

11 A 1601 v
Kamer 2

DE SCHEEPVAARTWEG VAN AMSTERDAM NAAR DEN BOVENRIJN

DOOR

„DE GELDERSCHE VALLEI”

UITGEGEVEN DOOR
DE KANAALVEREENIGING
„DE GELDERSCHE VALLEI”

BOEK- EN KUNSTDrukkerij S. W. MELCHIOR - AMERSFOORT
DEC. 1927

Inleiding.

Voor de verbinding van Amsterdam met den Boven-Rijn zijn reeds heel wat plannen opgemaakt. Het schijnt onnoodig te ver in het verleden terug te gaan, zoodat slechts in het kort gezien zal worden, wat omtrent deze verbinding vermeld is in het rapport der Staatscommissie Limburg (1925) en in het rapport van dr. L. R. Wentholt (1927).

De Staatscommissie Limburg heeft zeer vele plannen onderzocht. Volgens hare beschouwingen waren de verbindingen, die het meest in aanmerking kwamen 1e een kanaal Amsterdam—Utrecht—Wijk bij Duurstede—Tiel, 2e een kanaal Amsterdam—Utrecht—Vreeswijk—Tiel en 3e een kanaal door de Geldersche Vallei.

De Staatscommissie heeft uit deze drie plannen het plan Amsterdam—Utrecht—Wijk bij Duurstede—Tiel aanbevolen.

Dr. Wentholt heeft in zijn rapport alle andere ontwerpen buiten beschouwing gelaten en vergelijkt slechts de drie hierboven genoemde plannen.

Hij meent, dat alle drie de plannen een goede oplossing geven, doch beveelt ten slotte het plan Amsterdam—Utrecht—Vreeswijk—Tiel aan.

In requesten aan den Minister van Waterstaat wordt de conclusie van dr. Wentholt bestreden door het Gemeentebestuur van Amsterdam en de Kamer van Koophandel te Amsterdam, die de voorkeur blijven geven aan het plan over Wijk bij Duurstede.

Inmiddels heeft dr. C. Lely, als adviseur der Betuwsche

kanaalvereeniging een variant op het plan Wentholt voorgesteld, dat in opdracht van den minister van Waterstaat door dr. Wentholt nader zal worden bestudeerd.

Het komt de kanaalvereeniging de Geldersche Vallei juist voor aan hare bespreking van dit onderwerp nog eens vooraf te laten gaan een zakelijke beschrijving der drie plannen, zooals zij thans door dr. Wentholt in zijn rapport zijn ontworpen.

De volgende algemeene eischen zijn door dr. Wentholt aan de verschillende kanalen gesteld.

De kanaalvakken, die in hoofdzaak zullen dienen voor de Rijnvaart krijgen een bodemdiepte van 4 M. onder laag kanaalpeil, de bodembreedte zal 40 M bedragen, de helling der belopen 1 op 3.

De kanaalvakken, die behalve voor de Rijnvaart ook zullen dienen voor de vaart Amsterdam—Rotterdam zullen een 10 M. grootere bodembreedte verkrijgen.

Voor beide gevallen zijn de kanaaldijken zoodanig ontworpen, dat het mogelijk zal zijn het kanaal binnen die dijken ter weerszijden met 12 M. te verbreedten.

De sluiswijdte is bepaald op 25 M. waarbij wordt opgemerkt, dat de hoofden en de kolk overal even breed zijn.

In het belang van het verkeer te water en te land zullen zoowel voor den overgang van gewone wegen als spoorwegen vaste bruggen worden toegepast. Waar hooge vaste bruggen ten gevolge van de plaatselijke omstandigheden buiten verhouding tot het daarmee te bereiken voordeel, hooge kosten zouden vorderen, zijn hefbruggen ontworpen.

De stralen der bochten zijn voor de nieuwe kanaalvakken niet kleiner dan 2000 M. ontworpen.

Korte beschrijving der kanalen.

Het kanaal Amsterdam—Utrecht—Wijk bij Duurstede—Tiel zal zijn beginpunt hebben, bij de bestaande sluizen te Zeeburg bij Amsterdam, waar thans ook het beginpunt van het Merwedekanaal is gelegen.

Het bestaande Merwedekanaal zal worden gevolgd van af de sluizen te Zeeburg tot aan de spoorbaan Utrecht—Gouda. Van af dezen spoorweg zal een nieuw kanaal worden gegraven naar Wijk bij Duurstede.

Behalve de schutsluis te Zeeburg, die practisch steeds kan openstaan, komen in dit tracé twee schutsluizen voor.

De rivier de Lek wordt gekruist bij Wijk bij Duurstede.

Tegenover Wijk bij Duurstede begint het kanaalgedeelte, dat de Betuwe doorsnijdt, en even ten Oosten van Tiel in de Waal uitkomt.

In dit kanaalvak zijn twee schutsluizen ontworpen.

Het kanaal Amsterdam—Utrecht—Vreeswijk—Tiel volgt de zelfde route als het eerst beschreven kanaal tot aan den spoorweg Gouda—Utrecht.

Vandaar echter wordt een nieuw kanaal gegraven dat even bewesten Vreeswijk in de Lek uitmondt.

Behalve de schutsluis te Zeeburg komt in dit kanaalvlak slechts één schutsluis voor, n.l. te Vreeswijk. Het kanaal doorsnijdt verder de Betuwe, en komt ten Oosten van Tiel in de Waal uit. In dit kanaalvlak zijn twee schutsluizen ontworpen *).

Het variant van dr. C. Lely bestaat in hoofdzaak daarin, dat de mond van het kanaal voor de Rijnvaart bestemd, ten Oosten van Vreeswijk is ontworpen.

Het kanaal door de Geldersche Vallei begint in het Buiten-IJ te Amsterdam, en zal, daar de schutsluizen te Schellingwoude zullen kunnen vervallen, wanneer de afsluitdijk van de Zuiderzee en de IJmeerwerken gereed zijn, in open verbinding staan met het Noordzeekanaal.

Het kanaal wordt tusschen twee dammen geleid door het te maken IJmeer, en volgt de ringvaart langs de Noord-Hollandsche, Utrechtsche en Geldersche kust, die door

*) De Staatscommissie Limburg ontwerpt in dit kanaalvak drie sluizen. Dr. Wentholt komt tot twee sluizen door het kanaal bij Tiel zeer diep in het terrein in te snijden. Het verschil tusschen terrein en kanaalpeil bedraagt ± 4 M. De vraag doet zich voor of dit wenschelijk is, en of men ten slotte toch niet tot drie sluizen in dit kanaalvak zal komen.

den dienst der Zuiderzeewerken is ontworpen, tot aan de mond van de Eem.

Van hier af wordt een nieuw kanaal gegraven naar een punt aan den Neder-Rijn bewesten Wageningen.

In dit kanaalvak komen twee schutsluizen voor.

Bij Wageningen wordt de rivier gekruist, de Betuwe wordt op de smalste plaats doorsneden, zoodat bij het dorp Hien de Waal wordt bereikt.

In dit kanaalvlak komt een schutsluis voor.

Beschouwingen over de verschillende plannen.

In hare in het jaar 1925 uitgegeven „Critische beschouwingen in zake den aanleg van een verbeterden scheepvaartweg van Amsterdam naar den Boven-Rijn” werd geciteerd een uitspraak uit het rapport der Staatscommissie Limburg, die als volgt luidde:

„Uit het vorenstaande blijkt, dat het valleiplan, vergeleken met plan E *) uit een scheepvaarttechnisch oogpunt gezien veel aantrekkelijks biedt. Daartegenover staan echter verschillende nadeelen, waarvan het kostenbezwaar het voornaamste is”.

In hare bovengenoemde critische beschouwingen heeft de kanaalvereiniging de Geldersche Vallei aangetoond, dat dit voornaamste bezwaar der Staatscommissie niet bestond, daar de ramingen dier commissie niet juist waren, en de commissie het verband van het kanaal door de Geldersche Vallei en de Zuiderzeewerken geheel buiten beschouwing had gelaten.

De kanaalvereiniging de Geldersche Vallei heeft in hare „Critische Beschouwingen” aangetoond, dat het Geldersche Valleikanaal zelfs iets minder kostbaar was, dan het door de Staatscommissie voorgestelde kanaal langs Wijk bij Duurstede.

Ondanks het feit, dat de Gemeente Amsterdam zich aansloot bij het advies van de Staatscommissie Limburg, scheen het rapport van die Staatscommissie den Minister blijkbaar niet overtuigend.

*) De Staatscommissie noemde het plan Amsterdam-Utrecht-Wijk bij Duurstede-Tiel: Plan E.

Hij droeg daarom aan den hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat, dr. ir. L. R. Wentholt op een nader onderzoek in te stellen.

Het rapport van dr. Wentholt, is in Maart 1927 den minister van Waterstaat aangeboden, en is begin November voor iedereen verkrijgbaar gesteld.

Het is begrijpelijk, dat de kanaalvereeniging de Geldersche Vallei in de eerste plaats belang stelde in de vraag, hoe nu wel de ramingen van Dr. Wentholt waren.

En nu blijkt, dat dr. Wentholt de kanaalvereeniging de Geldersche Vallei niet slechts in het gelijk gesteld heeft, doch zelfs in vergelijking tot nog lager raming komt.

Dr. Wentholt, raamt n.l. de kosten van de verschillende kanalen als volgt: *)

1. kanaal door de Geldersche Vallei . . . f 45.300.000
2. kanaal aanbevolen door de Staatscommissie
langs Utrecht, Wijk bij Duurstede, Tiel . . f 55.900.000
3. kanaal thans aanbevolen door dr. Wentholt,
langs Utrecht, Vreeswijk en Tiel f 50.000.000

Terwijl de Staatscommissie Limburg de kosten van het Geldersche Valleiplan f 27.350.000, hooger raamde, dan van het plan over Utrecht—Wijk bij Duurstede—Tiel blijkt uit de ramingen van Dr. Wentholt, dat het Valleikanaal inderdaad f 10.600.000 goedkooper zal zijn.

Beziet men in dit licht de boven geciteerde uitspraak der Staatscommissie, dan kan volgens de gedachtengang dier commissie de beslissing niet moeilijk zijn.

Het grootste bezwaar tegen het voor de scheepvaart zoo aantrekkelijke kanaal door de Geldersche Vallei n.l. de kosten, blijkt niet alleen niet te bestaan, doch blijkt ten voordeele van dit kanaal uit te komen.

*) Voor zoover deze kanalen voor de Rijnvaart en de vaart Amsterdam-Rotterdam gezamenlijk dienen, zijn zij 10 M. breeder ontworpen, dan de kanalen die alleen voor de Rijnvaart dienen.

De sub 2 en 3 genoemde kanalen zijn daarom over een gedeelte der lengte 10 M. breeder ontworpen, dan het sub 1 genoemde kanaal.

Hieruit volgt wel, dat het Geldersche Valleikanaal de aangewezen verbinding van Amsterdam met den Rijn zal zijn.

Het is wenschelijk aan de hand van het rapport Wentholt de minder belangrijke bezwaren van de Staatscommissie Limburg tegen het Valleikanaal na te gaan.

De commissie noemde, de minder veilige vaart tusschen Muiden en Amsterdam, omdat slechts één dam ten Noorden van de te baggeren geul was ontworpen.

In de eerste plaats wordt het kanaal niet gebaggerd in zee, doch in het IJmeer, doch bovendien heeft dr. Wentholt aan weerszijden van de geul een dam ontworpen, en in zijne begrooting opgenomen.

De veilige vaart over het IJmeer schijnt daarmede volkomen verzekerd.

Een ander bezwaar der Staatscommissie is de meerdere kans op dijksdoorbraak in de Betuwe. De kanaalvereeniging heelt n.l. in het door haar ontworpen kanaal, dat de Betuwe doorsnijdt, slechts één schutsluis geprojecteerd, zoodat de waterstand in het kanaal op en neer gaat met het water in de rivieren. De lengte bandijk wordt daardoor grooter, en de kans op doorbraak evenredig meer.

Op zich zelf is deze uitspraak al onjuist. Men heeft thans wel zooveel inzicht in den dijksbouw gekregen, dat rivierdijken gemaakt kunnen worden, die niet zullen doorbreken.

Dr. Wentholt gaat echter veel verder. Hij beschouwt het maken van bandijken door de Betuwe als een groot voordeel.

Bij de overstroming van 1916 is het n.l. gebleken, dat het gewenscht is de invloed van de overstroming te beperken.

Dit is vooral gewenscht, nu naast den landbouw ook zoovele andere belangen door inundatie worden geschaad. De spoorwegen en de gewone wegen worden onbruikbaar, hetgeen ook buiten het geïnundeerde gebied zijn invloed doet gevoelen.

De elektrische verbindingen van hooge spanning loopen gevaar in het ongereede te geraten, hetgeen ook invloed uit kan oefenen buiten het overstroomde gebied.

Bij een doorbraak in de Over-Betuwe, die bij den tegenwoordigen toestand der rivierdijken niet onmogelijk moet worden geacht, zal de geheele Betuwe tot Gorinchem onderloopen. Door het aanleggen van bandijken langs het kanaal wordt de invloed van een dijsdoorbraak in de Over-Betuwe tot dat gebied gelocaliseerd.

De Staatscommissie heeft nog twee bezwaren, n.l. dat de uitvoering van het plan door de Geldersche Vallei langer zal duren, dan van het plan Wijk bij Duurstede, en dat door den aanleg van het Valleikanaal de overbelasting van het Merwedekanaal niet verholpen wordt.

Daar dr. Wentholt deze beide bezwaren deelt, zal hierop nader worden ingegaan.

In de eerste plaats zal het bezwaar omtrent den duur der werken, besproken moeten worden.

Dr. Wentholt berekent, dat de uitvoering van het Geldersche Valleikanaal 11 jaar, van het kanaal over Wijk bij Duurstede 10 jaar, en van het kanaal over Vreeswijk eveneens 10 jaar zal duren.

Integenstelling met het rapport der Staatscommissie acht hij bij de kanalen door de Geldersche Vallei en over Wijk bij Duurstede ten behoeve der rivierkruising een stuw noodzakelijk.

Uitvoerig wordt in zijn rapport de wenschelijkheid daarvan betoogd.

Hij is van meening, dat de hiervoor noodige onderhandelingen met de Centrale Rijnvaartcommissie wel eens zoo lang zouden kunnen duren, dat dit vertraging in de uitvoering tengevolge zou hebben.

Wanneer inderdaad de stuwen noodig zijn, en inderdaad de kans op vertraging aanwezig is, staan dan toch het plan door de Geldersche Vallei en het door Amsterdam gewenschte plan over Wijk bij Duurstede in dit opzicht gelijk.

Nu is het merkwaardig, dat Burgemeester en Wethouders

van Amsterdam een uitvoerig adres aan den Minister van Waterstaat hebben gericht over het rapport van dr. Wentholt.

Uitvoerig wordt door dit College uiteengezet, dat een rivierkruising bij Vreeswijk op scheepvaarttechnische gronden niet te aanvaarden is.

Het College schrijft dan ten slotte:

„Met klem dient derhalve te worden gewaarschuwd tegen de gevolgen voor de scheepvaart van de door dr. Wentholt ontworpen rivierovergangen bij Vreeswijk”^{*)}).

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam meenen ook, dat een stuw, ten behoeve der rivierkruising overbodig is.

De kanaalvereniging de Geldersche Vallei overweegt om over de rivierovergang en de daaraan verbonden bezwaren een uitvoerig onderzoek in te stellen, en dit nader te publiceeren ^{**)}).

Tegen het Geldersche Valleikanaal oppert dr. Wentholt in dit opzicht dan nog een laatste bezwaar, dat alleen aan de uitvoering van *dit* kanaal verbonden is.

Dit is de samenkoppeling der kanaalwerken met de Zuiderzeewerken.

De kanaalvereniging de Geldersche Vallei is het geheel met dr. Wentholt eens, dat het Valleikanaal eerst ten volle aan zijn bestemming kan beantwoorden, nadat de IJ- en Eemmeren voltooid zijn.

Dr. Wentholt zet uitvoerig uiteen, dat wanneer het werkprogramma der Zuiderzeewerken daarop wordt ingericht, deze werken in de IJ- en Eemmeren tijdig gereed kunnen zijn.

Dr. Wentholt zoekt het bezwaar tegen de uitvoering van het Geldersche Valleikanaal dan ook niet in het feit, dat de geraamde duur der kanaalwerken één jaar langer zal zijn, dan bij de andere kanalen, doch in het feit, dat

^{*)} Het is mogelijk dat het variant van dr. Lely aan deze bezwaren tegemoet komt.

^{**)} De kanaalvereniging de Geldersche Vallei heeft ter oplossing van de technische kwesties opdracht gegeven aan het Waterbouwkundig laboratorium te Delft om modelproeven ter hand te nemen.

bij belangrijke werken als de Zuiderzeedroogmakerij tegenslagen ondervonden kunnen worden, die een betekenende vertraging ten gevolge kunnen hebben.

Dr. Wentholt bedoelt hier waarschijnlijk in hoofdzaak het risico, dat gelopen kan worden bij de dichting van den afsluitdijk.

Naar zijne meening toch zal het aanbeveling verdienen dezen dijk voltooid te hebben alvorens met de grondwerken voor het IJ- en Eemmeer kan worden begonnen.

De kanaalvereeniging de Geldersche Vallei acht dit risico niet zoo groot.

De ervaring bij de afsluiting van het Amsteldiep opgedaan, gevoegd bij de zeer diepgaande studie, die de ingenieurs der Zuiderzeewerken van het vraagstuk hebben gemaakt, maken het waarschijnlijk, dat het risico van de dichting niet groot is te noemen.

Neemt men verder in overweging, dat thans de werken op zeer krachtige wijze worden aangepakt, dan zal het hoogst onwaarschijnlijk zijn, dat de voor de uitvoering van den afsluitdijk gestelden termijn zal worden overschreden *).

Dr. Wentholt meent, zooals boven is vermeld, dat het geen aanbeveling verdient met de IJ- en Eemmeerwerken te beginnen alvorens de afsluitdijk is voltooid. Hij zegt niet, dat dit noodzakelijk is.

Indertijd heeft ook de IJmeercommissie gewezen op het bezwaar de IJ- en Eemmeerwerken tegelijkertijd uit te voeren met den afsluitdijk.

Het belangrijkste bezwaar dezer commissie was, dat bij gelijktijdige uitvoering een zeer groot baggermaterieel aanwezig zou moeten zijn, terwijl ook de aanvoer van de benodigde zetsteen zeer groot zou moeten zijn.

De IJmeercommissie vreesde daardoor opdrijving van prijzen.

Inmiddels hebben de toestanden zich gewijzigd, en is

*) Voor zoover men de kwestie thans reeds kan overzien, is er meer kans, dat de afsluiting een jaar zal worden *vervroegd*.

de Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken opgetreden, die den afsluitdijk gereed zal maken.

Buiten deze maatschappij zijn er in ons land echter nog een aantal groote aannemers, die gaarne bereid zijn tegen normale prijzen ook aan de uitvoering der Zuiderzeewerken mede te werken.

Dat de dienst der Zuiderzeewerken hier evenzoo over denkt, wordt bewezen door de groote dijkswerken, die thans naast den afsluitdijk in uitvoering zijn, n.l. den omringdijk van den Wieringermeerpolder en den dijk bezuiden Wieringen.

Nu moet de dijk van den Wieringermeerpolder reeds in het jaar 1929 gereed zijn. Zonder groot bezwaar zou dus na 1929 met de dijken der IJ- en Eemmeren kunnen worden begonnen. Een tijdsbesparing kan hiervan zeer zeker het gevolg zijn.

Plaats men deze tijdsbesparing tegen over het risico dat geloopt kan worden door tegenspoed met den afsluitdijk, dan is het risico voor een langeren werkduur dan 11 jaar wel volkomen weggenomen.

Zou men tot uitvoering der IJ- en Eemmeerwerken besluiten vóór de afsluitdijk gereed is, dan zal het risico voor den aannemer bij het maken der werken grooter worden.

Drukt men dit risico uit in een bedrag aan geld, dan zullen toch de kosten van het Valleikanaal beduidend kleiner blijven, dan die der beide andere kanalen.

In dit verband moet worden gewezen op de meening van dr. Wentholt, dat ten behoeve van het Geldersche Valleikanaal de IJ- en Eemmeerwerken eerder aangelegd moeten worden dan noodig is, waarvoor hij gedurende die jaren een renteverlies van f 600.000 à f 700.000 per jaar becijfert.

Deze beschouwing vult dr. Wentholt aan met de mededeeling, dat er wel is waar aanleiding is om te verwachten, dat ook zonder den aanleg van het Geldersche Valleikanaal er redenen zijn, te besluiten tot een vervroegde uitvoering der IJ- en Eemmeerwerken.

Deze aanleiding ligt in het bekende plan het peil van de afgesloten Zuiderzee niet zooals aanvankelijk het plan was direct te brengen op 0.40 M. —, doch uit militaire overwegingen voorloopig op 0.13 M. — N.A.P. aan de peilschaal te Urk.

Eerst, wanneer het IJmeer gereed zal zijn, vervallen de militaire bezwaren, en kan het peil van 0.40 M. — op het IJsselmeer en van 0.50 M. — N.A.P. op het IJmeer worden verwezenlijkt.

De belangen van de afwatering van een groot deel van ons land zijn echter zoodanig gebaat bij het voorgenomen lage IJsselmeerpeil, dat het gedurende enkele jaren meer uit te geven bedrag aan rente, ruimschoots wordt gecompenseerd door de voordeelen voor den landbouw.

Behalve in de requesten der verschillende landbouworganisaties is dat uitvoerig uiteengezet door den rijkslandbouwconsulent ir. F. P. Mesu l.i. (zie „de Ingenieur” van 11 Dec. 1926).

Het laatste bezwaar van dr. Wentholt ligt daarin, dat het maken van het Valleikanaal, geen of weinig verbetering brengt in de overbelasting van het Merwedekanaal.

Aan de hand van een gedane telling gepaard met een onderzoek naar de bestemming der schepen, die de sluizen te Vreeswijk passeerden, geeft dr. Wentholt een berekening, waaruit blijkt, dat door den aanleg van het kanaal naar Wijk bij Duurstede het Merwedekanaal bezuiden Utrecht met 42 % wordt ontlast, terwijl door den aanleg van het kanaal door de Geldersche Vallei het geheele Merwedekanaal van Amsterdam naar Vreeswijk met 31.3 % wordt ontlast.

Dr. Wentholt is nu van meening, dat het verkeer op het Merwedekanaal zeer sterk toeneemt. Naar zijne meening zal bij de voltooiing van het nieuwe kanaal de scheepvaart Amsterdam—Rotterdam zoodanig zijn toegenomen, dat men van de ontlasting niets meer merken zal.

Voorts betoogt dr. Wentholt, dat de verbindingen van

Amsterdam over Gouda en Leiden naar Rotterdam, ook na de ingrijpende verbeteringen, die ten deele in uitvoering zijn, ten deele in project gereed liggen, nauwelijks voldoende zullen zijn voor het bestaande, en zich op die route verder ontwikkelend verkeer, zoodat dit geen ontlasting van het Merwedekanaal geeft.

Dr. Wentholt acht daarom naast de ontworpen kanalen, in elk der drie plannen nog afzonderlijke werken noodig, ten behoeve van de vaart Amsterdam—Rotterdam.

Deze zijn:

Wanneer het Geldersche Valleikanaal wordt uitgevoerd: Verruiming van het Merwedekanaal benoorden de brug in de spoorlijn Gouda—Utrecht en den aanleg van een nieuw kanaalvak van deze spoorbrug tot Vreeswijk met sluis te Vreeswijk: geraamde kosten f 17.400.000.—.

Wanneer het kanaal over Wijk bij Duurstede wordt uitgevoerd: Een nieuw kanaalvak beginnende juist ten Zuiden van Utrecht van af het kanaal Utrecht—Wijk bij Duurstede naar Vreeswijk met sluis aldaar: geraamde kosten f 8.000.000.—.

Wanneer het kanaal over Vreeswijk wordt uitgevoerd, zal aldaar een extra sluis met toeleidingskanalen noodig zijn: geraamde kosten f 4.500.000.

De Kamer van Koophandel te Amsterdam is het met dr. Wentholt eens, dat bij elk der kanaalplannen een tweede sluis met toeleidingskanaal noodig is voor de binnenvaart. De Kamer is het er echter niet mede eens, dat wanneer het plan over Wijk bij Duurstede wordt uitgevoerd, een nieuwe kanaalarm naar Vreeswijk noodig zal zijn.

De Kamer drukt zich ten slotte aldus uit:

„Op grond van het vorenstaande schijnen ons de beschouwingen van dr. Wentholt, omtrent de noodzakelijkheid in elk geval het bestaande Merwedekanaal ten Zuiden van Utrecht te verbeteren van slechts betrekkelijke betekenis. Welke eischen te eenigertijd de binnenvaart zal

stellen, dient te worden afgewacht; met dezen nog onbekenden factor te rekenen ten einde het probleem van Amsterdam's verbinding met den Boven-Rijn op te lossen, achten wij niet juist, en om voor zulk een verbetering in de begrooting een bedrag uit te trekken niet gemotiveerd".

Zich aansluitend aan dit principieele betoog van de Amsterdamsche Kamer van Koophandel, is de kanaalvereeniging de Geldersche Vallei van meening, dat, behoudens een nieuwe sluis te Vreeswijk, die aan de drie kanalplannen gemeen is, ook wanneer het kanaal door de Geldersche Vallei wordt uitgevoerd, het niet juist is een verbetering alleen voor de binnenvaart in de begrooting op te nemen.

Daaruit volgt dus, dat de op blz. 2 genoemde ramingen voor de drie kanalen elk met f 4.500.000 moeten worden verhoogd, zoodat het Geldersche Valleikanaal bijna 5 miljoen goedkooper is, dan het plan Vreeswijk en ruim 10 miljoen goedkooper, dan het plan Wijk bij Duurstede.

In dit verband meent de kanaalvereeniging de Geldersche Vallei ook de vraag te mogen stellen, of zoowel de Staatscommissie Limburg, als dr. Wentholt en de gemeente Amsterdam zich wel bewust zijn van de belemmering van het verkeer op het Merwedekanaal gedurende de zes jaren, die de verbreeding zal vorderen.

De uitvoering van het grondwerk moet het drukke verkeer nog vergrooten, terwijl de uitvoering van alle werken verkeersstoring met zich zal brengen.

Ten slotte meent de kanaalvereeniging, dat risico's tijdens de uitvoering in deze zeer slappe terreinen niet uitgesloten zijn, vooral bij den grooten dijk in het plan over Wijk bij Duurstede.

Echter zal het noodig zijn de vraag te beantwoorden of het Merwedekanaal, ontlast van de Rijnvaart en de kleine vaart naar het Oosten en Zuid-Oosten van ons land, voldoende is voor het overblijvende verkeer.

Op de meeste dagen, zal dit inderdaad voldoende zijn, echter is op andere dagen de vaart zoo druk, dat het

passeeren moeilijk is, en elkaar inhalen zeer lastig. Het te kleine profiel is daar schuld aan.

Wanneer een niet te groote tjalk aan de kanaaloevers gemeerd ligt, kunnen op die plaats twee behoorlijke schepen elkaar niet voorbij varen.

De kanaalvereeniging de Geldersche Vallei is daarom van meening, dat verruiming van het Merwedekanaal waarschijnlijk noodig zal zijn.

Afgescheiden van de vraag of de verruiming van het Merwedekanaal, althans voorloopig, niet aan mindere eischen kan voldoen, dan door dr. Wentholt voorgesteld, komt het de kanaalvereeniging de Geldersche Vallei voor, in overeenstemming met de meening van de Amsterdamse Kamer van Koophandel, dat deze kosten niet in de vergelijking tusschen de drie kanaalplannen mogen worden opgenomen.

Men krijgt dan immers twee zeer goede kanalen, die onderling geheel gescheiden zijn, en geheel verschillende streken doorsnijden.

De Geldersche Vallei, die op den duur toch niet van een kanaalverbinding verstoken kan blijven, zal daarvan de voordeelen genieten.

Het is echter niet alleen de Geldersche Vallei, die daarvan de voordeelen geniet.

Het geheele land zal er de vruchten van plukken. Door de steeds toenemende bevolking, zal het van groot belang zijn, een streek tot ontwikkeling te brengen, waar velen in hun onderhoud zullen kunnen voorzien.

Doch niet alleen voor de toekomstige ontwikkeling van de Geldersche Vallei, ook voor de ontwikkeling van de Zuidelijke Zuiderzeepolder, zal een scheepvaartverbinding met het Zuiden en Zuid-Oosten van het land van belang zijn, zonder dat steeds de omweg over Amsterdam of Kampen gemaakt zal moeten worden.

Dat het plan door de Geldersche Vallei uit scheepvaarttechnisch oogpunt eigenlijk het beste was, was reeds uit het rapport der Staatscommissie Limburg op te maken.

Dr. Wentholt schrijft op bladz. 134 van zijn rapport, dat de vaarweg Amsterdam—Rijn aan hooge eischen zal voldoen, onverschillig welk der drie beschouwde plannen tot uitvoering komt.

Dat echter het Geldersche Valleikanaal inderdaad het beste is, blijkt uit het reeds meer genoemde adres van de Amsterdamsche Kamer van Koophandel van Nov. 1927.

Dit op handels- en verkeersgebied zoo deskundig lichaam, schrijft aan den Minister omtrent de voordeelen van het plan Wijk bij Duurstede:

- 1e. „De route via Wijk bij Duurstede is de meest logische
„weg, omdat zij het meest de rechte lijn tusschen
„Amsterdam en den Boven-Rijn benadert, hetgeen
„mede ten gevolge heeft, dat de splitsing van de
„vaart, gericht op Rotterdam, Westelijk Brabant en
„de Zeeuwsche stroomen eenerzijds, en de vaart naar
„den Rijn en die gericht naar Oostelijk Nederland en
„Limburg anderzijds, op een veel dichter bij Am-
„sterdam gelegen punt plaats vindt — omgekeerd,
„dat die beide vaarrichtingen in tegenovergestelde
„richting op een veel later punt tezamen komen, —
„dan wanneer de route via Vreeswijk wordt gevolgd.
„*Een eigen vaargebied over zooveel grooteren af-
„stand, zal aan beide vaarrichtingen ten goede komen,
„en beide zullen de voordeelen daarvan in steeds
„stijgende mate ondervinden, naar gelang in de toe-
„komst het verkeer zal toenemen.* Het over grooteren
„afstand gescheiden houden van Rijnvaart en Zuid-
„Westelijk gerichte binnenvaart, indien de rivierkruising
„bij Wijk bij Duurstede zal worden gelegd, geeft voorts
„meer grond te verwachten, dat zich een zelfstandig
„sleepbedrijf tusschen Amsterdam en den Rijn met
„lagere sleeptarieven zal ontwikkelen, dan wanneer
„beide tot Vreeswijk denzelfden weg zullen blijven
„volgen.
„De vraag, in dit verband door dr. Wentholt gesteld:

„of de Amsterdamsche Rijnvaart beter zal worden
„gediend door een kanaal, waarvan geen gebruik
„zal worden gemaakt door hoogerbedoeld gedeelte
„van de binnenvaart, dan wel door een kanaal dat
„10 M. breeder, ook voor die vaart zal moeten dienen,
„beantwoorden wij zonder aarzeling in eerst be-
„doelden zin;”

De kanaalvereeniging de Geldersche Vallei onderschrijft dit betoog geheel. Zij merkt echter op, dat de verbinding langs de Geldersche Vallei nog meer de rechte lijn benadert.

De splitsing van de vaart naar Rotterdam, Westelijk Brabant en de Zeeuwsche stroomen eenerzijds en de vaart naar de Rijn en die gericht naar Oostelijk Nederland en Limburg anderzijds zal door aanleg van het kanaal door de Geldersche Vallei nog veel dichter bij Amsterdam plaats vinden, dan volgens het plan Wijk bij Duurstede, n.l. te Amsterdam zelf.

Het gescheiden houden van de twee verkeersstroomen, wat de Kamer zoo belangrijk acht, zal bij het Geldersche Valleikanaal over de geheele lengte geschieden.

Uit bovenstaande volgt, dat de voordeelen, die de Kamer van Koophandel van Amsterdam ziet in het kanaal naar Wijk bij Duurstede in veel sterker mate gelden voor het kanaal door de Geldersche Vallei.

- 2e. „in het plan Wijk bij Duurstede wordt de rivier 22 K.M.
„hooger stroomopwaarts — respectievelijk stroom-
„afwaarts — bereikt, zoodat, voor zoover omstandig-
„heden er de voorkeur aan zullen doen geven de
„rivier te volgen, over slechts zooveel korteren af-
„stand stroomop- of -afwaarts zal behoeven te worden
„gevaren.
„Hiervan zal het gevolg zijn, dat oponthoud, als gevolg
„van mist, duisternis, enz. zal kunnen worden ver-
„meden; vooral voor het stoom- en motorbootverkeer,

„dat in hoofdzaak van den weg langs Arnhem zal
„gebruik maken, is dit van belang;”

Bij het kanaal door de Geldersche Vallei wordt de
rivier nog ongeveer 27 K.M. hooger stroomopwaarts bereikt.

Ook hier dus biedt het Valleikanaal het zoo begeerde
voordeel in belangrijk hooger mate.

- 3e. „Het leggen van de rivierkruising voor de Rijnverbinding
„bij Wijk bij Duurstede, zal de verkeersfrequentie bij
„de kruising belangrijk beperken;”

Dit geldt in ongeveer dezelfde mate voor het Geldersche
Valleikanaal als voor het kanaal over Wijk bij Duurstede *).

- 4e. „Een vergelijking van de vaartijden van sleeptreinen,
„welke de route over Vreeswijk en van die, welke
„den weg over Wijk bij Duurstede volgen, geeft voor
„laatsbedoelden weg een gunstiger uitkomst.”

Zoowel volgens de berekening van de Staatscommissie
Limburg als van dr. Wentholt geeft de weg door de
Geldersche Vallei nog kortere vaartijden dan de weg over
Wijk bij Duurstede.

Voor den aandachtigen en onbevooroordeelden lezer
is het adres van de Amsterdamsche Kamer van Koophandel
een krachtig pleidooi voor de tot standkoming van het
kanaal door de Geldersche Vallei.

Ten slotte moeten nog enkele opmerkingen van tech-
nischen aard worden gemaakt.

Herleest men de eischen, die door dr. Wentholt gesteld
zijn aan een kanaal voor de Rijnvaart, welke eischen
op bladz. 2 van deze brochure in het kort zijn genoemd,
dan blijkt, dat alleen het Geldersche Valleikanaal aan al
deze eischen kan voldoen.

Noch het kanaal over Vreeswijk, noch het kanaal over
Wijk bij Duurstede voldoen aan alle eischen.

*) Waarschijnlijk zal het variant van dr. C. Lely op het plan Went-
holt ook in dit opzicht verbetering brengen.

Bij de verbreeding van het Merwedekanaal tusschen Amsterdam en Utrecht doen zich n.l. moeilijkheden voor.

Dr. Wentholt deelt hieromtrent mede, dat het over betrekkelijk korte vakken niet mogelijk is de gewenschte breedte te verwerkelyken. Ook kunnen de gewenschte bochten van 2000 M. niet overal worden verkregen.

Ook bij Amsterdam wordt ter besparing van kosten een oplossing gemaakt, die niet geheel aan de eischen voldoet.

Ter besparing van kosten zal n.l. naast de bestaande schutsluis te Zeeburg, die dr. Wentholt te smal acht, geen nieuwe schutsluis, doch een keersluis worden gebouwd.

Deze keersluis staat practisch altijd open; zij is echter gemiddeld gedurende vier dagen per jaar gesloten.

Gedurende de dagen, dat deze sluis gesloten is, zullen de schepen door de bestaande te nauwe schutsluis moeten varen. Komen er dan schepen, die te breed voor deze sluis zijn, dan zullen zij moeten wachten tot de keersluis weer open kan.

Daar het slechts met opoffering van groote kosten mogelijk was, overal vaste bruggen over het kanaal te bouwen, zijn er zes hefbruggen ontworpen; ook in dit opzicht wordt niet aan de gestelde eischen voldaan.

Dr. Wentholt stelt ook weder ter bezuiniging voor de spoorbruggen in de lijnen Amsterdam-Amersfoort, Amsterdam-Utrecht en Gouda-Utrecht niet door nieuwe te vervangen.

De door hem bij zijne algemeene eischen genoemde toestand zal dan ook daar niet verkregen kunnen worden, doch wel naar zijne meening een voor de naaste toekomst alleszins bevredigende oplossing.

De verhooging dezer bruggen en van de naar de bruggen voerende toeleidingsbanen met een bedrag van 2.15 M. zal tijdens de uitvoering zeer zeker storend werken op het spoorwegverkeer.

Ook hier meent de kanaalvereeniging met recht te mogen neerschrijven, dat geen dezer bezwaren zich voordoet bij het maken van het Valleikanaal, en dat alleen daar

verkregen kan worden, een kanaal, dat aan alle door dr. Wentholt zelf gestelde eischen voldoet.

De kanaalvereeniging de Geldersche Vallei aarzelt dan ook niet, reeds heden het door haar voorgestane plan in het belang van het land, in het belang van Amsterdam als het beste aan te merken.

Zij verliest niet uit het oog, dat omtrent de rivierkruising nog geen eenstemmigheid bestaat, noch te Vreeswijk, noch te Wijk bij Duurstede, noch te Wageningen.

Zij zal echter trachten deze belangrijke vraag zooveel mogelijk tot oplossing te brengen.

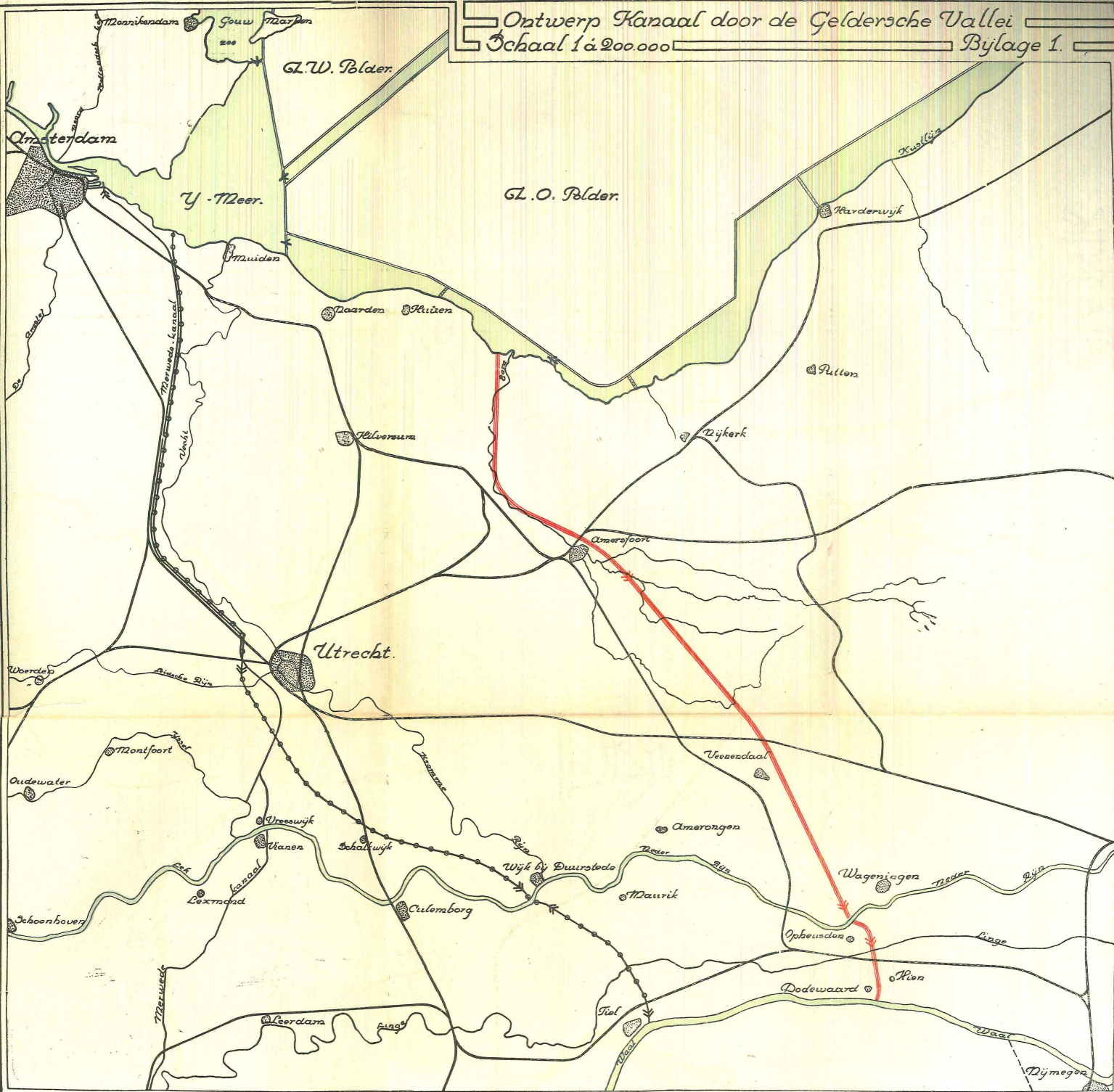
De kanaalvereeniging is van meening, dat zoolang over deze kwestie onder de bevoegde deskundigen geen overeenstemming is verkregen, geen besluit mag worden genomen.

HET BESTUUR
DER KANAALVEREENIGING
„DE GELDERSCHE VALLEI”.

Ontwerp Kanaal door de Geldersche Vallei

Schaal 1 à 200.000

Bylage 1.



— Ontworpen kanaal door de Geldersche Vallei.
 — Kanaal ontworpen door de Commissie 1921.

— Schutsluis
 — Keersluis.

--- Maas-Waal kanaal (in uitvoering)
 — Spoorwegen

Ingenieursbureau:
 Duars en Verbeij.