

De Schelde-Rijnverbinding

door J. van Rooyen
waterbouwkundige

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

Op 23 april 1965 trad het verdrag, na bekrachtiging, in werking. Teneinde een duidelijk inzicht in het probleem van de achterwaartse en zeewaartse verbindingen van Antwerpen te verkrijgen, zal eerst een overzicht worden gegeven van de voornaamste punten uit de geschiedkundige ontwikkeling van deze stad.

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT

Middeleeuwen

De regeringsperiode van Keizer Karel V (1515-1555) is voor de staatkundige en economische geschiedenis van de Nederlanden van zeer groot belang geweest. De stad Antwerpen verdrong in de loop van de 15e eeuw, onder invloed van talrijke politieke en economische factoren, de stad Brugge als „Metropool van het Westen”.

Door de ontdekking van Amerika en van de nieuwe zeewegen naar de rijkdommen van India en het Verre Oosten verplaatste het zwaartepunt van de wereld-economie zich van de Middellandse Zee naar de Atlantische Oceaan. Naast Lissabon en Sevilla plukte Antwerpen door zijn voortreffelijke ligging aan de Schelde en niet gehinderd door moeilijke middeleeuwse voorschriften de voordelen van deze verschuiving en werd in de 16e eeuw de grootste handelsstad van Europa. Vooral het toenemend belang en de groeiende wijzigingen van de Engelse uitvoer (laken in plaats van wol) waren daarvan mede de oorzaak.

De vier basisproducten waren Engels laken, Italiaans aluin, Indische specerijen en Duitse metalen. Zo werd in Antwerpen de eerste beurs gebouwd (geopend in 1531) en werd de stad het wereldcentrum van de geldhandel. De gildehuizen getuigen nog steeds van deze periode van onstuimige welvaart en grote luister.

In de Middeleeuwen stroomde de Schelde tussen het eiland Zuid-Beveland en de Brabantse wal tussen de dorpen Bath op Zuid-Beveland en Woensdrecht in Noord-Brabant door, om vervolgens langs het thans verdrinken land van Zuid-Beveland tussen het verloren gegane Reimerswaal en het eiland Tholen in de Oosterschelde over te gaan.

Ter plaatse van de huidige Westerschelde liep er een zeer ondiepe geul, de Honte, ten zuiden van Zuid-Beveland langs. Tot 1400 was de Honte voor scheepvaart ongeschikt, daarna begon hij zich langzamerhand te verdiepen. De drempel bij Saafingen werd geleidelijk dieper, terwijl de drempel bij Woensdrecht tussen Zuid-Beveland en de Brabantse wal steeds hoger kwam te liggen. Speciaal de stormvloed van 1530 heeft aan de verlegging van de stroom van de Oosterschelde in het noorden naar de Westerschelde in het zuiden de grote stoot gegeven.

Eerst tegen het eind van de 16e eeuw was de Honte dermate verdiept, dat de voor die tijd grote zeeschepen van de vaarweg via de Westerschelde gebruik konden gaan maken, fig. 1.

Tachtigjarige oorlog

In 1568 brak de tachtigjarige oorlog uit; in 1574 viel het eiland Walcheren in handen van de Watergeuzen, hetgeen resulteerde in de blokkade van de haven van Antwerpen.

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

In 1579 werd in de meeste noordelijke gewesten en de grote steden in Brabant en Vlaanderen de Unie van Utrecht opgericht; ook Antwerpen sloot zich hierbij aan.

De Spaanse landvoogd Parma (1578-1592) wist de stad in 1585 opnieuw onder Spaanse heerschappij te brengen. Ondertussen hadden de opstandige noordelijke gewesten reeds in 1582, door blokkering van zowel de Ooster- als de Westerschelde, Antwerpen van de zee afgesloten, zodat de stad haar functie van wereldhandelsstad verloor, welke functie later door Amsterdam werd overgenomen.

In 1648 kwam door de Vrede van Munster een eind aan de Tachtigjarige oorlog.

De artikelen 14 en 15 van het vredesverdrag kenden aan de Republiek der Verenigde Nederlanden het recht toe om de Schelde af te sluiten, terwijl tevens Zeeuwsch Vlaanderen bij de republiek werd ingelijfd. De Republiek kreeg daardoor zowel de controle over de Honte of Westerschelde als over de Oosterschelde. Tevens kwam de toegang tot het Zwin (Brugge) en tot de haven van Gent (Sas van Gent) binnen de werkingssfeer van de genoemde artikelen te vallen, fig. 27. Voor Antwerpen brak nu een lange periode van stilstand in de scheepvaartontwikkeling aan, die heeft geduurd tot na de Napoleontische tijd.

Periode 1815—1830

Na de nederlaag van Napoleon bij Waterloo sloot Frankrijk in 1814 vrede met de geallieerden. Bij deze vrede van Parijs werden de zuidelijke en de noordelijke Nederlanden onder het Huis van Oranje tot één koninkrijk verenigd. Koning Willem I stelde op 21 juli 1814 de vrije vaart op de Schelde open.

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

In deze periode (1811—1827) rijpten de eerste plannen voor een kunstmatig aangelegde verbinding tussen de Wester- en de Oosterschelde. Uit het bovenstaande blijkt, dat van een natuurlijke scheepvaartverbinding sedert 1800 tussen de Wester- en de Oosterschelde eigenlijk nauwelijks meer sprake was.

Periode 1830—1839

Een volgend tijdperk voor de geschiedenis van de verbinding tussen de beide Scheldearmen brak aan na het uiteenvallen van het Verenigd Koninkrijk in 1830. In het scheidingsverdrag van 19 april 1839 werd de deling bekrachtigd. Artikel 9 van het scheidingsverdrag regelde de verbindingen van Antwerpen met de zee en het achterland:

par. 1. Vrije scheepvaart op de zogenaamde tussenwateren, nl. de stromen en bevaarbare rivieren, die zowel Belgisch als Nederlands grondgebied scheiden of gelijkelijk doorsnijden; Westerschelde met de zegaten onder gemeenschappelijke toezicht. De loodsgelden worden af-

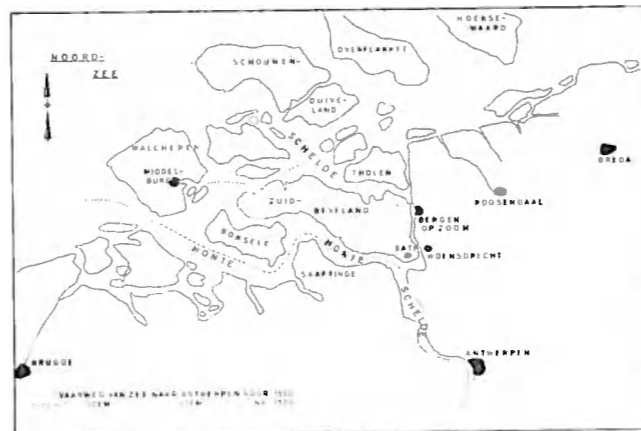


Fig. 1.

- gestemd op die van de zeemonden, die toegang geven tot Rotterdam.
- par. 4. De Oosterschelde zal worden bestemd voor de binnenvaart van Antwerpen naar de Rijn en terug.
- par. 5. De scheepvaart op de binnenwateren tussen de Schelde en de Rijn zal vrij blijven.
- par. 8. Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst, die in het onderhavige artikel aangewezen wegen voor de scheepvaart in het vervolg onbruikbaar mochten maken, zal de Nederlandse regering aan de Belgische scheepvaart ter vervanging der gezegde onbruikbaar geworden scheepvaartwegen, andere zodanige wegen aanwijzen, die even veilig en evengoed en gemakkelijk zijn.

Figuur 3 geeft de situatie van de Scheldedelta weer in 1839. Het Sloe en het Kreekrak vormen nog steeds de verbinding van Antwerpen met de Rijn.

Het verdrag van 1839 leverde bij de uitvoering nog verschillende moeilijkheden op en de Belgische regering stelde dan ook voor nieuwe directie onderhandelingen te beginnen. Dit leidde in 1842 tot een nieuw verdrag. De belangrijkste punten met betrekking tot de scheepvaart in de Scheldedelta, die bij dit verdrag werden geregeld, waren:

- het oprichten van een Belgische loodsdienst te Vlissingen;
- het stellen van nadere regels voor het kanaal Terneuzen—Gent;
- de tussenwateren.

Bij het verdrag van 1842 werd tevens geregeld, dat het door de scheepvaart naar Antwerpen sedert de Middeleeuwen verschuldigde tolgeld (de zgn. Zeeuwse Tol uit 1321) door de Belgische schatkist zou worden voldaan. In 1863 heeft België voor het bedrag van f 17.141.640,— deze tolheffing afgekocht.

Periode 1846—1919

Een nieuwe fase betreffende het vraagstuk van de scheepvaartverbindingen via de z.g. tussenwateren brak aan met de plannen voor de aanleg van een spoorlijn van Roosendaal naar Vlissingen, waarvoor het eerste serieuze plan in 1846 werd gelanceerd.

De achtergrond van deze plannen was Vlissingen tot een bloeiende handelshaven te maken als concurrent voor de haven van Antwerpen. Voor de aanleg van de spoorlijn moesten zowel het Kreekrak als het Sloe worden afgedamd. Ter compensatie van deze afdammingen zouden door het eiland Zuid-Beveland het „Kanaal door Zuid-Beveland” en door het eiland

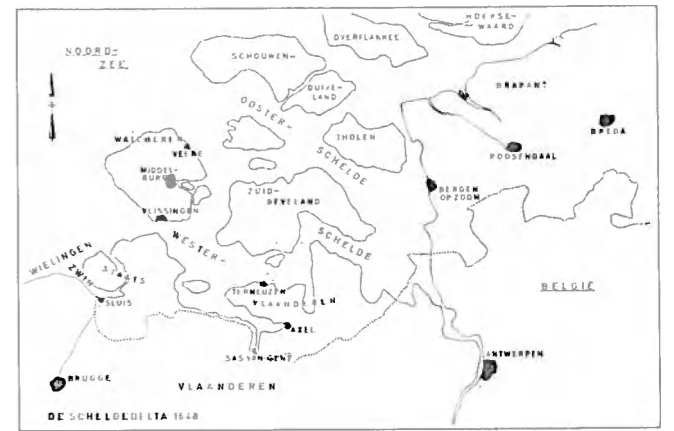


Fig. 2.

Walcheren het „Kanaal door Walcheren” worden gegraven.

In 1866 kwam het „Kanaal door Zuid-Beveland” tussen Hansweert en Wemeldinge gereed, terwijl het „Kanaal door Walcheren”, vanaf Vlissingen via Middeburg naar Veere lopende, in de jaren 1867—1872 werd gegraven en op 8 september 1873 feestelijk geopend.

Nadat genoemde vervangende kanalen voor de scheepvaart waren opengesteld, werden zowel het Kreekrak als het Sloe afgedamd.

Door de periode van rust, die na het verdrag van 1839 was aangebroken, ontwikkelde de haven van Antwerpen zich zeer snel en begon de stad zich naast Rotterdam en Amsterdam als een belangrijke doorvoerhaven voor de handel op het Duitse achterland te ontwikkelen.

Het aantal binnenschepen, dat van het „Kanaal door Zuid-Beveland” gebruik maakte, nam snel toe en rond de eeuwwisseling deed de behoefte aan een derde schutsluis, zowel te Hansweert als te Wemeldinge, zich steeds meer gevoelen.

Nederland heeft dan ook, gedachtig aan zijn verplichtingen om de scheepvaartverbindingen tussen de Schelde en de Rijn te verzekeren, in 1908 besloten tot de bouw van genoemde schutsluizen. De sluis te Hansweert werd in de jaren 1912—1916 gebouwd en de sluis te Wemeldinge in de jaren 1916—1928.

Figuur 4 geeft de situatie van de Scheldedelta weer na de afdamming van het Sloe, en het Kreekrak, de aanleg van het „Kanaal door Walcheren” en het „Kanaal door Zuid-Beveland”.

Periode 1919—1945

Na de Eerste Wereldoorlog, waarbij België als mede-overwinnaar uit de strijd te voorschijn kwam, stelde dit land nieuwe eisen ten aanzien van de vaarwegen naar Antwerpen, nl.:

- teneinde meer invloed op de vaart op de Westerschelde te kunnen uitoefenen, annexatie van Zeeuws-Vlaanderen;
- de noodzakelijke werken voor een goede bevaarbaarheid van de wateren moeten door en op kosten van Nederland worden uitgevoerd;
- indien Nederland in gebreke blijft, zullen de werken door België worden uitgevoerd;
- werken, die door België noodzakelijk worden geacht en die het land zelf wil bekostigen, moeten kunnen worden uitgevoerd zonder bemoeienis van Nederland;
- voor beide landen moeten gelijke rechten worden gesteld ten aanzien van het betonnen van de vaar-routes;

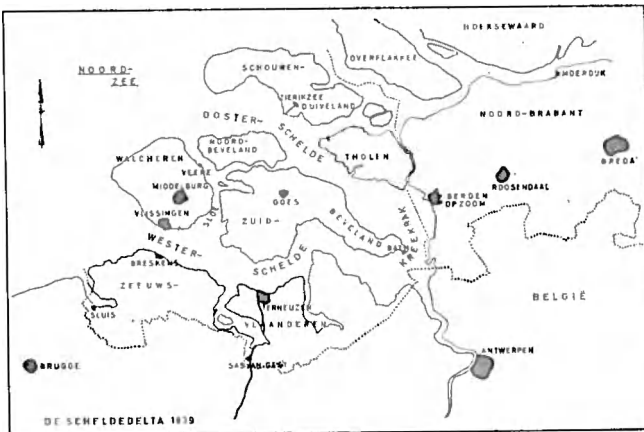


Fig. 3.

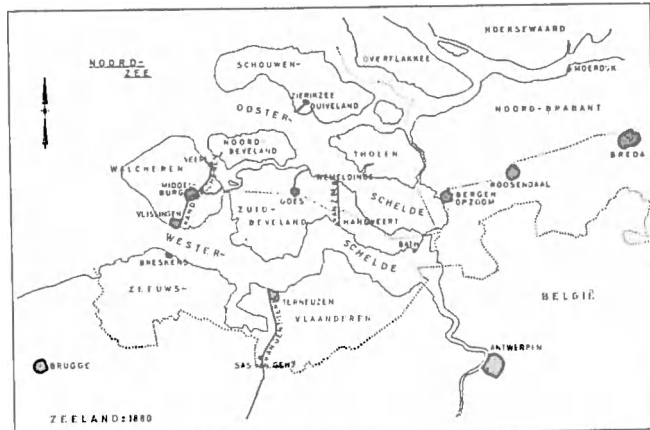


Fig. 4.

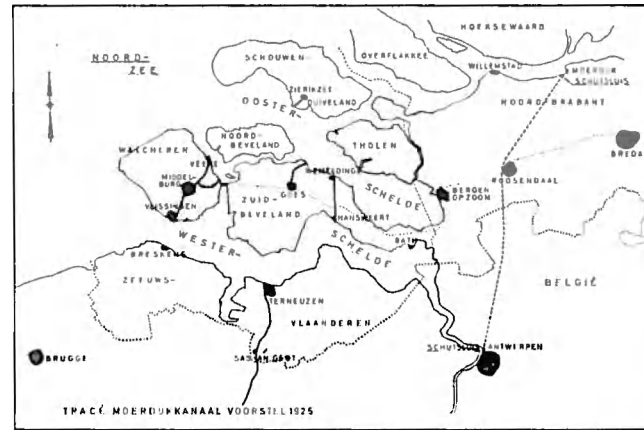


Fig. 5.

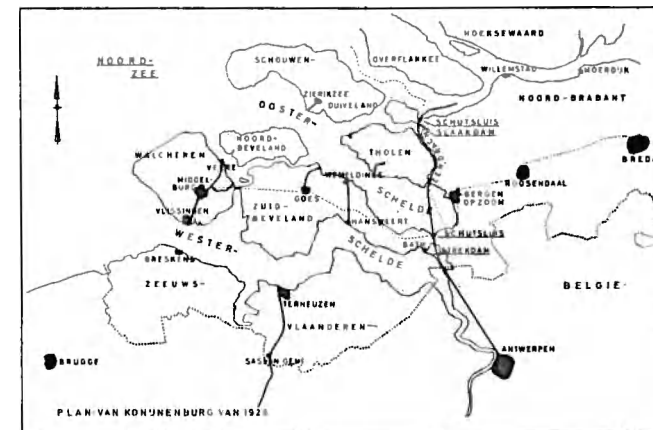


Fig. 6.

6. België eist het recht van onteigening op van oeverlanden, die ten behoeve van de verbetering van de scheepvaartwegen nodig zullen blijken te zijn;
7. regeling van het loodswezen, de gezondheidsdienst en de radiotelegrafische verbindingen;
8. het aan Nederland verbieden werken buitendijks uit te voeren, waardoor de scheepvaartbelangen zullen kunnen worden geschaad;
9. de aanleg van een kanaal van Antwerpen naar de Moerdijk ter vervanging van het „Kanaal door Walcheren” en het „Kanaal door Zuid-Beveland”, die volgens de Belgische onderhandelaar Segers van veel minder allure waren dan de vroegere doorgang respectievelijk door het Sloe en het Kreekrak, omdat de oude, open verbindingen waren vervangen door kanalen met sluisen en bruggen. Tevens beweerde de heer Segers, dat de scheepvaart grote moeilijkheden ondervond tengevolge van de stroom bij het opvaren van het kanaal door Zuid-Beveland respectievelijk op de Westerschelde bij Hansweert en op de Oosterschelde bij Wemeldinge.

Het nieuwe kanaal zou een zogenaamde „driestrooms-vaarweg” moeten zijn, fig. 5.

Ook vele andere problemen vroegen om een oplossing:

- a. de verdediging van Nederlands Limburg bij een aanval van de Duitsers in de richting van België, gezien de ervaring van de Eerste Wereldoorlog;
- b. de verdeling van het Maaswater ter bevrediging van de behoefte aan zoetwater voor beide landen;
- c. de soevereiniteit van de Wielingen, de zuidelijke toegangsweg vanuit de Noordzee tot de Westerschelde.

Op 23 april 1925 werd te 's-Gravenhage een verdrag tussen België en Nederland getekend, waarin bovenomschreven problemen werden geregeld. Bij de behandeling van het verdrag, na de goedkeuring in de Tweede Kamer der Staten Generaal te hebben verkregen, werd het op 24 maart 1927 door een voltallige Eerste Kamer verworpen met 33 tegen 17 stemmen.

In september 1928 kwamen de onderhandelingen opnieuw op gang, waarbij ir. Van Konijnenburg een nieuw tracé voor de scheepvaartverbinding van Antwerpen naar de Rijn voorstelde. Dit voorstel voorzag in een kanaal via het Kreekrak met een sluiscomplex in de Kreekrakdam naar de Oosterschelde en vervolgens het tracé van de Eendracht volgend om dan, via doorgraving van de Slaakdam in het Volkerak uit te monden. De vaargeul in de Westerschelde was door een strekdam gescheiden van de vaargeul voor de zeescheepvaart op Antwerpen, fig. 6.

Ontertussen nam zowel de zee- als de binnenscheepvaart op de Westerschelde tussen Antwerpen en de toegang tot het „Kanaal door Zuid-Beveland” nabij Hansweert steeds sterker toe. België ging hierop steeds meer de aandacht vestigen.

Het standpunt, dat Nederland gedurende de onderhandelingen innam, kon als volgt worden samengevat:

Een Moerdijkkanaal zou schade toebrengen aan de Nederlandse belangen, door ondermijning van de concurrentiepositie. Wel was Nederland bereid een tracé vanaf Bath via Kreekrak, Oosterschelde, Eendracht — Slaak naar het Volkerak volgens het plan van ir. Van Konijnenburg te overwegen, hetgeen de afstand tussen Schelde en Rijn met 25 km zou verkorten.

Met vallen en opstaan werden de slepende onderhandelingen voortgezet tot 1932, in welk jaar opnieuw een ontwerp-verdrag werd opgesteld.

Nederland bleek bereid het plan van ir. Van Konijnenburg van 1928 zodanig te verbeteren, dat de strekdam in de Westerschelde zou worden vervangen door een gesloten waterkering tussen Bath en de Belgische grens, waardoor het kanaal volledig zou worden gescheiden van het getijregime op de Westerschelde, terwijl de noordelijke monding van het kanaal zou kunnen worden verlegd naar Willemstad, (fig. 7).

Bij de gevoerde onderhandelingen speelde, naast het tracé voor de verbinding van Antwerpen met de Rijn, de verdeling van het Maaswater een zeer belangrijke rol, in verband met de toenemende vraag naar zoetwater als voeding, zowel van het Julianakanaal als van het in aanleg zijnde Albertkanaal. Door allerlei omstandigheden zag echter de toenmalige minister Beelaerts geen kans het z.g. Moerdijkkanaal goedgekeurd te krijgen. Het is dan ook bij een ontwerp-verdrag gebleven.

In 1937 werd via een uitspraak van het Permanente Hof van Internationale Justitie bereikt, dat het probleem van de verdeling van het Maaswater werd losgekoppeld van de eisen van België t.a.v. de bevaarbaarheid van de tussenwateren. Verdere onderhandelingen betreffende de tussenwateren in de periode 1937—1940 leverden evenmin resultaten op.

Periode 1940—1954

Tijdens de Tweede wereldoorlog kwamen in Londen de Belgische, Luxemburgse en Nederlandse regering dicht tot elkaar. Een van de vele vraagstukken, die tussen de landen moest worden geregeld, was het onderling handelsverkeer, waarbij speciaal de status van de havensteden Antwerpen en Rotterdam één van de voornaamste punten vormde.

In maart 1949 werd door de Belgische en Nederlandse regering besloten, de problemen eerst door terzake

kundige commissies te laten onderzoeken. Als voorzitters voor deze commissies werden door België de heer F. van Cauwelaert en door Nederland mr. M. P. L. Steenberghe aangewezen.

De commissies zagen als hun taak de volgende punten:

- a. het realiseren van een scheepvaartkanaal tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal voor schepen van 2.000 ton;
- b. het verbeteren van het kanaal Gent—Terneuzen en het bouwen van een nieuwe zeeluis te Terneuzen;
- c. het verbeteren van de scheepvaartverbinding van Antwerpen met de Rijn.

Het probleem, onder a genoemd, is op 11 december 1961 tot een oplossing gebracht, door het in gebruik nemen van een nieuwe sluis voor schepen van 2000 ton ter vervanging van de beruchte stop van Ternaalen.

Voor het verbeteren van het onder b genoemde kanaal Gent—Terneuzen en de bouw van de zeeluis werd eveneens een accord bereikt. Deze werken zijn thans bijna voltooid.

Het vraagstuk van de verbinding van Antwerpen met de Rijn bleek echter ook nu weer het struikelblok.

België kwam in 1950 met een nieuw tracé voor de verbinding door west-Noord-Brabant naar Moerdijk. Met dit tracé, (fig. 8), zouden tevens de belangen van West-Brabant zijn gediend. Volgens de Belgen was het „Kanaal door Zuid-Beveland” een surrogaat voor de vroegere open verbindingen via het Kreekrak en het Sloe en veel te gevaarlijk voor de vaart op Antwerpen, omdat op het gedeelte van de Westerschelde tussen Antwerpen en Hansweert het samenlopen van de zeevaart met de binnenscheepvaart bij slecht weer en bij mist ten gevolge van de geweldige toename van de scheepvaart op deze rivierarm onaanvaardbare risico's met zich meebracht.

De Nederlandse delegatie wees de Belgische eis, dat slechts een kanaal door west-Noord-Brabant aanvaardbaar was, volledig van de hand.

In 1951 lanceerde ir. E. van Konijnenburg een nieuw plan, nl. het zogenaamde Eendrachtkanaalplan, waarbij de open verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde zou worden hersteld via het Kreekrak. De Krabbekreek tussen Tholen en St. Philipsland zou worden afgedamd, terwijl het kanaal door de Eendracht door middel van schutsluisen zou uitmonden in respectievelijk in het zuiden in de Oosterschelde en in het noorden in het Volkerak.

In 1954 verscheen het rapport van de onderhandlingscommissie Steenberghe-Van Cauwelaert, waarin werd geadviseerd een kanaal, lopend vanaf de Antwerpse havendokken door het poldergebied ten westen

van de hoge gronden van Ossendrecht en Woensdrecht om vervolgens ten noord-westen van Bergen op Zoom in oostelijke richting af te buigen naar Roosendaal en dan via Zevenbergen naar Moerdijk (fig. 9).

Periode 1954—heden

Ontertussen hadden belangrijke nieuwe ontwikkelingen plaats. Op 1 februari 1953 werd de rivierendelta in zuid-west Nederland voor een groot gedeelte geïnnundeerd, hetgeen de grote stoot heeft gegeven tot de uitvoering van het „Deltaplan”. Op 16 november 1955 werd de zogenaamde Deltawet ingediend en op 8 mei 1958 tot wet verheven.

Een ander feit, dat de aandacht ging opeisen, was de ontwikkeling van de duwvaart, waarmee in 1957 de eerste proeven op de Rijn werden genomen en die sedertdien een stormachtige ontwikkeling doormaakt.

Een derde punt, van groot belang, waren de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (E.E.G.) per 1 januari 1958 en het verdrag tot de oprichting van de Benelux per 1 november 1960 tussen België, Nederland en Luxemburg.

In 1929 had België het zogenaamde Rijnvaartpremiestelsel ingevoerd, hetgeen in grote trekken inhield, dat het scheepvaartverkeer, dat van de Rijn op Antwerpen voer, voor premie in aanmerking zou komen.

Het E.E.G.- en het Beneluxverdrag erkennen een dergelijk premiëstelsel niet, omdat in beide verdragen o.a. wordt uitgegaan van het algemeen beginsel, dat overheidsmaatregelen niet mogen leiden tot verstoring van mededingingsvoorwaarden.

Op voorwaarde dat het Rijnvaartpremiëstelsel zou worden afgeschaft, heeft de Nederlandse regering zich op verzoek van de Belgische regering tijdens een topconferentie van de Benelux premiers in begin 1960 bereid verklaard, de onderhandelingen te hervatten.

Een nieuwe onderhandelingscommissie werd aan weerskanten benoemd, waarin van Nederlandse zijde jhr. mr. A. W. L. Tjarda van Starckenborgh Stachouwer als voorzitter optrad en van Belgische zijde baron H. van Gruben. Deze onderhandelingen hebben drie jaar geduurd.

Tengevolge van de uitvoering van het Deltaplan zal het getij binnen het gebied van de afsluitdammen wegvallen, zodat de scheepvaart zich over het gehele etmaal zal gaan verdelen, waardoor de peilen, die thans bij het schutten naar en van het kanaal door Zuid-Beveland optreden, zullen komen te vervallen.

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

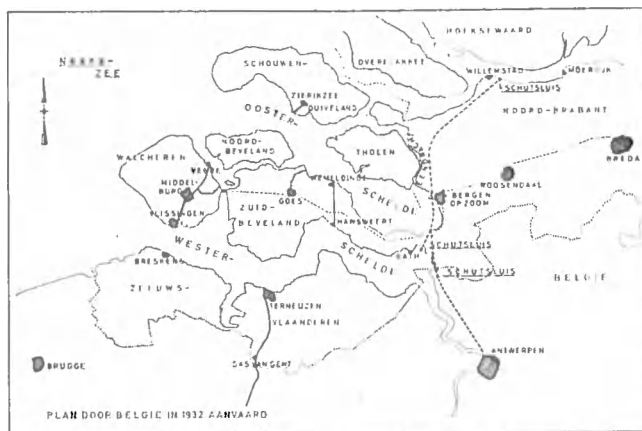


Fig. 7.

belang zijn. België heeft zich dan ook, nadat de Delta-werken in uitvoering kwamen, accoord verklaard met een binnenscheepvaartweg van Antwerpen via de schorren van Ossendrecht en Woensdrecht, door de Kreekrakpolder, Oosterschelde, Eendracht en doorsteek door de Prins Hendrikpolder naar het Volkerak.

Andere punten, waarover overeenstemming werd bereikt, waren:

- a. afschaffing van de Rijnvaartpremies en andere ondersteuningsmaatregelen, bijvoorbeeld gratis slepen en gratis brandstoffen voor de scheepvaart tussen Dordrecht en Antwerpen;
- b. de bereidheid van beide partijen, dat bijdragen of andere steunmaatregelen, verleend door de overheid ter bevordering van de aanleg of de exploitatie van zeehavens, niet mogen leiden tot een verstoring van de mededingingsvoorwaarden tussen hun zeehavens.

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

De voornaamste punten van het verdrag zijn:

- art. 6. De Hoge Verdragsluitende Partijen dragen, elk voor haar gebied en op de in haar land voor overeenkomstige Rijkswerken gebruikelijke wijze, zorg voor de voorbereiding en de uitvoering van de in het verdrag opgenomen werken.
- art. 9. De levering van materialen en de uitvoering van werken worden, na openbare aanbesteding, opgedragen volgens de in het betrokken land gebruikelijke regelen.
In gevallen, waarin een openbare aanbesteding niet mogelijk of niet wenselijk is, kan worden besloten, met inachtneming van de daarvoor geldende regelen op een andere wijze in de aanbesteding van de levering van materialen en de uitvoering van werken te voorzien.
- art. 13. Het onderhoud en de vernieuwing wordt door beide landen, elk voor haar gebied, verricht.
- art. 16. Aan het sluiscomplex, tussen het bovenpand van de vaarweg en de Oosterschelde, zullen zodanige voorzieningen worden getroffen, dat verzilting van het toekomstige Zeeuwse Meer zoveel mogelijk wordt tegengegaan.
België zal een hoeveelheid zoetwater leveren, die gelijk is aan de hoeveelheid van het ter bestrijding van deze verzilting aan het Zeeuwse Meer onttrokken water, voor zoveel dit bij een redelijke behartiging van genoemde Belgische belangen mogelijk is en voorzover Neder-

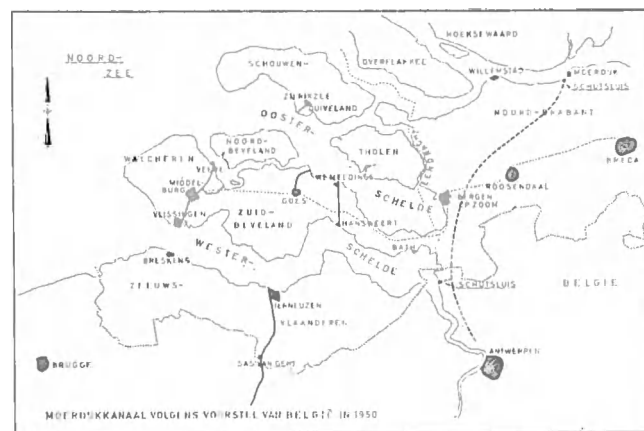


Fig. 8.

land niet verklaart, dat met minder kan worden volstaan. Binnen vijf jaar na de datum van ondertekening van het verdrag treffen de regeringen een regeling inzake de levering van het zoete water, o.m. de hoeveelheid en de kwaliteit, alsmede de omstandigheden waaronder en de wijze waarop en de plaatsen aan de Nederlands-Belgische grens, waar dit water ter beschikking wordt gesteld.

- art. 19. De kosten van voorbereiding, uitvoering, onderhoud, vernieuwing en bediening der werken op Belgisch gebied komen geheel voor Belgische rekening.

De kosten voor voorbereiding en uitvoering van de werken op Nederlands gebied komen:

- a. voor zover gelegen beneden de kruising met het Bergsche Diep voor 85% voor Belgische rekening, voor 15% voor Nederlandse rekening;
- b. voor zover gelegen ten noorden van het Bergsche Diep voor 100% voor Belgische rekening.

De kosten van onderhoud, exploitatie en vernieuwing op Nederlands gebied komen geheel voor Nederlandse rekening.

- art. 33. België ziet af van alle aanspraken welke, met betrekking tot de instandhouding of de hoedanigheid van Schelde en Rijn verbindende vaarwegen op Nederlands gebied, zouden kunnen worden ontleend aan de, op het tijdstip van ondertekening van dit verdrag van kracht zijnde verdragen.

Het kanaal door Zuid-Beveland zal niet buiten gebruik worden gesteld of in haar hoedanigheid belangrijk worden gewijzigd dan na overleg met België.

- art. 39. Indien Nederland besluit tot de aanleg van een zijkanaal, nabij Bath naar het bovenpand van de Schelde-Rijnverbinding, kan België verzoeken, dat dit zijkanaal en zijn kunstwerken worden aangepast aan de vereisten van de duwvaart.

In de periode tussen de inwerkingtreding van het verdrag en de ingebruikstelling van de vaarweg — of zoveel langer als de Hoge Verdragsluitende Partijen nader zouden overeenkomen — kan België verzoeken, dat in aansluiting op de werken voor de Schelde-Rijnverbinding wordt overgegaan tot de aanleg van een voor duwvaart geschikt zijkanaal tussen het kanaalpannd ten zuiden van de Kreekrakdam en de Westerschelde, daaronder begrepen de bouw van een schutsluis, alsmede de aanleg van voorhavens en bruggen.

art. 44. Alle compensatiepremies en andere steunmaatregelen ten gunste van de vaarwegen tussen de Schelde en de Rijn, welke ertoe dienen het vervoer naar en van de zeehavens van een der Hoge Verdragsluitende Partijen te bevorderen, worden afgeschaft met ingang van de datum, waarop de Schelde-Rijnverbinding in gebruik wordt gesteld.

art. 45. Onverminderd het bepaalde in art. 44 zijn de Hoge Verdragsluitende Partijen het er over eens, dat bijdragen of andere steunmaatregelen, verleend door de overheid ter bevordering van de aanleg of de exploitatie van zeehavens, niet mogen leiden tot een verstoring van de mededingingsvoorwaarden tussen hun zeehavens.

In bijlage I van het verdrag is de nadere beschrijving van de werken opgenomen:

a. het bovenpand tussen de haven van Antwerpen en de Oosterschelde: bodemdpte ten minste NAP — 3,40 m of (— 1,00 m) Staf; bodembreedte 90 m; kanaalpeil variërend tussen NAP + 1,60 m (+ 4,00 m Staf) en NAP + 1,95 m (+ 4,35 m Staf)

taludhellingen kanaaloevers 1:3;
bochtverbreding 20.000/R m, waarin R de straal van de boog van de kanaal voorstelt, uitgedrukt in m;
verbredingsmogelijkheid tot een bodembreedte van 120 m.

b. De vaargeul in de Oosterschelde:
bodemdpte ten minste NAP — 7 m of (— 4,60 m) Staf;
bodembreedte 150 m.

c. De Eendracht:
bodemdpte ten minste NAP — 6 m of (— 3,60 m) Staf;
bodembreedte in eerste instantie ten minste 54 m; later 90 m;
bochtverbreding 20.000/R m, waarin R de straal van de boog in de as van de vaarweg voorstelt, uitgedrukt in m;
taluds niet steiler dan 1:7 gebaggerd.

d. De doorsnijding van Slaak en Prins Hendrikpolder:
bodemdpte NAP — 6 m of (— 3,60 m) Staf;
bodembreedte 90 m;
taluds 1:7.

e. De vaargeul in de schorren van de Prins Hendrikpolder: zelfde profiel als de geul in de Oosterschelde.

f. Het sluiscomplex nabij de Kreekrakdam:
complex van twee schutsluizen met volgende afmetingen:

nuttige lengte volledige schutkolk: 320 m, de schutkolken worden door tussenhoofden in twee gelijke delen verdeeld;
doorvaartwijdte van kolk en hoofden 24 m;
buitendrempeldiepte NAP — 6,25 m of (— 3,85 m) Staf;
tussendrempeldiepte NAP — 6,25 of (— 3,85 m) Staf;
binnendrempeldiepte NAP — 3,40 m of (— 1,00 m) Staf;
waterkerende hoogte buitenhoofd NAP + 6,00 m of (+ 8,40 m) Staf;
waterkerende hoogte tussen- en binnenhoofd: NAP + 4,00 m of (+ 6,40 m Staf);
Rekenen op ruimte voor derde sluis;

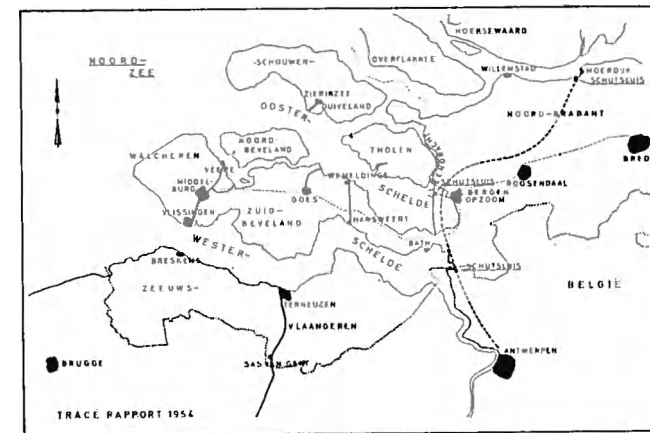


Fig. 9.

Ter weerszijden van de sluisen worden voorhavens met wachtplaatsen gemaakt;
Bij de vormgeving daarvan en van de geleidingswerken voor de sluisen wordt rekening gehouden met de aard van duwkonvoeien.

g. De bruggen:

1. Over het Belgische gedeelte worden, op nader vast te stellen plaatsen, een verkeersbrug en een spoorbrug gebouwd met:
doorvaartwijdte 110 m;
vrije doorvaarthoogte 9,10 m.

2. Over het Nederlandse gedeelte worden, op nader vast te stellen plaatsen, gebouwd:

- a. bovenpand
 1. brug nabij Bath
doorvaartwijdte 110 m;
vrije doorvaarthoogte 9,10 m;
breedte van de rijweg 7,50 m;
breedte van de veiligheidsstroken 2 x 0,75 m;
breedte van de rijwielpaden 2 x 2,50 m;
breedte van de voetpaden 2 x 1,50 m.

2. De bruggen nabij de Kreekrakdam:
een spoorbrug voor dubbelspoor in de spoorlijn Roosendaal—Vlissingen;
een verkeersbrug in de autosnelweg Vlissingen—Bergen op Zoom;
De vrije doorvaarthoogte van de bruggen bedraagt 9,00 m.

De indeling van de verkeersbrug is als volgt:
breedte van de autoweg: 2 x 7,25 m;
breedte van de vluchtbermen: 2 Kx 3,00 m;
breedte van de weg voor langzaam verkeer 5,00 m;
breedte van de tussenbermen met inbegrip van veiligheidsstroken totaal 7,50 m;
breedte van de voetpaden 2 x 1,50 m.

3. De brug bij de stad Tholen:
zelfde afmetingen als voor de brug bij Bath.
4. De brug bij Vossemeer, ter vervanging van het pontveer bij Oud- en Nieuw-Vossemeer. De brug is bestemd voor gemengd verkeer.
doorvaartwijdte: 110 m;
vrije doorvaarthoogte: 9,10 m;
breedte van de rijweg: 7,50 m;
breedte van de voetpaden: 2 x 1,50 m.

5. De brug in de Slaakdam.
zelfde afmetingen als de brug bij Bath.

h. De waterkeringen:

I. op Belgisch gebied:
Vanaf de grens tot 500 m ten noorden van de schutsluis te Zandvliet:

kruihoogte NAP + 900 m of (+ 11,40 m Staf);
 krui breedte 2,50 m;
 Nabij de Zandvlietsluis verloopt de waterkering over een lengte van 500 m van NAP + 9 m of (+ 11,40 m Staf) naar NAP + 6,60 m (+ 9,90 m Staf);
 Ten zuiden van de Zandvlietsluis tot nabij de Rogersluis worden de terreinen, gelegen tussen de Schelde en de havendokken, opgehoogd tot ten minste NAP + 6,60 m of (+ 9,00 m Staf) over een breedte van ten minste 67 m; deze ophoging wordt voorzien van een tuimeldijk met krui breedte van 3,00 m en een kruihoogte van ten minste NAP + 7,10 m of (+ 9,50 m) Staf.

II. De waterkeringen op Nederlands gebied:

1. Langs de Westerschelde wordt een nieuwe hoogwaterkerende dijk aangelegd, met de volgende afmetingen:

kruihoogte: NAP + 9 m of (+ 11,40 m Staf);
 krui breedte: 2,50 m;
 buitentalud: 1:4 met een berm van 10 m breedte op gemiddeld NAP + 6,25 m of (+ 8,65 m) Staf;
 binnentalud: 1:3.

2. Langs de Eendracht worden nieuwe dijken gemaakt ter plaatse van de dijkcorrecties, met de volgende afmetingen:

kruihoogte: NAP + 6 m of (+ 8,40 m Staf);
 krui breedte: 2 m;
 buitentalud: 1:3;
 binnentalud: 1:3.

3. Langs de doorbraak door de Slaakdam en Prins Hendrikpolder worden hoogwaterkerende dijken aangelegd met de volgende afmetingen:

kruihoogte: NAP + 6 m of (+ 8,40 m) Staf;
 krui breedte: 2 m;
 buitentalud: 1:3;
 binnentalud: 1:3.

i. De waterhuishouding, daaronder begrepen de verzilting en de watervoorziening: Ter voorziening in de afwatering der poldergebieden, die als gevolg van de aanleg van de in artikel 2 bedoelde vaarweg zou worden verstoord, worden o.m. de volgende werken uitgevoerd:

1. Langs de oostzijde van het bovenpand wordt — ter verzekering van de afwatering van de poldergebieden en hoge gronden, die thans afwateren via de sluisen respectievelijk bij de haven van Woensdrecht en Ossendrecht, het gedeelte van de Kreekrakpolder, alsmede het ingepolderde schorren- en slikkegebied ten oosten van het kanaal — een watergang aangelegd, die door middel van een grondduiker onder het kanaal en een daarop aansluitende watergang in verbinding wordt gebracht met een te bouwen uitwateringssluis aan de Westerschelde.

Op deze sluis wordt tevens de afwatering aangesloten van het westelijk gedeelte van de Kreekrakpolder

2. Aan de Eendracht moet ten gevolge van de tracécorrectie in de Auvergnepolder een uitwateringssluis worden vervangen door een nieuwe, gelijkwaardige lozingseenheid.

3. Ter weerszijden van de doorgraving van de

Prins Hendrikpolder worden watergangen aangelegd, die door een grondduiker onderling worden verbonden, of wordt op andere wijze in de afwatering voorzien.

4. In en nabij het schutsluizencomplex nabij de Kreekrakdam worden, voor zoveel nodig, voorzieningen getroffen voor de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging van het, door de afsluiting van de Zuidhollandse en de Zeeuwse wateren, te vormen zoetwaterbekken.

j. Verdere werkzaamheden o.a.:

I. 1. De verlichting, beseining en bebakening van de vaarweg en de kunstwerken: de beplantingen van bermen, oevers en terreinen;

het voorzien in alle door de uitvoering der werken verbroken wegverbindingen, waterleidingen, kabels, buisleidingen, lichtleidingen en aansluitingen;

2. De bouw van dienstwoningen, bedieningsgebouwen, magazijnen en alle verdere gebouwen, die voor een goed beheer noodzakelijk zijn, alsmede de inrichting van opslagterreinen en werkterreinen, waaronder een bergplaats voor reservedeuren;

3. Het aanpassen van geulenstelsels in en het aanbrengen van oeverbeschermingen langs de nabij de vaarweg gelegen getijwateren, voorzover zulks in verband met of als gevolg van de aanleg van de vaarweg uit een oogpunt van goed waterstaatkundig beheer nodig of wenselijk wordt geacht.

II. 1. Over de vaarweg aan te brengen hoogspannings- en andere leidingen — verkrijgen een minimum hoogte boven het peil van het bovenpand of boven gemiddeld hoogwater in de Oosterschelde en de Eendracht van 33 m;

2. Door de vaarweg aan te leggen kabels, leidingen en duikers verkrijgen een gronddekking van ten minste 2 m;

k. Werken uit te voeren na de afsluiting van de Oosterschelde.

1. Ten westen van de vaargeul in de Oosterschelde wordt een leidam aangelegd van de volgende afmetingen:

kruihoogte: NAP + 2,00 m of (+ 4,40 m Staf)
 krui breedte: 4 m.

Ter hoogte van Bergen op Zoom wordt een doorvaartopening in de leidam gespaard.

2. Met uitzondering van de gedeelten, die reeds in eerste instantie hun definitieve vorm hebben gekregen, wordt de Eendracht verder verruimd tot ten minste de volgende afmetingen:

bodemdiepte: NAP — 6 m of (— 3,60 m Staf);
 bodembreedte: 90 m;
 taluds: 1:4.

In de bochten wordt de bodembreedte vermeerderd met 20.000/R m, waarin R de straal van de boog in de as van de vaarweg voorstelt, uitgedrukt in meters.

*) Staf is het Belgische peil, dat volgens het verdrag overeenkomt met het peil NAP + 2,40 m. Zoals later zal blijken bedraagt dit „verschil” echter — ter plaatse waar de Schelde-Rijnverbinding de Nederlands-Belgische grens passeert — in werkelijkheid 2,46 m.

Voor het tracé van de vaarweg, zoals dit is vastgelegd in het verdrag, zie fig. 10.

Op 30 juni 1964 werd het Nederlandse wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag zonder hoofdelijke stemming door de Tweede Kamer der Staten Generaal aangenomen.

Op 3 december 1964 werd het Belgische wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag door de Belgische kamer van Volksvertegenwoordigers met 139 stemmen voor, 6 tegen en 14 onthoudingen goedgekeurd.

Op 9 februari 1965 aanvaardde de Eerste Kamer der Staten Generaal het Nederlandse wetsontwerp met algemene stemmen.

Tenslotte werd het Belgische wetsontwerp door de Belgische Senaat op dinsdag 23 februari 1965 aanvaard met 106 stemmen voor, 18 stemmen tegen en 15 onthoudingen. Tot de tegenstemmers in de Senaat behoorden 13 leden van de regeringspartijen, nl. 10 katholieken en 3 socialisten. Tegen stemden ook 4 liberalen en het communistische lid. Vrijwel alle tegenstemmers waren Waalse senatoren. Zij bleven bij hun mening, dat België niet alleen te veel aan de nieuwe vaarweg zou moeten betalen, maar dat tevens de zoetwatervoorziening van België in gevaar zal komen door de in het verdrag opgenomen verplichtingen tot levering van zoetwater (art. 16 van het verdrag) aan Nederland om de verzilting van het Zeeuwse Meer tegen te gaan.

Na de stemming in de Belgische Senaat merkte de voorzitter, de heer P. Struyk op, dat het verdrag een einde maakt aan een „pijnlijk conflict, dat een eeuw tussen beide landen heeft bestaan”.

Hij verklaarde verder, dat het verdrag tevens een nieuw tijdperk van samenwerking inluit tussen België en Nederland, niet alleen in het raam van de Benelux, maar ook van Europa.

De bekrachtiging van het verdrag heeft op 13 maart 1965 te Brussel plaats gehad, waarbij de akten van bekrachtiging zijn getekend van Belgische zijde door de heer Fayat, Minister adjunct voor Buitenlandse Zaken en van Nederlandse zijde door mr. J. A. G. baron De Vos van Steenwijk, buitengewoon gevolmachtigd ambassadeur voor Nederland in België. Het verdrag is, ingevolge artikel 50, op 23 april 1965 in werking getreden.

(wordt vervolgd.)

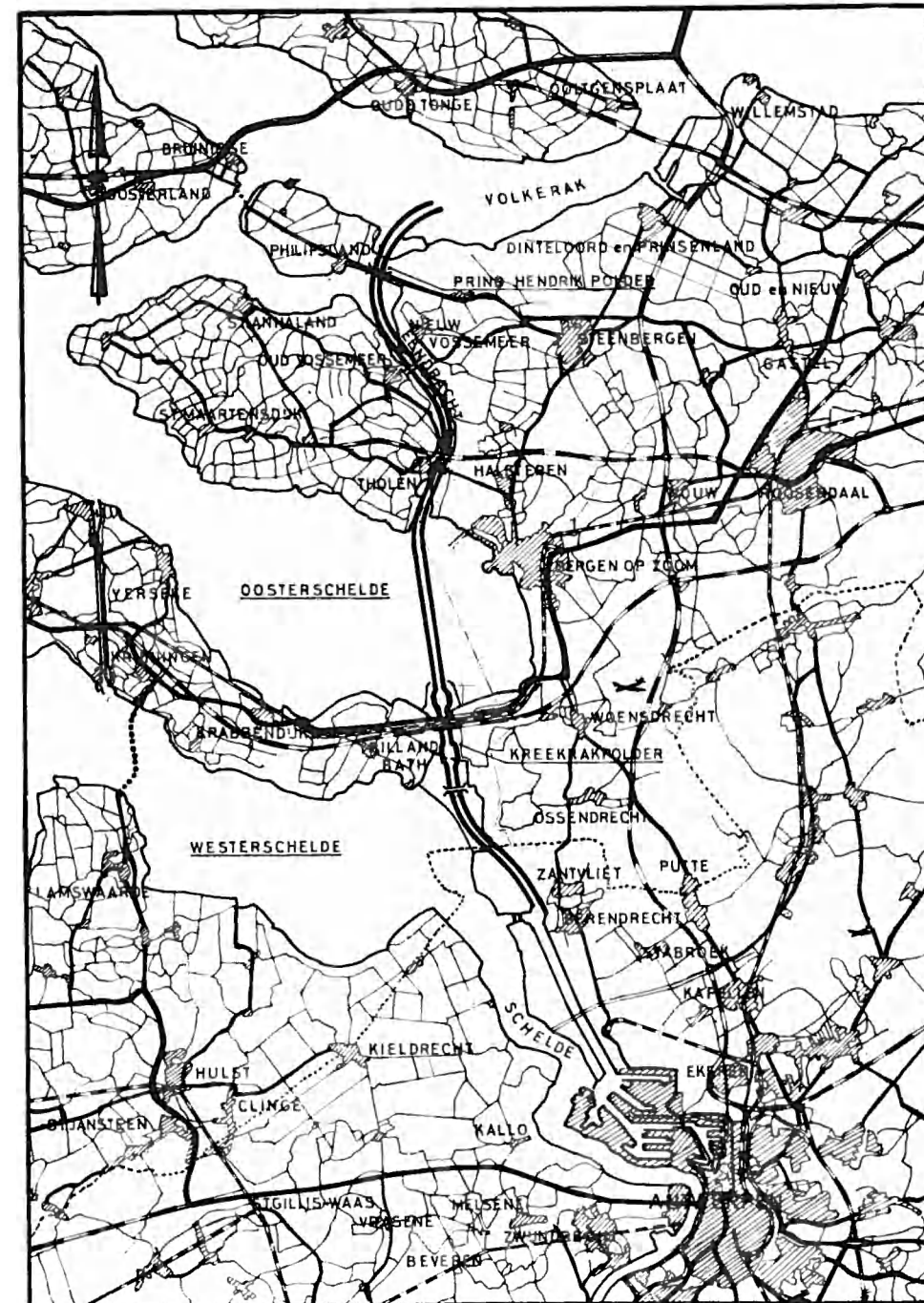


Fig. 10.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

De ontwikkelingsgang der historie, Dr. E. Rypma, herzien door J. H. Rypma en Dr. J. J. Boer.

De Scheldekwestie, uitgave van de Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, door Mr. Dr. C. Smit.

Antwerpen uw Haven, uitgave van de stad Antwerpen - Algemene directie van het Havenbedrijf, afd. Studie en Prospectie.

Tractatenblad no. 78, jaargang 1963, Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn met bijlagen van 13 mei 1963.