

403. 1.

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan

de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet tot aanleg van een scheepvaartverbinding van *Amsterdam* met den *Boven-Rijn* ten behoeve van de Rijnvaart en verbetering van den vaarweg naar *Vreeswijk* ten behoeve van de binnenscheepvaart.

De toelichtende memorie (en bijlage), die het wetsontwerp vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

Finse, den 3 Juli 1930.

WILHELMINA.

403. 2.

ONTWERP VAN WET.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is verbetering te brengen in de scheepvaartverbinding van *Amsterdam* met den *Boven-Rijn*, ten behoeve van de Rijnvaart en in den vaarweg naar *Vreeswijk* ten behoeve van de binnenscheepvaart;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Van Rijkswege zal worden aangelegd en onderhouden een scheepvaartkanaal van *Amsterdam* naar den *Boven-Rijn*, dat gevormd zal worden door verbetering van het *Merwedekanaal* tusschen *Amsterdam* en *Utrecht* en door het maken van nieuwe kanalen tusschen *Utrecht* en de *Lek* omtrent *Wijk-bij-Duurstede* en tusschen de *Lek* omtrent *Ravenswaay* en de *Waal* omtrent *Tiel*.

Artikel 2.

Van Rijkswege zal worden aangelegd en onderhouden een zijtak van het onder artikel 1 bedoelde scheepvaartkanaal van *Utrecht* naar *Vreeswijk*.

Artikel 3.

Tot uitvoering van de in artikel 1 bedoelde werken zal niet worden overgegaan dan nadat de belanghebbenden zich tot genoegen van Onzen Minister van Waterstaat hebben verbonden een derde gedeelte in de kosten van die werken bij te dragen.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Waterstaat,

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1929—1930.

403. 3.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. *Geschiedenis.*

Bij het aanhangig maken van een wetsontwerp, dat ten doel heeft ingrijpende verbetering te brengen in de scheepvaartverbinding tusschen *Amsterdam* en den *Boven-Rijn*, schijnt het niet ondienstig de geschiedenis van die verbinding even aan te stippen, omdat daaruit kan blijken, dat telkenmale, wanneer de verbetering van dezen scheepvaartweg ernstig ter sprake komt, dezelfde vraagstukken naar voren komen, waarbij diep meningsverschil omtrent de beste wijze van oplossing het nemen van eene beslissing, welke algemeen bevrediging geeft, hoogst moeilijk maakt.

In het algemeen moge allereerst worden verwezen naar de behandeling van het wetsontwerp tot aanleg van een kanaal ter verbinding van *Amsterdam* met de *Merwede*, dat bij Koninklijke Boodschap van 6 Januari 1881 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal werd toegezonden (zie *Handelingen* 1880—1881, bijlagen 95), en dat ten slotte leidde tot de wet van 29 Juli 1881 (*Staatsblad* n°. 143), gewijzigd bij de wet van 15 Mei 1884 (*Staatsblad* n°. 106).

Eene goede scheepvaartverbinding van *Amsterdam* met den *Boven-Rijn* is niet alleen van plaatselijk belang, maar is ook in hooge mate een zaak, welke het algemeen Rijksbelang raakt. Het behoeft daarom niet te verwonderen, dat bij het opmaken van talrijke verbeteringsplannen het Rijk leiding gaf en dat enkele dier plannen van Rijkswege werden uitgevoerd.

Om te beginnen werd in 1822 de waterweg van *Amsterdam* naar *Vreeswijk*, de eigenlijke Keulse vaart, verbeterd en werd in 1825 het Zederikkanaal gegraven om een korten toegang tot de *Waal* te verkrijgen en den *Beneden-Rijn* en de *Lek* — bezwaarlijk voor de scheepvaart bij lage waterstanden — te ontgaan.

Voortdurende ontwikkeling van de scheepvaart noopte tot het overwegen van voorzieningen, aanvankelijk gericht op verbetering van den bestaanden vaarweg, doch verder aanleiding gevende tot talrijke ontwerpen en ten slotte tot indiening van een wetsontwerp, strekkende tot aanleg van een kanaal van *Amsterdam* door de Geldersche vallei naar de *Boven-Waal* (zie Koninklijke Boodschap van 6 Maart 1878; Gedrukte Stukken n°. 132 van de Zitting 1877—1878). Het wetsontwerp werd door de Regeering teruggenomen en de zaak kwam in 1881 bij de Volksvertegenwoordiging opnieuw aan de orde door indiening van het reeds in deze Memorie genoemde wetsontwerp. De daarin vervatte voorstellen waren gegrond op een verslag van de betrokken hoofdingenieurs van den Rijkswaterstaat tot nader onderzoek van een 9 Februari 1878 uitgebracht rapport, hetwelk alleen de verbetering van de Keulse vaart en het Zederikkanaal behandelt. De technische strijd bij de beoordeeling van de verschillende ontwerpen ging vooral over de onzekerheid of de overgang van den *Neder-Rijn* of *Lek* op een punt tusschen *Vreeswijk* en de *Grebbe* duurzaam zou kunnen worden in stand gehouden en over de mogelijkheid om den kwelachtigen bodem van de *Neder-Betuwe* met eene diepe doorgraving te kunnen doorsnijden.

Het in verband met een en ander ingevolge de reeds genoemde wet van 15 Mei 1884 (*Staatsblad* n°. 106) aangelegde kanaal van *Amsterdam* langs *Utrecht* over *Vreeswijk* en *Vianen* naar *Gorinchem* werd in 1893 voltooid (zie de beschrijving, uitgegeven op last van het Departement van Waterstaat en bewerkt door den ingenieur van den Rijkswaterstaat P. H. KEMPER).

Dit kanaal voldeed na eenigen tijd niet meer aan de behoeften van de scheepvaart, wat aanleiding gaf tot het in 1915 instellen van eene commissie (Voorzitter de inspecteur-generaal van den Rijkswaterstaat J. C. RAMAER) „ten einde „den Minister van Waterstaat van advies te dienen omtrent „de werken, welke zullen zijn uit te voeren voor het maken

„van een aan de tegenwoordige en waarschijnlijk toekomstige „eischen van het scheepvaartverkeer voldoende scheepvaart- „weg van Amsterdam naar de Lek met gebruikmaking voor „zooveel mogelijk van het bestaande Merwedekanaal tot bij „den spoorweg Gouda—Utrecht en overigens door den aanleg „van een nieuw kanaalvak”. In de commissie hadden alleen zitting ingenieurs van den Rijkswaterstaat. Mede in verband met de aan de commissie verstrekte opdracht, welke nog werd verduidelijkt door de mededeeling van den Minister, dat het de bedoeling was het nieuwe kanaalvak over de geheele lengte het peil van Amstellands boezem te geven, waren de voorstellen, welke de commissie in haar verslag van Maart 1917 deed, slechts van beperkten aard.

De voortdurende groei van het aantal schepen, dat van het Merwedekanaal gebruik maakte, het steeds grooter wordende getal Rijnschepen daaronder en de toenemende maat van de schepen voor de Rijnvaart gaven aanleiding het vraagstuk van de verbetering van dezen scheepvaartweg met ruimeren blik en in meer algemeen zin te bezien, en nadat globaal de mogelijkheid van het volgen van andere tracé's dan dat van den bestaanden vaarweg was onderzocht, werd bij Koninklijk besluit van 7 Januari 1921 n°. 39 eene commissie benoemd onder voorzitterschap van het toenmalige lid van Gedeputeerde Staten van Zuidholland, mr. J. LIMBURG, met opdracht „een onderzoek in te stellen naar de beste wijze, waarop zoo mogelijk „met gebruik van het Merwedekanaal een verbeterde scheep- „vaartweg van Amsterdam naar den Boven-Rijn zoo spoedig „doenlijk kan worden tot stand gebracht, daarbij ook lettende „op de belangen van de te doorsnijden landstreken en van de landsverdediging”. Het verslag van de commissie is gedateerd 17 December 1924. De commissie kwam tot de slotsom, dat de aanleg van een kanaal, loopende van Amsterdam over Utrecht en Wijk bij Duurstede naar Tiel, ongeveer volgens de door haar aangegeven richting, de beste oplossing van het vraagstuk zou geven. Tal van andere tracé's, waaronder als voornaamste een door de Geldersche vallei en een over Vreeswijk, werden mede in het onderzoek betrokken.

Dat door de Geldersche vallei werd verworpen, omdat naast de hooge aanlegkosten de verwezenlijking zeer afhing van de vordering der Zuiderzeewerken, waaromtrent in 1924 nog weinig zekerheid bestond. Van het tracé over Vreeswijk werd afgezien, omdat de vaartijd over Vreeswijk—Gorinchem beteekenend langer is dan over Wijk bij Duurstede—Tiel, de rivierkruising in het laatste geval niet zoo samengesteld en bezwarend is, en ten slotte de weg over de rivier af te leggen belangrijk korter is.

Daar kort na de verschijning van het rapport tot snellere uitvoering der Zuiderzeewerken besloten werd en bovendien de begroting van het tracé door de Geldersche vallei door sommige deskundigen te hoog werd geacht en verder weinig aandacht was geschonken aan den samenhang der verbinding met den Rijn en met die met de Maas, waar de Maaskanaliseering inmiddels hare voltooiing naderde, kwam de ambtsvoorganger van den ondergeteekende er toe in April 1926 aan den hoofdingenieur van 's Rijkswaterstaat dr. ir. L. R. WENTHOLT op te dragen:

1°. om de bestaande plannen voor de verbetering van den scheepvaartweg van Amsterdam naar den Boven-Rijn te onderzoeken en te vergelijken in verband met de daaromtrent uitgebrachte adviezen en geleverde beschouwingen en met de in verband met de Zuiderzeewerken en de Maaskanaliseering gewijzigde omstandigheden;

2°. om mededeeling te doen van het resultaat van dit onderzoek onder overlegging van de noodige uitgewerkte plannen en kostenbegrotingen, alsmede een raming van den tijd, die met de uitvoering gemoeid zal zijn.

Daarbij werd bepaald, dat het onderzoek zoo ruim mogelijk zou behooren te geschieden, met inachtneming van alle belangen, welke bij de oplossing van het vraagstuk betrokken zijn, in het bijzonder de rechtstreeksche Rijnvaart van Amsterdam en de binnenvaart Amsterdam—Rotterdam, alsmede lettende op de wenschelijkheid van de toelating van eene grootere snelheid met het oog op de zich steeds meer uitbreidende motorvaart.

Ten einde spoedig tot een besluit te kunnen komen schein het gewenscht, dat dit onderzoek plaats had onder onmiddellijke leiding van den inspecteur-generaal van den Rijkswaterstaat in algemeenen dienst, van den directeur-generaal der Zuiderzeewerken en van den directeur der Handelsinrichtingen van Amsterdam. Het rapport werd uitgebracht in Maart 1927. Daarin werd aanbevolen een kanaal van Amsterdam over Vreeswijk naar Tiel.

De voorstellen, vervat in dit rapport, mochten voor zoover betreft de voorgestelde ruimere afmetingen van het kanaal, van de sluizen en bruggen, den vorm van de schutsluizen, de stralen van de bogen, enz., algemeen instemming vinden. Aan de zijde van Amsterdam bleek echter weldra van groote neiging om voorkeur te blijven geven aan het door de commissie-LIMBURG aanbevolen tracé. Terwijl des ondergeteekenden ambtsvoorganger bij voortduring getracht heeft omtrent het verschil in meening over de verdienste van beide tracé's — deels ontstaan uit uiteenlopend technisch inzicht, deels uit verschillende waardeering van economische factoren — tot de vereischte klaarheid, noodig tot het nemen van eene beslissing, te komen, en hij daartoe met het gemeentebestuur en de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam herhaaldelijk van gedachten liet wisselen en ook zelf met hen in overleg trad, brachten ten slotte enkele omstandigheden het Geldersche valleiplan op den voorgrond op eene wijze, welke het voor hem buiten twijfel liet, dat in die richting de juiste oplossing moest liggen. Hij werd in die meening versterkt door hetgeen over dit onderwerp verhandeld is in de vergadering, op 14 Februari 1929 gehouden, van de afd. Bouw- en Waterbouwkunde van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en deed een wetsontwerp samenstellen, waarbij een kanaaltracé door de Geldersche vallei werd voorgesteld.

Intusschen bleek, dat Amsterdam slechts schoorvoetend deze oplossing kon aanvaarden (in de raadsvergadering toch van 4 April 1929 werd de vereischte medewerking, op den grondslag ten slotte door den Minister van Waterstaat gesteld, slechts met één stem meerderheid verkregen), terwijl zoowel de provincie als de gemeente Utrecht niet ophielden zich voorstander van het Wijk bij Duurstedeplan te toonen, daarin gesteund door de omstreeks Paschen 1929 openbaar gemaakte denkbeelden van den hoofdingenieur van den provincialen waterstaat in Utrecht ir. A. A. MUSSERT, die meende, dat het Wijk bij Duurstedeplan belangrijk gewijzigd en verbeterd kon worden.

In de vergadering van de Eerste Kamer van de Staten-Generaal van 11 April 1929 deed de ambtsvoorganger van den ondergeteekende mededeeling, dat hij naar het plan-MUSSERT een nader onderzoek zou doen instellen. De vervulling van die belofte is mede door den ondergeteekende bevorderd. Het onderzoek is opgedragen aan den hoofdingenieur van 's Rijkswaterstaat ir. C. T. C. HEYNING, die zijne bevinding heeft neergelegd in een tweetal rapporten, welke dateeren van einde Maart 1930.

In de navolgende beschouwingen zal voor zooveel noodig op vorenaangegeven plannen worden teruggekomen in hoofdzaak ter verduidelijking van de keuze, door den ondergeteekende ten slotte gedaan uit de drie plannen Amsterdam—Vreeswijk—Tiel, Amsterdam—Wijk bij Duurstede—Tiel en de Geldersche vallei, welke in aanmerking konden komen.

§ 2. Noodzakelijkheid van de verbetering.

Alvorens deze drie plannen in nadere beschouwing te nemen, mag niet onvermeld blijven, dat — hoe ook de meeningen over de waarde van de aangegeven oplossingen mogen uiteenloopen — het onderzoek in zijne geheele ontwikkeling aanwijst, dat er geen verschil bestaat over de vraag of verbetering van de bestaande verbinding van Amsterdam met den Boven-Rijn noodig is.

Lezing van de verschillende rapporten en verslagen geeft de overtuiging, dat die verbetering dringend noodzakelijk moet worden geacht. Hoewel de ondergeteekende, onder verwijzing

naar die rapporten en verslagen, zich ontslagen zou kunnen rekenen van de plicht om die noodzakelijkheid hier verder aan te toonen, meent hij volledigheidshalve toch eenige beschouwing over de hoofdpunten, waaruit de ontoereikendheid van den tegenwoordigen vaarweg en de wenschen met betrekking tot de nieuwe verbinding blijken, niet geheel achterwege te mogen laten.

De verbinding van Amsterdam met de zee zal, nu de nieuwe schutsluis te IJmuiden in gebruik is genomen, na de voltooiing van de in uitvoering genomen verbredening van het Noordzeekanaal, in uitmuntenden staat verkeerden. Aan de uitbreiding en de uitrusting van de Amsterdamsche havens is en wordt de meeste zorg besteed. Amsterdam is gereed om binnenkort de concurrentie met de andere zeehavens van Noord-West-Europa onder de beste voorwaarden, wat zijne zeeverbinding aangaat, te aanvaarden. Hiervan kan onvoldoende partij worden getrokken, indien de verbinding met het achterland niet zoodanig is, dat aan- en afvoer met de voor de zeevaart geboden mogelijkheden gelijken tred kunnen houden. Voor de ontwikkeling van het havenverkeer te Amsterdam is daarvoor o. m. noodig goede verbinding met den Rijn, den schakel van onze zeehavens met het achterland; na de binnen luttele jaren te verwachten voltooiing van den vaarweg, gevormd door Maas-Waalkanaal, Maaskanalisatie en Julianakanaal kan daaraan de Maasvaart nog worden toegevoegd.

Het behoeft na het vorenstaande niet te verwonderen, dat bij de vroegere plannen tot verbetering van dezen vaarweg Amsterdam steeds getracht heeft den Boven-Rijn op zoo hoog mogelijk rivieropwaarts gelegen punt te bereiken. Dat men hierin niet voldoende is geslaagd, heeft voornamelijk wel gelegen aan de moeilijkheden, welke men vreesde om bij een hoog op de rivier gelegen kruispunt met het kanaal eene voor de scheepvaart onder alle omstandigheden voldoende diepte in het rivierbed te kunnen onderhouden. Bij de laatste verbetering van het Merwedekanaal is daarom dat kruispunt te Vreeswijk gekozen, waar wegens de grootere natuurlijke diepte van de rivier die bezwaren minder dan hoogerop te duchten zouden zijn.

In dit opzicht heeft de uitkomst aangetoond, dat de keuze van het kanaal Amsterdam—Vreeswijk—Vianen—Gorinchem goed is geweest, doch met het oog op de Rijnvaart heeft het niet aan de verwachting beantwoord. De betere verbinding door het Merwedekanaal met het achterland werkte na 1892 en 1893 de ontwikkeling van het Amsterdamsche haven- en zeeverkeer in de hand, wat weder aanleiding gaf tot toeneming van het Rijnvaartverkeer.

In het tijdvak van 1893 tot 1903 bedroeg de toeneming van het aantal schepen bijna 50 pct., van het gezamenlijk laadvermogen bijna 100 pct.; in het tijdvak 1903—1913 waren deze cijfers achtereenvolgens 25 pct. en ongeveer 80 pct.

De oorlog deed zijn invloed op de scheepvaart langs het Merwedekanaal gevoelen. In 1921 is die achteruitgang weer ingehaald. In het 6-jarig tijdvak 1922—1928 is dan weer het aantal schepen toegenomen met 40 pct., het gezamenlijk laadvermogen met ruim 53 pct.

Het aantal is daarmee aan de sluizen te Vreeswijk gestegen van 48 200 in 1893 tot 117 800 in 1928, het laadvermogen van 3 535 000 ton in 1893 tot 22 500 000 ton in 1928.

Het aandeel van de Rijnvaart in deze scheepvaartbeweging, dat in 1900 van totaal 5 643 000 ton slechts 1 388 000 ton bedroeg, steeg ongeveer in dezelfde verhouding en bedroeg bij 5730 schepen in 1928 aan laadvermogen 4 300 000 ton, dus ruim 19 pct.

De toeneming van de Rijnvaart is door den scheepvaartweg zelf aan grenzen gebonden, welke thans reeds bereikt zijn.

Zoo zijn het profiel van het kanaal en de afmetingen van de daarin voorkomende kunstwerken onvoldoende voor het groote aantal schepen, dat van dezen vaarweg gebruik maakt. Vooral het vermogen van het kanaalgedeelte Amsterdam—Vreeswijk is ontoereikend, omdat van dat vak behalve door de voor Amsterdam bestemde Rijnvaart ook druk gebruik gemaakt wordt door de binnenvaart en wel in de eerste plaats die van

Amsterdam in de richting Rotterdam en Dordrecht en omgekeerd. De samenvoeging van Rijn- en binnenvaart in een kanaal van te kleine afmetingen blijkt in hooge mate hinderlijk te zijn voor de ontwikkeling van elk harer, niet alleen met het oog op het groote aantal schepen, maar ook omdat elke vaart, wegens de daarbij bezigde schepen, hare bijzondere eischen heeft.

Vooral komt op den voorgrond, dat op het Merwedekanaal niet *alle* Rijnschepen kunnen worden toegelaten. Reeds voor de middelmatig groote Rijnschepen, die van 2000 ton, zijn in het politiereglement voor dat kanaal beperkende bepalingen, met het oog op de nachtvaart, op het sleepen en op de snelheid van varen, opgenomen; schepen van genoemde maat zijn de grootste, welke het kanaal kunnen bevaren. Hoewel het niet waarschijnlijk wordt geacht, dat de allergrootste Rijnschepen, die thans in de vaart zijn, in de toekomst in grooten getale zullen worden gebouwd, is het wel te voorzien, dat het aantal Rijnschepen van 2000 tot 3500 ton geleidelijk zal toenemen. Voor deze soort schepen is het Merwedekanaal gesloten; de groote Rijnvaart naar Amsterdam wordt daardoor in hare ontwikkeling ongetwijfeld belemmerd.

Ook doet zich het bezwaar gelden, dat gedurende vele dagen van het jaar de Rijn langs Arnhem voor de groote Rijnschepen niet voldoende waterdiepte biedt, zoodat die schepen alsdan om Amsterdam te bereiken den omweg over de Waal langs Gorinchem naar Vianen moeten maken.

Terwijl het oponthoud, veroorzaakt door het varen over Gorinchem slechts gedurende een gedeelte van het jaar wordt ondervonden, ondervindt de scheepvaart het geheele jaar vertragen ten gevolge van de geringe afmetingen van het Merwedekanaal tusschen Amsterdam en Vreeswijk, wegens de aanwezigheid van een groot aantal beweegbare bruggen, van de sluizen te Utrecht en van de sluis te Vreeswijk. Vooral het oponthoud, veroorzaakt bij de sluis te Vreeswijk, is veelal zeer belangrijk, inzonderheid wanneer deze sluis, ten gevolge van hooge waterstanden op de Lek, als gekoppelde sluis moet worden gebruikt.

§ 3. Aanvankelijke keuze tusschen de ontwerpen.

Nu de bezwaren, welke aan den bestaanden scheepvaartweg kleven, in enkele hoofdtrekken zeer in het kort in het licht zijn gesteld, kan worden teruggekomen op de reeds aangeduide drie plannen, waarmede — voor elk plan op andere wijze — beoogd werd aan die bezwaren tegemoet te komen.

Voor een gemakkelijk overzicht zouden de drie plannen als volgt kunnen worden getypeerd:

1°. Het plan Vreeswijk, waarbij van Amsterdam tot Utrecht de richting van den bestaanden vaarweg wordt gevolgd, en van Utrecht naar Tiel een nieuw kanaal wordt gemaakt, dat de Lek nabij Vreeswijk kruist en dat, voor zoover gelegen benoorden de Lek, hetzelfde peil verkrijgt als het Merwedekanaal benoorden Utrecht, zoodat men van Amsterdam naar de Lek varende slechts te Vreeswijk zal behoeven te schutten;

2°. Het plan Geldersche vallei, waarmede beoogd wordt het maken van een geheel nieuw kanaal van Amsterdam in de richting Amersfoort en Veenendaal naar den Neder-Rijn en, na die rivier omstreeks Wageningen en de Grebbe te hebben gekruist, van een kanaal door de Betuwe van nabij Opheusden tot ongeveer Hien of Dodewaard tusschen Rijn en Waal;

3°. Het plan Wijk bij Duurstede, waarbij wordt voorgesteld verbetering van den bestaanden vaarweg van Amsterdam tot Utrecht en, Zuidwestwaarts om deze plaats ombuigende, het maken van een nieuw kanaal in de richting van Wijk bij Duurstede, waar de Neder-Rijn wordt gekruist, om vervolgens door aanleg van een kanaal van ongeveer Ravenswaaij naar Tiel de Waal te bereiken.

Op de bij deze Memorie gevoegde schets zijn deze plannen globaal aangeduid.

Uit de voorafgaande beschouwingen is naar voren gekomen, dat in de eerste plaats naar verbetering voor de Rijnvaart ge-

zoekt moet worden door een verbinding van voldoende afmetingen te maken, dat verkorting van de vaart gewenscht wordt door den omweg over Gorinchem te vermijden, en dat samenvoeging van Rijn- en binnenvaart in een zelfden vaarweg, hoewel niet altijd te vermijden en ook niet onmogelijk te achten, belemmerend werkt voor de ontwikkeling van beide wegens de verschillende eischen, welke elk dezer vaarten voor de scheepvaart stelt.

Daarbij moet voor het uit te voeren plan de mogelijkheid, om zonder bezwaar voor de scheepvaart een voldoende diepen rivierovergang duurzaam te kunnen onderhouden, vaststaan, terwijl uiteraard voor de beoordeeling van de in aanmerking gebrachte oplossingen het kostenvraagstuk, de militaire belangen, de belangen van de door het kanaal te doorsnijden streek en andere overwegingen van minder ingrijpenden aard mede in de beschouwingen behooren te worden betrokken.

Zooals hiervoren reeds is vermeld, werd door dr. WENTHOLT in diens rapport het plan Vreeswijk aanbevolen. In dat rapport wordt de meening, waartoe de commissie-LIMBURG was gekomen, dat zekerheid bestaat, dat een rivierovergang boven Vreeswijk (tusschen Wageningen en Wijk bij Duurstede) zonder stuw bij voortdurend en zonder hinder voor de scheepvaart in stand zou kunnen worden gehouden o.m. in verband met de groote diepte, welke dr. WENTHOLT voor dien overgang noodig acht, bestreden. Wegens de beteekenis van den scheepvaartweg langs Neder-Rijn en Lek moet het bezwaarlijk worden geacht hier een stuw in deze rivier aan te leggen, omdat eene dergelijke inrichting de scheepvaart in hooge mate zou belemmeren, wijl deze immers een groot gedeelte van het jaar, in plaats van vrij te kunnen doorvaren, van eene schutsluis zou moeten gebruik maken om van het opgestuwde riviergedeelte naar het beneden de stuw liggende lagere rivierpand te komen.

Dit is al dadelijk een reden, waarom — indien men de in het rapport-WENTHOLT aangevoerde technische gronden als juist zou aanvaarden — elk plan, waarbij de rivierkruising hooger op de rivier dan nabij Vreeswijk zou moeten geschieden, moet worden veroordeeld.

Ook zoude van den aanleg van het nieuwe kanaalvak Utrecht—Vreeswijk spoedig ten bate van Rijn- en binnenvaart kunnen worden partij getrokken, welke overweging er toe zou kunnen leiden om aan het plan Vreeswijk de voorkeur te geven.

In hoofdzaak op grond van de even aangevoerde beschouwingen en in aanmerking nemende, dat het plan Vreeswijk niet duurder zou zijn dan een ander plan, beval de samensteller van het rapport het Vreeswijkplan aan, waarmede zoowel de inspecteur-generaal in algemeenen dienst als de directeur-generaal van de Zuiderzeewerken zich konden vereenigen, de laatste evenwel onder het voorbehoud, dat het Geldersche valleiplan in aanmerking zou moeten komen, wanneer het mogelijk zou blijken den rivierovergang boven Vreeswijk zonder stuw te waarborgen. Als voordeelen voor laatstgenoemde verbinding worden genoemd: kortere vaartduur, geen beweegbare bruggen en scheiding van Rijn- en binnenvaart en ten opzichte van het toenmalige Wijk bij Duurstede-tracé, bovendien minder sluizen. Evenwel wordt er op gewezen, dat bij het maken van een Geldersche valleikanaal zekerheid moet bestaan, dat de met dat kanaal samenhangende werken betrekkelijk de droogmaking van de Zuiderzee, met name die tot vorming van een IJmeer en een Eemmeer, tijdig gereed zouden zijn, opdat het kanaal — wanneer het overigens voltooid zoude zijn binnen den gedachten termijn van tien jaren — ook werkelijk in gebruik zou kunnen worden genomen, en men in dezen niet afhankelijk zou behoeven te zijn van de meerdere of mindere voortvarendeheid, waarmede bedoeld gedeelte van de Zuiderzeewerken zoude worden doorgezet.

Terwijl het Amsterdamsche lid van de Commissie, onder welker leiding dr. WENTHOLT zijn arbeid verricht had, zijne meening niet onmiddellijk kon uiten, bleek toch spoedig, dat van Amsterdamsche zijde tegen het plan over Vreeswijk ernstige bedenkingen bestonden, welke, voor zoover verschil van inzicht op technisch gebied bestond, den voorganger van den

ondergeteekende aanleiding gaven zijne tusschenkomst te verleen om tot de gewenschte klaarheid te komen, terwijl hij ook het gemeentebestuur van Amsterdam gelegenheid schonk het voor en tegen van de in aanmerking gebrachte plannen te overwegen.

Diepgaand meningsverschil tusschen de technische adviseurs bleef bestaan over de vraag, of voor de rivierkruising bij Wijk bij Duurstede of Wageningen al dan niet een stuw noodzakelijk was; ook omtrent de kosten van de verschillende plannen bleek overeenstemming niet te bereiken. Bovendien werd van Amsterdamsche zijde gevreesd, dat de verschillende in of nabij Vreeswijk volgens het plan-WENTHOLT samenkomende vaarrichtingen de rivierkruising, vooral voor de groote Rijnschepen, zeer zou bemoeilijken, maar bovenal bleef men van die zijde bedenking maken tegen het leiden van de Rijnvaart over Vreeswijk en bleef men vasthouden aan Wijk bij Duurstede als het punt, waarheen die vaart het best kon worden gericht om te bereiken, dat zich een zelfstandig sleepbedrijf van Amsterdam naar den Boven-Rijn los van het gecombineerde bedrijf, dat thans op het Merwedekanaal gebruikelijk is, zou kunnen ontwikkelen. Ten slotte werd ook de weg over Wijk bij Duurstede verkozen, omdat, al mocht door dien weg niet de gewenschte algeheele scheiding van Rijn- en binnenvaart worden bereikt, die scheiding toch van Utrecht af mogelijk zou zijn. Waar aan de eene zijde zoo stellig werd vastgehouden aan het plan Wijk bij Duurstede en anderzijds daartegenover — voornamelijk wel op technische gronden — het plan Vreeswijk werd gehandhaafd, laat het zich verklaren, dat de aandacht in den aanvang in het bijzonder op deze beide oplossingen was geconcentreerd en dat de belangstelling daarvoor verhoogde, toen nu wijlen dr. C. LELY eene gewijzigde oplossing voor het plan-Vreeswijk (later uitgewerkt door dr. WENTHOLT) aan de hand deed, waardoor aan een groot deel van de tegen het oorspronkelijke plan geopperde bezwaren scheen te worden tegemoet gekomen.

Terwijl volgens het plan-WENTHOLT het nieuwe kanaalvak van Utrecht naar Vreeswijk westelijk van die plaats in de Lek zou uitmonden, beval wijlen dr. C. LELY die uitmonding oostelijk van Vreeswijk aan en bereikte daardoor — wijl de binnenvaart de ontworpen uitmonding beneden de schipbrug zou kunnen gebruiken — de mogelijkheid om de vaarrichtingen aldaar nagevoeg volkomen gesplitst te houden, zoodat in dat opzicht de toestand met het oog op de rivierkruising met groote Rijnschepen niet bij het plan-Wijk bij Duurstede zou behoeven achter te staan. De kanaalmonding van het vak Vianen—Tiel werd daarbij zooveel oostelijk van Vianen gedacht, dat dit kanaalpand buiten aanraking met den Zederikboezem zou kunnen blijven, en bij voldoende diepen aanleg van den kanaalbodem de kanaalsluis bij Vianen een groot gedeelte van het jaar geopend zou mogen blijven.

Hoewel gemeend werd, dat deze oplossing (het plan-LELY-WENTHOLT) de van Amsterdamsche zijde tegen het plan-Vreeswijk geopperde bezwaren zou opheffen, bleek ook dit plan niet de instemming van Amsterdam te hebben.

De keuze zou in dezen wellicht niet zoo moeilijk zijn geweest, indien aanvankelijk onomstootelijk zou hebben vastgestaan, dat een rivierovergang zonder het maken van een stuw niet mogelijk kon worden geacht. Ook bij den Rijkswaterstaat schaalden de ingenieurs, die het verslag van de commissie-LIMBURG mede ondertekenden, zich onder de technici, die van meening zijn, dat eene kruising bij Wijk bij Duurstede of Wageningen met open rivier geen sprong in het duister zou wezen. Maar indien deze technici in het gelijk konden worden gesteld, waarom dan vastgehouden aan de richting Wijk bij Duurstede, waarom dan niet eerder de gedachte gericht naar het Geldersche valleiplan, dat — immers ook naar de meening van vroegere bestuurders van Amsterdam — ruimere vooruitzichten voor de Rijnvaart op Amsterdam kon openen? De voordeelen, aan de uitvoering van dit plan verbonden, zijn hiervoren reeds vermeld. Nadere beschouwing had ten gevolge, dat het gemeentebestuur van Amsterdam zich tegenover des ondergeteekenden

Aanleg van een scheepvaartverbinding van Amsterdam met den Boven-Rijn ten behoeve van de Rijnvaart, enz.

ambtsvoorganger na een bespreking bereid verklaarde, het denkbeeld om de Rijnverbinding tot stand te brengen door het graven van een kanaal door de Geldersche vallei ernstig in overweging te nemen, indien vast zou staan, dat het kanaal binnen een bepaalden termijn (aanvankelijk werd genoemd 31 December 1937) geopend kon worden, en indien overeenstemming kon worden verkregen omtrent het kostenvraagstuk, waarover tusschen de adviseurs van beide partijen de inzichten nog uiteenliepen, inzichten o. m. afhankelijk van de vraag, welke werken in het IJmeer en de Eemmeren van de afgesloten Zuiderzee ten behoeve van een veilige vaart tusschen de Eemvallei en Amsterdam noodzakelijk moesten worden geacht.

Er kon verklaard worden, dat geen vrees behoefde te bestaan, dat door den samenhang van het Geldersche valleiplan met de Zuiderzeewerken de uitvoering van de kanaalwerken vertraging zou ondervinden, en dat aangenomen mocht worden, dat de voltooiing uiterlijk tien jaren, nadat met de uitvoering zou zijn begonnen, kon worden tegemoet gezien.

Er bestond alzoo ten slotte groote neiging om de keuze tot het Geldersche valleiplan te bepalen en men mocht aannemen, dat Amsterdamsche belanghebbenden zeer ernstig eene dergelijke keuze in beraad zouden nemen. De doorslag in het nemen eener beslissing werd eindelijk gegeven, toen bleek, dat de technische bezwaren tegen het in stand houden van eene rivierkruising, geschikt voor de Rijnvaart hooger op de rivier dan nabij Vreeswijk, niet zoo hoog behoefden te worden aangeslagen als tot nu toe door enkele adviseurs was geschied. Proeven, op verzoek van de Geldersche valleiveeniging in het waterbouwkundig laboratorium te Delft in deze aangelegenheid genomen, en omtrent het verloop waarvan des ondergeteekenden ambtsvoorganger door den leider van dat laboratorium werd ingelicht, bevestigden het vermoeden, dat de rivierkruising, waarover bij het ter sprake brengen van vroegere plannen voor verbetering van dezen scheepvaartweg reeds zooveel gestreden was, toch eigenlijk geen beletsel kon worden genoemd om een kanaaltracé te kiezen met eene monding, welke zoo hoog mogelijk op de rivier zou aansluiten.

In het voorgaande is — naar de ondergeteekende aanneemt — voldoende uiteengezet, waarom aanvankelijk aan uitvoering van het Geldersche valleiplan de voorkeur moest worden gegeven, doch de beoordeeling zou zonder het volgende niet op voor het hier beoogde doel voldoende volledigheid mogen aanspraak maken. Tot nu toe werden in hoofdzaak beschouwingen gewijd aan de Rijnvaart, welker belangen in de eerste plaats door deze oplossing behartiging moesten vinden. De vraag doet zich daarbij voor, hoe het bij uitvoering van het Geldersche valleiplan met de binnenvaart zal zijn gesteld en of wel voldoende gedacht is aan de belangen van de streek, welke door het bestaande kanaal wordt doorsneden, en die thans mede van de voordeelen van de Rijnvaart de vruchten plukt, die zich min of meer aan die vaart heeft aangepast en waarnaar die vaart zich ook in den loop der jaren heeft gevoegd.

Reeds is boven medegedeeld, dat van de schepen, die van het bestaande kanaal gebruik maken, het grootste aantal tot de binnenscheepvaart moet worden gerekend. Al zou de bestaande scheepvaartweg alzoo na de totstandkoming van een nieuw Rijnkanaal van een aantal schepen (waaronder de grootste) worden ontlast, zeker is het, dat tegen dat tijdstip de binnenscheepvaart dermate zal zijn gegroeid, dat daarvoor de vaarweg, gevormd door het Merwedekanaal van Amsterdam naar Vreeswijk, onvoldoende moet worden geacht. Door het maken van een nieuw Rijnkanaal zou men niet aan de noodzakelijkheid ontkomen om den weg Amsterdam—Vreeswijk te verbeteren, al zou die verbetering niet zoo ingrijpend behoeven te zijn als ingeval zij ook tevens voor het geschikt maken van dien vaarweg voor de Rijnvaart zou moeten dienen. Uit deze overwegingen vloeit voort, dat met aanleg van bedoeld kanaal verbetering van het kanaal Amsterdam—Lek voor de binnenvaart zou moeten gepaard gaan.

Het vorengaande betoog geeft in hoofdzaak weer op welke gronden aanvankelijk aangenomen werd, dat een Geldersche

valleikanaal de voorkeur verdiende. Thans zal verder ontwikkeld worden om welke redenen die voorkeur na ampele overweging ten slotte niet is gehandhaafd.

§ 4. Plan-MUSSERT.

Reeds met een enkel woord is aangegeven, dat — toen omtrent het Geldersche valleiplan tegen het einde van 1928 en het begin van 1929 tusschen de Regeering en de voornaamste belanghebbenden overeenstemming scheen verkregen te zijn — nieuw onderzoek werd noodig gevonden door de door ir. MUSSERT in zake de verbinding Amsterdam—Wijk bij Duurstede te berde gebrachte denkbeelden.

Volgens het zgn. plan-MUSSERT komt de sluis bewesten Utrecht, welke in het plan-WENTHOLT wordt behouden, te vervallen en wordt het kanaal van Amsterdam tot de Lek bij Wijk bij Duurstede, op Amstellands boezempeil doorgetrokken. Er ontstaat dan ten Noorden van de Lek een éénpandig kanaal.

Terwijl volgens dr. WENTHOLT de aftakking Utrecht—Vreeswijk blijft bewesten het bestaande kanaal en daardoor Amstellands boezempeil tot de nieuw te bouwen schutsluis bij Vreeswijk wordt doorgetrokken, zonder in den waterstaatkundigen toestand van den bestaanden grooten vaarweg naar Utrecht belangrijke wijziging te brengen, wil ir. MUSSERT die aftakking doen beginnen, nadat het nieuwe kanaal het bestaande heeft gekruist en voert hij den zijtak naar Vreeswijk, mede op Amstellands peil, naar een punt bewesten Vreeswijk, aldus het bestaande kanaal wederom kruisende, waardoor in den waterstaatkundigen toestand van dat kanaal en van de streek ingrijpende wijziging wordt gebracht. Ir. MUSSERT verbindt bovendien de bestaande sluizen te Vreeswijk op Amstellands peil met de te maken aftakking.

Nadere bestudeering en vergelijking van de plannen WENTHOLT en MUSSERT heeft in hoofdzaak tot de navermelde gevolgtrekkingen geleid, waaruit de voor- en nadeelen van elk van deze plannen kunnen blijken:

Voor de groote Rijnvaart is het vervallen van de sluis bewesten Utrecht van beteekenis wegens de daarmede gepaard gaande verkorting van den vaartijd, vooral door het wegvallen van den wachttijd voor de sluizen. Voor de binnenvaart van Amsterdam naar Rotterdam is het tracé-MUSSERT ongeveer 1,4 K.M. langer, terwijl bij het plan-WENTHOLT de Koninginnesluis voor die vaart hare volle waarde als reservesluis blijft behouden, wat niet het geval is bij de verlaging van het kanaalpeil op Amstellands boezempeil van den zijtak naar Vreeswijk volgens het plan-MUSSERT.

Zonder te veel in details te treden, is het moeilijk volledig het verschil aan te toonen tusschen beide plannen, voor zoover betreft de in den waterstaatkundigen toestand van de doorsneden streek te veroorzaken wijzigingen. Met enkele hoofdzaken moge daarom verder worden volstaan.

In de eerste plaats kan worden opgemerkt, dat — voor zoover betreft de afwatering — het plan-MUSSERT voor de gronden ten zuiden van het nieuwe kanaal naar Wijk bij Duurstede en ten oosten van den Vaartschen Rijn, omvattende een gebied van ongeveer 4500 H.A., verbetering brengt, doch dat bij dat plan er rekening mede moet worden gehouden, dat wegens de aanzienlijke peilsverlaging van den Vaartschen Rijn e. a. voorzieningen behooren te worden getroffen ten behoeve van de op die wateren afwaterende landen. Een en ander maakt, dat de plannen in dit opzicht niet zooveel in waarde verschillen als men oppervlakkig zou meenen.

In de tweede plaats zal bij beide plannen Amstellands boezem meer dan nu bezwaard worden met water wegens het schutwater van de nieuwe sluizen, wegens afwatering van gronden, welke thans op den Vaartschen Rijn loozen en wegens kwel uit hogere gronden. Dit meerdere water zal door bemalingsinstallaties van den boezem uitgeslagen moeten worden, wat bij het plan-MUSSERT hogere kosten medebrengt.

Er zullen bij het plan-MUSSERT voorzieningen moeten worden

Aanleg van een scheepvaartverbinding van Amsterdam met den Boven-Rijn ten behoeve van de Rijnvaart, enz.

getroffen ten behoeve van bestaande werken, welke niet bij het plan-WENTHOLT noodig zijn, en wel:

1°. voorzieningen in de gemeente Utrecht, ten einde het stadswater, dat thans in open gemeenschap staat met het Merwedekanaal, af te sluiten van het op Amstellands peil liggende nieuwe kanaal en ten einde het stadswater voldoende te kunnen ververschen en de nieuwe gemeentelijke markt- en veilingsterreinen aan het gewijzigde kanaalpeil te doen aansluiten;

2°. voorzieningen aan de werken van het Merwedekanaal, in verband met de peilverlaging op dat kanaal;

3°. voorzieningen ten behoeve van langs het Merwedekanaal gelegen industrieën;

4°. voorzieningen ten behoeve van de paalfundeeringen van woningen en gebouwen, welke fundeeringen bij een laag peil op de omringende kanalen boven water komen te liggen en daarvoor zouden kunnen vergaan.

Volgens ir. HEYNING komt het plan-MUSSERT in aanleg ongeveer 2,5 miljoen duurder uit dan het plan-WENTHOLT, waartegenover eene besparing op de jaarlijksche kosten voor bediening en onderhoud van rond f 40 000 staat.

Afgescheiden van de waarschijnlijk hogere kosten biedt echter het plan-MUSSERT wegens het vervallen van de sluis bewesten Utrecht werkelijk voordeel boven de vroegere Wijk-bij-Duurstede-plannen. Dit voordeel is van overwegende beteekenis en geeft aanleiding om verder te onderzoeken, of door wijziging in de plannen te brengen de meerdere kosten kunnen worden verminderd zonder afbreuk te doen aan de evenvermelde hoofdverdienste van het plan, *een open kanaal van Wijk bij Duurstede tot Amsterdam*. Daar dit onderzoek het tracé slechts ten goede kan komen en verder oponthoud in de beslissing niet te verantwoorden zou zijn, is de uitslag niet afgewacht.

Er bestond daarom alle aanleiding om het plan-MUSSERT met het aanvankelijk verkozen Geldersche valleiplan te vergelijken, alvorens tot eene definitieve keuze van het tracé over te gaan.

§ 5. Vergelijking plan „Mussert” en plan „Geldersche vallei”.

De vergelijking tusschen de beide tracé's, welke in aanmerking konden worden gebracht, is — voor zooveel zulks voor de motiveering van de ten slotte gedane keuze noodzakelijk scheen — hierna puntsgewijze behandeld.

1°. *Waarde voor de te doorsnijden landstreken.* Door een Geldersche valleikanaal worden meer dan door een kanaal Wijk bij Duurstede nieuwe streken, waar reeds belangrijke industrieën gevestigd zijn, voor de Rijnvaart opengesteld. Bovendien zijn aan een Geldersche valleikanaal groote voordeelen voor de verbetering in de afwatering der streek verbonden.

2°. *Vaartijden.* a. *Verbinding Amsterdam—Waal.* De vaarweg van Amsterdam tot Pannerden langs het Geldersche valleikanaal en de Waal is lang 109,5 K.M. of 9,7 K.M. minder dan de weg langs Wijk bij Duurstede, welke 119,2 K.M. lang is.

Bij beide tracé's moeten drie sluizen worden doorgevaaren, waarvan in het tracé-Wijk bij Duurstede, die te Ravenswaay, bij het tracé door de Geldersche vallei, die in het Betuwepand een groot gedeelte van het jaar kan openstaan, terwijl van dat laatste tracé de sluis bij Wageningen ongeveer 148 dagen per jaar kan openblijven. Zou alle kanaalvaart geheel tot Tiel gaan, dan zou wat het aantal sluizen betreft, het kanaal door de Geldersche vallei uit dit oogpunt de voorkeur verdienen.

Echter zal na de voltooiing van de verbetering van den Neder-Rijn een groot gedeelte der vaart deze rivier volgen en dan is het Wijk bij Duurstedekanaal, wat de sluisen betreft, in het voordeel.

Het Geldersche valleikanaal bereikt de rivier op een punt, dat ongeveer 13,7 K.M. hooger op ligt dan de uitmonding van het Wijk bij Duurstedekanaal.

Uit den door dr. WENTHOLT op blz. 120 van zijn rapport gegeven verzamelaarsstaat, welke hieronder voor Geldersche vallei-

en Wijk bij Duurstedekanaal is overgenomen, blijkt, dat het verschil in vaartijd over de Waal weinig invloed op een keuze behoeft te hebben:

Aanduiding van het plan.	Opvaart.		Afvaart.	
	's winters.	's zomers.	's winters.	's zomers.
Vertrek van Amsterdam.	Vertrek van Amsterdam.		Vertrek van Ruhrort.	
	8 u. v.m.	6 u. n.m.	8 u. n.m.	6 u. n.m.
	Aankomst te Ruhrort.		Aankomst te Amsterdam.	
Geldersche valleiplan	4de dag 7 u.30 m. n.m.	4de dag 3 u. n.m.	4de dag 1 u.25 m. n.m.	3de dag 12 u.25 m. n.m.
Plan Amsterdam—Wijk bij Duurstede—Tiel	4de dag 8 u.5 m. n.m.	4de dag 6 u.5 m. n.m.	4de dag 2 u.50 m. n.m.	3de dag 1 u.50 m. n.m.

Aan deze vaarplannen is slechts een betrekkelijke waarde toe te kennen, daar hierbij van verschillende veronderstellingen is uitgegaan, die bij sommige reizen ten naastenbij juist zullen zijn, doch bij andere reizen verre van de werkelijkheid zullen afwijken.

b. *Verbinding Amsterdam—Nederrijn.* Het tracé voor dit gedeelte is over het Geldersche valleikanaal 15 K.M. korter.

Bij dit kanaal moeten twee sluisen worden doorgevaaren, waarvan ééne gemiddeld per jaar 148 dagen openstaat, terwijl bij het Wijk bij Duurstede tracé slechts ééne sluis moet worden gepasseerd.

Het Geldersche valleikanaal bereikt de rivier ongeveer 24,4 K.M. hoogerop, wat bij opvaart ruimschoots opweegt tegen de meerdere sluisen; bij afvaart is Wijk bij Duurstede in het voordeel.

3°. *Scheiding Rijn- en binnenscheepvaart.* Bij het Geldersche valleiplan worden Rijn- en binnenscheepvaart geheel gescheiden; bij het Wijk bij Duurstedeplan volgens plan-MUSSERT vallen die vaarten over eene lengte van 41 K.M. samen. Over het voor- of nadeel van deze scheiding zijn scheepvaartdeskundigen het niet geheel eens.

4°. *Driehoeksverkeer Rijn—Amsterdam—Rotterdam.* De schepen, welke met lading van den Duitschen Rijn naar Amsterdam komen, gaan thans voor een gedeelte ledig van Amsterdam naar Rotterdam, om aldaar te worden beladen en naar Duitschland terug te varen. Zonder belangrijke toeneming van den Amsterdamschen uitvoer naar den Rijn is eene krachtige ontwikkeling van het totale Amsterdamsche Rijnverkeer onwaarschijnlijk. Immers zonder retourvracht biedt de Rijnvaart op Amsterdam minder voordeel dan op andere havens, waar wel retourvracht is te verwachten. Is er te Amsterdam retourvracht te krijgen, dan vervalt de reden om ledige schepen van Amsterdam naar Rotterdam te vervoeren. Te Amsterdam verwacht men, dat dit op den duur het geval zal zijn. Echter blijft het driehoeksverkeer in den overgangstijd, gedurende welken het Amsterdamsche Rijnverkeer zich wellicht zal ontwikkelen, nog lange jaren beteekenis houden en moet dus de verbetering van den mond van het kanaal te Vreeswijk daarop berekend zijn.

5°. *Vaart door IJ- en Eemmeren.* Van vele zijden is in twijfel getrokken of bij uitvoering van het Geldersche valleiplan de veilige vaart door IJ- en Eemmeren wel onder alle omstandigheden gewaarborgd zou zijn. Ten einde aan de in dezen aangevoerde bezwaren, welke vooral van Amsterdamsche zijde zijn gerezen, zooveel doenlijk te gemoet te komen, was het Geldersche valleiplan op dit punt aangevuld door over de geheele lengte van de vaargeul door die meren ter weerszijden op den aanleg van dammen of gewapend betonsteigers te rekenen, terwijl over de geheele lengte langs ten minste ééne zijde een voor voertuigen berijdbare weg werd ontworpen, welke op andere kanaal-

Aanleg van een scheepvaartverbinding van Amsterdam met den Boven-Rijn ten behoeve van de Rijnvaart, enz.

vakken van het Geldersche valleiplan en bij het Wijk bij Duurstedeplan over het algemeen niet werd noodig geacht.

Het vak door IJ- en Eemmeren zou, wat de veiligheid van de vaart betreft, door de evenaangegeven voorziening in geen enkel opzicht achterstaan bij normale kanaalvakken buiten IJ- en Eemmeren.

6°. *Capaciteit in verband met latere uitbreiding.* Bij het Wijk bij Duurstedeplan zal de bodembreedte voor het kanaalgedeelte in eersten aanleg, voor zoover het voor Rijn- en binnenscheepvaart gezamenlijk moet dienen, op 50 M. worden aangenomen, terwijl eene normale bodembreedte van 40 M. voor het verdere Amsterdam—Rijnkanaal voldoende wordt geacht. Bij de onteigening en den aanleg wordt op een latere bodemverbreeding met 24 M. gerekend (zie bijlage A van rapport-WENTHOLT).

Bij toeneming van Rijn- en binnenscheepvaart zal bij het Wijk bij Duurstedeplan verdere kanaaluitbreiding eerder moeten plaats vinden dan bij het Geldersche valleiplan.

7°. *Rivierkruising.* Hoewel voor een rivierkruising de omstandigheden te Wijk bij Duurstede wellicht iets gunstiger zijn dan te Wageningen, bestaan tegen laatstgenoemde kruising geen overwegende bezwaren.

8°. *Duur van de werkzaamheden.* De omvang van de voer elk der beschouwde plannen uit te voeren werken is van ongeveer gelijke orde, zoodat mag worden aangenomen, dat zij elk een zelfden tijd van uitvoering zullen vorderen. Daarbij is er van uitgegaan, dat het tempo van uitvoering van de Zuiderzeewerken en het daarbij te volgen werkprogram in geen enkel opzicht aan tijdige voltooiing van de in IJ- en Eemmeren te maken werken van het Geldersche valleiplan in den weg zou staan. Evenwel heeft het Wijk bij Duurstedeplan het voordeel, dat onmiddellijk na de voltooiing van het kanaalgedeelte Utrecht—Wijk bij Duurstede met de gelijktijdige Lek- en Nederrijnverbetering over een groot deel van het jaar veel vroeger verbetering van het Amsterdamsche Rijnverkeer plaats vindt.

Bij beide plannen bestaat de gelegenheid om door het onmiddellijk aanvangen met den bouw van eene nieuwe sluis te Vreeswijk met bijbehorende werken tot het aansluiten van die sluis aan het Merwedekanaal de ernstige bezwaren, welke de scheepvaart thans te Vreeswijk ondervindt, binnen den kortsten tijd te ondervangen.

9°. *Ongerief voor de scheepvaart tijdens de uitvoering.* De scheepvaart zal ongetwijfeld eenig ongerief ondervinden van de verruiming van het Merwedekanaal. Die verruiming is bij uitvoering van beide plannen noodig, omdat toch bij aanneming van het Geldersche plan ten behoeve van de binnenscheepvaart aanmerkelijke verbetering van het Merwedekanaal niet kan worden ontgaan. Laatstbedoelde verbetering is zoo dringend noodig, dat zij moeilijk zou kunnen worden uitgesteld tot na de voltooiing van het Geldersche valleikanaal, in welk geval de vaart op het Merwedekanaal van de Rijnvaart zou kunnen worden ontlast en daardoor de bezwaren voor de binnenscheepvaart bij verruiming van het kanaal minder overwegend zouden zijn.

In dit opzicht is er tusschen deze plannen alzoo geen verschil in waarde aan te wijzen.

Nader zal nog worden onderzocht of ongerief en kosten niet zullen kunnen worden verminderd door op eenige daarvoor in aanmerking komende plaatsen een grooter bodembreedte toe te passen dan voor den aanvankelijken aanleg is aangenomen.

10°. *Kosten.* De kosten van de beide beschouwde plannen worden thans geraamd op ongeveer 60—65 millioen.

In aanmerking nemende, dat voor dergelijke globale plannen nauwkeurige ramingen van kosten niet kunnen worden gegeven, mag men zeggen, dat het verschil tusschen beide plannen gering is. De ondergeteekende wil gaarne erkennen, dat ramingen slechts betrekkelijke waarde hebben en dat elke raming betwistbaar is, doch hij wenscht er hier nadrukkelijk op te wijzen, dat bij het laatstgehouden onderzoek naar beste weten gestreefd is

de ramingen van elk der plans zoo objectief mogelijk en naar eenzelfde maatstaf te beschouwen.

Toch blijft de mogelijkheid bestaan, dat de persoonlijke beoordeeling van sommige onderdeelen van de plannen tot verder uiteenlopende cijfers leiden. Dit geldt zoowel van het eene als van het andere plan.

De ondergeteekende neemt echter aan, dat over het geheel beide ramingen (als IJ- en Eemmeren ten laste van het Zuiderzeefonds worden aangelegd) ongeveer gelijk zijn. De ramingen hebben daarom geen invloed op zijn keuze gehad.

§ 6. Definitieve keuze.

De ondergeteekende meent, dat — indien hij geheel vrij stond in het doen eener keuze — aan de hand van de voorafgaande beschouwingen hij de voorkeur zou geven aan het Geldersche valleiplan. Hoezeer men ook zou kunnen betoogen, dat blijkens de vele rapporten en publiceringen over dit vraagstuk — waaromtrent in dit stuk enkel de voornaamste punten zijn besproken, ten einde door te groote uitgebreidheid het overzicht niet te schaden — de beide plannen zoo weinig in waarde verschillen, dat het voor de Regeering toch waarlijk geen bezwaar kan zijn om tot uitvoering van het Wijk bij Duurstedeplan te besluiten, nu daarop door belanghebbenden zoozeer prijs blijkt te worden gesteld, moet nochtans niet uit het oog worden verloren, dat de Regeering hier in de eerste plaats het algemeen Rijksbelang heeft te vertegenwoordigen, dat dit algemeene Rijksbelang dus de hoofdzaak is, waarom zij de totstandkoming van dezen scheepvaartweg zou mogen bevorderen.

En als men dan bedenkt, dat bij uitvoering van het Geldersche valleiplan voor, praktisch gesproken, dezelfde aanlegkosten als bij aanleg van een Wijk bij Duurstedekanaal de beschikking wordt verkregen over twee ruime, moderne scheepvaartwegen, waarvan één bestemd voor de Rijnvaart, hoog op de rivier tuitmondende en aan reeds belangrijke industriestrecken mogelijkheden van verdere ontwikkeling biedende, en één bestemd voor de binnenscheepvaart; wanneer men in aanmerking neemt, dat men dan voor lange jaren, zeker voor langeren tijd dan bij een Wijk bij Duurstedekanaal het geval zal zijn, van kanaalverruiming af is; en wanneer ten slotte overwogen wordt, dat in een verre toekomst wegens toenemend verkeer voor oogen moet worden gehouden, dat de aanleg van een Geldersch valleikanaal wellicht toch niet zal kunnen worden ontgaan, dan mag ernstig de vraag worden gesteld, of bij de keuze van een Wijk bij Duurstedekanaal het algemeen Rijksbelang wel voldoende in het oog wordt gehouden, te meer, omdat de streekbelangen, waarvoor bij het Wijk bij Duurstedekanaal gepleit is, toch zeer voldoende behartiging vinden door de aan het Geldersche valleiplan gekoppelde verbetering van het Merwedekanaal tusschen Amsterdam en de Lek.

Zoo gesteld is de ondergeteekende van oordeel, dat het algemeen Rijksbelang eerder zou leiden tot de keuze van een Geldersche valleikanaal en dat daardoor bestaande belangen niet worden benadeeld. En hij zou er toe gekomen zijn, op het voetspoor van zijn ambtsvoorganger, een wetsontwerp in dien geest te steunen, indien niet in den allerlaatsten tijd zich omstandigheden hadden voorgedaan, welke verdere overweging en ten slotte eene andere oplossing meer aanbevelenswaardig maakten.

Zoals uit deze Memorie reeds kan zijn gebleken, hangt het maken van een Geldersche valleikanaal samen met de totstandkoming van enkele werken in de Zuiderzee tot vorming van IJ- en Eemmeren, onderdeel van de tot stand te brengen Zuidwestelijke inpoldering in de afgesloten Zuiderzee, waardoor dus noch kapitaals- noch rentelast van deze werken zouden komen ten laste van dat kanaal.

Bij de voorafgaande beschouwingen was aangenomen, dat na afsluiting van de Zuiderzee en aansluitende aan de Noordwestelijke inpoldering tijdig met vorenbedoelde werken tot vorming van IJ- en Eemmeren zou kunnen worden aangevangen, zoo tijdig in allen gevalle, dat daarvan de uitvoering en voltooiing van een Geldersche valleikanaal binnen een termijn

Aanleg van een scheepvaartverbinding van Amsterdam met den Boven-Rijn ten behoeve van de Rijnvaart, enz.

van ongeveer tien jaren geene vertraging zou ondervinden. Evenwel is omtrent de tot nu toe gedachte volgorde, waarin de verschillende inpolderingen in de afgesloten Zuiderzee zullen worden ter hand genomen, eenige onzekerheid gerezen. De vraag doet zich namelijk voor of het wel goed gezien is, om na den Wieringermeerpolder onmiddellijk een begin te maken met de $\pm 150\ 000$ H.A. groote Zuidwestelijke inpoldering en of het niet veeleer om economische redenen aanbeveling verdient eerst de kleinere Oostelijke inpoldering ($\pm 53\ 000$ H.A.) te beginnen. Indien dat het geval zou zijn, zou daarbij moeten worden overwogen of ook niet de ten behoeve van de Zuiderzeewerken te maken werken tot vorming van IJ- en Eemmeren kunnen worden uitgesteld, waardoor groote bedragen aan rente en onderhoud gedurende een reeks van jaren kunnen worden bespaard.

Deze eerst kort geleden opgekomen vragen eischen nieuw onderzoek en dit zou feitelijk moeten zijn afgeloopen, voordat omtrent een Geldersch valleikanaal definitief zou kunnen worden beslist. Na alles, wat in zake de verbinding van Amsterdam met den Boven-Rijn is voorgevallen, meent de ondergeteekende, dat verder uitstel in het nemen van eene beslissing omtrent deze scheepvaartverbinding moeilijk te aanvaarden is. Nu door mogelijk veranderd inzicht in de uitvoering van de Zuiderzeewerken spoedige en niet te kostbare uitvoering van het Geldersche valleiplan niet zeker schijnt, is het Wijk-bij-Duurstedeplan het eenige, dat voor onmiddellijke uitvoering in aanmerking kan worden gebracht.

Door de wijzigingen, aan de hand van de denkbeelden „Mussert” in het plan gebracht en door andere nog in studie zijnde veranderingen, heeft het oorspronkelijke plan zoovele verbeteringen ondergaan, dat het minder bij het Geldersche valleiplan achterstaat dan voorheen, zoodat met gerustheid kan worden verklaard, dat ook daarmede een goede scheepvaartweg voor de groote Rijnvaart op Amsterdam wordt verkregen. Er bestaat dan ook bij de Regeering thans geen bezwaar aan den wensch van Amsterdam tegemoet te komen, welke laatstelijk tot uiting is gekomen o. a. door de uitspraak van den Raad der gemeente Amsterdam in zijne vergadering van 3 December 1929, waarbij terug werd gekomen op de op 4 April 1929 genomen beslissing en met groote meerderheid van voorkeur voor eene Wijk bij Duurstede-verbinding werd blijk gegeven, een wensch bovendien van provincie en gemeente Utrecht, welke in hooge mate hare belangen door den aanleg van een kanaal Amsterdam—Wijk bij Duurstede bevordert achten.

§ 7. Voorgestelde plan.

Onder voorbehoud, dat verdere bestudeering bij de uitwerking van de kanaalplannen wijziging zal kunnen brengen in hetgeen men zich thans daarvan voorstelt en onder vermelding, dat speciaal wat betreft den zijtak van Utrecht naar Vreeswijk en de aansluiting van het nieuwe kanaalvak Utrecht—Wijk bij Duurstede aan de bestaande kanalen bij Utrecht de ondergeteekende zich de noodige vrijheid wenscht voor te behouden, kan omtrent de plannen het volgende worden medegedeeld.

Het is de bedoeling van Amsterdam tot omtrent Utrecht het bestaande Merwedekanaal voor de Rijnvaart en voor de binnenscheepvaart te verbeteren, om van Utrecht tot den Neder-Rijn in de omgeving van Wijk bij Duurstede en van Ravenswaay tot omtrent Tiel door de Betuwe tusschen den Neder-Rijn en de Waal nieuwe kanalen voor de Rijnvaart aan te leggen, terwijl van Utrecht naar Vreeswijk een zijtak ten dienste van de binnenscheepvaart zal worden gemaakt.

Het kanaal tusschen Amsterdam en Wijk bij Duurstede met zijtak naar Vreeswijk zal zooveel mogelijk gemeen liggen met het Noordzeekanaal. Het Betuwepand verkrijgt een zoodanig peil, dat bij waterstanden op den Neder-Rijn onder 5,50 M. + N.A.P. het kanaal in open verbinding met den Neder-Rijn zal staan.

Het kanaalprofiel is gedacht met een bodembreedte van 50 M. voor het vak van Amsterdam tot Utrecht, dat bestemd is voor Rijn- en binnenscheepvaart gezamenlijk, met een bodembreedte van 40 M. voor het gedeelte van Utrecht naar Wijk bij Duur-

stede en voor het Betuwepand, en met een bodembreedte van 35 M. voor den zijtak naar Vreeswijk. De diepte zal zijn 4 M. onder laag kanaalpeil met beloopten van ongeveer 1 op 3 onder dat peil.

De noodige voorzieningen zullen worden aangebracht in verband met de in de omgeving van Utrecht en elders te brengen wijziging in de afwatering en in den waterstaatkundigen toestand en met het waterbezwaar, dat Amstellands boezem daardoor en omdat het geheele kanaalpad van Amsterdam naar Wijk bij Duurstede en Vreeswijk met dien boezem gemeen komt te liggen, zou kunnen ondervinden.

In het belang van de defensie zullen de vereischte maatregelen worden getroffen.

De kosten worden geraamd als volgt:

A. Kanaalvak van Amsterdam tot Utrecht	f 15 740 000
B. Kanaalvak van Utrecht tot den Neder-Rijn ...	24 930 000
C. Kanaalvak in de Betuwe	15 500 000
D. Zijtak naar Vreeswijk	6 000 000
E. Voorzieningen ten behoeve van bestaande werken	230 000
F. Reserve voor door nadere overweging ontstane wijzigingen	2 600 000
	f 65 000 000

In deze raming zijn de afmetingen der kunstwerken aangenomen, welke door dr. WENTHOLT in zijn rapport zijn aanbevolen. De ondergeteekende stelt zich voor deze nog aan een nader onderzoek te doen onderwerpen en hierover zooveel noodig mededeeling te doen bij de Rijksbegrotingen, waarbij gelden voor de uitvoering van deze werken zullen worden aangevraagd. Voor zooveel thans te overzien is, schijnt er wel aanleiding te zijn om te verwachten, dat uit dien hoofde eenige besparing mogelijk zal zijn. Een matige reserve is niettemin in de raming op haar plaats.

§ 8. Bijdrage van belanghebbenden.

Reeds is in het vorengaande de aandacht er op gevestigd, dat het maken van een nieuwen scheepvaartweg, welke in zoo hooge mate de ontwikkeling van een onzer eerste havenplaatsen zal ten goede komen, zoowel van algemeen als van plaatselijk belang moet worden geacht, en dat in het bijzonder ook streekbelangen bij het doen van de keuze van het aangenomen tracé mede den doorslag hebben gegeven. Zooals bij het uitvoeren van werken van deze beteekenis en dezen omvang gebruikelijk is, zal ook voor dit werk het standpunt moeten worden ingenomen, dat het Rijk het werk onderneemt, doch dat belanghebbenden naar hun belang en draagkracht in de kosten er van bijdragen.

Naar de ondergeteekende aanneemt, wordt aan vorenaangeduid beginsel in voldoende mate te gemoet gekomen, wanneer die belanghebbenden een derde gedeelte van de kosten betalen, welke moeten worden besteed om de Rijnvaartverbinding met Amsterdam te verbeteren. De verbetering van de binnenscheepvaart, waaronder te begrijpen ware het maken van de aftakking naar Vreeswijk, zou dan ten laste van het Rijk moeten blijven.

Naar de even aangeduide beginselen zou van de totale kosten ten bedrage van ongeveer 65 miljoen een som van ongeveer 6 miljoen ten laste van het Rijk komen. Er blijft dan rond 59 miljoen over, waarvan ten laste van belanghebbenden komt een derde gedeelte of ongeveer 19,6 miljoen. Onder die belanghebbenden neemt de gemeente Amsterdam een eerste plaats in. Op goeden grond mag worden aangenomen, dat deze gemeente haar aandeel op eenzelfde percentage zal willen stellen als voor de bijdrage in de kosten van de verbetering van het Noordzeekanaal is geschied, en wel op 27⁷/₁₀ pct. of vijf zesde gedeelten van hetgeen van belanghebbenden wordt gevorderd. Haar aandeel zou dus naar de gegeven raming ongeveer 16,4 miljoen beloopten. Voor de andere belanghebbenden blijft dan over 3,2 miljoen.

De Minister van Waterstaat,
P. J. REYMER.

