

Overeenkomst, op 13 mei 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen, tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van de vaarweg door de Westerschelde nabij Walsoorden

BRIEF VAN DE MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

's-Gravenhage, 18 augustus 1970.

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 20 augustus 1970.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 21 september 1970.

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60, en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61, van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestrenge hierbij de tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van de op 13 mei 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van de vaarweg door de Westerschelde nabij Walsoorden (*Trb.* 1970, nr. 78)¹).

Een toelichtende nota bij deze overeenkomst gelieve u hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft zal deze overeenkomst alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
DE JONG.

Toelichtende nota

De onderhavige overeenkomst heeft betrekking op de verbetering van de vaarweg door de Westerschelde door middel van inkorting van het zogenaamde „Oude Hoofd” van Walsoorden, een uit de 16de eeuw daterend overblijfsel van de zeedijk van een verdronken polder, dat in die tijd en ook naderhand versterkt werd om verdergaande aantasting van de oever tegen te gaan.

Het voorstel tot bedoelde verbetering werd van Belgische zijde in 1965 gedaan nadat onderzoeken in het Waterloopkundig Laboratorium te Borgerhout (België), uitgevoerd onder auspiciën van de Technische Scheldec commissie, hadden uitgewezen dat door verkorting van het „Oude Hoofd” een verbetering van de Scheepvaartweg kon worden verkregen zonder dat hiervan nadelige gevolgen voor de oever en de daarachter gelegen hoogwaterkering behoeften te worden gevreesd.

Aangezien het hier om een werk ging, dat alleen de Belgische belangen dient, te weten de scheepvaart op Antwerpen, kwamen de aan de uitvoering van het werk verbonden kosten, die geraamd werden op f 4 000 000, voor rekening van België. Dit bedrag werd door België bij vooruitbetaling voldaan. Van Nederlandse zijde zijn bij wijze van uitzondering de relatief geringe kosten van de door de Rijkswaterstaat (de uitvoerende dienst) verrichte diensten, die globaal gesteld kunnen worden op 2½ pct. van de kosten van het werk, niet in rekening gebracht (vgl. artikel 12, lid 2, onder b).

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat bij wet van 22 november 1967 (*Stb.* 597) in verband met het bovenstaande aan hoofdstuk XII (Verkeer en Waterstaat) van de begroting voor het dienstjaar 1966 een artikel (181A) werd toegevoegd ten bedrage van f 3 800 000, terwijl bij artikel 213 van de gelijknamige begroting van 1967 nog een bedrag van f 200 000 werd uitgetrokken. Gelijke bedragen werden onder de middelen geraamd. De kosten van het werk, dat inmiddels geheel gereed is gekomen, hebben f 3 883 917,24 bedragen.

¹) Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

Aan

de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal

Aangezien er over de technische en financiële aspecten van het uit te voeren werk volledige overeenstemming bestond en omdat men wilde vermijden, dat het werk gedurende het stormseizoen onvoltooid zou moeten blijven liggen en wellicht om die reden een jaar zou moeten worden uitgesteld, werden, op uitdrukkelijk Belgisch verzoek de werkzaamheden aangevangen toen eind april 1966 de hoofdlijnen van de ter zake met België te treffen overeenkomst in een briefwisseling tussen de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat en zijn Belgische ambtgenoot van Openbare Werken waren vastgelegd.

Deze hoofdlijnen zijn nader uitgewerkt in de onderhavige overeenkomst.

Technisch gezien betekent dit, dat het „Oude Hoofd” over een lengte van 150 meter tot een diepte van 15 meter beneden N.A.P. is weggebaggerd. Op de nieuwe beëindiging van het hoofd is een verdediging aangebracht, terwijl ter weerszijden van het hoofd de vooroever met zinkstukken tegen uitschuring is beschermd. Dit laatste is, omdat de stroom door de inkorting van het „Oude Hoofd” thans dichter langs de oever trekt, bedoeld als compensatie voor het verlies aan beschermende werking, dat ten gevolge van de inkorting is ontstaan.

In verband met het bovenstaande blijft artikel 13 van de overeenkomst van belang. Aangezien de inkortingswerkzaamheden werden uitgevoerd in een voor dijk- en oevervallen gevoelig gebied en mede omdat waterloopkundige proeven ter zake nu eenmaal geen absolute zekerheid kunnen bieden, wordt in dit artikel bepaald, dat België tot 10 jaar na de definitieve oplevering – te weten tot 15 mei 1977 – ingeval, als rechtstreeks en aanwijsbaar gevolg van de inkorting van het „Oude Hoofd”, voorzieningen zijn vereist tot behoud van een duidelijk begrensde deel van de zeekering ter weerszijden van dit hoofd, de daaruit voortvloeiende kosten zal voldoen.

Met betrekking tot de artikelen 11 en 14 van de overeenkomst kan nog worden opgemerkt, dat de veranderingen aan het „Oude Hoofd” en de gevolgen daarvan voor het omliggende oevergebied voor Nederland geen extra onderhoudskosten met zich zullen brengen, zodat er in dit opzicht voor enige bijdrage van België geen reden is.

In het algemeen kan gesteld worden, dat, sinds het werk in 1966 in hoofdzaak gereed kwam, de volgende ervaringen zijn opgedaan:

1. de inkorting heeft een duidelijke verbetering voor de scheepvaart teweeg gebracht en heeft dientengevolge aan het gestelde doel beantwoord;
2. de plaatsgevonden veranderingen in de rivier geven noch voor de rivier zelf noch voor de oevers aanleiding tot enige bezorgdheid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. A. BAKKER.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
DE JONG.