

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux

Gedurende de laatste maanden bevatten de kranten herhaaldelijk berichten over onderhandelingen die gevoerd werden tussen de Belgische Minister van Openbare Werken en zijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat betreffende hun gemeenschappelijke haven - en waterwegenproblemen. Ging het hier om een eenvoudig „grensgeschil” of de regeling van een „hangende kwestie”? Helemaal niet. Aan de basis van deze besprekingen ligt een probleem dat tans in alle Westeuropese landen in het brandpunt van de belangstelling staat, namelijk de toekomstige evolutie van de zeehavens en de zeehavengebieden.

Steeds zijn de zeehavens centra geweest van handelsactiviteiten. Maar plotseling zijn onvermoede en niet te voorziene factoren komen opdagen die aan de havens en haveninrichtingen heel andere eisen stellen. In de laatste jaren greep er immers een revolutie plaats in het zeeverkeer en deed zich het maritimatisatieverschijnsel voor of de verschuiving van de nijverheid naar de zee.

Schaalvergroting en toenemend laadvermogen van de moderne zeeschepen.

Gedurende het laatste decennium is het oliegebruik enorm toegenomen, enerzijds als gevolg van de snelle aangroei van het autopark en anderzijds door het feit dat de steenkool als energiebron door de olie werd vervangen. Daaraan dient nog te worden toegevoegd, dat de olie de basisgrondstof is voor de petrochemische industrie, die in de laatste tijd een snelle ontwikkeling heeft doorgemaakt. Steeds grotere hoeveelheden petroleum moeten worden aangevoerd. Om dit probleem op te lossen, bouwde men

p.g. ruysschaert

Geboren in 1905 te Tiegem in West-Vlaanderen. Studeerde aan het Hoger Instituut voor Opvoedkunde te Gent. Was eerst werkzaam in het onderwijs en werd daarna zakenman. Is medewerker aan verscheidene tijdschriften en handelt over vraagstukken in verband met Benelux en kulturele integratie Noord-Zuid.

Adres:
Magere Schorre 84, 8300 Knokke-Heist.



grotere tankschepen. De Suez-krisis en de Japanse scheepsbouwindustrie deden ook nog hun duit in het zakje en zo ontstonden de reuze- of mammoettankers. In 1956 werd de eerste 100.000 dwt tonner gebouwd, in 1962 de „Nisho Maru” van 132.000 dwt, in 1966 de „Idemitsu Maru” van 210.000 dwt en in 1968 de „Universe Ireland” van 312.000 dwt. In februari 1973 loopt de eerste van de drie tankers van 477.000 ton van stapel (1). Op grond van louter economische overwegingen doet deze vergrotingstendens zich ook voor op het gebied van de binnenscheepvaart en de vliegtuigen. Het spreekt vanzelf dat ook deze economische overwegingen meespelen bij de bouw van de mammoettankers. Hoe groter de tonnemaat van de schepen, hoe lager de vervoerprijs wordt.

En hoe groter het schip, des te lager komen de investeringskosten per ton laadvermogen. Het merendeel van de super-tankers blijft onder de 250.000 ton. Wanneer het Suez-kanaal weer opengesteld zal zijn voor het verkeer, kunnen deze schepen leeg door dit kanaal varen naar de bevoorradingsposten in de Perzische Golf. Wanneer zij echter groter zijn dan 250.000 ton zijn zij verplicht de heen- en terugreis te maken langs de Kaap de Goede Hoop om, en hun lading over te slaan in kleinere tankers via de Ierse overslaghavens van Bantry Bay; dit wegens de beperkte toegankelijkheid van de Westeuropese havens. Dezelfde evolutie zien wij bij de bulk-karriers of schepen voor droge massatrafiëk. Ook in deze soort bouwt men groter schepen, hoewel het er niet naar uit ziet dat men spoedig boven de 100.000 dwt zal gaan wegens te grote technische moeilijkheden bij de konstruktie, het laden en het lossen.

De OBO-schepen (ore-bulk-oil) dienen eveneens vermeld te worden. Deze vervoeren bij de heenvaart aardolie en bij de terugvaart erts, of omgekeerd. Hun tonnemaat schommelt voorlopig rond de 150.000 dwt.

Gespecialiseerde vervoertechnieken. ⁽²⁾

De kontainer-schepen worden geladen met kisten die gestandaardiseerde afmetingen hebben. Door de laadkisten kan de laadruimte zeer efficiënt worden gebruikt en kunnen deze containers snel gelost en geladen worden. Op te merken valt dat deze schepen in verhouding met hun tonnemaat tamelijk groot zijn.

In de Roro-schepen (afkorting van *Roll-on/Roll-off*) worden de goederen door opklapbare achter- of zijpoorten per vrachtwagen het schip „ingerold” en op de bestemmingsplaats „uitgerold”.

Tenslotte worden ook Lash-schepen (*Lighter Aboard Ship*) gebouwd, ook wel kangoeroeschepen genoemd. Deze hebben meestal een grote lengte en vervoeren hoofdzakelijk duwbakken. In de haven van bestemming worden deze duwbakken gelost, tot duwkonvoeien omgevormd en zo over rivieren en kanalen naar het binnenland gebracht.

Door deze schaalvergroting van de moderne zeeschepen en het invoeren van gespecialiseerde vervoertechnieken wil men *grotere hoeveelheden sneller* laten aan- en afvoeren en zo de vervoerkosten drukken.

Het spreekt vanzelf dat de havens zich dienen aan te passen aan deze totaal gewijzigde situatie. Zij moeten op de eerste plaats toegankelijk zijn voor deze grote of lange schepen (brede en diepe water-

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux

weg - zo weinig mogelijk sluizen). Zij dienen de nodige uitrusting te bezitten teneinde de laad- en losactiviteiten zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. En een degelijke infrastructuur moet hen snel verbinden met het achterland.

De nijverheid verschuift naar de zee.

In moderne terminologie uitgedrukt spreekt men tans van een maritimisatie van de industrie. De nijverheden die grondstoffen verwerken waarvan de prijs van het vervoer een belangrijk deel van de kostprijs uitmaakt, hebben er immers alle belang bij zich te vestigen bij het diepe water van de zeehavens. Zo is het hen mogelijk hun grondstoffen over zee goedkoop aan te voeren. Dit is o.a. het geval met de petroleumraffinaderijen die zich zo dicht mogelijk bij de olieterminals vestigen teneinde de olie rechtstreeks vanuit de grote tankers te kunnen betrekken. Ook de staalfabrieken zoeken de nabijheid van een grote haven teneinde de nodige ertsen op zo goedkoop mogelijke wijze te laten aanvoeren. Dit geldt voor de basisgoederenindustrie.

Maar ook de verwerkingsindustrie gaat zich vestigen in het direkte binnenland van een industriehaven om zo de aanvoerprijzen te drukken en hun afgewerkte produkten snel en goedkoop te kunnen verzenden.

Zo zien wij dan ook dat havens, die zich tijdig aan deze revolutionaire ontwikkeling hebben aangepast, een grote toevloeiing van investeringen hebben gekend en nog kennen. Dit was o.a. het geval met Rotterdam na de grootscheepse realisatie van de werken in deze haven, waardoor deze vanaf 1970 toegankelijk werd gemaakt voor 225.000 tonners (3).

De huidige situatie van de haven van Antwerpen.

Hoewel de situatie van ieder der Delta-havens in het licht van bovenstaande gegevens onderzocht zou dienen te worden, beperken wij ons hier tot de haven van Antwerpen.

Deze nam in de laatste jaren een grote vlucht. In 1969 werd een nieuwe sluis te Zandvliet gebouwd met een capaciteit van 125.000 dwt ton. De moderne evolutie van het zeevaartverkeer werpt echter een schaduw op de toekomstige havenactiviteiten van deze stad. De Westerschelde is momenteel slechts toegankelijk voor platgebodemde schepen tot 70.000 dwt. Wegens de geringe diepgang van deze stroom kunnen de grote moderne tankers de Antwerpse olieterminal niet meer aandoen. In de veronderstelling dat de wereldvloot in de toekomst meer en meer zal bestaan uit schepen met grote tonnemaat - en alles wijst erop dat de evolutie die kant uitgaat - is het te verwachten dat veel van deze zeereuzen straks geen toegang meer zullen hebben tot Antwerpen. Ook de containerschepen van de derde generatie kunnen wegens hun grote lengte de Antwerpse containerterminal niet meer bereiken door de huidige bocht van Bath. Zo gaan nu reeds voor Antwerpen veel trafieken verloren.

Een nieuw element: de linkerscheldeoever. (4)

Gedurende de laatste jaren kwam men tot de konstatering dat Antwerpen tot op heden zijn haven uitsluitend uitgebouwd had op de rechteroever van de Schelde in noordelijke richting tot aan de Nederlandse grens en totaal gesatureerd was.

Nu ontdekte men dat de Schelde ook nog een linkeroever had en dat 7.000 ha Wase polders voor industrievestiging aan diep vaarwater geschikt konden worden gemaakt en dat ook daar de haven kon worden uitgebreid. Het is normaal dat een haven die aan een stroom gelegen is, zich uitbreidt aan beide oevers. Antwerpen is één van de weinige havensteden die op deze regel een uitzondering maakt. Men kan zich dan ook afvragen waarom Antwerpen er nooit aan gedacht heeft haveninstallaties te bouwen op de linkeroever van de Schelde. Misschien is dat historisch te verklaren: Antwerpen lag immers in het hertogdom Brabant en de linkeroever behoorde tot het graafschap Vlaanderen. En ook administratief: de linkeroever behoort niet tot het grondgebied van de stad Antwerpen en ligt bovendien nog in een andere provincie.

Voorgestelde oplossingen. ⁽⁵⁾

Om deze twee dringende problemen, het toegankelijk maken van de haven van Antwerpen voor de groter en langer wordende zeeschepen evenals het geschikt maken van de linkeroever voor havenuitbreiding en industrialisatie op te lossen, werden twee projecten opgesteld:

1. Het rechte trekken van de beruchte bocht van Bath. Dit zou de bestaande haveninstallaties op de rechteroever beter bereikbaar maken voor de Lash-schepen en het containerverkeer.

2. Het bouwen van een zeesluis van 125.000 dwt ton op de Westerscheldeoever bij Baalhoek (Zeeuws-Vlaanderen), en het graven van een hierop aansluitend kanaal naar de Linkeroever tegenover Antwerpen.

Hierdoor zou de vaarroute naar Antwer-

pen veel korter worden en zouden zowel de nauwe bocht van Bath als de drempel van Zandvliet, die de toegang tot de Antwerpse haven ernstig belemmeren, uitgeschakeld worden. In aansluiting met dit project is men onlangs begonnen aan de bouw van een zeesluis te Kallo op het uiteinde van het geplande Baalhoekkanaal.

De houding van Nederland.

Voordat aan de uitvoering van deze twee projecten begonnen kan worden, is de toestemming van Nederland vereist. Het Baalhoek-project werd aan Nederland officieel bekend gemaakt op 12 en 23 juni 1967 tijdens de ontmoeting tussen de Belgische Minister van Openbare Werken De Saegher en de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat Bakker. Op 12 februari 1968 deelde Minister Bakker het standpunt van zijn regering mede aan zijn Belgische kollega De Saegher. Het luidde als volgt. Met de verwezenlijking van het Baalhoek-project is een bij uitstek Belgisch belang gediend. Uit overwegingen van goede nabuurschap is Nederland in beginsel bereid hieraan zijn medewerking te verlenen, maar door de aanleg van het kanaal mogen geen Nederlandse belangen geschaad worden op waterstaatkundig, planologisch en industrieel gebied en zou België om technische redenen geen bezwaren kunnen inbrengen tegen een eventuele inpoldering van het Land van Saeftinge. Aangezien de zeehavenontwikkeling in Zuid-West Nederland niet in het minst met het plan gebaat is, zal Nederland aan de verwezenlijking van het Baalhoekkanaal geen financiële medewerking verlenen.

Tijdens de besprekingen die later volgden kregen de nogal vage bewoordingen

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux

van Minister Bakker dat door de aanleg van het kanaal „geen Nederlandse belangen op waterstaatkundig, planologisch en industrieel gebied geschaad mochten worden”, een meer concrete uitwerking. Voordat met de werken een aanvang gemaakt zou mogen worden, moest België namelijk eerst met Nederland het eens worden over de harmonisatie van de grondprijzen voor industrieversting, evenals van de wetten en reglementen over de vrijwaring van de volksgezondheid en het leefmilieu. In verband met dit laatste eist Nederland een minimale kwaliteit van het Scheldewater; het moet namelijk tot op 5 p.p.m. zuurstof gezuiverd zijn voor op de vraag van België ingegaan kan worden. Het Baalhoekkanaal immers zou wel eens tot gevolg kunnen hebben dat door het ontstaan van nieuwe stromingen, en mede door de getijden, de sterk vervuilde Scheldewaters zich over de gehele Scheldedelta verspreiden (6).

Gunstige beslissing van Waterstaat.

Op 9 mei 1972 bracht de Nederlandse Raad van Waterstaat een gunstig advies uit over het binnendijkse tracé (7) van het Baalhoekkanaal (waardoor Baalhoek, Kruispolderkaai, Paal, Duivenhoek en Anadorp met samen ongeveer 230 bebouwingen, 700 hektaren binnendijkse gronden en 60 ha van het Land van Saeftinge zouden verdwijnen) en het Noordelijk tracé voor de bochtafsnijding van Bath. Op deze wijze wordt het Verdrongen Land van Saeftinge zo weinig mogelijk aangetast. De voorzitter van de Nederlandse Onderhandelingsdelegatie, de Staten-Generaal en de Belgische Minister. De Saegher werden door Minister Drees op de hoogte gebracht van deze

adviezen. Bij de verdere Belgisch-Nederlandse onderhandelingen over de Bath- en Baalhoekprojecten zal met deze adviezen rekening worden gehouden. Waterstaat acht het verder noodzakelijk dat in een traktaat met België de normen voor de kwaliteit van het Scheldewater zouden worden vastgelegd. Dit laatste zal zeker van Belgische zijde veel geld en tijd kosten.

Toenadering.

Hoewel België en Nederland elkaar in het verleden als concurrenten inzake de Scheldekwestie(s) benaderd hebben, is er tans een opvallende kentering vast te stellen in hun houding tegenover mekaar in deze aangelegenheden. Het wil mij voorkomen dat deze toenadering grotendeels - er zijn nog andere redenen - ontstaan is uit de bezorgdheid van zowel de Nederlandse als Belgische bewindslieden over onze havenpositie in verband met de evolutie van de Europese havens.

Havengebieden in West-Europa. (8)

Alles wijst er op, dat er zich op het West-europese vasteland vier concurrerende havengebieden zullen ontwikkelen.

Het *Noordduitse havengebied* met Bremen, Hamburg, Willems haven, Emden en Cuxhaven. Tans is Willems haven de enige diepzeehaven van Duitsland, toegankelijk voor schepen van 175.000 dwt. De mogelijkheid bestaat deze haven toegankelijk te maken voor schepen van 300.000 dwt. Er bestaan plannen voor de uitbouw van de industriehaven voor Hamburg voor schepen tot 350.000 dwt, voor het aanleggen van een diepzeehaven in Bremen en om van Helgoland een overslaghaven te maken, toegankelijk

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux

voor de allergrootste schepen (500.000 tot 1.000.000 dwt).

Het *Westfranse havengebied* met de havens Brest, Cherbourg en Le Havre. Schepen van 200.000 dwt kunnen gemakkelijk al deze havens aandoen. Niettegenstaande hun ongunstige ligging t.o.v. de grote Westeuropese industriegebieden winnen zij toch de laatste tijd aan betekenis. De haven van Le Havre, gunstig gelegen t.o.v. Parijs en in de nabijheid van een vijftal petroleumraffinaderijen die meer dan een derde van de Franse raffinagecapaciteit vertegenwoordigen, werd door de Franse regering op 11-12-'69 als toekomstige olieterminal voor schepen tot een miljoen ton aangeduid. Via een zeesluis voor schepen tot 200.000 dwt, die hier in 1971 in gebruik genomen werd, kunnen deze schepen een 20 km lang kanaaldok bereiken, dat evenwijdig loopt met de Seine en aangelegd werd in een drooggelegde vlakte van 10 ha. Ook de haven van Duinkerke behoort volgens de Franse regering tot dit Westfranse havengebied. Gezien echter de heel bijzondere positie die de ontwikkeling van deze haven inneemt tegenover de Belgische en Nederlandse havens wijden wij hieraan een apart hoofdstukje.

Het havengebied van de Middellandse Zee met de Franse haven Marseille en de Italiaanse havens Genova, Savona, La Spezia en Livorno. Aangezien de oude haven van Marseille slechts toegankelijk was voor schepen van 80.000 ton, hebben de Fransen een nieuwe haven gebouwd in de Golfe de Fos op 50 km van Marseille, waar nu reeds schepen van 300.000 dwt kunnen afmeren. Men is tans bezig een kade te bouwen op het einde van de landtong, die de Rhônemonding van de

Golfe de Fos scheidt, waar schepen tot een miljoen dwt zullen kunnen aanleggen. Via de Noorditaliaanse havens bereikt een belangrijke invoer van petroleum de Westduitse Bondsrepubliek.

Het Deltagebied van Schelde, Rijn en Maas met de Nederlandse havens Rotterdam en Amsterdam, en de Belgische havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Iedereen kent de fantastische opgang van Rotterdam. Deze haven heeft een open verbinding met de zee door de 30 km lange Nieuwe Waterweg. De petroleumvoorhaven Europoort werd begin 1970 bereikbaar voor schepen van 225.000 dwt. Door een dicht net van waterwegen is Rotterdam verbonden met een groot achterland. Dit zijn de voornaamste redenen waarom Rotterdam tans aan de spits staat van de Noordzeehavens. De nu aan gang zijnde werken in Amsterdam-IJmuiden zullen de Amsterdamse haven straks toegankelijk maken voor schepen van 125.000 dwt. Wat Antwerpen betreft, deze haven kreeg in 1969 te Zandvliet weliswaar het op heden grootste sluis ter wereld met een lengte van 500 m, een breedte van 57 m, een diepte van 13,50 m, een inhoud van 384.750 m³ en een capaciteit van 125.000 ton, maar de Westerschelde is tans slechts bevaarbaar voor platgebodemde schepen tot 70 duizend ton. Om de toegankelijkheid op te voeren ontstonden de Bath- en Baalhoekprojecten. Sinds Gent sedert 1968 in Terneuzen over een sluis van 60.000 dwt en over het hergeprofileerd kanaal Gent-Terneuzen beschikt, kende het een sterke opgang. Aangezien deze echter niet meer voldoen aan de gestelde eisen vraagt Gent nu een sluis van 125.000 dwt in Terneuzen. Zeebrugge zal toegankelijk gemaakt worden

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux

voor grote zeeschepen en met de bouw van een sluis van 125.000 dwt zal straks aangevangen worden. Sommigen zijn geneigd om ook de haven van Duinkerke tot het Deltagebied te rekenen. Hoewel zo'n visie wel gemotiveerd kan worden op grond van historische en geografische gegevens, mogen wij niet uit het oog verliezen dat Duinkerke wel degelijk een Franse haven is, en als zodanig een belangrijke plaats bekleedt in de havenplannen van de Franse regering in Parijs. En die stellen ons bepaald niet gerust.

Duinkerke: de grote bedreiging? ⁽⁹⁾

Deze haven kan als de meest ideaal gelegen Noordzeehaven beschouwd worden. Ze was echter slechts toegankelijk voor schepen van 55.000 dwt. Het feit dat de twee vóór 1970 bestaande sluisen als gevolg van het toenemend aantal schepen binnen afzienbare tijd verzadigd zouden raken, dat steeds grotere eenheden in de vaart gebracht worden en dat het voor het staalbedrijf Usinor en S.F.B.P.-raffinerij interessant zou zijn bevoorradat te worden door schepen van 100.000 ton en meer, besloot men een sluis te bouwen van 125.000 ton. De werken begonnen op 20 november 1966 en op 16 november 1970 werd de nieuwe sluis in dienst genomen. Zij heeft een lengte van 364 m, een breedte van 50 m, een diepte van 13,50 m, een inhoud van 245.700 m³ en een capaciteit van 125.000 dwt. Zij is een der grootste ter wereld. Toch is dat nog maar een begin van de voorziene grootscheepse uitbreiding. Ten oosten van Gravelines wordt een nieuwe voorhaven gebouwd. Men verwacht dat er begin 1974 schepen van 300.000 dwt

in de Duinkerke haven afgemeerd zullen worden. De oppervlakte van deze nieuwe voorhaven zal 560 ha. bedragen met drie pieren: een westpier van 1547 m lengte, een noordpier van 1095 m en een oostpier van 1641 m. Voorlopig zijn er plannen voor slechts twee aanlegsteigers waaraan gelijktijdig twee schepen van 300.000 dwt en twee van 150.000 dwt kunnen afmeren.

Samen met de voorhaven zal gelijktijdig een getijhavenbekken aangelegd worden. De scheepswerven France-Gironde hebben immers plannen om binnen afzienbare tijd ten zuiden van het getijhavenbekken een werf te bouwen waar schepen tot één miljoen ton op stapel kunnen worden gezet. Zij zou daar ook een centrum voor scheepherstellingen vestigen. Duinkerke wordt met zijn nieuwe voorhaven en bijhorende havenbekken in de eerste plaats een snelhaven, waardoor tankers, ferrydiensten, containers en roll/on-roll/off-schepen aangetrokken zullen worden. Het is niet alleen de bedoeling van Duinkerke uit te groeien tot één der grootste Europese havens, zij wil ook een belangrijke industriepool worden. Nu reeds zijn heel wat belangrijke firma's zich op haar industrieterreinen komen vestigen, maar men verwacht dat de havenuitbreiding een nog grotere aantrekkingskracht zal uitoefenen op vele nijverheden. Men mag ook niet vergeten dat Duinkerke over uitstekende verbindingen beschikt, zowel te water als per spoor en op de weg, hoewel de situatie in dit laatste geval wel wat minder gunstig is. Het kanaal Duinkerke-Veurne-Nieuwpoort, het kanaal van de Moeren, het kanaal van Bergen, het kanaal van Broekburg, het kanaal van Mardyck, zijn weliswaar slechts bevaarbaar voor bin-

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux

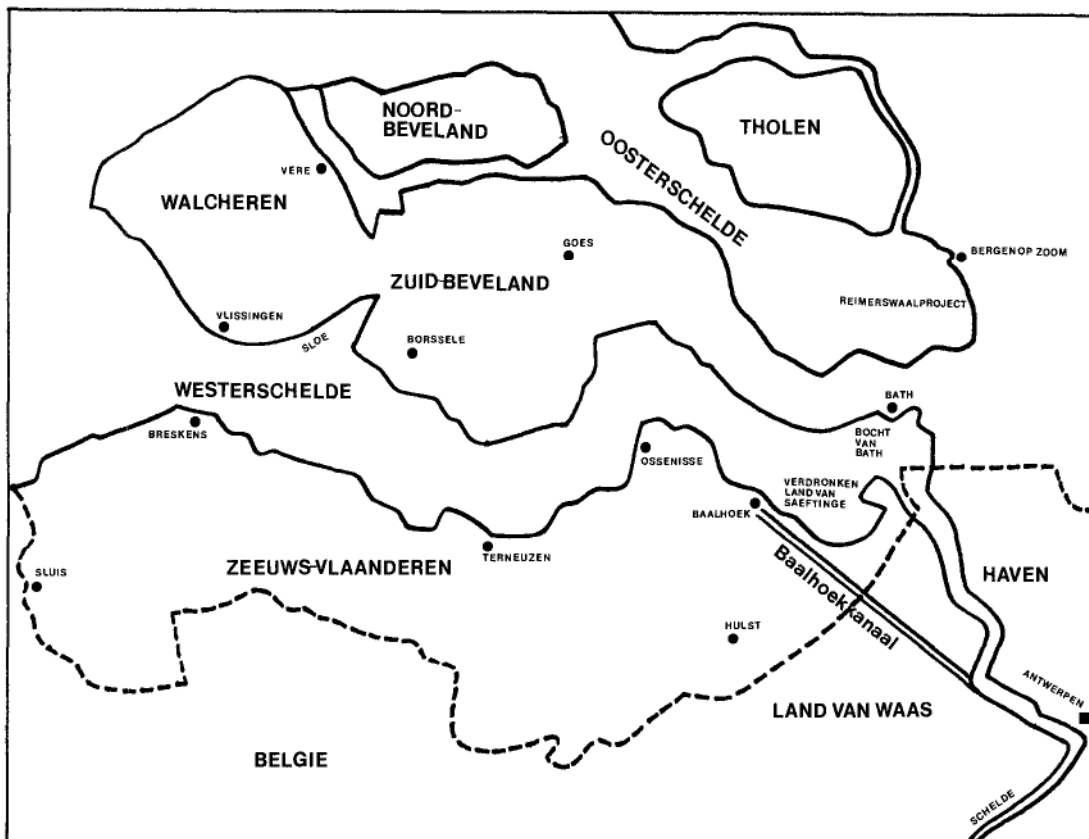
nenschepen van 350 ton, wat kwa concurrentie een ernstige handicap betekent. Maar sedert 1968 is de toestand hier grondig veranderd. Op 8 april van dit jaar immers werd het eerste schip geschut in de nieuwe binnensluis van Mardyck, geschikt voor schepen van 1.350 ton en duwkonvoeien tot 3.000 ton. Deze sluis verbindt de haven van Duinkerke met het kanaal Duinkerke-Denain. Aan de bouw van deze 178,5 km lange waterweg werkte men acht jaar. Wanneer de aftakking van dit kanaal Bauvin-Marquette voltooid zal zijn, zullen schepen van Europese tonnemaat de binnenhaven van Rijsel kunnen bereiken. Tans zijn werken aan de gang op het gedeelte Denain-Thiers. Wanneer deze voltooid zijn, zal het gedeelte Thiers-Belgische grens worden verwezenlijkt. Aangezien België op dat tijdstip eveneens met de aanpassingswerken klaar zal zijn, zal Duinkerke op het Europese waterwegennet zijn aangesloten. Duinkerke beschikt over een zeer goede spoorweghaven en heeft uitstekende verbindingen per spoor met alle belangrijke centra van Frankrijk. Er wordt koortsachtig gewerkt aan de nieuwe Noord-Zuid autosnelweg A 25 en aan de verbinding van deze weg over Doornik met de Route de Wallonie. Daartegenover dient te worden vermeld dat de verbinding grens-Tourcoing van de E 3 tot op heden niet is opengesteld en de „stop” van Rijsel nog niet in de eerste jaren weggenomen zal worden.

Parijs heeft het verder gemakkelijk om een doeltreffende havenpolitiek te voeren. De drie havens: Fos-Marseille, Le Havre en Duinkerke waarop het havenbeleid wordt toegespitst, hebben elk een totaal verschillend achterland. Er is dan ook geen sprake van onderlinge strijd,

wat een goede coördinatie ten zeerste in de hand werkt. In 1974 zullen tankers van 300.000 ton in Duinkerke kunnen afmeren. Geen enkele andere Noordzeehaven is daartoe in staat. Misschien zal dat mogelijk zijn in Europoort-Rotterdam, alhoewel het dan de vraag is of deze reuzeschepen er niet de voorkeur aan zullen geven in Duinkerke aan te leggen in plaats van in Rotterdam, omdat zij in dit laatste geval om de Britse eilanden moeten varen, wat neerkomt op tijd- en geldverlies. De vervuiling van het leefmilieu dat tans reeds ernstige problemen doet rijzen in de randstad Holland, zal geen obstakel vormen voor de verwezenlijking van de Duinkerke havenplannen, aangezien de kuststroken tussen Kales en Boonen, eveneens die tussen Duinkerke en De Panne uitsluitend bestemd zullen blijven voor recreatie, en aan de monding van de Aa van Fort-Philippe tot Grevelingen en verder landinwaarts niet geraakt zal worden.

Een rechtstreeks gevolg van deze havenontwikkeling is een inkrimping van het Noordfranse achterland van Antwerpen en Gent. Maar er is meer. Toen begin 1971 tijdens de perskonferentie ter gelegenheid van het in gebruik nemen van het 125.000 ton-sluis te Duinkerke de vraag werd gesteld aan de heer Boeuf, directeur-generaal van de „Port autonome de Dunkerque”: „Zal de ontwikkeling van Duinkerke de positie van Antwerpen niet aantasten?”, toen antwoordde hij: „Daar zijn wij al mee bezig. Wij stellen alles in het werk om Wallonië en het Ruhrgebied, naast het Franse Noorden, als achterland te krijgen. Tenslotte is het onze doelstelling minstens de evenknie van Rotterdam te worden.” Het zou daarbij in de bedoeling liggen van de Fran-

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux



sen een pijpleiding aan te leggen over België naar Duitsland (10).

Deze gevaarlijke toestand voor onze Noordzeehavens zal zeker niet vreemd zijn aan de huidige toenadering op haven- en waterwegengebied tussen België en Nederland.

Nederlandse plannen voor het Westerscheldebekken.

De betekenis van dit Westerscheldebekken is ook Nederland niet ontgaan. Het is een feit dat de uitbreidingsmogelijkhe-

den van Rotterdam en Amsterdam om diverse redenen gesatureerd geraken. Het Westerscheldebekken daarentegen lijkt nog heel wat mogelijkheden te bieden voor ontwikkeling en industrialisatie.

In de huidige zeehavenontwikkeling in Zeeland kan men twee belangrijke steunpunten onderscheiden (11):

1. Vliссingen-Oost (Sloehavengebied). Het 400 ha vrijgegeven industrieterrein werd reeds bezet door grote firma's, als De Schelde, Hoechts, Billiton. Deze terreinen zullen nog uitgebreid worden in de richting van Borssele.

2. Terneuzen. Hier heeft zich het grote Amerikaanse concern Dow Chemical gevestigd, dat steeds maar uitbreidt. Sinds 1968 is het kanaal Gent-Terneuzen geschikt gemaakt voor schepen van 60.000 ton, wat een verdere industrialisatie aan de oevers van dit kanaal in de hand werkt. Om te kunnen profiteren van deze toestand zal Terneuzen zijn handelshaven aanpassen om de hierdoor ontstane grotere trafiek te kunnen opvangen. Ten Oosten van Terneuzen zullen in de omgeving van Ossensisse insteekhavens worden aangelegd en industriegronden gereed gemaakt om het ontstaan van een groot industrieel kompleks in de hand te werken.

Dan is er nog het Reimerswaalproject, dat het toekomstig expansiegebied voor havens en industrieën van Bergen op Zoom en de gehele zuidwestelijke hoek van Noord-Brabant omvat. Dit kan alleen tot stand komen na de afsluiting van de Oosterschelde, die tegen 1978 verwacht wordt. Pas dan zal men met zekerheid weten of dit project uitgevoerd wordt.

Het Westerscheldebekken in Benelux en Europa.

In een geest van goede verstandhouding dienen België en Nederland verder samen te werken om van het hele Westerscheldebekken (Antwerpen, Land van Waas, Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, de Bevelanden, West-Brabant) een der voorspoedigste gewesten van De Nederlanden en van Europa te maken. Er zijn nog tegenstellingen te overwinnen tussen de verscheidene havens onderling, zowel in Nederland als in België, maar ook tussen de Nederlandse en Belgische havens. In beide landen dringt zich dan

ook een nationale havenpolitiek op. En wanneer dan deze havenpolitiek van beide landen omgevormd zal worden tot een Benelux-havenbeleid, waarin iedere haven op zijn rechtmatige plaats aanspraak zal kunnen maken, dan zal een belangrijk deel van de te Londen groots-opgezette Benelux verwezenlijkt zijn. Waarom zouden België en Nederland het niet doen? Overeenkomsten inzake Benelux behoren immers nog tot hun eigenmachtige bevoegdheden. Zij kunnen daar nog zelf over beslissen.

In Nederland heeft men de problemen die in verband staan met deze kwestie op wetenschappelijk verantwoorde en globale wijze aangepakt. In België staat deze studie nog in de kinderschoenen. Het wordt hoog tijd dat men zich hier over deze vraagstukken ernstig bezint.

Het harmoniseren en koördineren van de diverse havenbelangen, het vermijden van overinvesteringen, het tot bloei brengen van het Westerscheldebekken en het hele Deltagebied, kan een stimulans worden voor een meer efficiënte Beneluxsamenwerking. En dit is de noodzakelijke voorwaarde om in het Europa der Tien, een rol van betekenis te spelen!

Wijlen Prof. Dr. Karel Pinxten zei reeds in 1954: „Wat heeft de toekomst in haar plooiën? De keuze tussen Delta-eenheid in Benelux en Hansa-pool in de West-Europese integratie enerzijds, of de ondergang met de dood van het tragisch versplinterende West-Europa anderzijds?” (12).

Tenslotte willen wij nog even er op wijzen dat 1972 een merkwaardig herdenkingsjaar genoemd mag worden. Het was niet alleen het herdenkingsjaar van de inname van Den Briel (1 april 1572), van de

het westerscheldebekken: toetssteen voor benelux

dood van Johan Hendrik van Dale (Sluis, 19 mei 1872), van het afsterven van de eminente Nederlandse Staatsman J.R. Thorbecke ('s-Gravenhage, 4 juni 1872), maar ook van het openstellen voor de zeevaart van de „Nieuwe Waterweg” in 1872. Dit was de gegraven voortzetting van de Nieuwe Maas tot Hoek van Holland, uitgevoerd van 1866 tot 1872 volgens de plannen van ingenieur Caland. De haven van Rotterdam werd zo rechtstreeks verbonden met de zee. Nederland is in heel de wereld terecht bekend om zijn deskundigen op gebied van waterwegen-, haven-, dijken- en bruggenbouw. Dat zijn ingenieurs echter honderd jaar geleden reeds de grote betekenis inzagen van een rechtstreekse verbinding van Rotterdam met de zee door een waterweg, toegankelijk voor zeer grote zeeschepen, pleit niet alleen voor hun nuchter inzicht maar ook voor hun juiste blik op de toekomst. Dat Rotterdam sinds 1965 de grootste haven is ter wereld, is te danken aan de Nieuwe Waterweg. De nieuwe haven- en industrie-terreinen gelegen aan dit diepe vaarwater zeer dicht bij de zee, zijn immers gemakkelijk toegankelijk door deze open en veilige waterweg, waar grote schepen geen getijden dienen af te wachten om binnen te varen en wegens het beperkte getijde geen sluizen dienen te passeren.

Het is het zoveelste bewijs dat de Nederlanders een zee- en waterwegentraditie bezitten waardoor zij vooruitlopen op de evolutie in plaats van er achteraan te hollen. In de Zuidelijke Nederlanden mag dat wel gememoreerd worden.

- (1) Ir. H. Vanhooymissen: *Zeehavenproblemen in de Gouden Delta*. Uitgave Promotiekomitee Zeehavenbelangen. Blz. 2.
- (2) E. Adriaensens: *Recente ontwikkelingen in de scheepvaart en de havenuitrustingen*. *Kultuurleven* Febr. 1972. Blz. 21 en volgende.
- (3) Ir. N. Hoste: *De Belgische havenpolitiek in 1971*. Nieuw Vlaanderen, Maart-Mei 1971. Blz. 2-12.
- (4) W. Melis: *Het Land van Waas en Oost-Zeeuws Vlaanderen in de branding*. *Neerlandia*, April 1969. Blz. 93-98.
- (5) Ir. N. Hoste: zie (3).
- (6) Ir. N. Hoste: *Havenpolitiek in het Buitenland*. *Kultuurleven*. Febr. 1972. Blz. 64-74.
- (7) Herman Welter: *Antwerpen werd machtige industriepoof*. *Neerlandia*. Sept. Okt. 1971. Blz. 135-142.
- (8) E. Adriaensens: zie (2).
- (9) Herman Welter: *Wordt Duinkerke tweede Rotterdam?* *Neerlandia*, April-Mei 1971, blz. 66-77.
Herman Welter: *Robert Bœuf ziet talrijke obstakels*. *Neerlandia*, April-Mei 1971, blz. 78.
- (10) Ir. N. Hoste: *Havenpolitiek in het Buitenland*. *Kultuurleven*. Febr. 1971. Blz. 64-74.
- (11) Drs. C. de Schipper: *Belgische en Nederlandse belangen rond het Westerscheldebekken*. *Neerlandia*. November 1968. Blz. 338-341.
- (12) Prof. K. Pinxten: *De economische betekenis van de Schelde*. *Eeuwige Schelde*. De Clauwaert. Blz. 28.
Een greep uit de literatuur:
- Prof. ir. Krietemeyer: *De ontwikkeling van de verkeersmiddelen in de zeevaart*. Den Haag 1968.
- *De behoefte aan Zeehavenareaal in 1980*. Rijksplanologische Dienst 1966.
- *Verkenning van enkele aspecten van de ontwikkelingsmogelijkheden voor zeehavens in het Deltagebied*. Overlegorgaan Zeehavenontwikkeling Zuis-West Nederland 1969.
- Prof. A. Vigarie: *Aperçus prospectifs de la Vie portuaire de l'Europe*. Europacollege Brugge. April 1970.
- Prof. Nedée: *Inleidend verslag over het Havengebied*. Cepess 1969.
- Ir. H. Deprez: *Havenontwikkeling in België*. 1971.