

DE HAVEN VAN ANTWERPEN

VAN DE SCHELDE NAAR DE RIJN

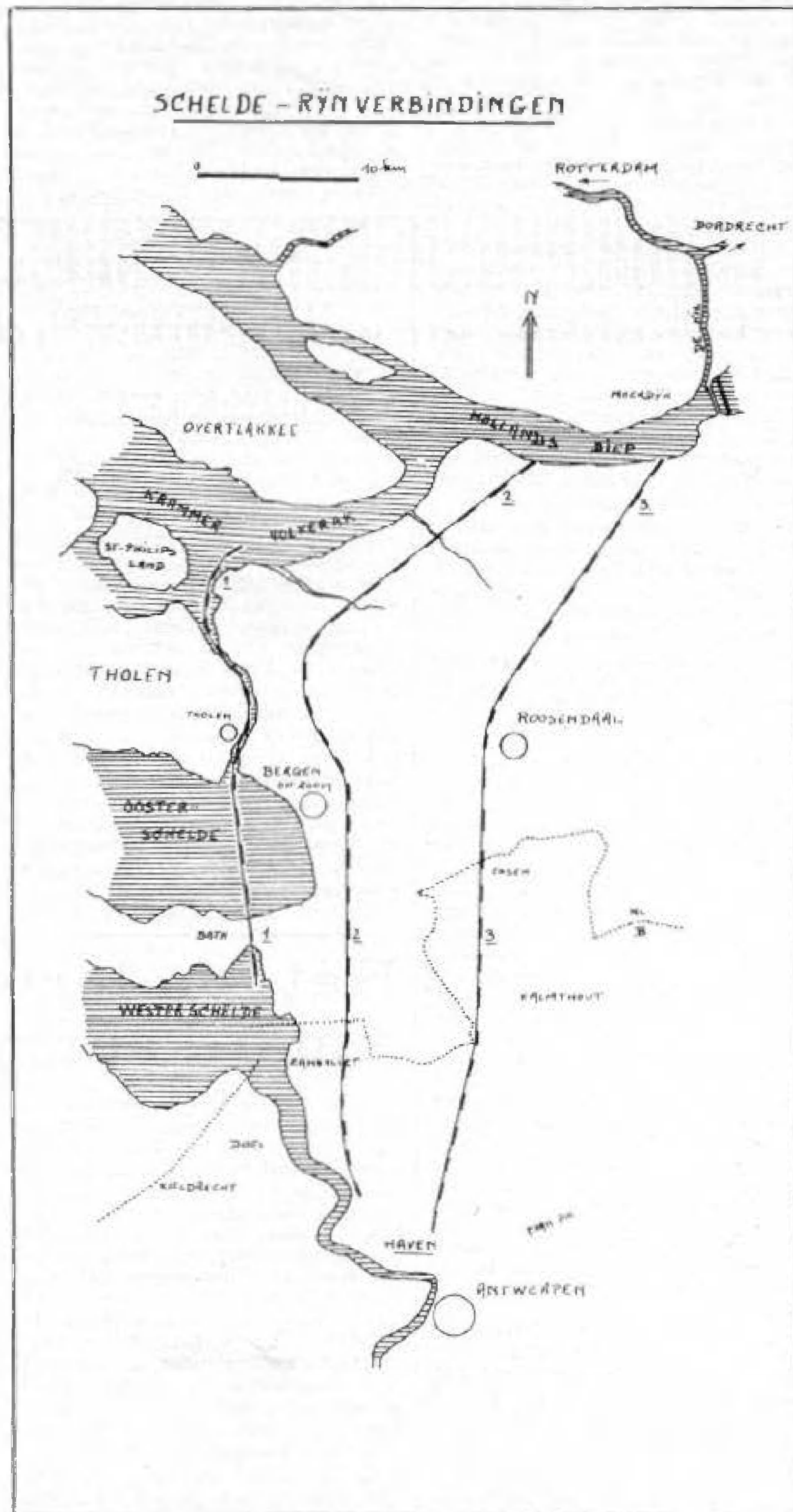
EEN rechtstreekse waterweg, die de Antwerpse haven met de Rijn verbindt, wordt meer en meer een noodzaak om een economische uitbouw van het Antwerpse te verzekeren.

Het vervoer op de grootste verkeersader van Europa, de Rijn, heeft als eindpunt drie Noordzeehavens: Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. De vracht voor Antwerpen bestemd moet tegenwoordig door vier sluisen en heeft voorbij Dordrecht nog 125 km. voor de boeg. Sedert jaren wenst België hierin verandering te brengen. In havenkringen is men verontrust over de huidige toestand. Het is zo dat het Rijnvervoer snel toeneemt, maar het aandeel van Antwerpen daalt, wat wil zeggen dat ons Duitse hinterland inkrimpt ten voordele van Nederland!

In het begin der twintiger jaren werden een eerste maal bilaterale besprekingen gevoerd over dit probleem. Het toen afgesloten traktaat voorzag een kanaal vertrekkend van het Albertdok, langs Essen en Rozenaal, naar de Moerdijk. In 1927 werd dit voorstel door de Nederlandse Eerste Kamer verworpen.

Na de tweede wereldoorlog kwam het probleem opnieuw ter sprake. Een gemengde commissie (van Belgische zijde was weer de heer Frans van Cauwelaert afgevaardigd) legde in 1954 een verslag neer, waarin een kanaal werd voorgesteld door het vasteland, maar nu vanuit het Hansadok. Op dit verslag volgde geen traktaat.

Zes jaar geleden werden dan een derde maal besprekingen ingezet. De tijden en toestanden waren onder-



- Zo zagen de drie vooroorlogse ontwerpen er uit:
1. Het binnenkort uit te voeren ontwerp Van Konijnenburg.
 2. Het plan Schelde-arm.
 3. Het lang door België aangekleefde traject, dat uiteindelijk veel te duur uitviel.

tussen sterk veranderd en België zag af van een kanaal door Noord-Brabant. Dit traject zou wel het vertrek zijn van een industriezone aldaar, maar men zou toch op een grote psychologische weerstand stuiten, zoals reeds tweemaal gebeurd was. De benadeelde provincie Zeeland wenste zeker niet opnieuw van de rest van Nederland afgesloten te worden door een tweede waterweg. Ook de aanlegkosten van zulk een kanaal waren veel te hoog opgelopen (acht miljard BF). De Belgische en Nederlandse onderhandelaars kwamen terug op een reeds lang bestaand ontwerp.

Bij de allereerste onderhandelingen was Nederland de voorstander geweest van het ontwerp Van Konijnenburg. Deze Nederlandse ingenieur had een kanaal gepland door de zogenoemde «tussenwateren». België aanvaardde deze oplossing niet, al was Van Konijnenburg een niet te onderschatten persoonlijkheid op waterbouwkundig gebied. Hij bouwde ondermeer de haven van Suez en ontwierp de havens Haifa en Jaffa in Israël.

Op 13 mei 1963 werd dan uiteindelijk het akkoord gesloten de nieuwe vaarweg aan te leggen volgens dit ontwerp. Later werd het door beide regeringen bekrachtigd.

Wat houdt het verdrag in?

De minimumdiepte is vastgesteld op vijf meter en de breedte op de bodem op 90 m. Op de waterspiegel zal de breedte tenminste 124 m. bedragen.

Het kanaal zal vertrekken van het kanaaldok B-2, rond Zandvliet en Berendrecht lopen, terug naar de Schelde keren en de grens overschrijden. Door de schorren gaat het naar de landengte van Bath. Twee sluisen van elk 320 x 24 m. zullen voor een vlotte versassing zorgen.

Nu gaat het door de Oosterschelde. Hier zal een vsargeul uitgebaggerd worden, terwijl een leidam aan de linkerkant de schepen zal beschermen tegen de westwinden. De Eendracht (tussen het eiland Tholen en het vasteland) zal aangepast en zo nodig verbreed worden. De laatste stap is de doorsteek van de (ingepolderde) verbinding van St-Philipsland met Noord-Brabant. Hier eindigt het kanaal. De schepen volgen dan de oude vaarroute door de Krammer en het Volkerak (dat in 1968 gesloten wordt, maar waar twee grote sluisen worden gebouwd). Dan komen ze in het Hollands Diep en gaan op de Waal naar de Rijn.

Deze oplossing vergt een bouwtijd van negen jaar, maar de kostprijs ligt onder de vier miljard BF. België betaalt hiervan ongeveer 92 t.h., maar de (dure) onderhouds- en bedieningsuitgaven vallen ten laste van Nederland.

Alle moderne motorschepen (ook de duwvaart zullen dan nog twee

sluisen dienen te passeren en ze zullen de vaartijd met vijf uur zien verkorten. Een merkelijke besparing.

Momenteel ligt de activiteit rond het kanaal stil. Na studies door het waterbouwkundig laboratorium te Borgerhout werd het traject op Belgisch grondgebied gewijzigd. Om een natuurlijke ontzouting te bekomen werd het kanaal in een grote bocht geprojecteerd rond Zandvliet en Berendrecht. Nu zou Nederland zich niet meer gebonden voelen, vermits zonder zijn toestemming een wijziging in de plannen werd gebracht. De oorspronkelijke aansluiting bij de grens blijft behouden, zodat België geen redenen tot ontstemming ziet. Nochtans zou Nederland reeds uitgaven gedaan hebben ter voorbereiding van de bouw.

Veel oponthoud mag er nu zeker niet meer zijn. Dat Antwerpen nog tien jaar moet wachten op een moderne Rijnverbinding is niet van die aard dat het de Rijnvaart op Antwerpen zal stimuleren.

Merksiem

PAUL VAN PUL.

de autotoerist
februari 1967