stelde dat het probleem van de watervoorziening in België op zichzelf stond en dat naarmate wij ons eigen probleem oplosten er ook geen moeilijkheden voor ons uit het verdrag konden voortkomen.

Het werd een harde strijd, waar onophoudend met de Nederlandse regering contact moest worden onderhouden, want de tegenstanders van het verdrag waren er op uit elke ondoordachte verklaring op te schroeven en uit te buiten.

Ik wens in dit verband hulde te brengen aan de voortreffelijke en vertrouwelijke samenwerking vanwege onze Nederlandse collega's waardoor het ons herhaaldelijk mogelijk werd hun eigen verklaringen in te roepen om het redelijke van de verdragsbepalingen te doen blijken.

Het gunstig advies van de Raad van State werd bekomen op 19 augustus 1963. Het wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag is van 21 december 1963. Het indieningsstuk bij de Kamer draagt de datum van 13 februari 1964.

De parlementaire behandeling heeft één jaar en tien dagen in beslag genomen: debatten in de Kamercommissie van Buitenlandse Zaken tot 3 juli 1964, datum van het verslag van de heer Delwaide, en goedkeuring door de Kamer op 3 december 1964; debatten in de Senaatscommissie tot 4 februari 1965, datum van het verslag van de heer Leynen, en goedkeuring door de Senaat op 23 februari 1965.

Intussen had de Eerste Kamer van de Staten-Generaal op 9 februari 1965 door haar goedkeuring het eindpunt gezet achter de parlementaire procedure in Nederland. Zelfs de opeenvolging van de parlementaire debatten in beide landen hebben wij moeten regelen ten einde steeds zowel in het Noorden als in het Zuiden zekerheid te kunnen geven omtrent de interpretaties beiderzijds.

Naast de hulde die ik wil brengen aan de twee Belgische rapporteurs in het bijzonder: de heren Delwaide en Leynen, wil ik er mij ook over verheugen dat de parlementaire instellingen van Noord en Zuid in hun geheel de nodige bijdrage hebben geleverd om tot de gewenste eindoplossing te komen.

Men kan zich na 12 jaar moeilijk terug indenken hoe heftig de betwistingen in België vóór de bekrachtiging van het Schelde-Rijnverdrag zijn geweest.

De perspolemieken en de lengte en ingewikkeldheid van het parlementair debat getuigen ervan.

Nadat de eindbeslissing in de Senaat op 23 februari 1965 gevallen was kon ik met opluchting terugblikken op de inspanningen die het welslagen van deze zaak mij gekost had, vanaf 25 april 1961, -aanvang van mijn tweede ministerschap, - inspanningen die dus bijna vier jaar hadden geduurd. Net één maand voor de val van de regering van Eerste-Minister Theo Lefèvre kon ik op 23 maart 1965 te Brussel met de Ambassadeur der Nederlanden de bekrachtigingsoorkonde van het verdrag van 13 mei 1963 ondertekenen, waardoor het Schelde-Rijnverdrag één maand later in werking trad.

Enkelen die het soms onverkwikkelijke steekspel van dichtbij hadden gevolgd waren zo goed te verwijzen naar -wat zij noemden- mijn "*onuitputtelijke geduld*", iemand schreef zelfs mijn "*engelengeduld*". Maar ik las ook van mijn "*onverzettelijkheid*" en die was evenzeer nodig geweest om tot het einddoel te geraken.

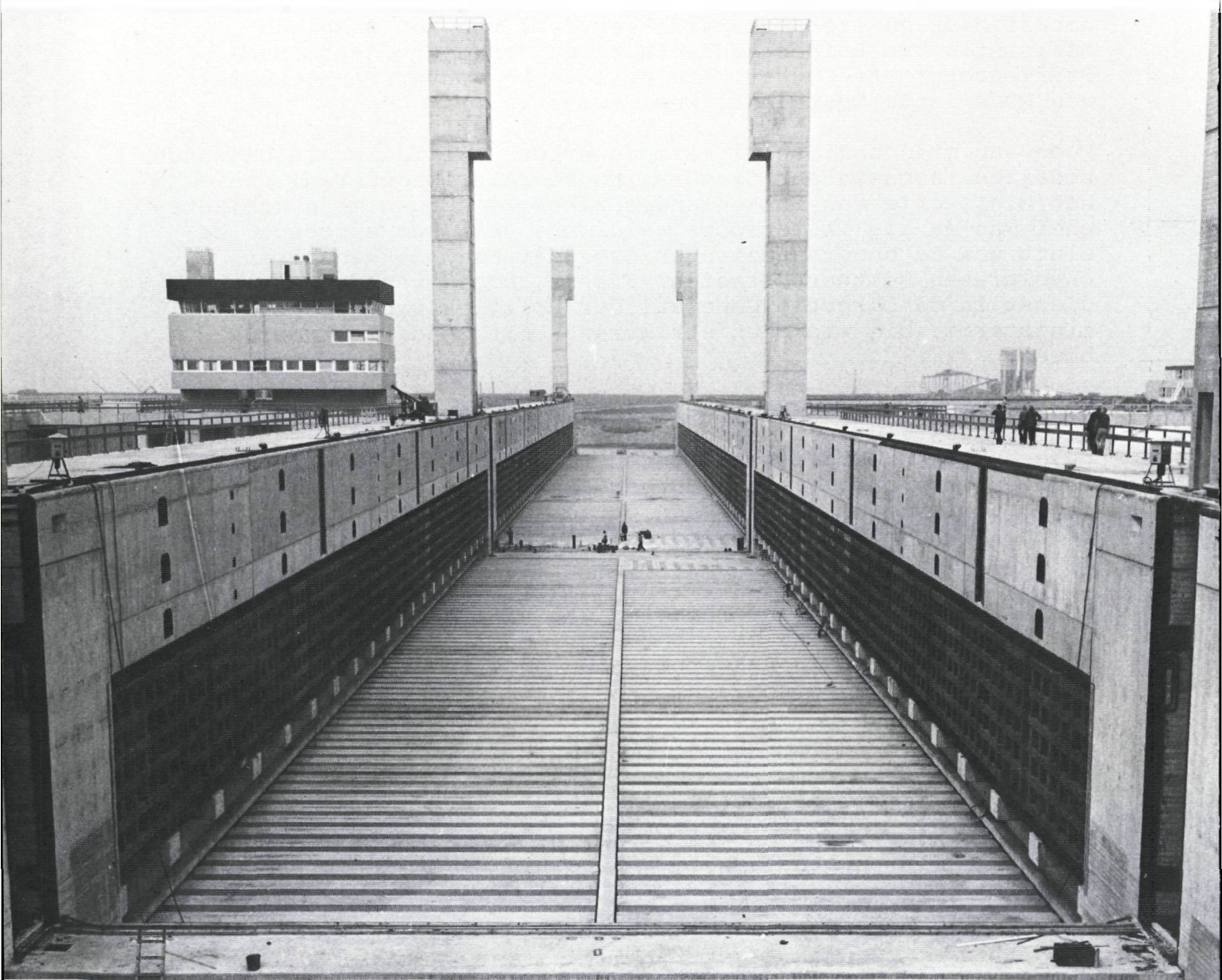
Ik wil dit kort historisch overzicht niet beëindigen zonder te herinneren aan de grote verdiensten van de leiders van de ambtelijke onderhandelingscommissie: Baron de Gruben, ere-ambassadeur en ere-secretaris-generaal van het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken en Jonkheer Tjarda van Starkenborgh Stachouwer, die de laatste gouverneur-generaal van Nederlands Oost-Indië was geweest.

Twee van mijn onmiddellijke medewerkers wil ik in het bijzonder bedanken: ambassadeur Grandry, nu secretaris-generaal van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, die toen mijn kabinetschef was en die ik terloops gelukwens voor het succesvol besluit van de onderhandelingen over het Baalhoekkanaal en de onvolprezen bestuursdirecteur Erkens, hoofd van de Beneluxdienst in de Directie Generaal der Politiek van hetzelfde ministerie, bij wie geen strikvraag ooit zonder antwoord bleef.

Morgen wordt de nieuwe waterweg geopend en is een waarborg te meer gesteld voor de toekomst van onze Antwerpse wereldhaven. Het Antwerpse stadsbestuur onder leiding van mijn oude en vertrouwde vriend Burgemeester Lode Craeybeckx mag met fierheid terugblikken op het aandeel dat het genomen heeft in wat nu bereikt werd door een wijs en vooruitziend beleid.

De nieuwe Schelde-Rijnverbinding zal niet alleen de belangen van Antwerpen dienen, maar betekent een troef te meer voor heel het land. Zoals Antwerpen - en onze andere zeehavens - wel varen bij de economische ontwikkeling van hun achterland, zo ook kunnen onze Waalse industriebekkens beter gedijen naarmate onze Vlaamse zeehavens hen beter kunnen dienen.

Terwijl wij al onze hoop richten op de eenmaking van Europa mogen wij niet vergeten de vele belangen die de verschillende regio's van West-Europa met elkaar gemeen hebben, en niet in het minst wat onze verschillende Belgische gewesten aan elkander verbindt.



Het zoete water gaat door de vensters naar binnen en naar buiten ***

DE TECHNISCHE REALISATIE VAN DE SCHELDE RIJNVERBINDING

*door H.A. Ferguson,
Hoofdingenieur-Directeur van de
Deltadienst van de Rijkswaterstaat.*



INLEIDING

In het tractaat dat tussen België en Nederland is afgesloten is al vrij uitvoerig voorgeschreven hoe het kanaal er zou moeten uitzien. Tracé en dwarsprofiel zijn vastgesteld binnen nauwe marges, het aantal en ook ongeveer de plaatsen van de overbruggingen met hun doorvaarthoogten zijn gegeven, evenals plaats en hoofdafmetingen van de schutsluizen.

De realisatie van het kanaal zoals die in het tractaat werd voorgeschreven, d.w.z. de verdere uitwerking en detaillering en uitvoering zou op deze wijze beschouwd dan ook niet veel meer zijn dan sjablonewerk. Het tegendeel is waar. Het aantal, vooral plaatselijke belangen die bij de realisering van het kanaal waren betrokken en daardoor vaak in letterlijke zin werden doorkruist was legio en men had met alle belangen - een zorgvuldig beleid eist dat - zoveel mogelijk rekening te houden.

De toch nog tamelijk globale belijning van het tracé in het tractaat gaf evenwel nog voldoende vrijheid tot plaatselijke correctie en aanpassingen. Uitvoerig en veelzijdig overleg werd gepleegd, niet alleen tussen de buurlanden die daarin in het tractaat hadden voorzien door een artikel krachtens hetwelk beide verdragspartners een ambtenaar voor het overleg bij het verder ontwerp en de uitvoering zouden aanwijzen. Maar ook in eigen land moest veel worden overlegd en geregeld. Overleg is er natuurlijk ook in de Belgische sector van het kanaal geweest. Het zou echter te ver voeren, op al dit overleg in te gaan; men zou daarbij al gauw veel te veel in details moeten afdalen.

Het ontwerp

We memoreerden reeds dat in het tractaat, behalve het tracé ook een aantal hoofdafmetingen van het kanaal c.a. waren overeengekomen. De ontwerper was daarin uiteraard bij de verdere uitwerking in technische zin gebonden. Doch bepaald niet in die mate dat hij zich nu maar alleen tot een nadere detaillering behoefde te bepalen. Binnen de in het tractaat gestelde grenzen was er nog wel degelijk plaats en noodzaak voor een kritisch onderzoek naar de vormgevingen in grote lijnen en men mocht dat ook wel van de Belgische en Nederlandse ingenieurs verwachten. Het meest sprekende voorbeeld van de vrijheid die de uitvoerders van het project hadden, is de verplaatsing van het sluizencomplex bij de Kreekrak. Volgens de tekening bij het tractaat stelde men zich voor dit kunstwerk te combineren met de kruising van de spoor- en verkeerswegen door de Hals van Zuid-Beveland.

Gescheiden uitvoering van beide kunstwerken: de overbrugging enerzijds, het sluizencomplex anderzijds bleek echter zowel om zuiver bouwtechnische redenen als in verband met de tijds-

duur van uitvoering geboden. Het sluizencomplex werd daarom, in afwijking van de traktaattekening enkele kilometers noordwaarts verplaatst, en midden in het slikken- en schorregebied van de Oosterschelde gesitueerd. Ook dient hier te worden vermeld de afdamming van de Krabbenkreek, waarin in het tractaat niet was voorzien.

Voorts zijn in het tractaat bepalingen opgenomen over de diepte en bodembreedte van het "kanaal". Tenminste 50 m, doch waar dit nodig gevonden werd, kon men daarbij, hetzij dadelijk, hetzij in een later stadium tot 90m gaan. Aan de makers dus om na te gaan of, en hoe men in de praktijk van deze vrijheid gebruik zou kunnen maken. En uiteindelijk is het ervan gekomen dat de Schelde-Rijnverbinding over vrijwel haar hele lengte een breedte van 120 m in de bodem heeft gekregen. Deze beslissingen werden niet min of meer arbitrair genomen doch door gedegen studies voorbereid. Voorts heeft nader onderzoek en overleg betreffende de wegkruisingen nog tot afwijkingen in de profileringen van de brugdekken geleid, hoewel aan de doorvaarthoogte (afgestemd op de doorvaarthoogte onder de Rijnbruggen) is vastgehouden.

Het moeilijkste onderdeel van het gehele project was zonder twijfel het sluizencomplex. Dit moest zowel een scheepvaartkundig als tevens een waterhuishoudkundig "kunstwerk" worden. In dit sluizencomplex is letterlijk en figuurlijk de sterke verwevenheid van de natte verkeersstructuur en de structuur voor de waterhuishouding belichaamd. De verbinding is gemaakt voor de scheepvaart en niet bedoeld als aanvulling en verbetering van de waterhuishoudkundige infrastructuur.

Het Scheldebekken is zout, de Antwerpse havensbekkens zijn dat ook, maar het Hollands Diep is, dank zij de noordelijke Delta werken zoet, en dient dit ten behoeve van de watervoorziening ook te blijven. Contact tussen deze beide aquatische milieus, het zoute en het zoete, zal men uit overwegingen van de waterhuishouding zoveel mogelijk willen vermijden. De scheepvaart wil echter zo onbelemmerd mogelijk tussen beide milieus kunnen verkeren en daarmee is dan het conflict tussen scheepvaart en waterhuishouding gegeven. Een probleem dat overigens - het zij hier wellicht ten overvloede vermeld - niet ontstaan is doordat de Schelde-Rijnverbinding de weg door de zuidelijke Delta wateren volgt; het zou zich ook in optima forma hebben voorgedaan indien men het oude tracé, het z.g. Moerdijkkanaal, zou hebben gekozen. Voor het vraagstuk: hoe laat men de schepen van het zoete naar het zoute milieu varen en omgekeerd zonder dat daarbij zoet water naar zout of zout water naar zoet meekomt, bestaat (nog) geen volmaakte oplossing. Er moest dus "water in de wijn" worden gedaan, hetgeen er in de praktijk op neer komt dat er ten behoeve van de scheepvaart een offer van de waterhuishouding moest worden gevraagd. Men heeft dit ook reeds van de aanvang af onderkend, getuige artikel 16 van het tractaat.

Het toegepaste systeem is een - van oorsprong Franse - vinding van de allerlaatste tijd, dat hier uitkomst moet bieden. Een oplossing die, naar de plaats waar hij het eerst in een sluis is toegepast, het systeem "Duinkerken" wordt genoemd. Het is een tamelijk ingewikkeld systeem, moeilijk in een paar woorden of beelden uit te leggen.

Zelfs van een technicus vraagt het enige tijd om zich daarmee geheel vertrouwd te maken. Toch moge worden getracht dit systeem hier in enkele woorden in zijn hoofdzaak te schetsen, waarbij dan uiteraard in sterke mate moet worden gesimplificeerd.

X
Zoals men weet, wordt bij een gewone schutsluis het verschil in waterniveau tussen de beide aangrenzende wateren voor de scheepvaart overbrugd door het waterpeil in de schutkolk tussen beide niveaus te wisselen. Bij deze manipulaties, die telkens bij gesloten deuren plaatsvinden zijn hoeveelheden water in het spel die in de schutkolk worden ingelaten resp. daaruit weer moeten wegstromen, hetgeen een uitwisseling van water tussen beide panden met zich meebrengt. In de Kreekraksluizen is nu een systeem ingebouwd, waarbij het zoute water uit het zuidelijke pand en het zoete water uit het noorden in de schutkolk van elkaar gescheiden worden gehouden en iedere soort na de schutting weer naar zijn eigen pand terug wordt gevoerd. Men houdt hierdoor als het ware de bokken van de schapen gescheiden. Deze "truc" berust op de omstandigheden dat het zoete water lichter is dan het zoute en daarop dus als het ware blijft drijven, zonder dat beide wateren zich in belangrijke mate vermengen. Aangezien voorts het zoete water in principe dus altijd boven het zoute water moet blijven, volgt daaruit dat dit dan ook boven in de schutkolk moet binnen kunnen komen, en daaruit weer naar zijn eigen milieu moet kunnen terugvloeien. En voorts ook dat het zoute water van beneden af de kolk moet kunnen binnendringen en verlaten. Met een beeldspraak: *het zoete water gaat door de vensters naar binnen en naar buiten, het zoute water door de kelder.* Dit systeem werkt alleen, wanneer er een belangrijk verschil in soortelijk gewicht is tussen het water van beide panden. Bevatten beide panden zout of zoet water, dan werkt het niet.

Aangezien dit hele proces zich letterlijk en figuurlijk achter gesloten deuren afspeelt, merkt de toeschouwer er niets van. Dat er met deze sluizen iets bijzonders aan de hand is verraaft zich eigenlijk alleen doordat de schutkolken ter weerszijden door water zijn omgeven; dit moet immers zo gemakkelijk mogelijk door de "vensters" die in de zijwanden van de kolk zijn gemaakt, in en uit kunnen stromen. Van de kelder en zijn riolen (3,5 km met een doorsnede waar een vrachtwagen gemakkelijk door heen kan) ziet en merkt men niets meer. Toen de sluizen nog in de droge bouwput stonden kon men ze nog waarnemen, maar nu zijn ze voorgoed aan het oog onttrokken.



... het zoute water gaat door de kelder.

Kreekraksluizen

Ook de schippers zullen er, als het goed is, nauwelijks iets van merken. Het systeem is n.l. zo ontworpen en gedimensioneerd, dat de schuttijd nauwelijks verschilt van de schuttijd bij normale sluizen, i.c. van de Volkeraksluizen.

K
We zeiden reeds dat er voor de scheiding van zout en zoet nog geen volmaakte oplossing bestaat, en dat het hierboven beschreven systeem - hoewel bij de huidige stand van onze kennis en techniek het beste - niet "waterdicht" is. Ook in het raakvlak tussen zout en zoet ontstaat toch wel enige menging, die door de scheepsbewegingen in de kolk nog zullen worden bevorderd; de bokken en schapen kunnen dus helaas niet helemaal gescheiden worden gehouden. Teneinde besmetting van het zoete milieu met zout zoveel mogelijk te beperken mag dus dit met zout vermengde water niet meer terug naar het noorden maar moet met het overige zoute water door de kelder naar het zuidelijke pand worden gebracht. Dit betekent dus bij iedere schutting een verlies van zoet water, waarvan de hoeveelheid natuurlijk mede afhankelijk is van het aantal schuttingen dat plaatsvindt. Behalve dat op deze wijze zoet water naar het zuidelijk milieu ontsnapt, zal het ook niet helemaal te vermijden zijn dat zout water boven de kelder blijft hangen en met de opening van de deuren naar het noordelijke pand daarheen ontsnapt. Dit zout moet weer worden teruggedrongen naar het zuiden, zij het geheel of gedeeltelijk langs andere weg dan via de sluizen, en ook dit kost nog weer zoet water. Het totale verlies aan zoet water, waarop men tengevolge van deze onvermijdelijke "lekken" in het systeem zal hebben te rekenen is een hoeveelheid die, vooral bij waterschaarste in droge tijden bepaald niet is te verwaarlozen. Het ontwerp van het systeem berust op een uitvoerig waterloopkundig modelonderzoek en de veronderstelling dat het redelijk aan de verwachtingen zal voldoen, lijkt daarom gerechtvaardigd. Op de praktijkervaring zullen we echter nog wel even moeten wachten aangezien het water ten noorden van de sluizen nog verscheidene jaren met de open zee in rechtstreekse verbinding zal blijven en het systeem gedurende die tijd dus nog niet zal kunnen werken. We zullen op dit punt dus nog wat geduld moeten hebben.

Dit brengt ons op een tweede belangrijk waterloopkundig probleem waarmee de makers van de Schelde-Rijnverbinding werden geconfronteerd. Op Nederlands gebied moest zij voor een belangrijk deel in het "buitenwater" worden gebouwd, waarbij het voorlopig als werkzame tak in het bestaande getijsysteem zou worden opgenomen. Er moest worden nagegaan of dit niet tot complicaties zou leiden die dan natuurlijk door geeignede maatregelen zouden moeten worden opgevangen. Het is vooral de doorbaggering van de Slaakdam - de landengte die St. Philipsland met de Brabantse wal verbindt - die hier problemen oproept. Er komt daardoor niet alleen een rechtstreekse kortsluiting tussen de Eendracht en het Volkerak ten oosten

van St. Philipsland, maar ook tussen het Mastgat en het Volkerak (via de Krabbenkreek). Gezien de grote stroomsnelheden die in het Zijpe optreden, was het te verwachten dat in de genoemde kortsluiting ook sterke stroom zou ontstaan, indien verder geen maatregelen zouden worden getroffen. Men zou kunnen denken dat de consequenties van een dergelijke doorsteek wel zouden meevallen aangezien daardoor feitelijk weer op een oude situatie wordt teruggevallen, toen deze verbinding blijkbaar ook geen moeilijkheden gaf. Men moet echter niet vergeten, dat het geulenstelsel sindsdien is veranderd, zich heeft aangepast aan de toestand waarbij de Eendracht in het noorden slechts een verbinding had via de ondiepe Krabbenkreek, terwijl ook het Volkerak en de Grevelingen zijn afgesloten. Ook zou de nieuwe verbinding een groter profiel dan de oude Eendracht krijgen waardoor een sterkere kortsluiting zou ontstaan tussen de Oosterschelde bij Tholen en het Volkerak. De stromingen, die daardoor in de Eendracht zouden ontstaan en in belangrijke mate zouden afwijken van de huidige toestand, moesten natuurlijk acceptabel zijn voor de scheepvaart. Gelukkig zijn we met onze kennis van de getijbeweging thans wel zo ver gevorderd, dat we met voldoende nauwkeurigheid kunnen berekenen wat de hydraulische gevolgen van de doorsteek, alsmede van de verruiming van de Eendracht zouden zijn. We hadden daarbij ook zelfs een hydraulisch overzichtsmodeel in het Waterloopkundig Laboratorium te De Voorst ter beschikking, alsmede een electrisch analogon, waarin de waterstromen door electrische stromen worden nagebootst.

De getijberekeningen en metingen in het hydraulisch model toonden aan dat het noodzakelijk was de Krabbenkreek af te sluiten. Ook verschillende fasen van uitvoering zijn onderzocht. Op overeenkomstige wijze kon worden vastgesteld in welke volgorde de verschillende ingrepen in de bestaande toestand dienden te worden uitgevoerd. Enige oriënterende proeven verschaften inzicht in de te verwachten stroombeelden bij de noordelijke uitmonding van het kanaal in het Volkerak, doch in het zuiden bleek een nader onderzoek in een speciaal daarvoor gebouwd waterloopkundig model noodzakelijk. Dit onderzoek leidde tot enkele overigens niet zeer omvangrijke en gemakkelijk te realiseren maatregelen ten zuiden van de mond van de Eendracht, waardoor het optreden van voor de scheepvaart al te ongunstige stromingstoestanden kon worden vermeden. Terwijl we, zoals we hierboven zagen nog enkele jaren moeten wachten totdat het waterloopkundig onderzoek in verband met de verziltingsbestrijding bij de sluizen in de praktijk kan worden getoest is van de waterloopkundige veranderingen in en om de Eendracht nu reeds bewezen dat zij aan de verwachtingen voldoen die op de berekeningen en het modelonderzoek waren gebaseerd. De getijstromen gedragen zich inderdaad "volgens het boekje".

Een belangrijke vraag voor de gebruiker van het kanaal is natuurlijk hoe de vaart zich zal kunnen afwickelen vooral, wanneer het noordelijke pand van het getij zal zijn afgesloten en dan pas met recht een kanaal mag worden genoemd. Zal men daarop zonder te veel oponthoud bij de sluizen voldoende snel en veilig kunnen varen?

Deze vraag naar de verkeerswaarde van het kanaal leeft bij de gebruiker waarschijnlijk sterker dan de vraag of het kanaal en de sluizen wel voldoende solide zijn gebouwd. Dit laatste vertrouwt men de civiel-ingenieur graag toe. Maar wat weten zij van de praktijk van de scheepvaart? De vraag lijkt gerechtvaardigd. Maar het komt meer voor, dat de ingenieur een werk moet maken waarvan hij het gebruik niet uit eigen ervaring kent; dat is tegenwoordig zelfs bijna regel. Het behoort juist mede tot zijn taak, zich dan door de nodige contacten en het inschakelen van deskundigen voldoende met de materie vertrouwd te maken om tot een ontwerp te komen dat zowel voor de gebruiker als voor de beheerders doelmatig en bevredigend is. En ook in dit geval behoeft de gebruiker van "morgen" er niet aan te twifelen, dat dit hier "gisteren" ook in ruime mate is gebeurd.

Er zijn hier in hoofdzaak twee problemen aan de orde: een nautisch-hydraulisch vraagstuk en een nautisch-verkeersvraagstuk. Vraagstukken, die weliswaar ieder in zekere mate afzonderlijk moeten worden bekeken, doch toch ook in hun onderlinge samenhang en beïnvloeding moeten worden gezien.

Een schip kan, door de bewegelijkheid van het medium (water) waarop - of beter waarin - het vaart niet aan zo strakke banen worden gehouden als het weg- en vooral het railverkeer. Schepen kunnen elkaar ook via het water beïnvloeden al is er overigens nog voldoende afstand tussen hen. Schepen moet men dus enigszins de ruimte kunnen geven.

De relatie tussen schip en water en via het water tussen passerende schepen onderling is een ingewikkeld waterloopkundig probleem, dat tegenwoordig gelukkig tamelijk nauwkeurig in hydraulische modellen kan worden onderzocht. Gelukkig vooral omdat de nieuwe scheepstypen - snelle motorschepen en duwkonvoien - en de nieuwe kanalen die daarvoor geschikt moeten zijn een niet onbelangrijke extrapolatie betekenen. Ervaringen die men met oudere scheepstypen en kanalen heeft opgedaan verliezen hier een deel van hun geldigheid. Vooral in dergelijke nieuwe situaties biedt het model uitkomst. Toch varen er al lang duwkonvoien en snelle motorschepen, zij het in wat andere situaties, en het was dus natuurlijk wel zaak, deze zoveel mogelijk in het onderzoek te betrekken. Er zijn dan ook verschillende contacten geweest tussen schippers en modelingenieurs: de eersten hebben de modellen gezien en de realiteit ervan kunnen beoordelen, de laatsten hebben aan boord van "echte" duwkonvoien de gang van zaken in de praktijk bestudeerd. Het nabootsen van de werkelijkheid door een namaakkanaal op kleinere schaal en het daarin laten varen van scheepjes op dezelfde schaal verkleind lijkt voor de argeloze toeschouwer die het laboratorium bezoekt een vrij eenvoudige zaak. Zoiets als een modelspoorlijn. Hij beseft dan wellicht niet, hoeveel kennis en onderzoek er voor nodig zijn geweest, om deze nabootsing ook werkelijk betrouwbaar te doen zijn.

Een zoveel mogelijk terugkoppelen op de werkelijkheid, op de reeds bestaande ervaringen, is een eerste vereiste. We hebben deze ervaringen gelukkig al opgedaan bij andere soortgelijke vraagstukken. De verwachting is dan ook gewettigd, dat de vaart zich op dit kanaal zal kunnen afwickelen zoals op grond van het modelonderzoek kon worden voorspeld.

Dit geldt, mutatis mutandis, ook t.a.v. de inrichting van het sluizencomplex. Zo kon voor de bepaling van de lengte in de vorm van de geleide werken ter weerszijden van de sluizen z6 dat deze veilig en gemakkelijk door een duwkonvooi kunnen worden bereikt en binnengevaren een dankbaar gebruik worden gemaakt van het modelonderzoek dat terzake reeds voor de Volkeraksluizen werd verricht.

We merkten reeds op dat we ook met nautische verkeersvraagstukken te maken hebben.

Naarmate een waterweg drukker wordt bevaren, d.w.z. dichter met schepen is bezet, kan ieder schip minder gemakkelijk als losstaande (varende) eenheid worden beschouwd. We hebben dan al gauw te maken met een verkeersstroom en iedere schipper dient zich dan mede te houden aan regels en richtlijnen die men eventueel ten behoeve van de vlotte afwikkeling van deze verkeersstroom als totaliteit zal moeten geven. De schipper is dus niet meer uitsluitend "schipper naast God" maar moet zich tevens aan regels of bevelen houden waarvan hij de noodzaak soms vanuit zijn beperkte situatie niet kan inzien. Hij moet, figuurlijk gesproken, soms het roer overgeven. Dit valt niet altijd gemakkelijk te rijmen met het eigen verantwoordelijkheidsbesef van de schipper, en een verstandig kanaalbeheerder zal hem dat ook zoveel mogelijk laten. Moet de beheerder toch ingrijpen dan dient hij voorzover mogelijk de schipper de noodzaak van die maatregel of van dat bevel bij te brengen. Men kan ook het moderne scheepvaartverkeer niet strak aan het lijntje houden maar dient de individuele schipper in figuurlijke zowel als letterlijke zin zoveel mogelijk ruimte te laten en daarmee eigen initiatief. Onze moderne communicatiemiddelen zijn daarbij een grote hulp. Daardoor is het niet alleen mogelijk aan de verkeersdeelnemers de nodige aanwijzingen en - in uiterste noodzaak - bevelen te geven, zij maken het ook mogelijk de schipper informatie te geven over de situatie waarin hij zich t.o.v. de andere schepen in de verkeersstroom bevindt. Hij kan dan b.v. bij nadering van een sluis zijn snelheid zo aanpassen dat hij niet of niet lang op een schutting hoeft te wachten.

De uitvoering

De ontwikkeling van de techniek van het grondverzet heeft niet alleen qua omvang doch ook qua middelen sinds een eeuw geleden een grote vlucht genomen. Naast de baggermolens, zuigers en perspijpen voor het natte werk kwamen ook moderne werktuigen

voor het droge grondverzet. Eerst de draglines, vlak daarna de bulldozers, deden hun intrede. En hoewel ondanks dat alles spade en kruiwagen nog niet van het toneel zijn verdwenen en nog onmisbaar zijn voor het "kleinere werk", wordt dit thans toch bijna geheel door de nieuwe mechanische werktuigen beheerst. Het bedrijf is daardoor in sterke mate gemechaniseerd. Er is, zoals men dit noemt, minder mankracht voor nodig. Een modern nat grondwerk kenmerkt zich door rust; bijna geruisloos en onzichtbaar worden de enorme hoeveelheden grond verzet - op de ene plaats verwijderd en soms over verre afstand weer op een andere plaats gedeponneerd. Alleen een zeer geoefend, deskundig oog ziet nu wat er in feite omgaat op zo'n werk.

Ook de technieken voor het maken van oeverbekledingen - een zeer belangrijk onderdeel van kanaalwerken - zijn veranderd. De moderne asfalt- en betonbekledingen lenen zich veel meer voor mechanisatie dan de glooiingen van het conventionele type die uit kleine met de hand te zetten elementen, natuurstenen of betonblokken, werden opgebouwd. De steenzetter, naast de grondwerker en de rijswerker één van de belangrijkste figuren in de waterbouwkunde, neemt niet meer zo'n dominerende plaats in als vroeger.

De moderne "natte" en "droge" infrastructuur vallen in hun patronen steeds minder samen en het moderne kanaal onttrekt zich meer en meer aan het oog van de weggebruiker, die wij allen toch voornamelijk zijn. Zo wordt bij een modern kanaal veel minder "aan de weg getimmerd" dan vroeger het geval was. En deze omstandigheid, gevoegd bij de minder duidelijk tot uiting komende bedrijvigheid als gevolg van de mechanisatie, leidt er toe dat het werk - en hier dan de uitvoering van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding - gemakkelijker aan het oog onttrokken bleef en minder dagelijks gevolgd werd en beleefd dan de bouw van een kanaal in vroeger tijden.

De kunstwerken, d.w.z. vooral de bruggen vallen meer in het oog; niet alleen pas wanneer ze gereed zijn, maar ook tijdens hun bouw vanwege hun meer spectaculaire karakter. Het is duidelijk dat speciaal de bruggenbouw voor de weggebruiker niet onopgemerkt kon blijven. De bruggen werden immers voor hem gemaakt, en tijdelijke wegomleggingen hebben hem zelfs soms enig ongemak gegeven.

De bouw van het sluizen-complex kon niet zo gemakkelijk door het publiek worden gevolgd. Het ligt immers enkele kilometers terzijde van het kruisende weg- en spoorwegtracé. Toch was het in al zijn fasen en vooral in de tijd dat het in de droge bouwput "uit de grond verrees" ook voor de leek een interessant werk. Voor dit deel van het project geldt niet wat zojuist over het grondwerk werd opgemerkt. Bij de sluisbouw heerst een meer opvallende bedrijvigheid, daar veel nog met de hand moet worden gedaan.

K
Al met al zal de sluisbouw voor degenen, die de realisatie van de Schelde-Rijnverbinding min of meer van nabij hebben gevolgd, het piëce de résistance van dit project zijn geweest. Echter zullen velen misschien toch de moeilijkheden zijn ontgaan die de uitvoerder dadelijk aan het begin van het werk bij de bouw van dit onderdeel van de vaarweg heeft ontmoet. Voordat met de bouw van de sluis zelf kon worden begonnen moest daarvoor een bouwput worden gemaakt, en deze moest ver buiten de dijken, midden op het schor worden geconstrueerd. Een bouwplaats die noch over land (d.w.z. via het schor), noch over het water (geringe diepgang van het geulenstelsel in de buurt) gemakkelijk was te bereiken. Voor het moderne materieel dat voor het grondwerk van de bouwput zou moeten worden ingezet, moest daarom eerst een goede toegang worden geschapen en met name een haven, waarin het drijvende materieel de nodige beschutting zou kunnen vinden en waarheen het nodige materieel en materiaal konden worden aangevoerd en gelost. Het eerste werk was dus het maken van een tijdelijke haven met toegang, en de betreffende aannemer kwam op het slimme idee hiervoor een aantal oude binnenvaartuigen te gebruiken, die hij in een zodanige positie ten opzichte van elkander tot zinken bracht dat zij de wanden van een havenbassin konden vormen.

Met de vermelding van dit merkwaardige begin zou deze korte beschouwing van de uitvoering kunnen worden besloten, doch niet zonder gewezen te hebben op de samenhangen tussen de realisatie van de verschillende onderdelen van dit project. Wegverbindingen konden natuurlijk pas worden doorsneden, als de bruggen die het verkeer daarna over het kanaal moesten voeren waren gemaakt. Gedeelten van het grondverzet moesten dus daarop wachten. Ook geldt dit waar waterkeringen door het kanaal moesten worden doorkruist en dus door nieuwe moesten worden vervangen; zo moest langs de schorren van Ossendrecht een geheel nieuw dijkvak op deltahoogte worden aangelegd, voordat de kanaalgedeelten op Nederlands en Belgisch gebied met elkaar konden worden verenigd. Er waren meer van dit soort werkzaamheden die als het ware in elkander grepen en daardoor was een zeer zorgvuldige planning en afstemming der verschillende werkzaamheden op elkaar geboden. Ook moet hier zeker worden genoemd het probleem van de speciebergings.

De toeschouwer merkt van dit deel van het werk, dit overleg, dat meest binnenskamers plaatsvindt, niet veel, als alles goed gaat. Pas als er op dit punt iets mis gaat valt hem dat misschien op. Wij vleien ons daarom met de hoop, dat de realisatie van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding althans op dit punt weinig opvallends heeft opgeleverd.



Haven Rotterdam

LUCHTFOTO: BART HOFFMEESTER

DE VOORDELEN VAN DE NIEUWE VERBINDING - SCHELDE-RIJNKANAAL - VOOR HET NEDER- LANDSE BEDRIJFSLEVEN

*door Mr. M. van den Bos,
Voorzitter van het Centraal
Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.*



De voorzitter van de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen en de voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam hebben mij uitgenodigd, op deze academische zitting ter gelegenheid van de opening van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding het woord te voeren. Zij hebben daarbij in het midden gelaten, in welke kwaliteit ik deze rede zou moeten houden: als Nederlands Rijnreder en voorzitter van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart te Rotterdam, of wel als lid van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam, waartoe ik nog niet zo lang geleden werd benoemd, of wel als Nederlander die sinds een lange reeks van jaren met internationale transportvraagstukken van doen heeft gehad.

Ik heb deze uitnodiging een zeer vererende gevonden en haar dus gaarne aanvaard. Het paste mij daarbij bijzonder goed, dat de kwaliteit waarin ik geacht werd te spreken werd opengelaten, omdat dit mij de nodige bewegingsvrijheid zou opleveren. Na mijn acceptatie werd mij echter medegedeeld, dat ik geacht werd te spreken over het onderwerp: "DE VOORDELEN VAN DE NIEUWE SCHELDE-RIJNVERBINDING VOOR HET NEDERLANDSE BEDRIJFSLEVEN" en deze titel-opgaaf perkte mijn bewegingsvrijheid toch weer in grote mate in. Ik zal mij echter hierdoor niet laten ontmoedigen.

Voorop zou ik willen stellen, dat het naar mijn mening nauwelijks te ontkennen valt, dat de morgen in gebruik te nemen nieuwe verbinding in de eerste plaats een Belgisch belang dient, namelijk de grote nationale haven van Antwerpen te voorzien van een verbinding met de Rijn, die beter, veiliger en korter is dan de tot dusver gebruikte vaarweg.

Men zou hieruit de conclusie kunnen trekken, dat de nieuwe verbinding dus in ieder geval strijdig moet zijn met de belangen van de grote Nederlandse zeehavens Amsterdam en Rotterdam, omdat verbetering van de verbinding van de concurrent Antwerpen met het Europese achterland automatisch Amsterdam en Rotterdam in een slechtere concurrentiepositie plaatst dan waarin zij tot dusver verkeerden.

Hoe voor de hand liggend deze stelling ook is, ik geloof dat men daarbij over het hoofd ziet, hoe de internationale Rijnvaart functioneert.

Volgens de bepalingen van de Acte van Mannheim is de vaart op de Rijn vrij voor schepen van alle naties en deze vrijheid van de vaart houdt voor het internationale verkeer ook in: vrijheid van prijsvorming. Zwitserse, Franse, Duitse, Belgische en Nederlandse rederijen, alsmede particuliere scheepseigenaren in Duitsland, Nederland en België dingen in onderlinge concurrentie naar de gunsten van de verladers. Het is naar mijn mening zonder meer duide-

lijk, dat in zo'n stelsel van vrije concurrentie de daadwerkelijke vrachtprijzen niet zo zeer tot stand komen op basis van gedegen kostencalculaties, doch veeleer op grond van marktoverwegingen. De prijsvorming heeft dus weinig te maken met afstand en tijdsduur van een transport.

Een tweede factor die een belangrijke rol speelt in de Rijnvaart is het wisselend waterniveau op de rivier. Wisselende waterstanden verplichten de Rijnvaart ertoe, reservecapaciteit voorhanden te hebben om ook in tijden van laagwater en dus een geringere benuttingsgraad van de schepen aan de eisen van de verladers te kunnen voldoen. Het is duidelijk, dat deze reservecapaciteit in tijden van volle aflading der schepen de onderlinge concurrentie van de Rijnvaarders verscherpt.

Deze constellatie in de Rijnvaart: vrije concurrentie en overcapaciteit bij normale waterstanden, maakt het mijns inziens voor de Rijnvaart onmogelijk, de verlader in de keuze van de zeehaven waarover hij zijn goederen wil ontvangen of verscheppen te beïnvloeden. In de praktijk bestaat dan ook sedert lang vrachtprijspariteit tussen de Beneluxzeehavens.

Ik ben ervan overtuigd dat de nieuwe Schelde-Rijnverbinding hierin niets verandert en dat betekent dan tevens dat Rotterdam en Amsterdam naar mijn mening van deze verbetering niets te vrezen hebben.

Om nog even stil te staan bij de Rijnvaart zelf: vanaf morgen zal de vaart naar en van Antwerpen 35 kilometer korter zijn. Gerekend vanaf de Antwerpse dokken zijn er twee sluizen minder te passeren dan tot dusver het geval was. Dit levert uiteraard een welkome tijdwinst op. Daar staat echter tegenover, dat in gevolge het Verdrag vanaf morgen de Rijnvaartpremies moeten vervallen.

Bij de huidige recessie, waardoor het Rijnvaartvervoer belangrijk is teruggelopen, zullen vele Rijnvaarders het incasseren van Rijnvaartpremies belangrijker achten dan de tijdwinst die de nieuwe verbinding oplevert. Hoe juist deze overweging op korte termijn ook moge zijn, ik ben van mening, dat de nieuwe verbinding voor de Rijnvaart twee uitermate belangrijke voordelen oplevert:

In de eerste plaats neemt in de vaart van en naar Antwerpen de veiligheid voor schip, bemanning en lading aanzienlijk toe; in de tweede plaats wordt Antwerpen bereikbaar voor de grote duweenheden die op de Rijn opereren, hetgeen betekent dat de rationaliseringseffecten die daardoor zijn bereikt ook in het verkeer van en naar Antwerpen bereikt kunnen worden. Dit is te meer van belang, omdat verwacht mag worden, dat bijvoorbeeld het stukgoederenvervoer te water in steeds toenemende mate het karakter van semi-bulktransport zal aannemen, waarvoor de duwvaart zo uitermate geschikt is.

En daarmee hebben wij nu zo'n punt van een direkt belang van het Nederlandse bedrijfsleven waarover ik moet spreken. In de Rijnvaart op Antwerpen komt de Nederlandse vlag veruit op de eerste plaats. Die Nederlandse Rijnvaart zal naar mijn mening door de openstelling van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding haar operaties naar en van Antwerpen belangrijk kunnen verbeteren.

Ik heb tot dusver gesproken over het vervoer van de Beneluxhavens naar en van het Europese achterland en over de Rijnvaart. Daarnaast bestaat er een zeer aanzienlijk inter-Beneluxverkeer te water. Als ik wel ben ingelicht is Nederland na West-Duitsland het belangrijkste land van herkomst of bestemming in de Antwerpse haven. Welnu, die nieuwe, kortere, snellere en veiligere verbinding zal dit inter-Beneluxverkeer ongetwijfeld verder stimuleren en nog afgezien van alle handelsbelangen die daarbij wederzijds spelen zal Nederland, dat nu eenmaal de grootste binnenvloot van Europa bezit, op een groot deel van dit groeiende vervoer beslag kunnen leggen. Dit is het tweede belang, dat ik voor het Nederlandse bedrijfsleven in deze verbinding zie.

Ik zou mij verder bijvoorbeeld kunnen voorstellen, dat het belangrijke uitwisselingsverkeer van containers, dat thans reeds dagelijks tussen Antwerpen en Rotterdam, voornamelijk per spoor plaatsvindt, zich tengevolge van de nieuwe, snelle en veilige verbinding op de goedkope waterweg gaat oriënteren. Nederlandse ondernemers zullen ongetwijfeld bereid zijn, daarvoor interessante offertes af te geven. Het is dan echter wel noodzakelijk, dat de Antwerpse haven zich erop instelt grote hoeveelheden containers tegen aanvaardbare tarieven in en uit binnenschip over te slaan.

In mijn betoog was tot dusver sprake van een aantal concrete aspecten, die vanuit Nederlands zicht aan de nieuwe Schelde-Rijnverbinding verbonden kunnen zijn. Zij leiden bij mij tot een positieve beoordeling van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding, doch zij komen bij mijn overwegingen niet op de eerste plaats.

Het vraagstuk van de verbinding van Antwerpen met de Rijn is naar mijn mening een van de belangrijkste factoren geweest, waardoor zeer lange tijd de verhoudingen van goede nabuurschap tussen België en Nederland vertroebeld waren en dan vooral de relaties tussen Vlamingen en Nederlanders, die toch een nauwe verwantschap met elkaar moeten gevoelen vanwege de gemeenschappelijke taal. De ontstemming aan beide zijden van de grens was groot. Antwerpen verweet Nederland, dat het uitsluitend met het oog op vermeende of werkelijke eigenbelangen niet bereid was, eraan mede te werken, dat Antwerpen een goede en vooral veilige verbinding met de Rijn zou verkrijgen. Aan Nederlandse kant vond men het, hoewel niet prettig, dan toch wellicht nog begrijpelijk, dat de Belgische regering in 1929 als compensatie voor het niet hebben van een adequate

verbinding met de Rijn Rijnvaartpremies invoerde om dit nadeel te compenseren; in ieder geval kon men daar van Nederlandse kant niets tegen doen. Doch toen in latere jaren, vooral na de oorlog, deze Rijnvaartpremies verschillende malen drastisch werden verhoogd, toen vond men in Nederland, dat België eenzijdig door kunstmatige maatregelen de concurrentieverhoudingen tussen onze havens scheeftrok en dat dat toch wel volledig in strijd was met de Beneluxgedachte. Protesten van de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en Rotterdam, interventies in Den Haag e.d. waren aan de orde van de dag. Het behoeft mijns inziens geen betoog, dat deze situatie niet bevorderlijk was voor het creëren van een goede verstandhouding aan beide zijden van de grens.

Antwerpen en Rotterdam stonden als kemphanen tegenover elkaar.

Ik meen te weten, dat de Antwerpse Kamer van Koophandel en Nijverheid dit op den duur toch ook niet zo'n gewenste situatie vond en daarom in 1960 het initiatief nam om op voorzittersniveau informeel overleg te plegen met haar Rotterdamse zusterorganisatie en aan dit overleg is het waarschijnlijk te danken, dat tot aan de totstandkoming van het Schelde-Rijn-Verdrag geen verdergaande maatregelen aan Belgische kant meer zijn genomen. In 1963 trad na langdurig overleg op regeringsniveau het Verdrag tot Aanleg van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding in werking.

Ik heb de overtuiging, dat de sluiting van dit Verdrag de verhoudingen tussen België en Nederland en meer in het bijzonder tussen Antwerpen en Rotterdam grondig heeft gewijzigd. Antwerpen raakte overtuigd, dat Nederland niet uitsluitend naar de eigen directe belangen keek, doch bereid bleek met gerechtsvaardigde verlangens van de Beneluxpartner rekening te houden en Rotterdam, evenals Amsterdam trouwens, smaakte de voldoening dat België erin toestemde de maatregelen die naar Nederlands oordeel de concurrentieverhoudingen scheeftrokken bij de opening van de nieuwe verbinding te laten vervallen.

Er groeide sedert de sluiting van het Verdrag langzamerhand een sfeer van meer vertrouwen en begrip. Er kwam overleg; men bemerkte, dat de Beneluxhavens met hun gunstige ligging aan de Rijn-Maas- en Scheldedelta een enorme rol te spelen zouden hebben in de verdere industriële ontwikkeling niet alleen in het eigen gebied, maar van het gehele westeuropese achterland en men leerde in te zien, dat er daarom een plaats onder de zon was zowel voor Antwerpen als voor Rotterdam en Amsterdam. Langzamerhand ontstond er een belangenvervlechting vooral tussen Antwerpen en Rotterdam. En niet alleen dat, ook op het menselijke vlak zijn nieuwe bindingen tot stand gekomen: het gezin van de volgende spreker is hiervan een illuster voorbeeld! Vanuit het Nederlands belang gezien vind ik deze aanzienlijk verbeterde verhoudingen het belangrijkste pluspunt van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding. Deze verbeterde verhoudingen moeten ons toch in staat kunnen stellen, gezamenlijk te trachten onze beide havens verder vooruit te brengen en dat brengt mij op het terrein van de vervoerspolitiek.

Zoals reeds opgemerkt zijn Antwerpen en Rotterdam beide tot belangrijke transitohavens uitgegroeid vanwege hun uitzonderlijk gunstige ligging aan de Rijn-Maas- en Scheldedelta. Naar mijn mening moet daaraan echter onmiddellijk worden toegevoegd, dat het regime waaronder de internationale binnenvaart en vooral de Rijnvaart wordt beoefend aan deze gunstige ligging praktische betekenis heeft gegeven.

De vrije concurrentie, vastgelegd in de Acte van Mannheim van 1868, in het Schelde-Statuut en in andere internationale akkoorden, heeft tot gevolg gehad, dat de vrachtprijzen relatief laag bleven en deze relatief laag blijvende vrachtprijzen hebben weer tot gevolg gehad, dat in het Europese achterland enorme industrie-complexen konden ontstaan, die hun grondstoffen van overzee via onze havens invoeren en een belangrijk deel van hun produkten weer via onze havens naar overzeese bestemmingen uitvoeren. De enorme industriële ontwikkeling in onze havens werd eveneens gestimuleerd door de gunstige transportmogelijkheden, die de vrije internationale vaart voor het vervoer van hun produkten biedt. Die zelfde vrije concurrentie leidt er in de binnenvaart toe, dat de ondernemers steeds weer gedwongen zijn zich tot het uiterste in te spannen om hun kostprijzen zo laag mogelijk te houden. Modernisering van de bedrijfsmiddelen, verbetering van exploitatiemethodes en zelfs de invoering van volledig nieuwe scheepvaartsystemen, zoals bijvoorbeeld de duwvaart, zijn hiervan het gevolg.

De toenemende vervlechting in Benelux- en in wijder verband in de EEG vraagt duidelijk om een eenvormig binnenscheepvaart-regime voor geheel West-Europa.

Het zal u niet verbazen, indien ik verklaar, dat naar mijn mening in het belang van onze zeehavens en in het belang van de binnenscheepvaart een eenvormig binnenscheepvaartregime voor West-Europa geïnspireerd zou moeten zijn door de beginselen van de Acte van Mannheim.

In het najaar van 1974 heeft het Directoraat-Generaal Verkeer van de EEG hearings met het internationale bedrijfsleven georganiseerd om diens mening te leren kennen over de richting, waarin een gemeenschappelijk vervoersbeleid zou moeten worden opgebouwd. Deze hearings hebben aanleiding gegeven tot een intensief overleg in de binnenscheepvaart, dat er tenslotte toe heeft geleid, dat de Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt e.V. en de Union Internationale de Navigation Fluviale, in welke laatste organisatie naast de Rijnvaart ook de binnenlandse vaart in de EEG-landen vertegenwoordigd is, tot een gemeenschappelijke visie zijn gekomen, die schriftelijk aan de EEG ter kennis is gebracht. Deze gemeenschappelijke visie komt er in grote trekken op neer, dat de Rijn- en binnenvaart van mening is, dat de vrijheid van prijsvorming daar waar zij reeds bestaat gehandhaafd dient te worden.

Omdat echter niet te ontkennen valt, dat vrijheid van prijsvorming tot ruïneuze concurrentie kan leiden, zoals deze in de internationale Rijnvaart reeds vele jaren op te merken valt, en

niemand daar belang bij heeft, hebben Arbeitgemeinschaft der Rheinschiffahrt e.V. en Union Internationale de Navigation Fluviale zich voorts uitgesproken voor een zekere vorm van capaciteitsbeheersing.

Primair wordt gesteld, dat de zogenaamde stillegregeling, waarover reeds zo vele jaren wordt gesproken en die ten doel heeft *t i j d e l i j k e* overcapaciteit op basis van vrijwilligheid tegen vergoeding uit een centrale kas uit de markt te nemen, ten snelste gerealiseerd moet worden.

Daarnaast stellen de organisaties de volgende maatregelen voor:

1. *het formuleren van strenge uniforme kwaliteitseisen aan de schepen, de bemanningen en de ondernemers;*
2. *voor zover deze nog niet bestaan, het invoeren van sloopregelingen, die ten doel hebben de structurele overcapaciteit in te perken door het uit de markt nemen van economisch of technisch verouderde scheepsruimte;*
3. *de invoering van een systeem van permanente marktbewaking. Het voortdurend volgen van de marktsituatie, het opmaken van prognoses op korte en lange termijn en de regelmatige publicatie van die gegevens zouden naar het oordeel van genoemde organisaties het doen van ongewenste investeringen door de ondernemers in belangrijke mate tegen kunnen gaan.*

In de Arbeitgemeinschaft der Rheinschiffahrt en de Union Internationale de Navigation Fluviale werd voorts vastgesteld, dat ook voor het binnenlands vervoer de vrachtprijsvorming geliberaliseerd zou kunnen worden, nadat bovengenoemde maatregelen hun effectiviteit hebben bewezen. Tevens zullen daarbij begeleidende maatregelen op het sociale vlak noodzakelijk zijn.

Tot mijn grote spijt moet ik zeggen, dat, ondanks het feit dat over bovengenoemde principes overeenstemming is bereikt in onze beroepsorganisaties, België blijft weigeren voor het Belgische waterwegennet deel te nemen aan de stillegregeling. Het is vrijwel zeker, dat de regeling ook zonder deelname van België zal worden ingevoerd.

Ik acht het lang niet uitgesloten, dat de niet-deelname van België in de praktijk tot zodanige onaanvaardbare consequenties voor de andere landen zal leiden, dat men wellicht later gedwongen zal zijn in EEG-verband naar andere oplossingen te zoeken. Deze oplossingen zullen dan ongetwijfeld de vrijheid van de binnenvaart verder inperken dan bij bovengenoemde conceptie het geval is.

Ik acht dit niet in het belang van de binnenvaart, maar ik acht dit vooral strijdig met de belangen van onze zeehavens. Het zou wellicht goed kunnen zijn, indien leidende kringen in de Antwerpse haven aandacht aan dit vraagstuk zouden willen besteden.

Ik heb getracht een aantal concrete consequenties, die de opening van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding voor het Nederlandse bedrijfsleven kan hebben, te schilderen. Ik heb mij daarbij veroorloofd niet alleen mijn visie maar die van de internationale organisaties in de Rijn- en binnenvaart met betrekking tot regimevragen op tafel te leggen.

Indien een bestudering daarvan door de Antwerpse Kamer van Koophandel en Nijverheid ertoe zou kunnen leiden, dat ook België zich achter deze vervoerspolitieke conceptie zou willen scharen, dan ben ik ervan overtuigd, dat zowel Rotterdam als Antwerpen daarbij wel zullen varen en dat het verkeer op de nieuwe Schelde-Rijnverbinding wel eens een omvang zou kunnen gaan aannemen, die alle verwachtingen van thans aanzienlijk overtreft.



Haven Antwerpen

DE VOORDELEN VAN DE NIEUWE SCHELDE-RIJNVERBINDING VOOR HET BELGISCHE BEDRIJFSLEVEN

+ zie p. 11

*door de heer L. Delwaide,
Schepen voor de Haven der Stad Antwerpen.*



De nieuwe Schelde-Rijnverbinding zal overmorgen een werkelijkheid zijn. Zij wordt inderdaad woensdag a.s. 24 september te 00 uur opengesteld. Jammer genoeg zal de plechtige in gebruikname ervan in aanwezigheid van de Staatshoofden van Nederland en België achterwege blijven.

In Antwerpen heeft die beslissing diepe teleurstelling verwerkt. Het College van Burgemeester en Schepenen heeft er uiting aan gegeven in een besluit waarin tevens de nadruk wordt gelegd op het uitzonderlijk belang van de verwezenlijking in de eerste plaats voor Antwerpen maar ook voor de rest van het land. Tevens wordt de wens uitgedrukt dat de openstelling van de nieuwe vaarweg, in een nabije toekomst, plechtig zou worden gevierd.

Intussen staat wel vast dat in de haven van Antwerpen de gevolgen van de schippersstaking nog steeds voelbaar zijn. Niettemin is de belangstelling die de verwezenlijking van de nieuwe verbinding zowel in Nederland als in België heeft gaande gemaakt opvallend groot.

Ongetwijfeld vindt deze belangstelling mede haar oorsprong in de lange en bewogen voorgeschiedenis die aan de nieuwe verbinding verbonden is. Zij werd zoëven uitvoerig in herinnering gebracht door oud-minister Fayat, die in het tot stand brengen en de goedkeuring van het verdrag over de verbinding met de Rijn een doorslaggevende rol gespeeld heeft.

Wanneer, na lange jaren, een moeilijk te halen doel wordt bereikt, geeft dit gewoonlijk aanleiding tot een gevoel van levendige voldoening.

Dit is ongetwijfeld ook het overwegend gevoel in Antwerpen waar thans, na tientallen jaren van verbeteren strijd, van harde inspanningen, maar ook van begrip en van vertrouwen blijkt gevend overleg, de nieuwe verbinding tussen de Schelde en de Rijn met vreugde wordt begroet.

Helaas hebben de meeste verblijdende gebeurtenissen dikwijls een keerzijde. Jammergenoeg is dat ook het geval met de opening van de nieuwe, lang verwachte vaarweg. Dat de viering van deze voor Antwerpen kapitale verwezenlijking moet gepaard gaan met een sterke terugloop van het havenverkeer, die dan nog aanzienlijk verergerd werd door een noodlottige staking van de binnenvaart, is ongetwijfeld van aard om enige donkere schaduwen te werpen op de feestelijkheden rondom de opening van de nieuwe verbinding.

Voor het eerste in de naoorlogse periode is er een algemene en afgetekende daling van het verkeer in praktisch alle West-Europese havens.

Havens hebben geen zelfstandige economische activiteit. Zij zijn onderdelen van de vervoerssector en ondergaan de invloed van de algemene economische conjunctuur in het nationaal en internationaal achterland.

De recessie die daar - vooral sinds het begin van dit jaar heerst, laat onvermijdelijk in de West-Europese havens haar weerslag gevoelen, niet alleen in trafiekverminderingen, ook in een stijgende werkloosheid, ook in een afremmen van de industriële produktie.

Wat Antwerpen betreft, dat, zoals de meeste andere West-Europese havens, in 1974 een uitermate te expansieve havenbedrijvigheid gekend heeft, hier was einde juli 1975 het verkeer met circa 20% gedaald ten opzichte van juli 1974. Bij de havenarbeiders, waarvan het contingent in september van verleden jaar, nog met 10%, tot 12.000 ingeschrevenen moest worden verhoogd om aan de noodwendigheden van de goederenbehandeling het hoofd te kunnen bieden, zijn er thans meer dan 4.000 werklozen. Het stukgoedverkeer - de ruggegraat van de Antwerpse goederentrafiek - dat, in 1974, tot een record van meer dan 30 miljoen ton goederen was gestegen, is tijdens de 7 eerste maanden van dit jaar met meer dan 20% teruggelopen. In de havenindustrie, waar, normaal, meer dan 30.000 mensen tewerkgesteld zijn, doen zich afdankingen en werkonderbrekingen voor. Kortom rooskleurig is op dit ogenblik de toestand in de haven allerminst.

En toch is hij niet van aard om ons vertrouwen in de haven aan het wankelen te brengen. De algemene recessie die de oorzaak is van haar momentele achteruitgang is een evident conjunctureel verschijnsel.

Klaarblijkelijk gaat, niettegenstaande de ongunstige conjunctuur, de structurele versterking van de haven voort.

Tussen 1958 en 1967 werd, in het kader van een tiejarenplan, de bruto oppervlakte van de haven van 5.000 op 10.000 ha gebracht, de meerlengte voor de zeeschepen van 45 tot 100 km, de wateroppervlakte van de dokken van 450 tot 1.300 ha en werd een nieuwe zeesluis - destijds de grootste ter wereld - gebouwd, die inmiddels het verkeer, van en naar de zee, aanzienlijk vergemakkelijkt en versnelt. Maar het ritme van de ontwikkeling van het havenverkeer en van de industrialisatie is dat van de uitbreiding der infrastructuur voorbijgelopen.

Het goederenverkeer is de laatste twintig jaar verdrievoudigd. Aan de nijverheid werden meer dan 3.000 ha industrieterreinen uitgegeven ten opzichte van 500 ha in 1960 en 80 ha aan de vooravond van de tweede wereldoorlog. Het gevolg van deze ontwikkelingen is dat, nog geen tien jaar na de voltooiing van het tienjarenplan, de haven opnieuw moest worden uit-

gebreed. De enige uitweg waarvoor was de linkeroever van de Schelde ter hoogte van Antwerpen waar thans over een oppervlakte van 5.000 ha nieuwe haveninrichtingen in wording zijn voor de industrie en voor goederenoverslag.

Moeilijkheden van politico-administratieve, van publiek-rechtelijke aard zijn gerezen over het beheer van deze inrichtingen die op het grondgebied van een andere provincie en van andere gemeenten dan Antwerpen gelegen zijn. Er is een kompromis tot stand gekomen dat, naast vele onvolkomenheden, één essentiële verworvenheid bevat nl. dat de zich op beide oevers van de rivier bevindende haveninrichtingen zullen beheerd worden van de haveninrichtingen op de rechteroever haar sporen verdiend heeft.

En dan is er de bouw van een nieuw havendok op de rechteroever, met een meerlengte van 4,7 km, dat uitsluitend voor de nieuwe technieken in de goederenbehandeling en voor de overslag van stortgoederen zal worden gereserveerd.

Dan zijn er de Nederlands-Belgisch akkoorden over de verbinding van Antwerpen met de zee, over de heromschakeling van de linker-Scheldeoever en de levering van het Maaswater. Zij staan momenteel in de branding, zoals het ontwerp over de nieuwe Schelde-Rijnverbinding destijds in de branding gestaan heeft tot het door het Belgisch Parlement was goedgekeurd.

Het verzet tegen het verdrag was zo taai dat het nu nog naleeft. Zo las ik in een invloedrijke politieke krant dat de nieuwe verbinding "ne donnera pas au port d'Anvers les bénéfices escomptés. Quant au port de Gand, il a tout à perdre et rien à gagner dans cette aventure, qui pourrait être finalement un jeu de dupes". Ik mag wel op het tegoed van de verdedigers van het verdrag over de Schelde-Rijnverbinding schrijven dat zij, bij de bespreking ervan in het Parlement, hebben kunnen voorkomen dat er een kommunautair probleem van gemaakt werd waarop sommigen het aanlegden zonder echter weerstand te kunnen bieden aan het feit dat, indien uiteraard de haven van Antwerpen de voornaamste beneficiante van de nieuwe verbinding zou zijn, Gent, Luik, Brussel en Charleroi er eveneens voordeel uit zouden halen.

Op dit ogenblik poogt men van zekere zijde het weer voor te stellen alsof de onlangs geparafeerde Belgische Nederlandse akkoorden een soort koehandel zouden zijn waarbij, ingevolge van de voorziene waterleveringen, de Waalse industrie het kind van de rekening zou zijn voor hetgeen in de akkoorden ten behoeve van Antwerpen is gedrongen. Ik zou die bewering als een werkelijke mystificatie willen bestempelen. Wij hebben in Antwerpen niet de gewoonte onze eigen ruiten in te gooien. Ons havenverkeer is, de petroleum buiten beschouwing gelaten, voor 50% afkomstig uit Wallonië en er voor bestemd. Wij zijn nog niet zo dwaas deze basisactiviteit in ons havenverkeer in het gedrang te laten brengen.

Maar aan dezen die in dergelijke polemieken de indruk geven naar buitenlandse havens te lonken, zou ik willen laten opmerken dat in 1974 Frankrijk meer goederen naar de Verenigde Staten verzonden heeft via Antwerpen dan via Le Havre en Duinkerken samen.

Intussen is onze vreugde over de opening van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding onvermengd. Wij vergeten niet dat de Rijn de voornaamste verkeersader is in West-Europa en dat het globale Rijnverkeer in 1973 286 miljoen ton belopen heeft. Wij verliezen niet uit het oog dat het belang van de Rijn nog zal toenemen wanneer hij, binnen afzienbare tijd, door de kanalisatie van de Main met de Donau en de Zwarte Zee verbonden zal zijn. En wij beseffen wat het Rijnverkeer voor onze haven en voor ons land betekent. Doorslaggevend voor ons om de Belgische regering van die tijd aan te zetten de besprekingen met Nederland over een nieuwe Schelde-Rijnverbinding te activeren was de verwittiging van belangrijke cliënten van onze haven uit het Rijnland, uit Lotharingen en de Elzas, die duwkonvooien op Antwerpen in de vaart hadden, dat zij van haven zouden veranderen indien zij niet het vooruitzicht kregen binnen afzienbare tijd de vaart door het kanaal van Zuid-Beveland, waar hun duwkonvooien moeten ontkoppeld worden, te kunnen verwisselen met een vaarweg waarlangs grote duwkonvooien de Rijn zonder ontkoppeling zouden kunnen bereiken. Dat was in de zestiger jaren toen, volgens het Nederlands Centraal Bureau voor de Statistiek, te Lobith 27.000 ton duwvaart in het stroomopwaarts- en 1.087.000 in het stroomafwaarts verkeer werden genoteerd.

In 1973 waren dat resp. 3,9 miljoen en 26,8 miljoen ton of ongeveer 1/4 van de totale goederenpassage te Lobith geworden. Tijdens datzelfde jaar beliep te Antwerpen de duwvaart van en naar de Rijn meer dan 10% van het globale Rijnvervoer, niet-tegenstaande al de ongemakken voor de duwvaart aan de oude vaarweg verbonden.

Het is echter niet alleen de ontwikkeling van de duwvaart die pleit voor de nieuwe verbinding, de Rijnvaart in het algemeen heeft de laatste decennia een aanzienlijke toename gekend. In vergelijking met de vooroorlogse periode is het vervoer tussen de Beneluxhavens en de Rijn, dat de laatste jaren steeds nieuwe recordhoogten bereikte, meer dan verdubbeld.

Voor Antwerpen valt de sterke groei op van de aanvoer van ijzer- en staalprodukten, hoofdzakelijk bestemd voor de verdere uitvoer over zee. In 1969 werden te Antwerpen 3 miljoen ton ijzer en staal over de Rijn aangevoerd, in 1974 5,5 miljoen ton. Deze evolutie hangt natuurlijk nauw samen met de sterke positie van Antwerpen als laadhaven van ijzer- en staalgoederen.

Het totale vervoer tussen België en de Rijn bedraagt thans bijna 23 miljoen ton of 18% van het Rijnverkeer te Lobith.

Dit stemt overeen met 11,6% stroomopwaarts en 27,9% stroomafwaarts verkeer. Antwerpen verwerkt 2/3 van dat verkeer, Gent 10%, Luik 8%, Brussel 6%, de rest is verdeeld over verschillende plaatsen langs de binnenvaartwegen gelegen.

Dat dit verkeer in de nieuwe verbinding een sterke stimulans zal vinden lijdt geen twijfel.

Buiten de kwalitatieve verbetering van de vaarweg zelf, de grotere schutkapaciteit van de sluizen, de vermindering van het aantal versassingen van 4 tot 2, is er de kilometrische verkorting met circa 40 km van de afstand tussen Antwerpen en de Rijn. De vermindering van de vaartijd mag op 6 uur worden geraamd, 3 uur door verkorting van de vaarweg en ongeveer even veel door minder en vlottere versassingen. Bovendien wordt het traject op de Schelde tussen Antwerpen en Hansweert vermeden, waar de risico's ten gevolge van de vermenging met de zeevaart vanzelfsprekend hoger liggen dan op een exclusief voor de binnenvaart gereserveerde waterweg.

En dan is er de voordelige aansluiting op de haveninrichtingen in Antwerpen. Praktisch wordt de oorspronkelijke in 1867 gestremde vaarweg langs de Oosterschelde opnieuw opengesteld met het voordeel voor Antwerpen dat deze nu rechtstreeks uitmondt in het nieuwste deel van het Antwerpse havengebied dat zich de laatste decennia, vooral in het raam van het 10-jarenplan, steeds verder naar het Noorden tot bij de Nederlandse grens heeft uitgebreid. Het is o.a. in dit gedeelte van de haven dat de belangrijkste industriële vestigingen sinds 1960 plaatsvonden met o.a. de vestiging van een aantal belangrijke Duitse chemische concerns, waarvan de hoofdzetels zich in het Rijngebied bevinden en die uiteraard een zeer intens Rijnverkeer meebrengen.

In dit deel van de haven bevinden zich ook voornamelijk overslaginrichtingen voor non ferro-ertsen, voor chemische produkten en meststoffen en gespecialiseerde ijzer- en staaloverslagplaatsen.

Het Kanaaldok B1 - B3, dat als het ware het verlengde vormt van de Schelde-Rijnverbinding, geeft rechtstreeks aansluiting aan de nieuwste dokken, Churchilldok, 6e Havendok, Marshall-dok en Hansadok, waar zich naast containerterminals en stukgoedkaaien ook graansilo's, ertsoverslagbedrijven, petroleumraffinaderijen en -opslagplaatsen bevinden.

Kortom de nieuwe verbinding mondt rechtstreeks uit in het hart van de haven. Het is ook langs het Kanaaldok dat de haven op de rechter-Scheldeoever nog uitbreidingsmogelijkheden heeft. Hier wordt het nieuwe havendok gebouwd en is er nog ruimte beschikbaar voor de bouw van distributiecentra. Van hieruit ook moet een verbinding met het Albertkanaal, het Limburgse en

Luiker industriebekken worden tot stand gebracht, zodra de milieu-actiegroepen zullen willen inzien en zij niet meer de wet stellen dat, met het Kreekrak voor ogen, een waterweg, een rivier en een kanaal niet per se milieuschendend zijn.

De Nederlandse Rijkswaterstaat heeft, wat de ontwikkeling van het verkeer op de nieuwe verbinding betreft, gepronosticeerd dat binnen afzienbare tijd 40.000 à 50.000 eenheden per jaar in de Kreekraksluizen zullen geschut worden en 50 miljoen tonnen aan laadvermogen van de nieuwe vaarweg zullen gebruik maken.

Hierbij werd vanzelfsprekend rekening gehouden met het feit dat, onvermijdelijk, het inter-Beneluxverkeer door de nieuwe verbinding zal worden gestimuleerd. De haven van Rotterdam zal met name door de ze kortere en gemakkelijker invalsweg naar het voor haar steeds belangrijker wordende Belgisch achterland worden gebaat.

Ik zou aan objectiviteit tekortkomen indien ik hier stilzwijgend moest voorbijgaan aan de ongerustheid die zich de laatste dagen meester gemaakt heeft van zekere Rijnvaartmilieu's hier en in het buitenland bij het vernemen van de mogelijke wijzigingen die Nederland voornemens is aan het Deltaplan in de Oosterschelde aan te brengen.

Deze wijzigingen zouden voor gevolg hebben dat de Oosterschelde niet volledig zou worden afgesloten en dat de nieuwe Schelde-Rijn-verbinding niet meer volledig aan de getijbewegingen zou worden onttrokken in het verdrag van 1963 is voorzien.

Om de inconveniënten die daaruit voor de scheepvaart zouden voortvloeien te ondervangen zijn er besprekingen aangeknoopt op ministerieel- en ambtenarenniveau. Het ziet er naar uit dat, voor het geval dat aan een volledige afsluiting van de Oosterschelde zou worden verzaakt en daardoor de Rijnvaart door getijbewegingen zou worden gehinderd, Nederland bereid zou zijn de diepte van de vaarweg in de Eendracht met 0,50 m te vermeerderen, schepen met een diepgang tot 3,60 m van bij de opening en nadien tot 4 m over heel de lengte van het kanaal toe te laten en, op eigen kosten, een afscherming in de Oosterschelde te voorzien in vervanging van de getijdammen die, volgens de desbetreffende bepaling in het oorspronkelijke verdrag, op kosten van België moesten worden uitgevoerd. Ik voeg er aan toe dat Nederland momenteel alle bepalingen van het verdrag heeft uitgevoerd zodat het terecht op wederkerigheid van Belgische zijde beroep mag doen.

Dit geldt met name voor art. 44 van het Verdrag dat destijds door Minister Fayat werd doorgedrukt en waarbij de Rijnvaartpremies werden afgeschaft bij de in gebruik stelling van de nieuwe vaarweg. Daartegenover werd dan het kortste traject door de Tussenwateren weerhouden.

Anderzijds wordt van Nederland verwacht dat de inconveniënten die voor de scheepvaart zullen voortvloeien uit de getijbewegingen in de Oosterschelde waarvan, tijdens de besprekingen over het Verdrag, de verdwijning was toegezegd, zoveel mogelijk zullen worden beperkt en door verbeteringen in de vaarweg gecompenseerd.

Zo zal dan de nieuwe Schelde-Rijnverbinding, als een waarachtige Beneluxrealisatie, de onderlinge samenwerking, het wederzijds vertrouwen en de beproefde vriendschap tussen Nederland en België nog versterken en is zij een reden tot grote dankbaarheid jegens allen die zich voor haar verwezenlijking hebben ingezet.