

Goedkeuring van het op 24 februari 1961 te Brussel tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Verdrag tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal en van de tezelfder tijd door middel van een briefwisseling tot stand gekomen overeenkomst tot wijziging van het Tractaat van 12 mei 1863 en van de Overeenkomst van 11 januari 1873

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

Krachtens de op 12 juli 1845 tussen Nederland en België gesloten Overeenkomst nopens de damstellingen van een Kanaal langs de Maas (*Stb.* 1845, 49) kwam ruim een eeuw geleden, in 1850, het kanaal Luik—Maastricht tot stand. Dit kanaal betekende een belangrijke verbetering van de scheepvaartmogelijkheden en voldeed destijds aan hoge eisen.

Sindsdien is de situatie ter plaatse aanzienlijk veranderd. In Nederland kwam voor de scheepvaart het Julianakanaal gereed; op Belgisch gebied werd het Albertkanaal tot stand gebracht. Beide kanalen zijn geschikt voor schepen met een laadvermogen van 2000 ton.

Als verbinding tussen deze 2000-tons vaarwegen bleef evenwel fungeren het noordelijk gedeelte van het kanaal Luik—Maastricht met de sluisen te Ternaaien en St. Pieter.

Aangezien deze verbinding slechts de doorvaart van binnenschepen van maximaal 600 ton laadvermogen met een maximumlading van 450 ton toelaat, is hiervoor de naam „stop van Ternaaien” ontstaan.

Zowel in Nederlandse als in Belgische kringen werd dan ook spoedig na het gereedkomen van vorengenoemde kanalen de behoefte gevoeld aan een betere verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal.

Naar bekend is, bevatte het advies over vraagstukken inzake waterwegen en havenproblemen door de heren M. P. L. Steenberghe en F. van Cauwelaert aan de Regeringen van Nederland en België uitgebracht (1954), onder meer voorstellen voor opheffing van de stop van Ternaaien door het tot stand brengen van een directe verbinding tussen het Albertkanaal te Ternaaien en de gekanaliseerde Maas aan de zuidgrens van de enclave van Maastricht.

De voorstellen van beide onderhandelaars zijn het onderwerp geweest van overleg tussen de Nederlandse en de Belgische Regering en zijn na enige nadere uitwerking ten slotte neergelegd in het onderhavige verdrag.

Verdrag tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal

Het in het verdrag vastgelegde plan omvat in de eerste plaats de volgende werken.

Ten oosten van de bestaande sluisen te Ternaaien wordt een nieuwe sluis gebouwd, geschikt voor binnenschepen met een laadvermogen van maximaal 2000 ton (artikel 2a). Tussen dit sluisencomplex en de Maas ter hoogte van de zuidgrens van de enclave van Maastricht wordt een verbindingskanaal, eveneens geschikt voor schepen tot 2000 ton, gegraven (artikel 2b). Daartoe wordt de oostelijke dijk van het kanaal Ternaaien—Maastricht doorgegraven (artikel 2d), terwijl het overblijvende gedeelte van dit kanaal wordt afgedamd (artikel 2c) en op Belgisch gebied gedempt (artikel 2e). Het in Nederland gelegen gedeelte van het bestaande kanaal zal als haven ten behoeve van de industrie in stand worden gehouden. Voor het op peil houden daarvan wordt even ten noorden van de Nederlands-Belgische grens een eenvoudig gemaal gebouwd (artikel 2g).

Naast de vorenvermelde zullen krachtens het verdrag in hoofdzaak nog de volgende werken worden uitgevoerd.

De Maas zal bovenstrooms van de zuidgrens van de enclave van Maastricht worden rechtgetrokken, waardoor een gunstiger aansluiting van het verbindingskanaal zal worden verkregen (artikel 2f). Benedenstrooms tot het Julianakanaal zal de rivier door normalisatie bevaarbaar worden gemaakt voor binnenschepen met een laadvermogen van 2000 ton (artikel 2h). Voorts zal de spoorwegbrug in de lijn Hasselt—Maastricht worden verhoogd en van een beweegbaar vak worden voorzien, dat bij het aangenomen vaarpeil een doorvaarthoogte van 7 m biedt. Ook met betrekking tot de St. Servaasbrug te Maastricht zullen voorzieningen worden getroffen dat een zodanige doorvaarthoogte is verzekerd (artikel 2i).

Met de verdeling van de kosten van de op Belgisch grondgebied uit te voeren werken — in het algemeen 20 pct. ten laste van Nederland en 80 pct. ten laste van België — is naar het oordeel der Regeringen een billijke afweging van de belangen van beide landen bereikt. Verwezen moge in dit verband worden naar de in het rapport van de heren Steenberghe en Van Cauwelaert gestelde overweging, dat met de opheffing van de stop van Ternaaien in de eerste plaats wordt beoogd een kortere verbinding tussen het Luikse industriegebied en het Ruhrgebied tot stand te brengen, en dat uit deze opheffing anderzijds voor de Nederlandse scheepvaart en de Nederlandse havens ook voordelen zouden kunnen voortvloeien, terwijl ook de streekbelangen er door zouden kunnen worden gebaat.

De kosten van uitvoering van de overige werken, alsmede de kosten van onderhoud, bediening, beheer en vernieuwing van de werken komen voorts ten laste van de partij, op wier grondgebied de werken worden of zijn uitgevoerd.

Ter toelichting op enkele afzonderlijke artikelen van de overeenkomst wordt nog het volgende opgemerkt.

Artikel 2. Een vrij ver gaande detaillering van maten en andere technische vereisten, waaraan enkele der uit te voeren werken moeten voldoen, bleek gewenst te zijn. De bepaling van het tweede lid maakt het mogelijk, ondergeschikte technische wijzigingen in deze regeling aan te brengen zonder de omslachtige en tijdrovende procedure van formele verdragswijziging.

Artikel 9. Voorkomen dient te worden niet alleen, dat discriminerend ten aanzien van Nederlandse schepen zou kunnen worden opgetreden, doch ook dat door heffing van afwijkende rechten op het verbindingskanaal verschil in kosten tussen vervoer via de Belgische kanalen en vervoer via Nederland zou kunnen worden teweeggebracht.

Artikel 10. De Regeringen achten het in overeenstemming met het advies van de heren Steenberghe en Van Cauwelaert gewenst, de mogelijkheid van toekomstige verwezenlijking van een verbinding tussen Briegden en de Maas ter hoogte van de bovenmond van het Julianakanaal, het zogenaamde Cabergkanaal, op te houden. De bepalingen van het tweede en het vijfde lid waarborgen, dat de verwezenlijking van dit plan niet door andere belangen wordt doorkruist.

Artikel 11. Ingevolge artikel 3, lid 2 van de Overeenkomst van 12 juli 1845 (*Stb.* 49) en de ter uitvoering daarvan op 5 september 1850 (*Stb.* 64) te 's-Gravenhage gesloten overeenkomst komen de kosten van onderhoud en bediening van

deze werken ten laste van België. Na de totstandkoming van de nieuwe sluis te Ternaaien en het verbindingskanaal met de Maas zal België van genoemde verplichtingen zijn ontslagen.

Overeenkomst tot wijziging van het Tractaat van 12 mei 1863 en van de Overeenkomst van 11 januari 1873 tot wijziging van artikel 6 van dit Tractaat

Het Tractaat van 12 mei 1863 (*Stb.* 1863, 111) stelt regelen in verband met de wateraftapping uit de Maas ten behoeve van de scheepvaart en voedingskanalen. De situatie, waarvan in dit tractaat is uitgegaan, is die, welke is vastgelegd in artikel 2 van de hiervorenvermelde Overeenkomst van 1845, waarbij het kanaal Luik—Maastricht als voortzetting van de Zuid-Willemsvaart werd aangegeven. Deze situatie is sindsdien geheel gewijzigd. De Zuid-Willemsvaart sluit thans via de sluis in het Bosscheveld aan op de Maas. Zo kan de ingevolge artikel 2 van het Tractaat van 1863 gebouwde sluis nr. 19 in de Zuid-Willemsvaart, eertijds essentieel element van de oude vaarweg via de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Luik—Maastricht, met het aansluitende kanaalgedeelte, vervallen en dient het metingsvoorschrift, gegeven in artikel 1 van de verklaring, be-

horende bij de Overeenkomst van 11 januari 1873 (*Stb.* 1874, 23), bij de feitelijke omstandigheden te worden aangepast.

De Nederlandse en de Belgische Regering hebben daarom besloten op korte termijn tot een herziening van het Tractaat van 1863 en van de Overeenkomst van 1873 te komen (punt 3 van de briefwisseling).

Voorts zijn beide partijen (punten 1 en 2 van de briefwisseling) reeds thans overeengekomen, dat Nederland het recht krijgt de hierbovenvermelde sluis nr. 19 van de Zuid-Willemsvaart te verwijderen en de voedingsduiker, bedoeld in artikel 1 van het Tractaat van 1863, te vervangen. Verwijdering van deze werken is noodzakelijk in verband met het veilig stellen van het plan tot verwezenlijking van het Cabergkanaal, voorzien in artikel 10 van de Overeenkomst tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

H. A. KORTHALS.

De Minister van Buitenlandse Zaken;

J. LUNS.