

Goedkeuring van het op 20 juni 1960 te Brussel tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden gesloten Verdrag betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

Inleiding

Het vraagstuk van de verruiming van het kanaal van Terneuzen naar Gent heeft reeds vóór de tweede wereldoorlog onderwerp van besprekingen tussen Nederland en België gevormd.

In 1949 werd aan een gemengde Nederlands-Belgische commissie onder leiding van de heren M. P. L. Steenberghe en F. van Cauwelaert de bestudering opgedragen van de technische, economische en financiële aspecten van de vraagstukken betreffende de havens en de waterwegen van Antwerpen, Gent en Luik, welke van groot belang voor het verkeer tussen de twee landen waren. Nadat deze studiecmissie in november 1950 haar verslag aan de beide Regeringen had aangeboden, werden de heren Steenberghe en Van Cauwelaert respectievelijk door de Nederlandse en de Belgische Regering belast met de zorg, voorstellen te formuleren tot het oplossen van de door de studiecmissie behandelde vraagstukken. Deze laatste betroffen in concreto de verwezenlijking van een verbinding voor schepen van 2000 ton tussen het Albertkanaal en het Juliana-kanaal, de bouw van een nieuwe zeeluis te Terneuzen en de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent, en de verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn. De beide onderhandelaars brachten op 11 maart 1954 hun gezamenlijk advies aan de Regeringen uit, welk advies indertijd in druk is verschenen.

In maart 1956 uitte de Belgische Regering het verlangen, met de Nederlandse Regering tot een regeling te komen van de kwesties welke onderwerp uitmaakten van het advies der heren Steenberghe en Van Cauwelaert. Van het advies zelf bleek de Belgische Regering slechts het gedeelte, dat betrekking had op de opheffing van de zogenaamde stop van Ternaaien, zonder meer te kunnen aanvaarden. Zij meende reserves te moeten maken ten aanzien van de voorgestelde oplossing voor het vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding (waarover momenteel nog onderhandelingen gaande zijn) en voor het vraagstuk van het kanaal Terneuzen—Gent.

Wat het laatstgenoemde vraagstuk betreft, kunnen de indertijd van weerskanten ingenomen regeringsstandpunten als volgt worden samengevat.

België verlangde Gent toegankelijk te maken voor zeeschepen van grote tonnenmaat, hetgeen de bouw van een nieuwe zeevaartsluis te Terneuzen, de verruiming van het kanaal Gent—Terneuzen en de verbetering van het tracé daarvan met zich mee zou brengen. Nederland had geen bezwaar tegen deze werken, mits de voeding van het verruimde kanaalcomplex door België zo zou geschieden, dat daardoor de verontreiniging en de verzilting van het kanaal niet zouden toenemen en mits tevens de belemmeringen welke het verruimde kanaal voor het landverkeer in de doorsneden streek zou meebrengen, tot een minimum zouden worden beperkt. De Nederlandse Regering was evenwel slechts bereid haar medewerking aan de totstandkoming van de terzake benodigde werken te verlenen, indien de verlangens zouden worden ingewilligd, welke zij koestert ten aanzien van de spoorwegtarieven voor het vervoer van en naar Terneuzen en welke o.m. inhouden dat Terneuzen op tarievengebied zal worden behandeld als een Belgisch spoorwegstation en ook de bijzondere spoorwegtarieven zal krijgen

die voor de Belgische zeehavens gelden. De Belgische Regering was genegen de inwilliging van deze verlangens te overwegen mits zij de verzekering zou krijgen dat te Terneuzen haven-gelden zouden worden geheven. De Nederlandse Regering stond hier in beginsel niet afwijzend tegenover.

De reserves van de Belgische Regering met betrekking tot de in het advies Steenberghe-Van Cauwelaert neergelegde oplossing voor het vraagstuk van het kanaal Terneuzen—Gent betroffen de volgende onderdelen: de kosten welke aan de gesuggereerde oplossing verbonden zouden zijn en welke te hoog werden geoordeeld; de voorgestelde kostenverdeling tussen beide landen, waarvan de juistheid in twijfel werd getrokken; de binnenvaartsluis en de buitenvoorhaven, welke als uitsluitend Nederlandse desiderata werden aangemerkt; de oeververbindingen; de kanaalboordvoorzieningen; de verzilting; en tenslotte, in het economische vlak, de spoorwegtarieven en de havenrechten. Ten aanzien van enkele van de laatstgenoemde problemen was trouwens door de heren Steenberghe en Van Cauwelaert nog geen overeenstemming bereikt.

De Nederlandse Regering verklaarde er zich eind 1956 mede accoord, opnieuw met de Belgische Regering in overleg te treden over het vraagstuk van de verbetering van de verbinding van Gent met de Westerschelde. De Belgische argumenten voor nieuwe besprekingen, voorzover gelegen op het terrein van de kostenverdeling, konden niet worden aanvaard. De in het advies Steenberghe-Van Cauwelaert gesuggereerde verhouding waarin de kosten der werken tussen beide partijen dienden te worden verdeeld, was immers na zorgvuldige afweging der wederzijdse belangen tot stand gekomen. Er bestond geen bezwaar tegen, de mogelijkheid van een minder kostbaar project dan dat van de heren Steenberghe en Van Cauwelaert te onderzoeken; zou men evenwel overeenstemming bereiken over een vereenvoudigd project dat minder aan de Nederlandse belangen zou tegemoetkomen, dan zou dit verminderde Nederlandse belang in de kostenverdeling tot uitdrukking moeten worden gebracht. Voorts werd aangevoerd dat de door de Belgische Regering als Nederlandse desiderata aangemerkte werken ten nauwste verband hielden met de geprojecteerde verbeteringswerken en daarmee een organisch geheel vormden.

In de loop van 1957 werden de heren ir. A. G. Maris, Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, en prof. ir. G. Willems, toenmalig Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen, respectievelijk door de Nederlandse en de Belgische Regering belast met de leiding der besprekingen.

Hieruit is het onderhavige verdrag voortgekomen.

Toelichting op het verdrag**HOOFDSTUK A****Verbetering van het Kanaal van Terneuzen naar Gent***Titel I. Uit te voeren werken***Artikel 1**

a. De in het verdrag voorziene zeevaartsluis dient ter vervanging van de bestaande zeevaartsluis, de Westsluis, die door zijn beperkte afmetingen niet langer geschikt is voor de zeevaart naar de haven van Gent. Bij het vaststellen van de

afmetingen van de nieuwe sluis is gerekend met de mogelijkheid, dat de vaart op Gent in de toekomst belangrijk zal toenemen. De afmetingen zijn voorts gebaseerd op de Belgische wens, dat rekening zal worden gehouden met schepen van 50 000 ton dwt.

De nieuwe binnenvaartsluis dient ter vervanging van de twee oude binnenvaartsluizen, de Oostsluis en de Middensluis, waarvan de capaciteit eveneens zeer beperkt is. De afmetingen van de nieuwe binnenvaartsluis zijn zodanig, dat de totale huidige binnenvaart, ook het gedeelte dat thans van de Westsluis gebruik maakt, kan worden verwerkt, terwijl bovendien op een ruime toename daarvan is gerekend. Voorts is rekening gehouden met de Belgische wens, dat de sluis geschikt zal worden gemaakt voor duwvaart.

b. De Oost- en de Middensluis zullen worden afgebroken. De Westsluis blijft gehandhaafd en zal dienen als reserve, zowel voor de zeevaartsluis als voor de binnenvaartsluis.

c. In plaats van één grote buitenvoorhaven zijn twee buitenvoorhavens gedacht, zulks met de bedoeling om een goede geleiding van de verschillende verkeersstromen te waarborgen en te voorkomen, dat er een te groot oppervlak zou ontstaan, waarin zich bij slecht weer te veel golfslag zou ontwikkelen.

Opdat niet beide voorhavens geschikt moeten worden gemaakt voor de zeevaart, is de ene voorhaven geprojecteerd als haven voor de nieuwe zeevaartsluis en de Westsluis, en de andere voorhaven uitsluitend voor de binnenvaartsluis.

d. De afmetingen van het verruimde kanaal zijn erop gebaseerd, dat zeeschepen tot 50 000 ton dwt. het kanaal zonder moeilijkheden moeten kunnen bevaren. Ook bij de correcties die aan het tracé zullen worden aangebracht, is met deze eis rekening gehouden.

Het gevolg hiervan is, dat de bestaande bruggen, alsmede de schutsluizen te Sas van Gent zullen moeten worden afgebroken en dat gedeelten van de op de kanaaldijk gelegen Rijksweg nr. 61 moeten worden verlegd; voorts moeten terreinen langs het bestaande kanaal worden aangekocht of onteigend en opstellen geamoveerd.

Ten aanzien van de bruggen worden onder *f* en *h* nadere toelichtingen verstrekt en ten aanzien van de rijksweg onder *g*.

De schutsluizen te Sas van Gent staan in den regel open en worden slechts gesloten onder bijzondere omstandigheden, waarvan enige nader worden aangeduid in artikel 1 van de Belgisch-Nederlandse Overeenkomst dd. 29 juni 1895 (*Stb.* 1897, 70). Dit is sedert het sluiten van de Overeenkomst van 1895 slechts enige malen gebeurd en er is dan ook geen genoegzame aanleiding voor de handhaving van deze afsluitingsmogelijkheid, zulks te minder, omdat dit de bouw van een of twee nieuwe sluisen zou betekenen, daar de bestaande sluisen qua ligging en afmetingen niet passen in het plan voor de verruiming. De belangrijkste reden om hier een schutsluiscomplex te handhaven zou zijn, dat bij hoge oppervlaktewaterafvoer of afvoer van ontoelaatbaar verontreinigd water uit België het Nederlandse kanaalpand daartegen moet worden beschermd. Hierin wordt thans voorzien in de artikelen 27 en 33 van het verdrag.

Wat ten slotte de in beslag te nemen gronden en af te breken bebouwing betreft, zij vermeld, dat het gaat om rond 350 ha grond en rond 280 woningen. Een bijzonder vraagstuk vormen hierbij de ongeveer 60 woningen op erfpachtgrond, waarop in de toelichting bij artikel 14 nader wordt teruggekomen.

e. Direct ten westen van het bestaande kanaal bevindt zich momenteel de Westelijke Rijkswaterleiding, die de waterafvoer van een aantal Nederlandse en Belgische polders verzorgt en door middel van een uitwateringssluis in de Westbuitenhaven te Terneuzen op de Westerschelde loost. Aangezien het kanaalvak Terneuzen—Sluiskil naar het westen wordt verbreed, moet over dit gedeelte de Westelijke Rijkswaterleiding worden verlegd. In verband met de bouw van de nieuwe zeevaartsluis moet ook een nieuwe uitwateringssluis worden gebouwd.

f. en h. De bestaande brug voor gewoon verkeer te Sas van Gent zal worden vervangen door een nieuwe brug en de bestaande brug voor weg- en spoorwegverkeer te Sluiskil zal

worden vervangen door een spoorbrug en een brug voor gewoon verkeer. Hier wordt derhalve de situatie van voor de tweede wereldoorlog hersteld, met dien verstande dat in verband met de lange opritten welke wegens de door de scheepvaart vereiste hoge ligging van de bruggen nodig zijn, deze laatste op circa 1,5 km afstand van Sluiskil zullen moeten worden gelegd. Dit is voor het vrij intensieve plaatselijke verkeer te Sluiskil, dat zijn industrieën aan de ene zijde en zijn woongedeelte aan de andere zijde van het kanaal heeft, bezwaarlijk, zodat mede in verband met de hoogte der opritten voor het locale verkeer in een aparte oplossing is voorzien in de vorm van een veerpont voor langzaam verkeer. Ten slotte zal te Terneuzen over elk der nieuw te bouwen sluisen een tweetal bruggen worden gebouwd.

g. In het advies Steenberghe-Van Cauwelaert worden de maatregelen ten behoeve van het landverkeer behandeld. Daaruit blijkt, dat langs beide zijden van het kanaal op geruime afstand daarvan een nieuw noord—zuidverbinding was geprojecteerd.

De westelijke weg zou dan in de plaats komen van de bestaande Nederlandse Rijksweg nr. 61 en de Belgische Rijksweg nr. 58bis. Als voordeel van deze nieuwe weg wordt in het advies genoemd, dat daarbij de scheepvaart niet langer zou worden gehinderd door de lichten van het wegverkeer.

Gezien de hoge kosten van deze nieuwe weg is van Belgische zijde verzocht de rijkswegen op de kanaaldijk te handhaven, respectievelijk opnieuw op deze dijk aan te leggen. Van Nederlandse zijde is hiermede ingestemd onder zodanige voorwaarden (zie bijlage I, ad *g*, van het verdrag), dat het in de vorige alinea genoemde voordeel eveneens zal worden bereikt.

Ten aanzien van de oostelijke noord—zuidverbinding moge worden verwezen naar artikel 37 van het verdrag. Ter toelichting daarop zij vermeld, dat deze verbinding door België niet is bedoeld als een rijksweg voor doorgaand verkeer, maar als een industrieweg ter ontsluiting van de langs de oostzijde van het kanaal ontworpen industriezone.

Titel II. Voorbereiding der werken

Artikel 9

De berging van de ten behoeve van de kanaalverbetering te ontgraven of te baggeren grond brengt, mede door de grote hoeveelheid (± 26 miljoen m^3), enkele problemen met zich mede.

Niet alle grond zal n.l. naar de Westerschelde kunnen worden afgevoerd, daar voor een deel der werken de afstand naar de Westerschelde te groot is. Voorts mag niet onbeperkt in de rivier worden gestort omdat anders de rivierbelangen wellicht in het gedrang zouden komen.

De meeste grond zal dus moeten worden geborgen op daarvoor te bestemmen terreinen. Wanneer hiervoor echter landbouwgronden zouden moeten worden gebruikt — en aanvankelijk leek dit praktisch niet anders mogelijk — zou grote kans bestaan, dat de cultuurwaarde daarvan achteruit zou gaan, ook indien daartegen de mogelijke voorzieningen zouden worden getroffen. Bij de redactie van artikel 9 is daarmede dan ook rekening gehouden.

Een tweede probleem vormde de Belgische vrees, dat wanneer de grond op direct aan het kanaal grenzende terreinen zou worden geborgen — hetgeen aanvankelijk was gedacht, omdat dit voor de uitvoering het eenvoudigst leek — Nederland aldus de beschikking zou krijgen over uitgestrekte en gunstig gelegen industrieterreinen, die voor een groot deel door België zouden zijn betaald, tenzij daarvoor een speciale verkenning zou plaatsvinden. Aangezien hier echter geen sprake zou zijn van een waardevermeerdering van deze terreinen, bestond er geen aanleiding voor deze verkenning en kon beter worden afgezien van grondberging langs het kanaal. Ter toelichting op dit standpunt moe het volgende dienen.

In het algemeen zullen zich alleen die bedrijven langs het kanaal mogen vestigen, die voor hun bedrijfsvoering aan diep vaarwater moeten liggen. Bij elke vestiging zal echter de voor-

waarde worden gesteld, dat niet langs de kanaaloever mag worden gemeerd indien ter plaatse het kanaalprofiel niet wordt verruimd. In dat geval en ook wanneer insteekhavens zullen worden gemaakt, heeft men liever laaggelegen terreinen, daar dan minder dient te worden ontgraven en men bovendien de daarbij vrijkomende grond op eigen terrein kan bergen. In verband hiermede zou ophoging van deze terreinen de waarde daarvan als toekomstige industrieterrein eerder verminderen dan doen toenemen.

Ten slotte vormde ook de toekomstige eigendom van de opgehoogde terreinen een probleem, daar zij aan derden zullen kunnen worden verkocht of verpacht en dus in beide gevallen inkomsten voor Nederland zullen opleveren. Wat dit punt betreft zijn de onderhandelaars het eens geworden over de in artikel 12, onder *a*, weergegeven oplossing.

Aan het vorenstaande moge nog worden toegevoegd, dat bij de nadere uitwerking der plannen in overleg met plaatselijke landbouworganisaties en de Cultuurtechnische Dienst een bevredigende oplossing voor het grondbergingsvraagstuk kon worden bereikt, en wel in die zin, dat verschillende terreinen werden gevonden, die kunnen worden opgehoogd zonder dat de waarde ervan achteruit gaat. Gedacht wordt o.m. aan de ophoging van enkele gemeentelijke terreinen die bestemd zijn voor de realisering van uitbreidingsplannen en voorts aan de ophoging van een laaggelegen moerasachtig landbouwgebied en van een terrein bestemd voor de aanleg van een bassin ten behoeve van de drinkwatervoorziening. Hiermede wordt voldaan aan de desbetreffende verdragsbepaling.

Titel III. Kostenverdeling

Bij de regeling van de kostenverdeling, vermeld in de artikelen 11, 16, 25 en 55, is men van Nederlandse zijde uitgegaan van het standpunt, dat de wederzijdse betrokken belangen niet dermate nauwkeurig te waarderen zijn, dat men tot een volkomen exacte kostenverdeling zou kunnen geraken en dat in het bijzonder de belangen van de Nederlandse kanaalzone moeilijk te wegen en de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied bezwaarlijk te voorspellen zijn. Voorts heeft Nederland zich laten leiden door de wens om dit vraagstuk, dat niet alleen voor België doch ook voor Nederland van belang is, tot een oplossing te brengen.

Wat de kosten van de werken betreft zij voorts vermeld, dat met de werken op Nederlands gebied een bedrag is gemoed, dat in het advies Steenberghe-Van Cauwelaert wordt geraamd op f 138 miljoen. Door de sedertdien opgetreden prijs- en loonstijgingen en door enkele wijzigingen in het plan Steenberghe-Van Cauwelaert zal dit bedrag belangrijk groter blijken te zijn. Een nauwkeurige raming daarvan staat nog niet ter beschikking.

Volgens artikel 11 van het verdrag zal België 80 pct. van deze kosten dragen en Nederland 20 pct., zulks in afwijking van de vorige verruiming (\pm 1900), die voor 100 pct. door België werd bekostigd. Toen viel nog slechts aan Belgische belangen te denken, in de laatste halve eeuw hebben zich op Nederlands gebied economische belangen ontwikkeld, die een Nederlands aandeel in de kosten van de verdere verbeteringswerken billijken.

Nederland zal de werken op zijn gebied zelf bedienen en onderhouden (zie artikel 25). De kosten daarvan komen geheel ten laste van Nederland behoudens de kosten van de in artikel 17 van het verdrag bedoelde bijzondere onderhoudswerkzaamheden en voorzieningen, die voor gezamenlijke rekening zullen komen, en behoudens een bedrag van f 100 000 per jaar dat België volgens artikel 55 van het verdrag aan Nederland is verschuldigd.

Artikel 12, onder *a*

Volgens artikel 9 zal de Nederlandse Regering haar beleid ten aanzien van de grondbergings- en ondermeer op richten, de vermindering van de cultuurwaarde der grondbergings-terreinen zo gering mogelijk te doen zijn. In verband daarmee zal de verkoopwaarde van deze terreinen door de ophoging

slechts weinig wijziging ondergaan en dus niet als een onderdeel van de kosten der werken kunnen worden beschouwd. Derhalve kan Nederland, dat de eigendom van deze terreinen verkrijgt, de zuivere verkoopwaarde van de terreinen voor het geheel voor zijn rekening nemen, daar de vermogenspositie van de Nederlandse Staat door deze regeling niet zal worden gewijzigd.

Omdat de bedoelde terreinen tijdens de uitvoering der grondbergingswerkzaamheden geen opbrengst zullen geven, zal de vorenbedoelde verkoopwaarde aanvankelijk voor gezamenlijke rekening worden genomen. Het Belgische aandeel zal door de Nederlandse Regering worden terugbetaald, zodra deze terreinen weer aan derden worden verkocht of in gebruik gegeven, m.a.w. weer een redelijk rendement opleveren. Overwogen is, de gronden na voltooiing der grondbergings- en aldus verkregen waarde met België te verrekenen, doch aangezien de juiste waarde waarschijnlijk eerst kan worden vastgesteld wanneer de grond enkele jaren is bewerkt, lijkt het praktischer daarvoor de waarde te nemen van de grond vóór de grondbergings-.

Voor gemeenschappelijke rekening blijven derhalve de overige in geval van aankoop of onteigening te betalen vergoedingen — welke in een ander verband onder *b* van dit artikel zijn bedoeld — en de overige kosten van aankoop of onteigening, zoals schattings-, notaris- en proceskosten e.d.

Het vorenstaande is gebaseerd op de tijdens de onderhandelingen levende gedachte, dat uitgestrekte terreinen zouden dienen te worden aangekocht ten behoeve van de grondbergings- . Nu hiervoor, zoals in de toelichting bij artikel 9 wordt vermeld, voornamelijk gemeentelijke terreinen en een terrein van de waterleidingmaatschappij zullen worden gebruikt, zal vorenbedoelde verrekening met België vermoedelijk slechts in een enkel geval dienen te worden toegepast.

Artikel 12, onder *b*

Het wordt niet redelijk geacht, de waarde van de Nederlandse Staatsgronden, die door de te maken werken in beslag zullen worden genomen, op de bouwrekening te plaatsen, d.w.z. voor 80 pct. door België te laten betalen, aangezien deze gronden grotendeels reeds eerder gedeeltelijk of volledig voor Belgische rekening zijn verworven ten behoeve van de oorspronkelijke aanleg van de kanaalwerken en van de naderhand uitgevoerde verbetering daarvan.

De kosten welke nodig zijn om de terreinen vrij te maken, alsmede de vergoedingen bedoeld in artikel 12, onder *b*, komen wel voor gemeenschappelijke rekening.

Artikel 14

Voor de verbreding van het kanaal zijn enkele Staatsgronden nodig, waarop vele jaren geleden een aantal woningen en andere opstallen zijn gebouwd. Bedoelde gronden zijn in erfpacht uitgegeven. In de desbetreffende erfpachtsakten is, zoals in Nederland bij het Rijk gebruikelijk is, een bepaling opgenomen, dat het Rijk deze overeenkomsten tussentijds kan opzeggen wanneer dit in het belang van de Rijkswerken noodzakelijk is en dat de erfpachter dan de opstallen zal moeten verwijderen en het terrein in de oorspronkelijke staat opleveren, een en ander geheel op eigen kosten en zonder recht op enige schadevergoeding.

Het zou voor dit exceptionele geval niet billijk zijn, deze bepaling onverminderd toe te passen. Het is dan ook de bedoeling, in het onderhavige geval de erfpachters en de eventuele huurders van de opstallen een nader te bepalen tegemoetkoming te verlenen in de daardoor veroorzaakte schade. Bij het vaststellen van die tegemoetkoming zullen tot op zekere hoogte de maatstaven in acht worden genomen, welke de Onteigeningswet geeft bij verlies tengevolge van onteigening van in tijdelijke erfpacht bezeten grond in gevallen waarin de erfpachtsakte geen bezwarende clause bevat als in de vorige alinea bedoeld.

In de publiekrechtelijke vergunningen voor het leggen van kabels, duikers en andere werken is een soortgelijke bepaling als vorenbedoeld opgenomen. De bedoeling daarvan is, dat het

Rijk van deze werken geen enkele belemmering zal ondervinden bij het beheer van het desbetreffende rijkswerk. Het ware niet billijk, bij het onderhavige, zeer ingrijpende werk deze bepaling onverminderd toe te passen en het is derhalve de bedoeling, ook deze gedupeerden tot zekere hoogte tegemoet te komen in de daardoor veroorzaakte schade.

Bij de bepaling van de tegemoetkoming zal worden uitgegaan van de werkelijk gemaakte kosten.

Artikel 17

In dit artikel is een aantal werken opgesomd, die niet van tevoren kunnen worden omschreven, maar die volgens de ervaring steeds in meerdere of mindere omvang nodig plegen te zijn.

Ongetwijfeld zullen ook na verloop van de termijn van drie jaar, welke wordt vermeld in lid 2 van artikel 17, werken als vorenbedoeld nodig zijn. Deze termijn werd echter om praktische redenen aangenomen, ten einde een tijdstip te kunnen vaststellen, waarop de periode van nieuwbouw en verruiming is afgesloten en waarop dus ook de regeling van artikel 11 met betrekking tot de kostenverdeling en van hoofdstuk A, titel IV, met betrekking tot de betaling is uitgewerkt.

Titel IV. Regeling der betalingen

Artikelen 22, 23 en 24

Gezien de grote bedragen, die door de Nederlandse Staat zullen worden voorgeschoten, zouden eventuele vertragingen in de verrekening ernstige renteverliezen ten gevolge hebben. Het is gewenst, deze verliezen zoveel mogelijk te beperken.

Titel V. Onderhoud en bediening der werken

Artikel 25

Zoals bij de bestaande werken het geval is, zal Nederland de ingevolge dit verdrag te maken werken onderhouden en bedienen. Het Belgische aandeel in de kosten daarvan zal om redenen van praktische aard niet jaarlijks met België worden verrekend; bij de vaststelling van de verdeling der aanlegkosten is daarmede rekening gehouden. Een uitzondering vormen de in artikel 17 bedoelde onderhoudswerkzaamheden en voorzieningen en het in de Belgisch-Nederlandse Overeenkomst van 8 maart 1902 (*Stb.* 1903, 258) genoemde jaarlijks te betalen bedrag, dat thans is afgerond op f 100 000 (zie artikel 55).

Artikel 26

Onder onderhoudskosten worden in het algemeen mede begrepen de kosten van vernieuwing der desbetreffende werken. Zulks geldt ook voor de ingevolge het onderhavige verdrag ten behoeve van de scheepvaart aangelegde of verbeterde werken. Een uitzondering is evenwel gemaakt voor het geval dat de sluisen en bruggen geheel of voor een belangrijk gedeelte zullen moeten worden vernieuwd, daar het minder juist werd geoordeeld, dat de kosten daarvan geheel voor Nederlandse rekening zouden komen.

Titel VI. Verontreiniging van het kanaalwater

Artikelen 27 t/m 31

Het uitgangspunt voor deze artikelen is geweest, dat het kanaalwater, zoals dit de Belgisch-Nederlandse grens overschrijdt (het kanaal wordt in Gent gevoed), na de uitvoering der in artikel 1 genoemde werken niet minder rein mag zijn dan ten huidigen dage. Opdat dit zo concreet mogelijk zou vastliggen, zijn de hierop betrekking hebbende kwaliteitsnormen in een bijlage (bijlage III) bij het verdrag opgenomen.

Op het gebied van de verontreiniging der openbare wateren bevinden wetenschap en techniek zich nog in een beginstadium, vooral wat de radioactieve verontreinigingen betreft. In verband daarmede zullen de inzichten op dit gebied nog sterk aan wijzigingen onderhevig kunnen zijn. Met het oog hierop zijn

de kwaliteitsnormen, niet opgenomen in het verdrag zelf, doch in een bijlage daarvan, zulks met de bedoeling om, naarmate de ontwikkeling dit in de toekomst nodig maakt, door een eenvoudige procedure wijziging in de normen te kunnen aanbrengen.

Wat de in artikel 27 genoemde multilaterale overeenkomsten betreft zij vermeld, dat daarbij voornamelijk wordt gedacht aan op grond van het Euratoom-Verdrag (zie artikel 30) te sluiten overeenkomsten.

Voorts zij medegedeeld, dat over de bepalingen in het ontwerp-verdrag en in bijlage III overleg heeft plaatsgevonden met het Belgische Ministerie van Volksgezondheid en het Gezin en met het Nederlandse Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid en dat dit overleg tot overeenstemming heeft geleid.

Zie ten slotte ook de toelichting bij artikel 1, onder *d*.

Titel VII. Verzilting en wateronttrekking

Artikel 32

Bij elke schutting met één der sluisen te Terneuzen komt een hoeveelheid zout water op het kanaal. Hierdoor is dit kanaal in de loop der tijden langzamerhand verzilt. Aangezien in natte perioden overtollig Belgisch water via het kanaal naar de Westerschelde wordt afgevoerd en hierdoor zout water wordt verwijderd, is er ten aanzien van deze verzilting een zekere evenwichtstoestand ontstaan. Het is nu de bedoeling van artikel 32 te waarborgen, dat door de uitvoering der verzuimingswerken de verzilting niet toeneemt. In verband hiermede is in genoemd artikel het maximum toelaatbaar gehalte aan chloorionen opgenomen. Volstaan kan worden met hiervoor alleen een punt te Terneuzen te kiezen, daar hiermede de verziltingstoestand op het gehele kanaal is bepaald.

Artikel 33

Zoals reeds bij de toelichting op artikel 32 is vermeld, pleegt België een gedeelte van zijn overtollig water via het kanaal Gent—Terneuzen naar de Westerschelde af te voeren. Aangezien het kan voorkomen, dat onder bepaalde omstandigheden (opwaaiing op de Westerschelde en op de Zeeschelde en grote afvoeren van de rivieren de Schelde en de Leie) de waterstand te Gent zozeer stijgt, dat de behoefte bestaat aan een sterk vergrote afvoer naar Terneuzen, is het gewenst het Nederlandse kanaalpand te beveiligen tegen ontoelaatbare peilverhogingen. In verband daarmede is in het onderhavige artikel een bepaling opgenomen betreffende de beperking van de waterafvoer.

Tot dusverre was het niet nodig een dergelijke beperking vast te stellen, daar men met behulp van de sluisen te Sas van Gent te hoge waterstanden op het kanaal kon keren (zie toelichting op artikel 1, onder *d*). Nu deze sluisen komen te vervallen, vervalt ook deze mogelijkheid en is het nodig een regeling te treffen, die hierin voorziet.

In dit verband wordt verwezen naar bijlage I, ad *a*, laatste alinea, waaruit blijkt, dat te Terneuzen een grote spuicapaciteit aanwezig zal zijn, zodat het ook bij extreme afvoeren van opperwater mogelijk zal zijn het kanaalpeil binnen de gestelde grenzen te houden.

Artikelen 34 en 35

De voeding van het kanaal vraagt grote hoeveelheden water. In verband met het gestelde in de artikelen 27 t/m 32 zal dit water van een zodanige kwaliteit moeten zijn dat België, dat voor de voeding zorg draagt, ingrijpende en kostbare voorzieningen moet treffen. België is daartoe bereid in het belang van de scheepvaart doch heeft er bezwaar tegen, dat een gedeelte van dit water zal worden verbruikt door de langs het kanaal gelegen bedrijven. Dit bezwaar lijkt aanvaardbaar voor zover het bedrijven betreft, die zich in de toekomst hier zullen vestigen. Voor de bestaande bedrijven is evenwel een uitzondering gemaakt; deze bedrijven zullen echter wel gebonden zijn aan een gezamenlijk maximum van 1,4 m³/sec, d.i. een hoeveelheid, die het huidige verbruik ruimschoots dekt.

Titel VIII. Wegen

Artikel 37

Voor de toelichting hierop wordt verwezen naar die bij artikel 1, onder g.

HOOFDSTUK B

Regeling van aangelegenheden welke verband houden met de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent

De volgende vraagstukken van economische aard zijn in het verdrag geregeld:

- a. Het grensoverschrijdend spoorwegverkeer.
- b. De exploitatie van het havengebied van Terneuzen.
- c. De binnenvaartvrachten.

a. *Het grensoverschrijdend spoorwegverkeer*

Tot 1947 werden de spoorwegverbindingen in Zeeuwsch-Vlaanderen en van Zeeuwsch-Vlaanderen met België geëxploiteerd door een particuliere maatschappij „de Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen—Terneuzen”. Aan deze maatschappij was voor de exploitatie op Nederlands gebied een concessie verleend door de Nederlandse Regering en voor de exploitatie op Belgisch gebied een concessie door de Belgische Regering.

In 1947 werd de exploitatie door de N.V. Nederlandsche Spoorwegen voor het Nederlands concessiegebied en door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor het Belgische concessiegebied overgenomen.

De geldigheid van de daarbij betrokken regeling voor het grensoverschrijdend verkeer eindigt ultimo 1961, het jaar waarin de oorspronkelijke concessie van de Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen—Terneuzen zou aflopen. In de voortzetting van de regeling na 1961 diende derhalve te worden voorzien.

Volgens de in het verdrag vastgelegde regeling zal voor het grensoverschrijdend verkeer het net in beginsel in tarifair opzicht worden behandeld alsof het deel uitmaakte van het Belgische spoorwegnet.

Het verdrag waarborgt voorts, dat op verkeer van en naar het havengebied van Terneuzen, voor zover in dit gebied het laden en lossen onder douanetoezicht is gesteld, de Belgische speciale spoorwegtarieven voor de zeehavens van toepassing zijn.

Bij de bespreking van dit vraagstuk tijdens de onderhandelingen is ook uitvoerig gesproken over wederinvoering van speciale spoorwegtarieven voor het vervoer van papierhout en kolen tussen Terneuzen en Willebroeck. Van Nederlandse zijde is uiteindelijk niet langer aangedrongen op herstel van deze tarieven, aangezien dit de toepassing zou betekenen van vrachtprijzen, die zeer aanzienlijk beneden het niveau van de geldende spoorwegvrachten zouden liggen. Het is in strijd met gezonde beginselen van vervoerbeleid en spoorwegexploitatie te achten om aan spoorwegmaatschappijen de verplichting op te leggen tot het berekenen van dergelijke vrachtprijzen.

De bijzondere tarieven voor goederen bestemd voor of afkomstig uit het grondgebied der Belgisch-Luxemburgse Economische Unie die via de Belgische zeehavens zijn ingevoerd of zullen worden uitgevoerd, zullen krachtens de regeling ook van toepassing zijn indien de goederen bestemd zijn voor of afkomstig zijn uit Zeeuwsch-Vlaanderen.

Het was verder noodzakelijk een nieuwe regeling te treffen voor de verdeling tussen de spoorwegmaatschappijen van de ontvangsten. Deze nieuwe regeling is voor de N.V. Nederlandsche Spoorwegen aanmerkelijk meer bevredigend dan die, welke van 1947 af gold.

Het bepaalde omtrent de principiële gelijkstelling in tarifair opzicht met het net der Belgische spoorwegen en omtrent de verdeling van de ontvangsten tussen de spoorwegmaatschappijen zal van kracht worden bij het in werking treden van het verdrag.

De overige bepalingen betreffende het grensoverschrijdende spoorwegverkeer zullen in werking treden op het tijdstip dat de werken aan het kanaal op Nederlandse bodem en de bouw van de zeevaartsluis zijn begonnen, doch niet eerder dan 1 januari 1961 (zie artikel, 54).

De ondergetekenden menen dat het grensoverschrijdend spoorwegverkeer, in het bijzonder van en naar het havengebied van Terneuzen, met een en ander een bevredigende regeling heeft gevonden.

b. *De exploitatie van het havengebied van Terneuzen*

Het Nederlandse kanaalgedeelte en de daarmee in verbinding staande zijkanalen en insteekhavens zijn alle vrij van havengeld, zulks in tegenstelling tot het Belgische kanaalgedeelte en de haven van Gent. België heeft nu aan de inwilliging van het Nederlandse verzoek inzake de spoorwegtarieven de voorwaarde verbonden dat Nederland aan dit verschil een einde maakt door voor het Nederlandse kanaalgedeelte c.a. ook havengelden in te voeren. Nederland was daartoe in beginsel bereid mede omdat in vrijwel alle Nederlandse havens havenrechten moeten worden betaald.

Met betrekking tot de hoogte der havengelden was men aan Belgische zijde van mening dat, nu het havengebied van Terneuzen het spoorwegtariefstelsel der Belgische zeehavens zou krijgen, ook het stelsel der havengelden met de in België gebruikelijke zou moeten overeenstemmen.

Dezerzijds is echter het standpunt ingenomen, dat Terneuzen — een Nederlandse haven zijnde — het Nederlandse stelsel van havengelden zou dienen te volgen.

Van Belgische zijde is aan dit verlangen tegemoetgekomen, met dien verstande dat werd overeengekomen, dat de gelden zoveel mogelijk het peil der Belgische havengelden zullen benaderen (artikel 45). Dit betekent, dat de te Terneuzen te heffen havengelden in het algemeen niet hoger zullen zijn dan de hoogste die geheven worden in havens waarmede Terneuzen op één lijn kan worden gesteld, zoals b.v. Delfzijl, Dordrecht, Harlingen en Vlissingen.

c. *Bepalingen, met betrekking tot de binnenvaartvrachten*

In verband met de omstandigheid dat met betrekking tot de spoorwegtarieven het havengebied van Terneuzen in dezelfde positie zal verkeren als de Belgische zeehavens is — overeenkomstig het streven, dat, zoals hierboven uiteengezet met betrekking tot de havengelden tot uitdrukking kwam — van Belgische zijde de wens geuit, dat ook ten aanzien van de binnenvaartvrachten het Belgische nationale regime zal worden gevolgd. Aan Nederlandse zijde bestond de mening, dat aan dit verlangen niet tegemoet kon worden gekomen, omdat een dergelijke regeling voor zover deze al gewent mocht zijn, in ieder geval slechts tot stand zou kunnen komen in het kader van een gemeenschappelijke Europese vervoerpolitiek. Van Nederlandse zijde heeft men zich uiteindelijk neergelegd bij de opnemings van een clause, welke het de Regeringen mogelijk maakt in gemeenschappelijk overleg maatregelen te beramen, indien zich ernstige stoornissen zouden voordoen als gevolg van verschillen tussen de binnenvaartvrachten van enerzijds het havengebied van Terneuzen en anderzijds de Belgische zeehavens met bestemmingen op het grondgebied van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (artikel 51).

Ten einde te kunnen bepalen wanneer er aanleiding zal zijn op deze clause een beroep te doen, is op Belgisch verzoek bepaald, dat wederzijdse opgave zal worden gedaan van de binnenvaartvrachten van Terneuzen, onderscheidenlijk van Belgische zeehavens, naar bestemmingen op het grondgebied der Belgisch-Luxemburgse Economische Unie. Van Nederlandse zijde is er daarbij op gewezen, dat de internationale binnenvaartvrachten niet officieel bekend zijn, aangezien op dit terrein generlei tariefvoorschriften van overheidswege bestaan. Ook met deze wetenschap bleef men van Belgische zijde prijs stellen op een bepaling als bovenbedoeld. Nederland heeft ten slotte ingestemd met het opnemen van een dienovereenkomstig artikel onder het voorbehoud, dat rekening zal moeten worden gehouden met de omstandigheid, dat de vrachten niet officieel

ter kennis van de Nederlandse autoriteiten worden gebracht. Van Belgische zijde is dit voorbehoud aanvaard (artikel 52).

Artikelsgewijze toelichting

Titel I. Spoorwegverkeer

Artikel 39. Zoals vermeld in de algemene toelichting tot dit hoofdstuk, was het in verband met het aflopen van de spoorwegovereenkomst van 1947 nodig in de verlenging van die overeenkomst te voorzien. In titel I van hoofdstuk B en in bijlage IV, welke een integrerend deel van het te sluiten verdrag vormt, zijn hiertoe enkele nadere bepalingen opgenomen.

In de bijlage IV is een nieuwe regeling van de verdeling der ontvangsten tussen de spoorwegmaatschappijen opgenomen.

Artikel 40. De uitzondering van de goederen, waarop het E.G.K.S.-verdrag van toepassing is, is een gevolg van de totstandkoming van de Overeenkomst van 21 maart 1955, houdende instelling van directe tarieven voor het vervoer van E.G.K.S.-produkten. Het vervoer van E.G.K.S.-produkten van en naar Zeeuwsch-Vlaanderen geschiedt derhalve volgens de regels van de laatstgenoemde overeenkomst (*Publicatieblad* van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal dd. 19 april 1955).

Artikelen 42 en 43. In deze artikelen is vastgelegd de toepassing van de in de algemene toelichting genoemde zeehaven-spoorwegtarieven en speciale Belgische im- en exporttarieven op het havengebied van Terneuzen.

In de laatste zinsnede van artikel 42 is tot uitdrukking gebracht, dat de N.M.B.S. mede verplicht is binnen het kader van een commerciële bedrijfsvoering aan de verladere vrachtprijzen te bieden, welke het vervoer van en naar het havengebied van Terneuzen kunnen bevorderen.

Titel II. Havengelden

Artikelen 46 en 47. Het is in ons land niet gebruikelijk havengelden te heffen, indien daartegenover niet een tegenprestatie staat in de vorm van het beschikbaar stellen van een haven en/of kade. In België daarentegen pleegt dit wel te geschieden. In verband hiermede is in artikel 46 op Nederlands verlangen bepaald, dat schepen, die gebruik maken van de particuliere los- en laadgelegenheden van bedrijven, welke op het tijdstip van ondertekening van het verdrag gevestigd waren aan de tot het havengebied van Terneuzen behorende wateren, kunnen worden vrijgesteld van de verplichting tot het betalen van havengelden.

Met betrekking tot de los- en laadgelegenheden van bedrijven, die zich nadien aan de vorenbedoelde wateren hebben gevestigd, is in artikel 47 bepaald, dat een verlaging van 50 pct. kan worden toegepast.

Artikel 48. In dit artikel is neergelegd dat ook op de rede van Terneuzen havengeld zal worden geheven, indien België daarom zou verzoeken. Er is van afgezien in de tekst van het verdrag een objectief criterium op te nemen, waarop het verzoek moet zijn gebaseerd. Dit betekent echter niet, dat de Belgische Regering zich op de bovenschreven bepaling naar willekeur zal kunnen beroepen. De tekst van het artikel impliceert, dat de Belgische Regering een motivering dient te geven van de door haar gevoelde behoefte.

Titel III. Binnenvaartvrachten

Artikel 51. Dit artikel bepaalt, dat, indien er ernstige stoornissen zouden voortvloeiën uit verschillen tussen de binnenvaartvrachten, de Regeringen overleg zullen plegen over eventuele maatregelen. Of en, zo ja, welke maatregelen genomen moeten worden, wordt in dit artikel niet omschreven. Indien derhalve de beide Regeringen maatregelen zouden willen treffen, waarin door de bestaande nationale wettelijke regelen niet is voorzien, zal de Regering ter verkrijging van de bevoegdheid daartoe zich opnieuw tot de Staten-Generaal dienen te wenden.

Hoofdstuk C. Slotbepalingen

Artikel 54. Ter toelichting hierop wordt in de eerste plaats verwezen naar de algemene toelichting op hoofdstuk B, en wel naar a, voorlaatste alinea.

Hieraan wordt toegevoegd, dat de beide Regeringen met elkaar zijn overeengekomen, dat onder „het begin van de werken aan het kanaal op Nederlandse bodem” zal worden verstaan: de datum waarop het eerste bestek voor het maken van werken ten zuiden van de zeevaartsluis wordt gegund. Dit criterium slaat niet uitsluitend op werken aan het kanaal zelf; elk uit het verdrag voortvloeiend werk ten zuiden van de zeevaartsluis zal daarvoor in aanmerking komen, omdat alle daar uit te voeren werken op een of andere wijze verband houden met de kanaalverruiming.

Artikel 55. De in de Belgisch-Nederlandse Overeenkomst van 8 maart 1902 (*Stb.* 1903, 258) opgenomen bepalingen betreffende de onderhoudskosten en de kosten van de mechanische beweging en elektrische verlichting behoeven in verband met de bepalingen van het onderhavige verdrag enige herziening.

1. Het in de genoemde overeenkomst opgenomen bedrag van f 94 500 was bedoeld om de jaarlijkse onderhoudskosten volledig te dekken. Door de sedertdien opgetreden loon- en prijsstijgingen vormt dit bedrag thans nog slechts een deel van de werkelijke kosten. Aangezien Nederland zich niet opnieuw wenst te binden aan een bedrag, dat na verloop van jaren waarschijnlijk weer steeds minder zal overeenstemmen met de werkelijke kosten, zijn thans de onderhoudskosten verdisconteerd bij de verdeling der aanlegkosten. Als andere oplossing zou denkbaar zijn geweest, dat de onderhoudskosten jaarlijks werden verrekend aan de hand van de werkelijk gemaakte kosten; de praktijk heeft uitgewezen, dat deze methode zodanige complicaties van administratieve aard met zich meebrengt, dat daarvan om praktische redenen werd afgezien (zie ook de toelichting op artikel 25).

Het in de overeenkomst van 8 maart 1902 genoemde jaarlijks door België te betalen bedrag van f 94 500 is — zij het afgerond op f 100 000 — in het onderhavige verdrag gehandhaafd.

2. Er bestaat niet langer aanleiding om voor een bepaald gedeelte der onderhoudskosten, nl. die van de mechanische beweging en de elektrische verlichting, een afzonderlijke regeling te handhaven. Deze regeling was in de overeenkomst van 8 maart 1902 opgenomen, omdat het hier ging om de aanleg en het onderhoud van werken, die eerst op een nader te bepalen tijdstip zouden worden gerealiseerd. De kosten daarvan konden dus nog niet worden verrekend bij de aanleg van de werken, waarop bedoelde overeenkomst betrekking had. Bij het onderhavige verdrag doet zich een dergelijk geval niet voor.

Toelichting tot de wetsartikelen

Artikel 2. De hoger vermelde heffing van havengeld in het havengebied van Terneuzen kan vanwege artikel 188 van de Grondwet niet zonder regeling uit kracht van een wet plaatshebben. Ter gemakkelijke aanpassing van het tarief aan de steeds wisselende economische omstandigheden is regeling daarvan bij algemene maatregel van bestuur geboden, waartoe in de daarvoor vereiste delegatie wordt voorzien.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

H. A. KORTHALS.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

E. G. STIJKEL.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.