

Antwerpen en de diepte van de Schelde

K. A. H. W. Leenders

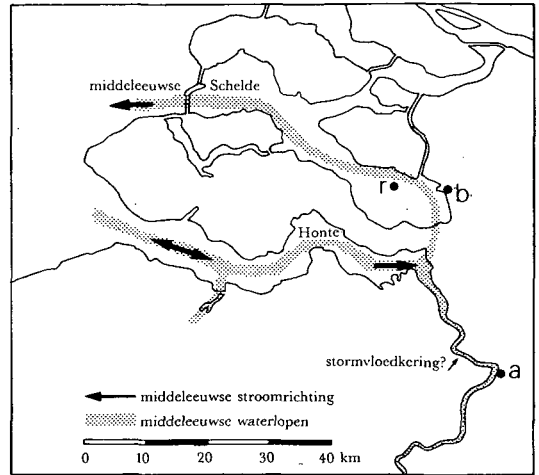
In oktober 1985 werd een overeenkomst gesloten tussen Nederland en België. In deze overeenkomst wordt aan België de mogelijkheid geboden de toegang tot de Antwerpse haven te verbeteren door het verder uitdiepen van de Westerschelde. Op grond van de historische ontwikkeling van de Schelde benedenstrooms van Antwerpen, mag verwacht worden dat daardoor de getijamplitude ter hoogte van de stad Antwerpen verder zal toenemen. Verhoging van dijken wordt dan noodzakelijk.

In de middeleeuwen stroomde de Schelde nog van Antwerpen tot bij Bergen op Zoom noordwaarts. Daar boog de rivier af naar het westen, om lange tijd nog door een bescheiden monding in zee uit te komen. Deze Scheldeloop was ooit de grens tussen Zeeland-bewesterschelde en Zeeland-beoosterschelde. In de loop van de middeleeuwen werd de Oosterscheldemonding echter verbreed tot een zeearm, die rond 1500 tot de lijn Yerseke-Stavenisse reikte.

In die zelfde periode werd ook de Westerschelde gevormd. Aanvankelijk was hier geen diep doorgaand water. In het oosten stroomde een water dat de Honte heette naar de Schelde in het oosten. Geleidelijk werd de zeearm tussen Zeeland en Vlaanderen door opeenvolgende stormvloed en oostwaarts verlengd. Uiteindelijk werd de Honte aangetapt. Vermoedelijk kon het hoog opgestuwde water van stormvloed en vanaf de late 13e eeuw via deze toegang bij Saafdinge/Zandvliet de Schelde bereiken. In de periode 1273-1340 kwam daardoor een groot deel van de polders ten noorden van Antwerpen 'gemeen met de zee' te liggen. Nadien kon het hoog opgeslibde 'Waterland' weer herdijkt worden.

Rond 1400 blijkt de scheepvaart van Antwerpen niet meer alleen door de Oosterschelde langs Bergen op Zoom te varen, maar ook haar weg langs de Honte en Westerschelde te kiezen. In dezelfde tijd werden de vloer van de Antwerpse kathedraal en tal van bruggen in de stad met ongeveer een meter verhoogd. Prims maakte uit deze gegevens op, dat de natuurlijke drempels in de

Honte zover doorgeschuurd waren, dat daar ge-regelde scheepvaart mogelijk was. Bovendien kon de vloed daardoor Antwerpen beter bereiken: de getijamplitude werd er groter. Volgens Van Rummen heeft de getijdewerking bij Saafdinge een oude dekzandrug opgeruimd, een hindernis die zich maar langzaam gewonnen gaf.



In de 16e eeuw werd door een reeks grote vloed en het oosten van Zuid-Beveland opgeruimd. De eens welvarende stad Reimerswaal bleef op een eilandje achter en werd in de 17e eeuw opgegeven. Mede door tal van militaire inundaties in het kader van de Tachtigjarige Oorlog, lagen er nu ter weerszijden van de eilanden Walcheren en Zuid-Beveland brede zeearmen. Voor de Brabantse wal ontmoetten deze elkaar in een wantij, dat geleidelijk dichtslibde: de Westerschelde werd de enige benedenloop van de Schelde.

Sinds het begin van de 19e eeuw was de Westerschelde weer geopend voor het verkeer naar Antwerpen, nadat deze in 1585 voor in principe alle schepen gesloten was. Om de snel groeiende haven beter bereikbaar te maken, werden voortdurend werken uitgevoerd zoals het opruimen van 'drempels' in het stroombed. De dijken langs de Westerschelde zijn in die periode niet noemenswaardig van plaats veranderd. Wel werden het Sloe en het Kreekrak door de spoedijk definitief

gedicht. De toename van de getijamplitude te Antwerpen, van 3,6 meter in 1778 tot 5,15 meter in 1971/1980, moet daarom vooral samenhangen met het wegnemen van de hindernissen die het opdringen van het getij belemmerden. De brede trechtermond bij Vlissingen/Breskens vangt immers een groot vloedvolume dat in de stroomopwaarts geleidelijk smaller wordende Schelde het water steeds hoger doet oplopen. Vroeger konden drempels dit doordringen van de vloedgolf nog belemmeren.

In verband met de vereiste veiligheid bij stormvloeden en hoge rivierstanden, reiken de dijken bij Antwerpen tot 7 m +NAP. Langs de kade van de oude stad werd een ruim een meter hoge waterkerende muur gebouwd. Er werden

zelfs plannen gemaakt voor een stormvloedstuw die ter hoogte van Oosterweel gebouwd moest worden. Dit plan werd enige tijd geleden in de ijskast gezet. Verdere verdieping van de Westerschelde maakt de haven van Antwerpen zeker beter bereikbaar. Niet alleen voor schepen, maar ook voor het getij. Daarom moet rekening gehouden worden met verdere dijkverhoging, terwijl de stormvloedkering van Oosterweel wellicht weer uit de ijskast gehaald zal moeten worden. Het alternatief zou zijn, dat men tussen de oude stadskern van Antwerpen en de Schelde in plaats van de waterkerende muur een heuse dijk zou moeten aanleggen. Dat zou de traditionele ligging van deze Vlaamse metropool aan de Schelde erg veel schade doen.

Literatuur

- BRAND, K. J. J. (1983). Over het ontstaan en de ontwikkeling van de Hont of Westerschelde. *Zeeuws Tijdschrift XXXIII*, pp. 99-110.
- GOTTSCHALK, M. K. E. (1955, 1958; 1983). *Historische geografie van westelijk Zeeuws-Vlaanderen*. Assen; Dieren (2 delen).
- GOTTSCHALK, M. K. E. (1984). *De Vier Ambachten en het land van Saaftinge in de middeleeuwen*. Assen.
- LEENDERS, K. A. H. W. (1985). *De Antwerpse Polders in de middeleeuwen. Ontginning, bedijking en overstromingen*. Tijdschrift van de Belgische vereniging voor aardrijkskundige studies LIV, nr. 1, pp. 43-77.
- MYS, M. e. a. (1983). *De holocene evolutie van de alluviale vlakte van de Beneden-Schelde*. Tijdschrift van de Belgische vereniging voor aardrijkskundige studies LII, nr. 1, pp. 7-33.
- PRIMS, Fl. (1927-1949). *Geschiedenis van Antwerpen*. Brussel.
- RUMMELEN, F. F. X. VAN (1965). *Toelichting bij de geologische kaart van Nederland 1:50.000. Bladen Zeeuws-Vlaanderen west en oost*. Haarlem.