

De Stop van Ternaaien (1934)

Opheffing (1962) en ultieme vervanging (2015) van de 'stop'

Tijdschrift voor
Waterstaatsgeschiedenis
32:2 (2023) 71-84

TON BURGERS

In een vorig artikel belichtte ik de vaarwegen rond Maastricht.¹ Daarbij kwam ook de zogenaamde Stop van Ternaaien (Lanaye, provincie Luik) aan de orde, een beruchte flessenhals enkele kilometers ten zuiden van de Nederlands-Belgische grens. Deze 'stop' dateerde van 1934, toen het Albertkanaal werd gegraven. Het Julianakanaal en het Albertkanaal waren geschikt voor schepen tot tweeduizend ton, terwijl de verbinding tussen deze beide grote waterwegen slechts schepen van vierhonderdvijftig ton kon hebben. Deze verbinding liep via het oude kanaal Luik-Maastricht en daarvoor was aan de ingang in Ternaaien in 1934 een nieuwe sluis gebouwd. Al in 1935 haalt *De Ingenieur* een brochure aan van de Luikse Kamer van Koophandel, met de tekst: 'Het is uit reden dezer afmetingen dat deze sluis genoemd is geworden de "Stop van Lanaye". Om de Belgische Maas, en het Kanaal Albert [...] met het Julianakanaal en met de Nederlandsche Maas [...] goed te verbinden, zou het noodig zijn te Lanaye een sluis te maken van 136 x 16 meter. Haar bouwplaats is voorzien. Den dag waarop de twee landen akkoord zullen zijn, zal het werk onmiddellijk kunnen worden uitgevoerd.'²

Uit dit citaat blijkt dat deze (toen nieuwe) sluis van Belgische kant al werd bekritiseerd. Maar we zullen zien dat van een andere Belgische kant de instandhouding ervan juist werd bevorderd. Volgens België was het ook een Nederlands belang om die stop op te heffen. Waarom duurde het dan tot 1962 voordat dit gebeurde? In dit artikel ga ik nader in op de geschiedenis van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal, vooral ook omdat naast die voormalige 'stop' nu de grootste binnenvaartsluis van Europa in gebruik is genomen. Ik plaats deze geschiedenis in de context van de steeds verdere vergroting van binnenvaartschepen en vooral van de politieke en staatkundige ontwikkelingen, waaronder de totstandkoming van de Benelux.

De oorspronkelijke sluis in Klein Ternaaien (1851)

In 1845 sloten België en Nederland een overeenkomst over de bouw van het kanaal Luik-Maastricht.³ De kosten van dit kanaal waren voor rekening van België, de vaarweg zou vrij zijn van tol en rechten en Nederlandse schepen waren gelijkgesteld aan Belgische wat betreft sluis- en bruggelden en andere rechten. Het kanaal liep in Maastricht dicht langs de Maas naar het Bassin, waar het aansloot op de Zuid-Willemsvaart. Het begon aan de Quai Saint-Léonard in Luik-Coronmeuse, bij toegangssluis nummer 1. Er waren zes sluisen, waaronder sluis 3 in Ternaaien (Lanaye) en sluis 4 in Klein Ternaaien (Petit Lanaye; afb. 1).⁴ Het peil van het eerste pand lag op 57,25 meter boven Oostends Peil (OP).⁵ Het peil van het Bassin in Maastricht kan op 46,40 m+ OP worden gesteld, waarmee het verval over vijf sluisen elf meter was.⁶

Het kanaal was, net als de Zuid-Willemsvaart, geschikt voor schepen van vierhonderd ton.⁷ De lengte was vijfentwintig kilometer.⁸ Aangenomen mag worden dat de sluisen afmetingen hadden van vijftig bij zeven meter. Sluis 4 in Klein Ternaaien lag vrijwel op de

1 Burgers, 'Waterwegen rond Maastricht'.

2 'Verslag Najaarsuitstap KIVI', A368.

3 'Overeenkomst met België over een Kanaal langs de Maas tussen Luik en Maastricht', 12 juli 1845, SGD_18451846_0000354.

4 Topographic Map of Belgium (1846-1854), <https://maps.arcnum.com>.

5 De nul van het Oostends Peil ligt 2,34 meter onder NAP. Om de waterstanden ten opzichte van NAP te berekenen moeten we dus 2,34 meter aftrekken van de waarden ten opzichte van OP.

6 'Dijkmeesters', 'De voornaamste werken', B213, B216.

7 Verhagen, *Geschiedenis Zuid-Willemsvaart*, 44.

8 Vifquain, *Des voies navigables en Belgique*, 115.



Afb. 1 het kanaal Luik-Maastricht bij Ternaaien (Lanaye) op de kaart van Vandermaelen, 'Carte topographique de la Belgique à l'échelle de 1 à 20.000, 1846-1854' (<https://maps.arcnum.com/en/map/belgium-1846/>).



Afb. 2 Het kanaal Luik-Maastricht en sluis 4 aan de grens bij Sint-Pieter met het kasteel Caertert (www.binnenvaartinbeeld.com).

- 9 Delmer, *Canal Albert*, 308.
 10 Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 555-565.
 11 Witteveen, 'De stop van Ternaaien', A247.

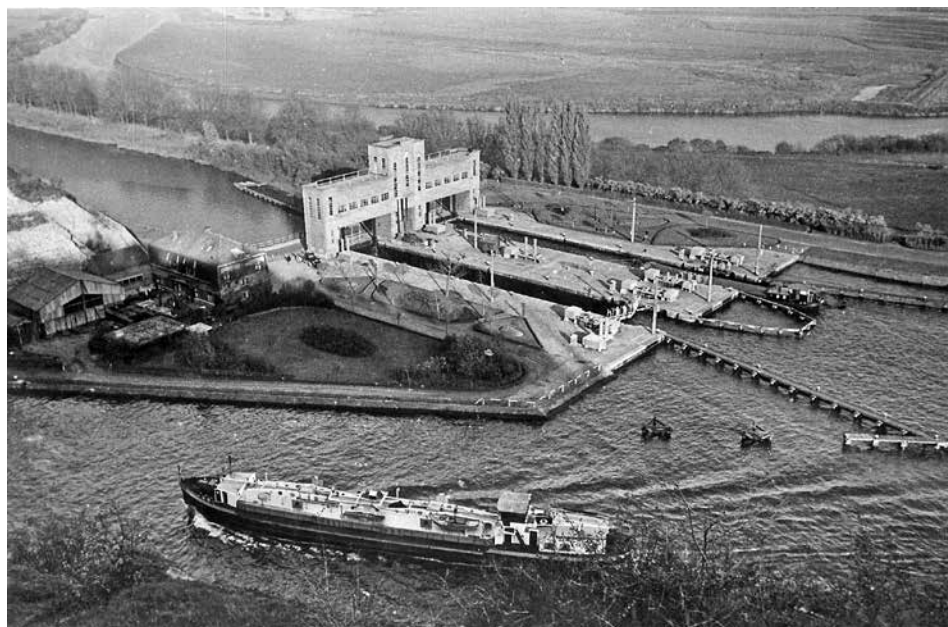
grens met Nederland aan de voet van de Sint Pietersberg. Klein Ternaaien was niet meer dan een gehucht van enkele huizen aan weerszijden van een douanekantoor (afb. 2). Boven sluis 4 lag het kanaalpeil doorgaans op 50,25 meter boven OP, beneden deze sluis op 48,40 meter. Later werd met Nederland afgesproken dit op 49,50 m+ te houden, volgens Delmer om de navigatie bij Sint-Pieter voor de cementfabriek van de ENCI te verbeteren.⁹ Het verval over de sluis was dus oorspronkelijk 1,85 meter, later slechts vijfenzeventig centimeter.

De verplaatsing naar Ternaaien (1934)

In 1927 nam België het besluit tot de aanleg van het Albertkanaal. De bouw daarvan startte in 1930. Van Luik naar Genk zou het kanaal in één pand worden uitgevoerd, waarbij het eerste stuk gelijkliep met de oorspronkelijke eerste drie panden van het kanaal Luik-Maastricht. Dat betekende dat de sluizen 1 tot en met 3 in dat kanaal moesten worden verwijderd en vervangen door een enkele sluis in Luik.

Om de ontgravingen in de doorsteek bij Caster te beperken, hield men voor het eerste pand van het Albertkanaal een peil van 60 m+ OP aan, dat was 9,75 meter hoger dan het eerdere peil in het kanaal Luik-Maastricht tussen de sluizen 3 en 4. Om het aanliggende maaiveld watervrij te houden, moesten hier dus hoge dijken en keurmuren worden gebouwd. Tevens werd door deze verhoging van de waterstand het verval bij sluis 4 naar het resterende deel van het kanaal Luik-Maastricht vergroot van vijfenzeventig centimeter naar 10,50 meter. Er moest dus een nieuwe sluis worden gebouwd. Omdat daarvoor geen ruimte was bij Klein Ternaaien, werd twee kilometer ten zuiden van sluis 4 een nieuwe sluis gebouwd direct aan het Albertkanaal (afb. 3).

Het werd een dubbele sluis met gekoppelde kolken; de ene kolk werd gevuld met het water van de andere waardoor het waterverlies minimaal was. De kolken hebben afmetingen van 55 x 7,50 meter. Ondanks het grote verval waren slechts zeven minuten nodig voor het vullen en ledigen. Deze in mei 1934 gereedgekomen tweelingsluis was geschikt voor schepen met een laadvermogen van zeshonderd ton. Behalve de dubbele sluis werd ook het Belgische stukje van het kanaal tot aan de grens verbeterd en geschikt gemaakt voor schepen van zeshonderd ton laadvermogen.¹⁰ Dat was niet het geval op het Nederlandse deel ten zuiden van de sluis te Sint-Pieter die toegang gaf tot de Maas.¹¹ De vaarweg werd daar niet verruimd en daar kon, volgens A. Delmer, secretaris-generaal van het



Afb. 3 Dubbele sluis van Ternaaien, opengesteld in mei 1934. Regionaal Historisch Centrum Limburg, Fotocollectie GAM 36564, Persbureau Het Zuiden.

Belgische ministerie van Openbare Werken, slechts worden gevaren met maximaal vierhonderdvijftig ton belading.¹²

Elf jaar na de ingebruikneming van de sluis schreef Delmer over deze *Bouchon de Lanaye* dat België en Nederland 'elk een eigen onafhankelijk verkeersstelsel hebben gebouwd, waarvan het Nederlandse onvolmaakt is, omdat het is aangelegd voor grote schepen, die tenslotte stoten op de stop van Ternaaien'.¹³ Daarmee bedoelde hij niet zozeer de Belgische sluis, maar vooral het Nederlandse stuk van het kanaal dat naar zijn mening slechts geschikt was voor schepen van vierhonderdvijftig ton. Zelf twijfel ik aan dit oordeel, want de waterstand op dit pand was verhoogd met 1,10 meter.

Volgens Delmer was het Albertkanaal een compleet systeem, terwijl het Julianakanaal doodliep in een *cul de sac*. De voormalige hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in Limburg, ir. C.J. Witteveen, merkte daartegen op, 'dat deze onvolmaaktheid nog in aanmerkelijk grotere mate kleeft aan het Belgische stelsel, aangezien dit geen grooten vaarweg heeft voor het zeer betekenende transitoverkeer tussen de Belgische Maas en den Duitschen Rijn'.¹⁴ We zullen zien dat dit verschil van inzicht tijdens de onderhandelingen tussen België en Nederland telkens terugkwam. Delmer was toen al wel van mening dat 'de verbinding zou moeten worden aangepast aan de doorvaartmogelijkheden van beide vaarwegen' en dat men 'de stop moest laten springen'.¹⁵

¹² Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 557.

¹³ Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 555-565.

¹⁴ Witteveen, 'De stop van Ternaaien', A247.

¹⁵ Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 565, 568.

¹⁶ *Gazet van Limburg*, 8 maart 1948.

¹⁷ Ministerie van Buitenlandse Zaken, 'Nota aan de ministerraad', NA 2.05.48.07, inv.nr. 1.

De studiecommissie Steenberghe-Van Cauwelaert (1949-1951)

Als gevolg van de Tweede Wereldoorlog verbeterden de verhoudingen tussen België en Nederland. Op 21 oktober 1943 ondertekenden de regeringen van België, Nederland en Luxemburg, in ballingschap in Londen, een monetaire overeenkomst met als doel het betalingsverkeer te regelen en de economische verhoudingen (na afloop van de oorlog) te versterken. Dit was het begin van de Benelux. Er werd een vaste wisselkoers bepaald tussen de Belgische frank en de gulden en daarnaast zouden de landen elkaar kredieten verschaffen. Een jaar later, op 5 september 1944, ondertekenden de drie regeringen de Nederlands-Belgisch-Luxemburgse-Douaneovereenkomst. De Economische Unie tussen de drie landen liet echter nog lang op zich wachten en we zullen zien dat de totstandkoming daarvan zwaar werd gehinderd door de waterwegproblematiek.

Op 6 maart 1948 noemde de Antwerpse burgemeester Lode Crayebeckx, een overtuigd voorstander van de Benelux, tijdens een rede in de Antwerpse diertuin 'het probleem van de waterwegen het voornaamste probleem tussen België en Nederland, dat in zijn geheel en in het kader van de Benelux zou moeten worden opgelost'. Specifiek noemde hij de stop van Ternaaien, het kanaal van Gent naar Terneuzen en de oude Antwerpse wens van een Moerdijkkanaal.¹⁶ Daarmee kwamen de waterwegen weer op de agenda van de ministerraden van beide landen. Tijdens een Benelux ministersconferentie, in maart 1949 in Den Haag, werd de principe-afsprake gemaakt tot instelling van een commissie voor de waterwegen en havenproblemen. Deze afspraak werd geconcretiseerd op een volgende ministersconferentie in Luxemburg in oktober 1949.

Het standpunt van België was steeds dat de drie bovengenoemde kwesties als één geheel moesten worden behandeld.¹⁷ Zoals gezegd, beschouwde België de oplossing van de stop van Ternaaien als een voordeel voor Nederland en daarom wilde het die kwestie koppelen aan (vooral) het Moerdijkkanaal. Uit vele stukken in de Nederlandse archieven blijkt echter dat Nederland de noodzaak van die koppeling helemaal niet zag en, sterker nog, dat men de opheffing van de stop van Ternaaien helemaal niet wilde zien als een Nederlands voordeel, maar veel meer als een voordeel voor België zelf.

Op 17 november 1949 werd het Nederlandse deel van de Bijzondere Commissie voor de Waterwegen en Havenvraagstukken, zoals de naam officieel luidde, geïnstalleerd door de ministers D.U. Stikker van Buitenlandse Zaken en D. Spitzen van Verkeer en Waterstaat. Tot leden van de commissie werden benoemd: mr. M.P.L. Steenberghe (1899-1972)

– achtvoudig oud-minister – als voorzitter aan Nederlandse kant en als leden de Rotterdamse oud-wethouder J. Brautigam en G.H. Crone.¹⁸ Tegen de heer Brautigam, die aanvankelijk gepolst was als voorzitter, waren in de Belgische pers meteen al bezwaren geuit. Hij had zich in een intern rapport aan de Partij van de Arbeid negatief uitgelaten over het Moerdijkkanaal. De *Gazet van Antwerpen* schreef zelfs dat er ‘zonder zijn negatieve houding [in 1927] nooit een stop van Ternaaien was gekomen’.¹⁹ Aantoonbare onzin, maar het tekent de sfeer van agitatie in de Antwerpse pers.

Aan Belgische kant werden benoemd: als voorzitter F. Van Cauwelaert (1880-1961), minister van Staat en oud-burgemeester van Antwerpen, A. Delmer, honorair secretaris-generaal van het ministerie van Openbare Werken en prof. L. Fredericq, hoogleraar te Gent en Brussel. De commissie had als opdracht de technische, economische en financiële aspecten te bestuderen ‘van de vraagstukken betreffende de havens en de waterwegen van Antwerpen, Gent en Luik, die van groot belang zijn voor het verkeer tussen de twee landen’.²⁰ Het was dus een studiec commissie en niet een commissie die zou onderhandelen. Opvallend in de opdracht is dat het alleen gaat over drie Belgische (haven)steden. Er wordt geen Nederlandse haven of stad in genoemd, niet Rotterdam, niet Maastricht, niet Dordrecht, niet Terneuzen. Het ging dus vooral over Belgische belangen en verbindingen van België naar Nederland. Het tweede wat opvalt is dat de keuze voor de voorzitter aan Belgische kant op geen enkele manier werd bekritiseerd in de Nederlandse pers, terwijl zonneklaar was dat deze voorzitter, als oud-burgemeester van Antwerpen, wel heel graag een Moerdijkkanaal wenste.

De commissie vergaderde beurtelings in Brussel en Den Haag. De eerste vergadering was op 9 december 1949 in Brussel, de laatste op 4 november 1950 in Den Haag. De besprekingen verliepen niet gemakkelijk. Aan Nederlandse kant was de samenwerking tussen voorzitter Steenberghe enerzijds en Brautigam en Crone anderzijds moeizaam, maar de voortgang werd vooral bemoeilijkt door het persisteren door Van Cauwelaert op het Moerdijkkanaal. Steenberghe beklagde zich hierover in een brief aan de voorzitter van de Benelux Douaneunie: ‘De heer van Cauwelaert heeft slechts één doel, n.l. het verkrijgen van het Moerdijkkanaal. Hij heeft mij dit persoonlijk verschillende malen medegedeeld. Hij beschouwt dit als de bekroning van zijn levenswerk. Daardoor is de heer van Cauwelaert erg ongeduldig en is eigenlijk van mening, dat wij nu maar zonder meer dit kanaal moeten geven.’²¹ Over de stop van Ternaaien zou er, volgens Steenberghe, technisch en economisch een akkoord zijn, maar Van Cauwelaert weigerde dat te finaliseren, omdat ‘de eindbeslissing slechts kon vallen nadat alle punten behandeld waren’.

De Belgische delegatie had maar liefst negen voorstellen ingebracht over de opheffing van de stop van Ternaaien. Deze voorstellen waren gebaseerd op een nota van Delmer en ze werden uitgewerkt in een deskundigenrapport door ir. W.J.H. Harmsen, directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, en prof. ir. G. Willems, directeur-generaal van Bruggen en Wegen.²² Het doel was een verbinding tot stand te brengen tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal voor schepen van tweeduizend ton. Daarvoor werden zes oplossingen uitgewerkt ten zuiden van Maastricht en drie ten noorden van die stad. Niet heel verrassend werd een zuidelijke oplossing aanbevolen, namelijk een nieuwe sluis met afmetingen van 136 bij 16 meter naast de bestaande dubbele sluis in Ternaaien. Het kanaal Luik-Maastricht zou met een dijk worden afgesloten en ten zuiden van die dijk worden verruimd en verbonden met de Maas. Daarmee zou de functie van de sluis van Sint-Pieter worden overgenomen door de nieuwe sluis, waardoor het verval hier met 3,10 meter toenam tot 13,60 meter. Een bijzonder detail is dat de bestaande tweelingsluis in 1934 al was ontworpen en uitgevoerd voor dit verval.²³

De deskundigen meenden dat een noordelijke oplossing, ondanks de hoge kosten, niet per se verworpen moest worden. Deze oplossing werd later bekend als het zogenaamde Cabergkanaal en hiervoor bleef nog heel lang ruimte gereserveerd. Het betrof een directe verbinding tussen het Albertkanaal bij Briegden en het Julianakanaal bij Borg-haren door een 4300 meter lang kanaal met daarin een sluis (verval 13,60 meter), een

18 Ministerie van Buitenlandse Zaken, Installatievergadering 17 november 1949, NA 2.05.117, inv. nr. 9302.

19 *Gazet van Antwerpen*, 5 april 1949, NA 2.05.117, inv. nr. 9302.

20 *Verslag van de Bijzondere Commissie*, 9-10.

21 Persoonlijk schrijven van mr. M.P.L. Steenberghe aan mr. dr. E.J.E.M.H. Jaspard d.d. 20/6/1950, NA 2.05.117, inv. nr. 9302.

22 ‘Verslag aan de Bijzondere Commissie betreffende de opheffing van de stop van Ternaaien’.

23 Delmer, *Canal Albert*, 311.



Afb. 4 De door de studiecommissie Steenberghe-Van Cauwelaert voorgestelde oplossing g voor het Cabergkanaal ten noorden van Maastricht (1950). Verslag van de Bijzondere Commissie, Bijlage 1.

brugkanaal over de Zuid-Willemsvaart en een tweede brugkanaal over de Maas (afb. 4). De stuw van Borgharen zou moeten worden verlegd, evenals de spoorbrug.

De commissie sloot zich in zijn eindverslag van 25 november 1950 aan bij het oordeel van de deskundigen, maar de Belgische delegatie maakte het voorbehoud dat eerst een principieel akkoord moest worden bereikt over de andere vraagstukken (Gent-Terneuzen en het Moerdijkkanaal) en dat de mogelijkheid moest worden opengehouden om later alsnog de noordelijke oplossing uit te voeren als een van beide landen daarom zou vragen.²⁴ Dit laatste voorbehoud zal wel zijn ingegeven door het idee om later alsnog een verbinding te kunnen maken tussen de Maas en de Rijn, bijvoorbeeld tussen Venlo en Duisburg. Het *Dagblad voor Noord-Limburg* had hierover al in 1950 geschreven met de kop 'Antwerpen-Venlo-Duisburg – na drie eeuwen mislukking wéér een vergeefse poging.'²⁵ Het Cabergkanaal zou volgens de krant beter passen in Antwerpens drang naar de Ruhr.²⁶

²⁴ Verslag van de Bijzondere Commissie, 11-12.

²⁵ *Dagblad voor Noord-Limburg*, 3 januari 1950.

²⁶ *Dagblad voor Noord-Limburg*, 27 januari 1950.

27 Lloyd Anverso, 22 mei 1951, NA 2.05.117, inv.nr. 9307.

28 Le Matin, 21 mei 1951, NA 2.05.117, inv.nr. 9307.

29 Volksgazet, 20 mei 1951, NA 2.05.117, inv.nr. 9307.

30 Handelsblad, 22 mei 1951, NA 2.05.117, inv.nr. 9307.

31 Brief ambassadeur aan minister van Buitenlandse Zaken, 21 mei 1951, NA 2.05.117, inv.nr. 9307.

32 Nota aan de ministerraad inzake de te volgen procedure met betrekking tot het vraagstuk der Nederlands-Belgische waterwegen (juni 1951), NA 2.05.117, inv.nr. 9307.

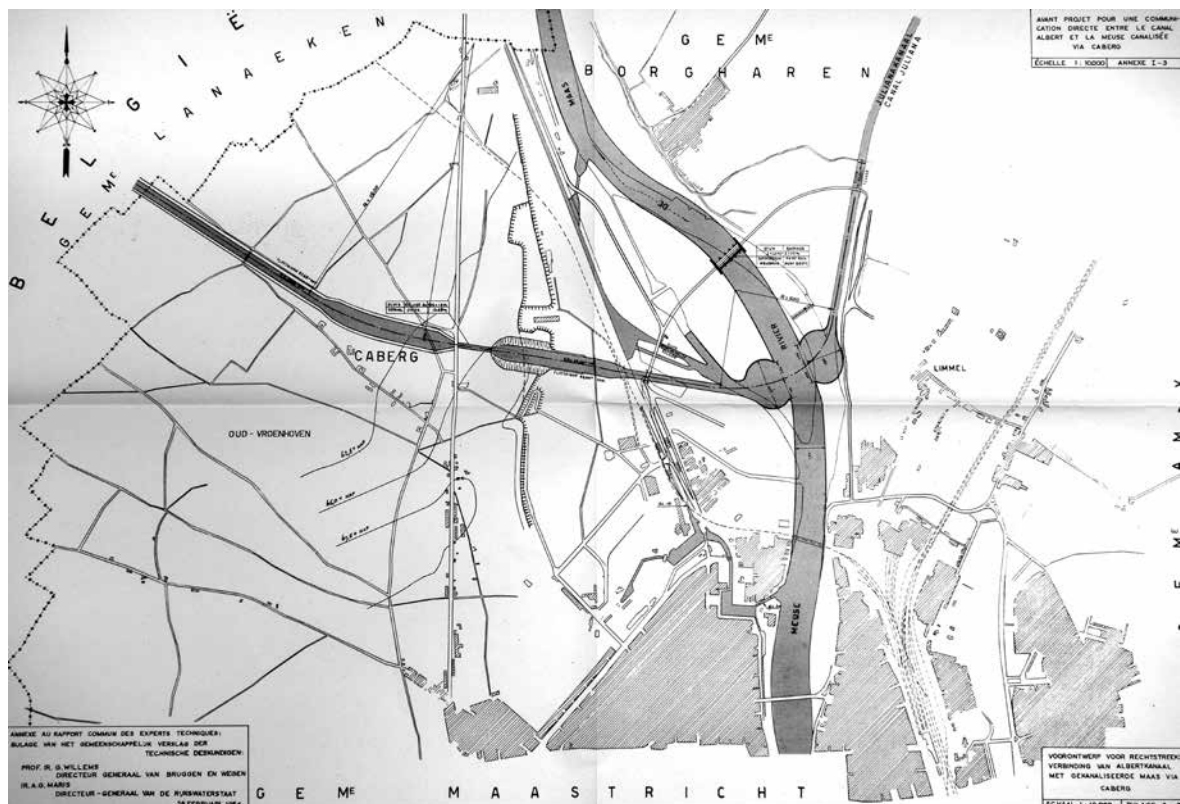
33 Uittreksel notulen ministerraad d.d. 25 juni 1951, NA 2.05.117, inv.nr. 9307.

Het verslag van de commissie werd negatief ontvangen in de Antwerpen-georiënteerde Belgische pers. 'De commissie sluit zijn werk af zonder een akkoord te hebben bereikt', aldus de Lloyd Anverso.²⁷ Le Matin schreef over het 'Echec à Benelux'.²⁸ De Volksgazet meende dat het onderwerp dan maar aan het oordeel van het Internationale Hof van Justitie moest worden onderworpen.²⁹ En de Antwerpse schepen voor de haven Leo Delwaide besloot zijn bijdrage in het Handelsblad met de opmerking dat 'zonder regeling dezer zaak geen Benelux mogelijk is'.³⁰ Maar in het Luikse werd anders geoordeeld. La Meuse kritiseerde de Belgische regering ten aanzien van de stop van Ternaaien met de woorden: 'Une fois de plus, donc, la défense des intérêts du bassin industriel de Liège est subordonnée à celle des intérêts du port d'Anvers'.³¹ Het opheffen van de stop van Ternaaien was vanuit Luiks perspectief een Belgisch belang dat door Antwerpen werd tegengehouden en gebruikt als hefboom voor het verkrijgen van een Moerdijkkanaal.

De onderhandelingscommissie Steenberghe-Van Cauwelaert (1951-1954)

In juni 1951 besloten België en Nederland tijdens een ministerieel overleg in Goes om een onderhandelingscommissie te benoemen. De instelling van deze commissie zou, volgens het ministerie van Buitenlandse Zaken, 'op zichzelf al enige ontspanning kunnen brengen in de verhouding tussen de Benelux-partners'.³² Want het vlotte niet erg met de Benelux. De Belgische opvatting was: geen Moerdijkkanaal, dan ook geen Benelux. Nederland meende precies het tegenovergestelde: eerst de Benelux en dan pas een kanaal. Van Belgische kant zou Van Cauwelaert de onderhandelingen weer leiden, Nederland vroeg Steenberghe. Deze was daartoe alleen bereid als hij niet zou worden gehinderd door uitgesproken tegenstanders van een Moerdijkkanaal (zoals Brautigam en Crone).³³

Uiteindelijk werd op 9 oktober 1951 bekendgemaakt dat de commissie slechts zou bestaan uit de bovengenoemde twee onderhandelaars. Hun opdracht was het vastleggen



Afb. 5 Voorontwerp voor een rechtstreekse verbinding van het Albertkanaal met de gekanaliseerde Maas via Caberg (1954). Advies Van Cauwelaert & Steenberghe, Bijlage 1.

van de grote lijnen van een overeenkomst tot oplossing van het waterwegprobleem, zodat in een later stadium hierover eventueel een verdrag zou kunnen worden gesloten.³⁴ De onderhandelaars werden ondersteund door commissies van deskundigen. Voor de stop van Ternaaien waren dat ir. A.G. Maris, directeur-generaal van Rijkswaterstaat, en prof. ir. G. Willems, directeur-generaal van Bruggen en Wegen.

De onderhandelaars hadden tweeënehalf jaar nodig om tot overeenstemming te komen en brachten op 11 maart 1954 hun advies uit. Het voornaamste obstakel was het Moerdijkkanaal, waarover nu wel een gemeenschappelijk voorstel werd gedaan. De onderhandelingen over de opheffing van de stop van Ternaaien waren relatief gemakkelijk, alhoewel Steenberghe zich ook hier beklaagde over het feit dat Van Cauwelaert (financieel) het onderste uit de kan wilde.³⁵

De voorgestelde oplossing, ten zuiden van Maastricht, week niet af van die van de eerdere studiec commissie. Er zou een nieuwe sluis moeten komen naast de bestaande dubbele sluis en een kanaalverbinding rechtstreeks naar de Maas, waarbij de sluis te Sint-Pieter overbodig werd. De kosten waren begroot op 18,6 miljoen gulden oftewel 245 miljoen Belgische francs. Zowel de deskundigen als de onderhandelaars stelden een kostenverdeling voor van tachtig procent voor België en twintig procent voor Nederland. De Belgische technici waren van mening dat de Nederlandse bijdrage eigenlijk hoger zou moeten zijn. Rotterdam zou immers langs Ternaaien een gunstiger weg krijgen voor het vervoer van massagoederen naar het Luikse industriegebied, terwijl ze op de terugweg kolen konden meenemen uit Limburg. Nederland was daarentegen van mening dat Luik en Belgisch Limburg zelf grote voordelen zouden hebben door een betere verbinding van Luik met het Duitse Ruhrgebied.³⁶ Onderdeel van het advies was ook de reservering van grond voor de aanleg van een Cabergkanaal ten noorden van Maastricht, maar dan volgens een gewijzigd ontwerp, zonder ingewikkelde brugkanalen (afb. 5).

Het traktaat van 1962

In Luik wachtte men met ongeduld op stappen van de Belgische regering. In mei 1954 nam de gemeenteraad met algemene stemmen een motie aan waarin zij uitsprak dat de stop van Ternaaien de ontwikkeling van het vervoer te water schaadt en dat deze hinderenis uit de weg geruimd zou moeten worden door uitvoering van de oplossing voorgesteld door de commissie Steenberghe-Van Cauwelaert.³⁷ En op een studiedag in Hasselt, in december 1954, pleitte de Belgische senator H. Leynen 'voor het Cabergkanaal als een noodzakelijke schakel in de Schelde-Rijnverbinding'.³⁸ Net zoals enkele Nederlandse Limburgers was hij een supporter van de aanleg van een kanaal vanuit de Maas (bij Venlo of Arcen) naar de Rijn bij Ruhrort. In België werd geklaagd over de geringe voortgang van de waterwegenkwes tie; dat verwijt trof vooral minister P.-H. Spaak van Buitenlandse Zaken. Tegen veler verwachting in, ging Antwerpen op 23 februari 1955 akkoord met 'het Luikse standpunt strekkende tot opheffing van de stop van Ternaaien, los van een eventueel Moerdijkkanaal'.³⁹ Volgens *De Standaard* hadden de Luikse afgevaardigden een zeer preciese toegeving afgedwongen: de opheffing van de stop van Ternaaien voor 1957.⁴⁰ Dat standpunt werd nog niet overgenomen door de Belgische regering, maar dat was een kwestie van tijd. Want de krant voegt er aan toe dat Luik veel beter vertegenwoordigd is in de regering dan Antwerpen en 'heel haar politiek is nu eenmaal op Wallonië gericht en miskent de Vlaamse psychologie'.

Eind 1955 zette de Belgische regering een krediet van tweehonderdzeventig miljoen francs op de begroting van Openbare Werken voor de opheffing van de stop.⁴¹ De Nederlandse minister zonder portefeuille – dat was mr. J.M.A.H. Luns die naast mr. D.U. Stikker op Buitenlandse Zaken zat – bevestigde in de ministerraad dat de Belgische regering had besloten tot opheffing van de stop van Ternaaien.⁴² Maar uit een memorandum van de Nederlandse ambassadeur in Brussel van mei 1957 blijkt dat 'reeds te veel ministeri-

34 Advies Van Cauwelaert-Steenberghe.

35 Brief Steenberghe aan de Nederlandse secretaris van de commissie mr. J.G. Sauveplanne, d.d. 3 november 1953, NA 2.05.48.07, inv.nr. 7.

36 Verslag van de Belgische en Nederlandse technici betreffende de opheffing van de stop van Ternaaien, 28-29.

37 *Limburgsch Dagblad*, 29 mei 1954.

38 *Limburgsch Dagblad*, 8 december 1954.

39 *Handelsblad*, 26 februari 1955; Ministerie van Buitenlandse Zaken, Minute, brief 11 maart 1955, NA 2.05.118 inv.nr. 8476.

40 *De Standaard*, 1 maart 1955, NA 2.05.118 inv.nr. 8476.

41 *Limburgsch Dagblad*, 29 oktober 1955; Memorandum ambassade Brussel, 2 november 1955, NA 2.05.118, inv.nr. 8512.

42 Uittreksel notulen ministerraad, 7 november 1955, NA 2.05.118, inv.nr. 8512.

43 Memorandum ambassade Brussel 21 mei 1957, NA 2.05.118, inv.nr. 8512.

44 Memorandum 21 mei 1957, brief 3 juni 1957, memoranda 11 en 24 juni 1957, brief minister van BZ 25 juni 1957, NA 2.05.118, inv.nr. 8512.

45 Perscommuniqué 5 juli 1957, NA 2.05.118, inv.nr. 8512.

46 Minuut 11 november 1957, NA 2.05.118, inv.nr. 8512.

47 Limburgsch Dagblad, 25 februari 1958.

48 Zuurdeeg, 'De Zuid-Limburgse waterwegen'; Hoornenborg, 'De gekanaliseerde Maas'.

49 Trouw, 12 december 1961.

50 Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, jrg. 1961, nr. 46.

ele verklaringen in België de spoedige oplossing van de Ternaaienkwes- tie in het vooruit- zicht hebben gesteld'.⁴³ Het Limburgsch Dagblad meldde eind 1956 dat de stop in 1958 zou zijn opgeruimd.

Ten slotte werd in 1957 door België een ontwerpovereenkomst aan Nederland voor- gelegd, die op 5 juli van dat jaar werd besproken tussen de Belgische minister van Open- bare Werken O. Vanaudenhove en de Nederlandse minister J. Algera van Verkeer en Waterstaat.⁴⁴ Volgens het perscommuniqué leidde deze bespreking tot volledige over- eenstemming en zou in de maand september kunnen worden overgegaan tot de aanbe- steding van de nieuwe sluis voor schepen van tweeduizend ton.⁴⁵ Algera keurde vervol- gens het door België toegezonden bestek goed, maar werd daarover gekapitteld door zijn ambtgenoot Luns.⁴⁶ Die merkte op dat het verdrag nog moest worden gesloten en dat het vroegtijdige akkoord van Algera de parlementaire goedkeuring zou kunnen bemoeilijken.

Het blijkt niet dat Luns' aanmerking veel indruk maakte, want nog in 1957 werd de bouw van de nieuwe sluis in België aanbesteed. En op 24 februari 1958 werd de eerste spade in de grond gestoken, waarmee de bouw startte zonder dat er een verdrag was. De ministers Algera en Vanaudenhoven waren beiden aanwezig bij de opmaat van het grote werk, evenals ir. Maris en prof. Willems en vele andere hoogwaardigheidsbekleders. Mi- nister Vanaudenhoven prees 'het resultaat bereikt door wederzijds begrip en geloof in de Benelux'. (Het verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie was eerder die- zelfde maand getekend!) Curieus was dat hij Antwerpen bedankte, omdat die stad in fe- bruari 1955 een Luikse delegatie had ontvangen op het stadhuis en daarbij zijn verzet had opgegeven tegen de opheffing van de stop van Ternaaien.⁴⁷ Natuurlijk hoopte de minister dat nu ook spoedig de twee andere waterwegkwes- ties zouden worden geregeld. Minister Algera kondigde aan dat ook op de Nederlandse Maasroute veel werken zouden worden uitgevoerd, waardoor het effectieve aantal sluizen zou worden teruggebracht van zeven naar vijf.⁴⁸

De nieuwe sluis, met nuttige afmetingen van 136 bij 16 meter, werd op 11 december 1961 plechtig in gebruik genomen door de minister van Openbare Werken, J.J. Merlot. Dat gebeurde in aanwezigheid van drie Belgische collega-ministers plus de minister-pre- sident Th. Lefèvre. De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, H.A. Korthals was verhinderd en liet zich vertegenwoordigen door directeur-generaal J. van de Kerk van Rijkswaterstaat.⁴⁹ Inmiddels was het traktaat dat de opheffing van de stop regelde op 24 februari van datzelfde jaar getekend.⁵⁰ Rijkelijk laat, en de vaste commissie van Verkeer



Afb. 6 Vergelijking van de situatie bij Ternaaien voor (rechts) en na (links) aanleg van de derde sluis in 1961 (www.topotijdreis.nl).

en Waterstaat in de Tweede Kamer viel daar ook over.⁵¹ Maar volgens de ministers Luns en Korthals kon het niet anders, want de werken waren urgent en er was veel overleg nodig over de precieze tekst en de Franse vertaling.⁵² Het verdrag werd op 6 mei 1962 zonder hoofdelijke stemming aangenomen door de Tweede Kamer en op 24 mei door de Eerste Kamer.⁵³

Behalve de sluis (afb. 6) kwam er een verbindingskanaal naar de Maas, werd het oude kanaal naar Maastricht gedempt en de Maas rechtgetrokken.⁵⁴ Artikel 10 van het verdrag bepaalde dat er ruimte gereserveerd moest blijven voor het Cabergkanaal ten noorden van Maastricht, zoals voorzien door de onderhandelingscommissie Steenberghe-Van Cauwelaert, en dat partijen overleg zouden plegen als een van hen daarom vroeg.

De verschillen tussen de situaties voor en na uitvoering van de werken volgens het verdrag van 1961 zijn goed te zien op afbeelding 6. Uiteindelijk is in 2016 door ruiling van stukjes grond ook de grens verlegd naar het midden van de verplaatste rivier.⁵⁵ De reservering voor het Cabergkanaal is pas opgeheven in 2013.⁵⁶ Het kanaal Luik-Maastricht werd in de periode 1963 tot 1967 gedempt en vervangen door de Maasboulevard die in 1979 gereedkwam (afb. 7 en 8).⁵⁷



Afb. 7 Kanaal Maastricht-Luik gezien in noordelijke richting. Overzicht vanaf Het Bat met sluis 5 en de Sint Servaasbrug op de achtergrond, 1938. Regionaal Historisch Centrum Limburg, Fotocollectie GAM 20709.



Afb. 8 De Maasboulevard in Maastricht ter plaatse van de vroegere sluis 5. Foto auteur.

Opnieuw congestie

De nieuwe sluis verving niet de bestaande dubbele sluis. Hij was additioneel, waardoor de capaciteit van de vaarweg toenam. Maar de afmetingen van de oude tweelingsluis waren beperkt, terwijl de schepen groter werden. In 1950 was het gemiddelde laadvermogen van binnenvaartschepen 245 ton, vijftig jaar later was het bijna duizend ton.⁵⁸ Met name in de jaren zestig en zeventig werd er flink gesaneerd in de binnenvaart. Van 1960 tot 1980 verminderde de actieve vloot met ruim vijftig procent, terwijl het vervoerde aantal tonnen bijna verdubbelde. De twee oude sluisen waren geschikt voor Kempenaars, schepen van vijfhonderd ton, maar alle schepen groter dan dit type moesten gebruik maken van de nieuwe sluis.

⁵¹ Verslag zitting Tweede Kamer 21 november 1961, SGD_19611962_0002163.

⁵² Nota naar aanleiding van het verslag, 17 april 1962, SGD_19611962_0002164.

⁵³ Verslag Tweede Kamer, 8 mei 1962, SGD_19611962_0001978.

⁵⁴ Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, jrg. 1962, nr. 112.

⁵⁵ NRC, 3 januari 2016.

⁵⁶ Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, jrg. 2013, nr. 65.

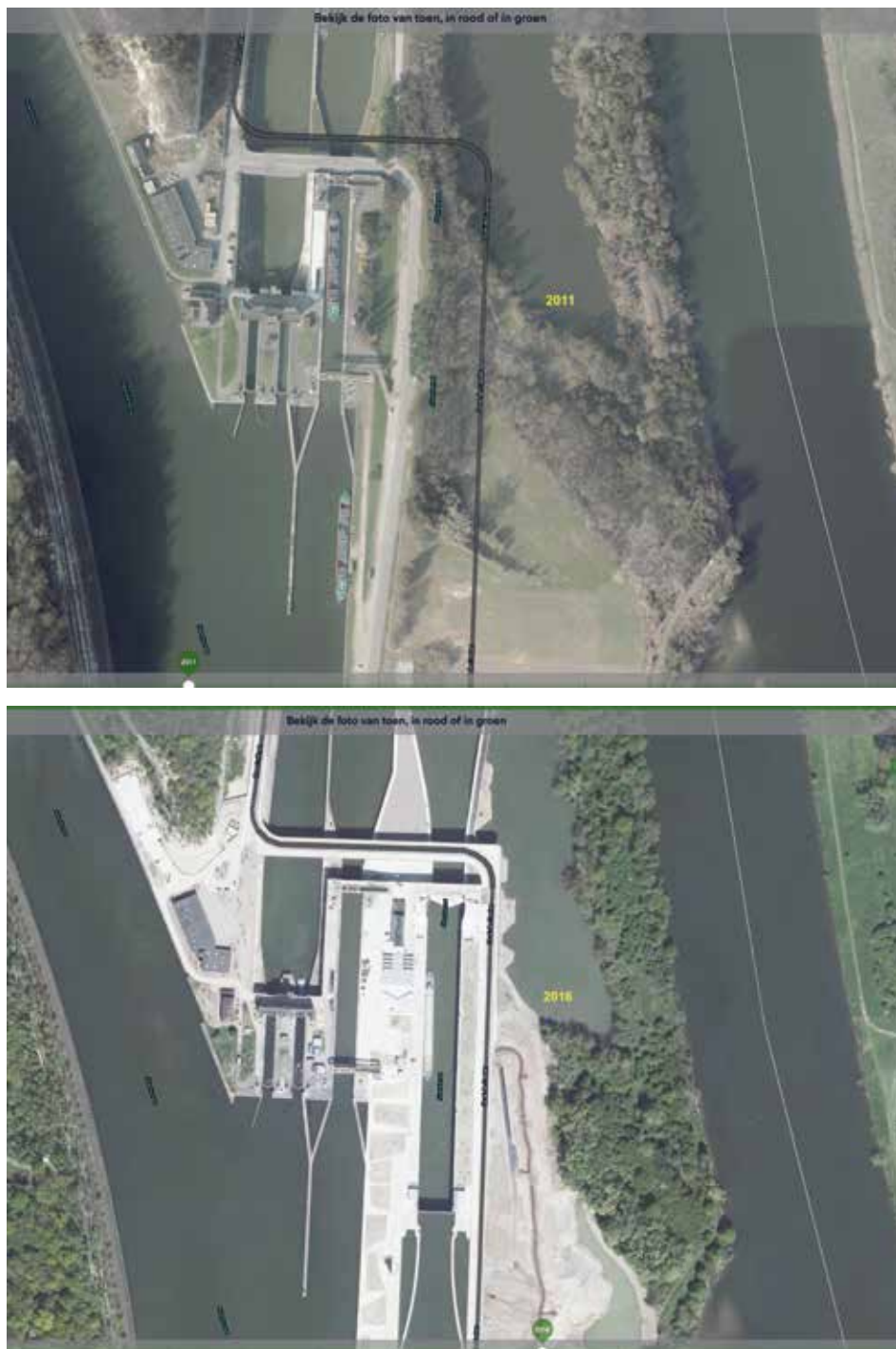
⁵⁷ 'Kanaal Luik-Maastricht en Maasboulevard', Wikipedia.

⁵⁸ Filarski, Tegen de stroom in, 273-276.

59 NRC, 9 september 1977.
60 Limburgsch Dagblad, 14 september 1984.

De Nederlandse Maasroute werd in die jaren sterk verbeterd. Overal kwamen naast de bestaande schutsluizen twee extra sluizen, per stuk net zo groot als de grote sluis van Ternaaien. Maar in Ternaaien was er één sluis van die grootte en dus ontstond daar opnieuw congestie en bleef de kwalificatie ‘stop’ van toepassing (afb. 9 boven). Bij de opening van de Limburgse havendag in Maasbracht op 8 september 1977 – zestien jaar nadat de nieuwe sluis in gebruik was genomen! – noemde de voorzitter van de Limburgse scheepvaartvereniging de stop van Ternaaien ‘de grootste flessenhals voor het scheepvaartverkeer in de Benelux’.⁵⁹ De wachttijden liepen op tot tweeënehalf uur. Naar zijn mening was een vierde sluis in Ternaaien hoognodig.

Het eerste bericht over een nieuwe, vierde sluis in Ternaaien verscheen al in 1984.⁶⁰ In 1993 dienden België en Nederland samen een subsidieverzoek voor een vierde sluis in bij



Afb. 9 Luchtopnames uit 2011 en 2016 laten de veranderde situatie in het sluizencomplex goed zien (www.lucht-fototijdreis.nl).

de Europese Commissie.⁶¹ En op 30 mei 1994 tekenden de Nederlandse minister Hanja Maij-Weggen en haar Waalse collega J.-P. Grafé in Chateau Neercanne een intentieverklaring waarmee zij vastlegden gezamenlijk de bouw van een vierde sluis na te streven volgens een later vast te stellen verdeling van de kosten. De kosten van die sluis werden geschat op honderd miljoen gulden en daarvoor zou een subsidie worden gevraagd aan de Europese Unie.⁶² Ondanks het feit dat eind 1994 nog niet bekend was hoe groot die subsidie zou zijn en er ook nog geen overeenstemming was tussen Nederland en België over de verdeling van de kosten, schatte het *Limburgsch Dagblad* dat de vierde sluis er in 1999 zou kunnen zijn.⁶³ Er passeerden toen jaarlijks tweeëntwintigduizend schepen en op piekdagen liepen de wachttijden op tot een etmaal.

De grootste binnenvaartsluis van Europa (2015)

In 1996 nam de Europese Unie een besluit over het stimuleren van de ontwikkeling van een Trans-Europees Transport Netwerk (TEN-T). Het vaarwegennet was daar een onderdeel van.⁶⁴ Het programma stond open voor subsidies voor de ontwikkeling van vaarwegennetwerken tussen verschillende landen. De Maasroute en een vierde sluis in Ternaaien werden daar in 2007 in opgenomen als onderdeel van prioriteitsproject 18, de waterweg Rijn-Maas-Main-Donau.⁶⁵ De Maasroute zou een klasse Vb waterweg moeten worden, geschikt voor duwkonvoien van twee bakken in de lengte. De afmetingen van zo'n konvooi zijn 170-190 meter lang, 11,4 meter breed en een diepgang van 3,5-4,0 meter.⁶⁶ In 2007 werd de Europese subsidie toegekend en in 2009 is het project opgenomen in het Gemeenschappelijk Werkprogramma van de Benelux.⁶⁷

De bouw van de vierde sluis begon in 2011. De afmetingen zijn enorm, met een nuttige lengte van tweehonderdvijfentwintig meter en een breedte van vijfentwintig meter (afb. 10). Daarmee is de sluis geschikt voor schepen met negenduizend ton lading. Het verval over de sluis is 13,70 meter. De totale kosten bedroegen 153 miljoen euro. Nederland betaalde ongeveer tien miljoen euro, de Europese Commissie achtentwintig miljoen en de rest was voor rekening van het Waals Gewest.⁶⁸ Op 13 november 2015 werd de sluis officieel geopend door koning Filip I van België.

De sluis en bijkomende werken werden grotendeels ontworpen door Greisch/SNC Lavalin en uitgevoerd door een combinatie van Besix Sanotec, Spie Belgium, CMI Balteau en Cofely Fabricom.⁶⁹ De sluis bestaat uit een stijve funderingsplaat en drie meter dikke betonnen muren met evenwijdig lopende aquaducten. De sluiting gebeurt met stalen

61 *Limburgsch Dagblad*, 9 november 1993.

62 *Limburgsch Dagblad*, 31 mei 1994.

63 *Limburgsch Dagblad*, 22 november 1994.

64 'Trans-European Inland Waterway network', Wikipedia.

65 (a) Maasroute, Upgrade of inland waterways from class Va to class Vb; (b) Construction of a 225 x 25 m chamber navigation lock, its ancillary works and a pumping station on the Albert Canal at Lanaye, TEN-T Multi-Annual Programme, European Commission, 2007.

66 'CEMT-klasse', Wikipedia. CEMT = Conférence Européenne des Ministres de Transport.

67 Benelux Jaarplan 2010, Gemeenschappelijk werkprogramma 2009-2012, 5.

68 'Bouw vierde sluis in Ternaaien', Ministerie van Verkeer en Waterstaat, MIRT Projectenboek 2011; <https://sofico.org/nl/ontbrekende-schakels/sluisensites/de-sluis-van-ternaaien/>.

69 www.greisch.com/wp-content/uploads/2003/01/NL-3400-3401-3402.pdf; www.industrie-mag.com/article8122.html; www.besix.com/nl/projects/4de-sluis-van-ternaaien.



Afb. 10 De vierde sluis van Ternaaien is bijna gereed. Foto Bureau Greisch (www.greisch.com/projet/quatrieme_ecluse_lanaye/).

puntdeuren. Behalve de sluis bestaat het werk uit een pompstation, een waterkrachtcentrale, een brug over het kanaal, een controlecentrum, kademuuren en wegen. Ook werd de toegangseul naar de Maas, het kanaal van Ternaaien, verbreed en verdiept. Na renovatie van de bestaande sluisen zou de capaciteit van het complex vijftigduizend schepen per jaar zijn.

Slot en conclusies

De evolutie van het kanaal Luik-Maastricht naar een klasse Vb waterweg is spectaculair. Het groeide van een kanaaltje met zes sluisen voor schepen van vijfhonderd ton naar een vaarweg met één enkele sluis voor duwkonvooien van negenduizend ton. De stop van Ternaaien werd in 1934 geboren in een tijd van sterke na-ijver tussen België en Nederland. Een verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal was wel nodig, ook voor België, maar moest beperkt blijven om afleiding van verkeer vanuit Luik naar Rotterdam te voorkomen. Lang hield Antwerpen het springen van de stop tegen. De doorbraak kwam in 1955 toen die stad zijn verzet opgaf. Er kwam een uitbreiding van de capaciteit met de bouw van één grote sluis voor schepen van tweeduizend ton. Maar al snel was dat onvoldoende en ontstond opnieuw congestie. Het duurde vijftig jaar voor er weer een oplossing kwam.

Rivaliteit tussen Antwerpen en Rotterdam is er nog steeds. Maar inmiddels is het besef gegroeid dat verbetering van vaarwegen voor beide havens gunstig uitpakt. En er is samenwerking, zowel in de Benelux als in de Europese Unie. Maar er is nog iets anders. Sinds de Belgische staatshervorming van 1993 beslist het Waals Gewest zelf over zijn infrastructuur. De Maas is de belangrijkste rivier van Wallonië en voor Luik is de verbinding met het Ruhrgebied van groot belang. Het Waals Gewest was bereid om honderdvijftien miljoen euro te betalen voor de oplossing van de congestie in Ternaaien. En daarmee werd een groots waterwegknooppunt verwezenlijkt (afb. 11).



Afb. 11 Het knooppunt Ternaaien met links het Albertkanaal, in het midden het sluisencomplex en het kanaal van Ternaaien en rechts de rechtgetrokken Maas (<https://sofico.org>).

Archiefbronnen

Nationaal Archief (NA), Den Haag:

- 2.05.48.06 Inventaris van het archief van de Bijzondere Commissie voor de Waterwegen en Havenproblemen.
- 2.05.48.07 Inventaris van de archieven van de Interdepartementale Instructiecommissie inzake het vraagstuk van de Nederlands-Belgische Waterwegen, 1951; de Belgisch-Nederlandse Onderhandelingscommissie inzake de Waterwegen, 1951-1954.
- 2.05.117 Inventaris van het code-archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, 1945-1954.
- 2.05.118 Inventaris van het code-archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, 1955-1964.

Literatuur

- Burgers, T., 'De waterwegen rond Maastricht. De strijd om het Maaswater, 1839-1939', *TvWG* 32 (2023) 16-33.
- Cauwelaert, Fr. Van, & M.P.L. Steenberghe, *Advies over vraagstukken inzake waterwegen en havenproblemen, uitgebracht aan de regeringen van België en Nederland*. Brussel 1954.
- Delmer, A., *Le Canal Albert*. Parijs 1939.
- Delmer, A., 'Le bouchon de Lanaye', *Tijdschrift der Openbare Werken van België* 98 (1945) 543-568.
- 'Dijkmeesters', 'De voornaamste werken in uitvoering voor het aanleggen van het Albertkanaal', *De Ingenieur* 39 (1932) B213-B219.
- Filarski, R., *Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800*. Utrecht 2014.
- Hoornenborg, J.C., 'De gekanaliseerde Maas en het Maas-Waalkanaal', in: J. van der Kley, *Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen* (Assen 1967) 81-102.
- Verhagen, C., *De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal van eenheid en scheiding*. Someren 2000.
- Verslag over de werkzaamheden van de Belgisch-Nederlandse Bijzondere Commissie voor de waterwegen en havenproblemen, aangeboden aan de Regeringen van België en Nederland op 25 november 1950*. Den Haag 1951.
- 'Verslag aan de Bijzondere Commissie voor de waterwegen en havenproblemen betreffende de opheffing van de stop van Ternaaien' (Brussel – 's Gravenhage, 1950). Bijlage 1 bij het *Verslag over de werkzaamheden van de Bijzondere Commissie*.
- 'Verslag van de Belgische en Nederlandse technici aan de heren Van Cauwelaert en Steenberghe, betreffende de opheffing van de Stop van Ternaaien' (Brussel & Den Haag 1954). Bijlage 1 bij Van Cauwelaert & Steenberghe, *Advies over de vraagstukken*.
- 'Verslag omtrent den Najaarsuitstap van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs op Vrijdag 4 en Zaterdag 5 October 1935', *De Ingenieur* 42 (1935) A366-A372.
- Vifquain, J.-B., *Des voies navigables en Belgique. Considérations historiques*. Brussel 1842.
- Witteveen, C.J., 'De stop van Ternaaien', *De Ingenieur* 25 (1946) A245-A250.
- Zuurdeeg, J., 'De Zuidlimburgse waterwegen', in: J. van der Kley, *Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen* (Assen 1967) 65-81.