

Het Albertkanaal in de haven van Antwerpen : plannen voor de nabije en een verdere toekomst

ir. G. Thues _____

De Antwerpse haven is het westelijk sluitstuk van het Albertkanaal : in de dokken wordt een belangrijk gedeelte van de kanaaltrafiek gegeneerd, terwijl het havencomplex eveneens aansluiting geeft naar de Schelde en naar de Schelde-Rijnverbinding. Bij de verbreding van het Albertkanaal voor de duwvaart hoort een analoge aanpassing van de haveninfrastructuur. Enkele voorname aspecten hiervan worden hierna kort toegelicht.

Viaduct Vosseschijnstraat

De intrede van het Albertkanaal in het dokkencomplex geschiedt met een kanaalpand van ongeveer 400 m lang, komende uit het Straatsburgdok en uitmondend in het Amerikadok. Dit pand is nu aan ieder uiteinde overspannen met een beweegbare brug : de Straatsburgbrug in het oosten en de Albertbrug in het westen.

Dit kanaalgedeelte is reeds volop in het havengebied gelegen en werd daarom met voormelde 2 beweegbare bruggen toegerust om het drukke landverkeer op de noord-zuidas van de Vosseschijnstraat steeds over minstens 1 brug te kunnen laten lopen bij de doorvaart van de schepen op het kanaal.

Panoramazicht van het havengebied rond de Royerssluis (midden links), Amerikadok en de verbinding met het Straatsburgdok / Albertkanaal (midden rechts).



In het raam van de verbreding van het Albertkanaal zal ook de breedte van dit pand worden vergroot. Voor een beweegbare brug is de nieuwe kanaalbreedte aan de hoge kant en de overbrugging zal daarom geschieden met een vaste verhoogde brug of viaduct gelegen in de as van de Vosseschijnstraat. Meteen wordt voor het landverkeer een complex van op- en afritten naar de viaduct nodig. Aan de zuidelijke oprit van de viaduct komen immers twee landverkeerstromen samen :

1. de eerste op de noord-zuidas, komende van het Leopolddok, het Derde, Tweede en Eerste Havendok en het Albertdok naar de Mexicobrug en verder naar het zuiden in het havengebied rond het Kattendijkdok, het Bonaparte- en het Willemdok en verderop naar de havengebonden vestigingen in het noorden van het stadsdeel rond de Scheldekaaien, Brouwersvliet, Paardenmarkt en het Sint-Jansplein.
2. de tweede op de oost-westas, komende van de industrieterreinen en de haventerminals nabij de Van Cauwelaertsluis, het Marshalldok en het Vijfde Havendok, over de Scheldelaan en de Royerssluis naar enerzijds de voormelde havengebonden vestigingen, anderzijds naar de Groenedaallaan, Noorderlaan en de Ring rond Antwerpen.

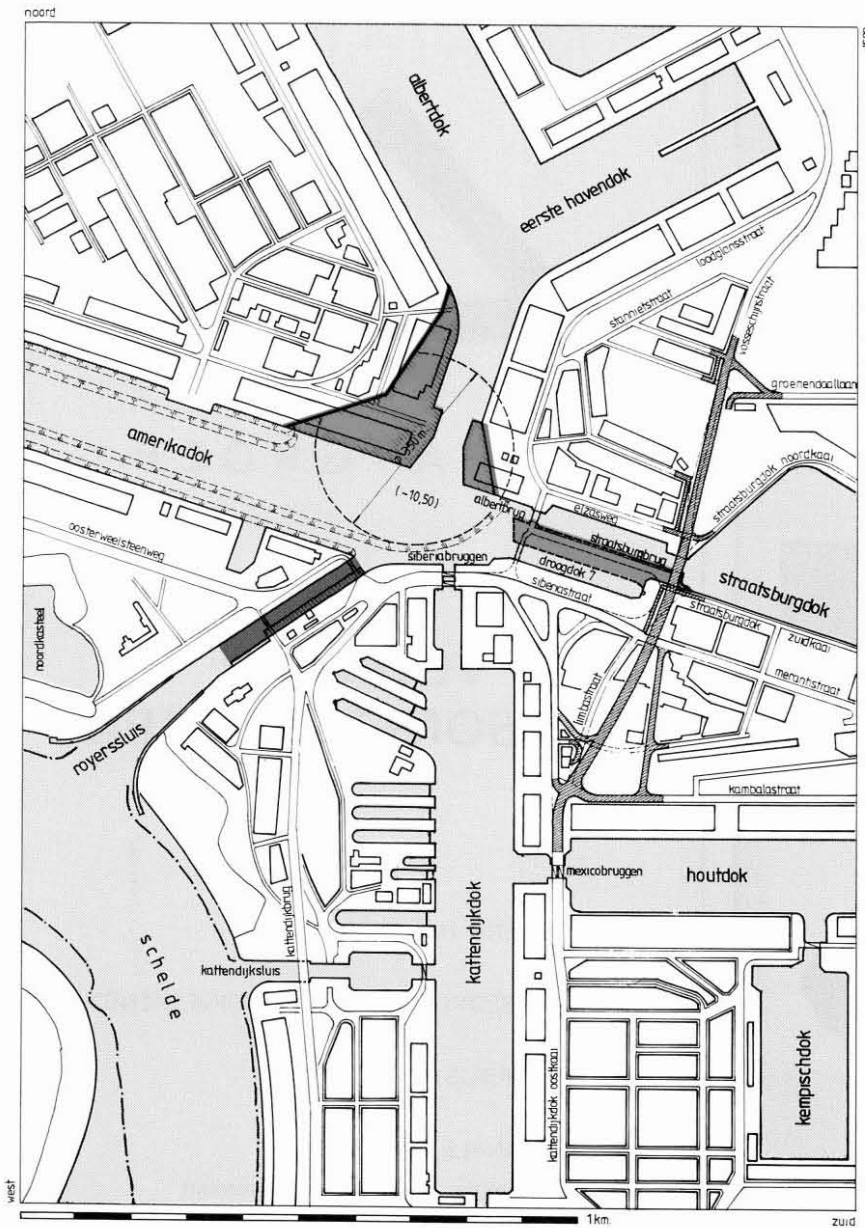
Een derde gebruiker, het spoor, zal ook over het viaduct kunnen rijden.

Het verdwijnen van de twee beweegbare bruggen zal de scheepvaart tussen de dokken en het kanaal meer continu doen verlopen. Het groeperen van de binnenvaart vóór ieder van de bruggen vooraleer doorvaart te verlenen, bezorgde dit kanaalpand trouwens de bijnaam « Sas nul ».

Verkeersschijf Amerikadok

Komende van Straatsburgdok en eenmaal doorheen de geul onder het voormelde viaduct, zal het laatste pand van het Albertkanaal extra verbreed worden door het opnemen van het voormalig stedelijk droogdok nr. 7 in de bedding van het kanaal. Hierdoor ontstaat een grotere aanloop- en manoeuvreerruimte naar het zeer drukke knooppunt van waterverkeer gelegen vóór de Royerssluis. Vijf vaarwegen komen daar immers samen :

1. Amerikadok - Vijfde Havendok
2. Albertdok
3. Albertkanaal
4. Kattendijkdok
5. Royerssluis



De verkeersschiff Amerikadok, aangepast aan de scheepvaart met grotere zeeschepen en met duwvaartkonvoeien naar de vernieuwde Royerssluis.
 De op- en afritten van de viaduct Vosseschijnstraat verzorgen de oost-west-verbinding tussen Groenendaallaan, oprit Noorderlaan en Kleine Ring in het oosten, en Siberiabridgen, Royerssluis en Oosterweelsteenweg in het westen.
 Tevens ligt de viaduct op de noord-zuid-as haven/Eilandje/noorden stedelijk havengebied.

Bovendien wordt weldra de gecombineerde vaarweg Vijfde Havendok - Amerikadok - Albertdok aangepast voor de vaart van zeeschepen type PANAMAX met ca. 40 voet diepgang. Een gegarandeerde waterdiepte van 14 m is de norm voor het concept van aanleg en dit vereist een bodempeil bij aanleg van -10,50 m bij een dokwaterstand van +4,25 m. Gelet op de lengte van de voormelde schepen dient de wateroppervlakte te worden vergroot om een aangepaste draaicirkel te bekomen in de bocht Amerikadok - Albertdok. Vooral de vaargeul naar het Albertdok toe, tussen de kaainummers 101-103 (westkant) en 100-102 (oostkant) zal dienen te worden verbreed. Bij de vormgeving van deze oeververschuiving zal ook

rekening worden gehouden met de ruimte nodig voor duwvaartkonvoeien van en naar het Albertkanaal. Simulatieproeven in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout onder de leiding van het Bestuur der Waterwegen, zullen de vormgeving moeten helpen bepalen.

Toegangspoort Royerssluis

Samen met de Kattendijksluis is de Royerssluis een voornaam transitpoort voor de scheepvaart tussen de Schelde en het Albertkanaal. Beide sluisen werden ontworpen voor de scheepvaart van respectievelijk 130 jaar en 80 jaar geleden. Op het einde van de jaren '70 werd hun vervanging reeds in een nabij vooruitzicht gesteld. De krediettoewijzingen voor de Antwerpse haven bleken echter steeds meer beperkt te worden. Uiteindelijk wordt in 1989 de Berendrechtssluis in gebruik genomen waardoor ruimte vrijkomt voor de financiering van de Royerssluisvernieuwing. Intussen werden de onderhoudswerken aan de Royers- en Kattendijksluis tot een minimum beperkt. De toestand van de sasuren en de deuren met hun aandrijfmechanismen is bijgevolg niet zo schitterend en de vervanging is dringend.

Anderzijds blijkt dat het Antwerpse dokkencomplex een sluis als toegangspoort in het zuiden nog steeds hard nodig heeft. Hiervoor pleiten:

1. voor de zeevaart de noodzaak om de toegangen van de Schelde naar het dokkencomplex zoveel mogelijk te spreiden over de verkeersweg die de Schelde is.
2. voor de binnenvaart geeft deze lokalisatie de directste en kortste verbindingswijze tussen het Albertkanaal en de Schelde.

Bij algemene consensus blijkt de beste inplanting voor deze nieuwe sluis zich te bevinden op de plaats waar zich de huidige Royerssluis bevindt. Het project van het einde der jaren '50, begin der jaren '60, nl. een Boerinnssluis, gelegen ten westen van het Noordkasteel, werd intussen opgegeven: de ligging haaks op het Amerikadok, vlakbij de Noordkasteelbruggen, is ronduit onmogelijk voor de duwvaart.

De laatste hand wordt nu gelegd aan de bepaling van de karakteristieken van de nieuwe Royerssluis die, eenmaal gerealiseerd, moet toelaten de Kattendijksluis te sluiten en te dempen.

Als maatgevende schepen werden genomen een zeeschip van 125 m lengte en een duwkonvooi van tweemaal twee duwbakken: aldus bekomt men in eerste instantie een saslengte van 250 m bij een breedte van 36 m. De exacte ligging van het sas en de invaargeul langs de Scheldekant en de oriëntatie van de lengte-as moet nog worden beslist na simulatieproeven in voormeld Waterbouwkundig Laboratorium. Een landverkeersstudie zal nog de verdiensten moeten uitwijzen van een eventuele landverkeerstunnel onder de Royerssluis naar het oosten toe, richting Vosseschijnstraat.

Coördinatie van verkeer te water

De invoering van APICS en het bijhorend Vessel Traffic System (VTS) laat toe een veiliger en soepeler verloop van het verkeer te water te bekomen. Dit geldt dus vooral ter hoogte van de verkeersknelpunten en één daarvan is ongetwijfeld de voormelde draaischiff nabij de Royerssluis. De havenradarketen zal daarom ook verder worden uitge-

breid met ondermeer een sensor ter hoogte van deze plaats: vanaf dit punt zal het Albertkanaal eveneens direct kunnen gevolgd worden. Een rationeel gebruik van de radiokanalen door de binnenvaart zal ertoe bijdragen om de verkeerssituatie in de hand te houden.

Gabaritverbreding in de dokken

Zowel de binnenvaart als de zeevaart zullen baat hebben bij enkele verbredingen van het vaarwater verderop in de dokken:

1. vervanging van het talud aan de noordkaaien van het Amerikadok, tegenover de geul van de Noordkasteelbruggen, door een diepe damwand;
2. de verbreding van de geul Vijfde Havendok - Hansadok, van 40 m naar 112 m, is operationeel medio 1989. De intensiteit van het scheepvaartverkeer doorheen de geul aan de Wilmarsdonk- en Oosterwielbrug kan hierdoor verder worden verminderd;
3. verbreding van het Kanaaldok B2 tegenover de ingang van het Delwaidedok, mits vervanging van het talud op de westelijke oever door een diepe damwand;
4. verbreding van het Kanaaldok B2 tegenover de Zandvliet- en Berendrechtluizen door het achteruitbrengen van de oostelijke oever en tevens het vervangen van het talud door een damwand.

Wachtdokken voor lichters

In 1988 werden op korte tijd wachtplaatsen voor lichters geïnstalleerd nabij de Noordkasteel-

bruggen, de ingang van het Marshalldok en de Lillobrug. Toch blijft er een grote behoefte aan wachtdokken voor lichters, en wel één in het zuidelijk havengedeelte en één in het noorden. Het eerste is gepland aan de noordkaaien van het Amerikadok, het tweede ten noorden van het Delwaidedok. Aansluitend aan hun ingebruikname zou dan het wachtdok voor lichters tussen het Eerste en het Tweede havendok kunnen gedempt worden teneinde dit havengedeelte te kunnen renoveren met diepere kaaimuren en grotere achterterreinen.

Binnenvaartcontainerterminals

Het containertransport per binnenvaartschip vergt een specifieke kade aan de containerterminals. Zo zal de nieuwe containerterminal aan de Schelde, ten zuiden van de Berendrechtluizen, naast de kade aan de Schelde, ook een kade specifiek voor de binnenvaart hebben langs het Kanaaldok B2.

Eindbeschouwing

De aanpassing van de haven aan de binnenvaart van het laatste decennium van deze eeuw verloopt gestadig, met oog voor zowel de nautische en technische aspecten als voor de schipper en zijn familie. Het weldra aansluiten aan de haven van het gemoderniseerde Albertkanaal is een belangrijke stap in dit proces.



STILL
EEN KWESTIE VAN VERTROUWEN

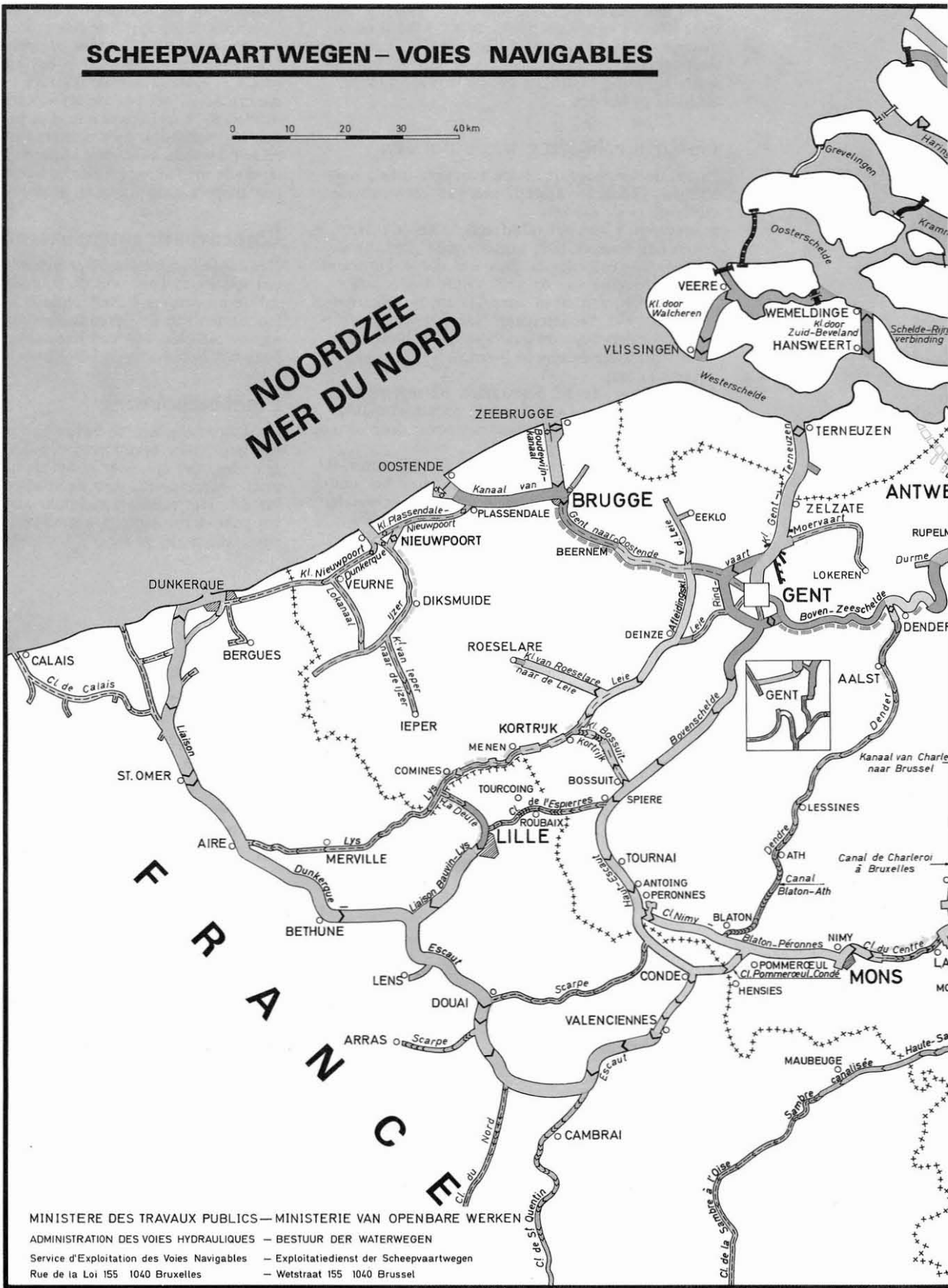
Service is voor ons geen ijdel woord !
Onze 30 service-techniekers, verspreid over heel het land, bewijzen dat iedere dag. Binnen de kortste tijd helpen deze specialisten U uit de nood, waar ook in België. Hun compleet uitgeruste servicewagens bevatten speciaal aangepast materiaal en meer dan 2.500 wisselstukken om dit waar te maken.

STILL N.V. VOSVELD 9, 2110 WIJNEGEM (ANTWERPEN) • TEL. 03/353.21.60 • FAX 03/353.81.42

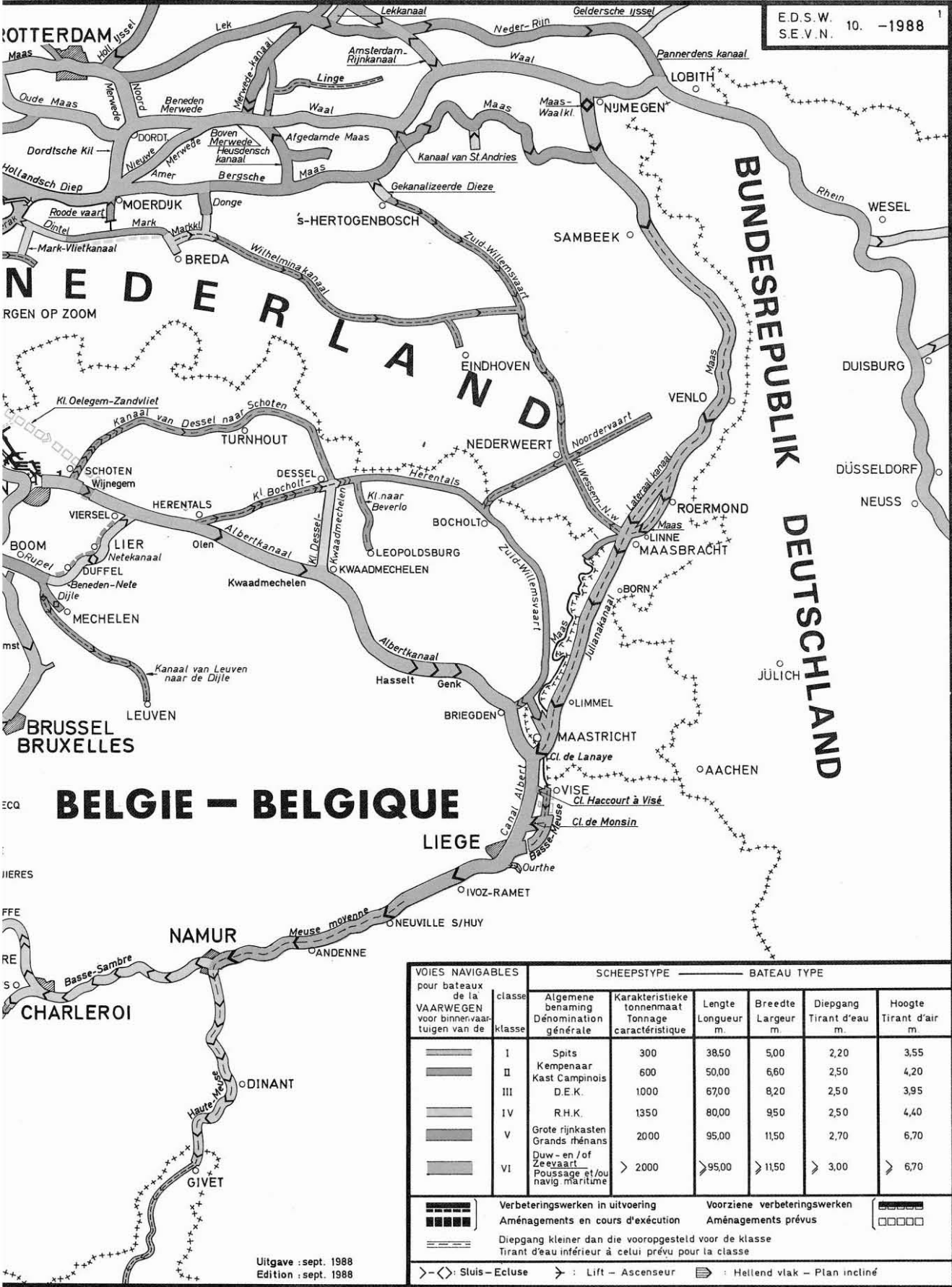
4719

SCHEEPVAARTWEGEN – VOIES NAVIGABLES

0 10 20 30 40 km



MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS — MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN
 ADMINISTRATION DES VOIES HYDRAULIQUES — BESTUUR DER WATERWEGEN
 Service d'Exploitation des Voies Navigables — Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen
 Rue de la Loi 155 1040 Bruxelles — Wetstraat 155 1040 Brussel



VOIES NAVIGABLES pour bateaux de la VAARWEGEN voor binnenvaartuigen van de		SCHEEPSTYPE — BATEAU TYPE						
classe	klasse	Algemene benaming Dénomination générale	Karakteristieke tonnenmaat Tonnage caractéristique	Lengte Longueur m.	Breedte Largeur m.	Tiepgang Tirant d'eau m.	Hoogte Tirant d'air m.	
—	I	Spits	300	38,50	5,00	2,20	3,55	
—	II	Kempenaar Kast Campinois	600	50,00	6,60	2,50	4,20	
—	III	D.E.K.	1000	67,00	8,20	2,50	3,95	
—	IV	R.H.K.	1350	80,00	9,50	2,50	4,40	
—	V	Grote rijnkasten Grands rhénans	2000	95,00	11,50	2,70	6,70	
—	VI	Duw - en / of Zeevaart Poussage et/ou navig maritime	> 2000	> 95,00	> 11,50	> 3,00	> 6,70	

▬▬▬▬	Verbeteringswerken in uitvoering	▬▬▬▬	Voorziene verbeteringswerken	□□□□□
▬▬▬▬	Aménagements en cours d'exécution	▬▬▬▬	Aménagements prévus	
▬▬▬▬	Diepgang kleiner dan die vooropgesteld voor de klasse Tirant d'eau inférieur à celui prévu pour la classe			

> - < : Sluis - Ecluse ↗ : Lift - Ascenseur ▬ : Hellend vlak - Plan incliné