

Vergaderjaar 1983–1984

18411

Notawisseling houdende wijziging van de Overeenkomst met België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen; Brussel, 10/15 mei 1984

Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 8 juni 1984. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 8 juli 1984.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 7 juni 1984

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet¹, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 10/15 mei 1984 te Brussel tot stand gekomen notawisseling tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van het Koninkrijk België houdende een overeenkomst tot wijziging van de op 29 november 1978 te Brussel gesloten Overeenkomst inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen (Trb. 1984, 50)².

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De minister van Buitenlandse Zaken,
H. van den Broek

¹ Art. 91, (1), add. art. XXI, (1) (a) GW. en art. 61, (3), GW. 1972.

² Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

TOELICHTENDE NOTA

De op 29 november 1978 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen (Trb. 1979, 5; laatstelijk Trb. 1980, 158) kon tot op heden om financiële redenen niet ten uitvoer worden gelegd. Daar inmiddels voor het jaar 1984 de nodige financiële middelen in België voor de realisering van de walradarketen op de begroting zijn opgenomen en het Belgisch parlement hieraan zijn goedkeuring heeft verleend, kan tot tenuitvoerlegging worden overgegaan.

In de jaren gelegen tussen 1978 en 1984 zijn de omstandigheden, alsmede de inzichten omtrent de te stellen eisen aan de walradarketen echter gewijzigd, waardoor wijziging van de Overeenkomst nodig is. Hiertoe strekt de onderhavige notawisseling.

In de oorspronkelijke opzet, die in de overeenkomst van 1978 is neergelegd, werd uitgegaan van de scheepvaartbegeleiding op de Westerschelde en haar mondingen vanuit één centrale post te Vlissingen, waar de operationele activiteiten zouden worden uitgevoerd, alsmede uit een zevental radarposten op Nederlands grondgebied en één in België. Bij deze opzet werden de taken van de Rijkshavendienst, destijds nog ressorterend onder de Rijkswaterstaat (RWS) en belast met het nautisch beheer, niet meegenomen; de voorzieningen ten behoeve van deze dienst (materieel en personeel) zouden geheel voor Nederlandse rekening blijven en werden buiten de overeenkomst gehouden. Door de samenvoeging van de loodsdienst en de Rijkshavendienst (thans Verkeersdienst genaamd) in het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) werd de begeleiding van de scheepvaart ondergebracht in één geïntegreerd systeem dat een verbeterde bijdrage levert tot een veilige en vlotte verkeersafwikkeling te water. Het nautisch beheer kwam derhalve te berusten bij DGSM. Dit heeft consequenties op operationeel gebied, welke mede door de opgedane ervaringen wijzigingen van de eisen voor de walradarketen met zich brengen.

De Westerschelde is een druk bevaren vaarwater met veel navigatorisch lastige aspecten. Analyses van ongevallen op Nederlands grondgebied wijzen een aantal potentiële ongevalsconcentratiepunten aan, t.w. Vlissingen rede, de Pas van Terneuzen, het vaarwater nabij Hansweert en het Nauw van Bath. Voorts is het vaarwater nabij Zeebrugge en de nadering van de Zandvlietsluis te Antwerpen ongevalsgevoelig. De noodzaak ter plaatse de scheepvaart van een zo goed mogelijke begeleiding te voorzien heeft inmiddels geleid tot het volgende.

– Te Hansweert heeft de RWS reeds enige jaren geleden een verkeerspost opgericht. De ervaring wijst uit dat hiermee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de vraag naar verkeersinformatie door zeeschepen en naar verkeersbegeleiding door binnenvaartuigen, in het bijzonder ten behoeve van het in- en uitvaren van de voorhaven.

– Te Terneuzen hebben uitgebreide studies in 1978 geleid tot inrichting van een (tijdelijke) verkeerspost van de RWS op een lokatie van de Westerschelde. Deze post voorziet in de nodige begeleiding van de vaart in het hoofdvaarwater ter plaatse en bij het in- en uitvaren van de voorhavens van de sluisen. De radarinstallatie gaat onderdeel vormen van de walradarketen en werd door Nederland vóórgefinancierd.

– Te Vlissingen zijn de thans nog aanwezige minimale voorzieningen en het vaak voorkomen van gevaarlijke verkeerssituaties op de rede, onder meer in verband met het loodswisselen, alsmede een aantal daaruit voortvloeiende ongevallen, reeds aanleiding geweest plannen op te stellen voor een verkeerspost en een voorlopig Schelde Coördinatiecentrum (Tijdelijk Schelde Coördinatiecentrum - TSCC). Dit TSCC is bedoeld om de tijd, welke zal verlopen tot de walradarketen operationeel zal zijn, te overbruggen. Het zal onderdeel zijn van de walradarketen, doch wordt tijdens de bouw daarvan in de tijd naar voren gehaald.

– In de radarcentrale te Zandvliet wordt door middel van de beperkte walradarketen (tot stand gekomen in 1975) navigatie-assistentie gegeven voor het Zuidergat, Nauw van Bath, aangrenzende vaarwegvakken, en op Belgisch grondgebied tot aan de nieuwe Kalloosluis. Hiertoe bevinden zich te Waarde, Saeftinge, Zandvliet en op het Kruisschanscomplex te Antwerpen onbemande radarstations die hun radarbeelden overseinen met behulp van straalzenders of kabel.

– Te Zeebrugge is mede ten behoeve van de beveiliging van de LNG-aanlanding een radartoren in oprichting.

De praktijk te Terneuzen en Hansweert heeft uitgewezen dat voor de begeleiding van het verkeer in deze regio's ook de aanlooproutes door de plaatselijke verkeersposten moeten worden bestreken. Begeleiding van de scheepvaart in deze regio's vanuit de centrale te Vlissingen wordt thans onvoldoende effectief geacht.

In de Integrale Nota LPG (kamerstukken Tweede Kamer, 1983–1984, 18 233, nr. 2) welke het regeringsbeleid uiteenzet ten aanzien van onder andere de verkeersveiligheid te water, onder meer op de Westerschelde, wordt de noodzaak aangetoond van completering der bestaande verkeersbegeleidingsmaatregelen tot een geïntegreerde verkeersbegeleiding over de Beneden Zeeschelde, de Westerschelde en de aanlooproutes. Daarbij worden tevens maatregelen ter verbetering van de afwikkeling van het binnenvaartverkeer noodzakelijk geacht¹.

Mede als gevolg van het bovenstaande zijn de Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart tot de conclusie gekomen dat thans gekozen moet worden voor de opzet van een gedecentraliseerd systeem, dat de gehele Schelde omvat vanaf Antwerpen tot de loodsposten Wandelaar en Steenbanken. Ook de beperkte walradarketen bestaande uit de posten Saeftinge en Waarde op Nederlands grondgebied en de posten Kruisschans en Zandvliet in België zal tot dit systeem gaan behoren. Omdat permanent aandacht moet worden besteed aan de potentiële gevarencentra is het nodig de Schelde in te delen in 5 regio's, te weten «regio Zeebrugge», «regio Vlissingen», «regio Terneuzen», «regio Hansweert» en «regio Zandvliet».

Per regio zal de verkeersbegeleiding geschieden vanuit de regiocentrale (zie artikel 4b van de gewijzigde Overeenkomst) die opereert in nauwe samenwerking met het Schelde coördinatiecentrum (SCC) te Vlissingen. Het SCC te Vlissingen, dat zal worden bemand door Nederlandse en Belgische functionarissen, zal uitvoering geven aan het toelatingsbeleid en zal de verkeersbegeleidingsactiviteiten van de regiocentrales coördineren. Daartoe zal, door middel van het tot de walradarketen behorende informatie verwerkend systeem (IVS), een totaal scheepvaartoverzicht van de Schelde en haar mondingen beschikbaar zijn. Ook de regiocentrales zullen via het IVS van een dergelijk overzicht worden voorzien. De gekozen operationele opzet zal door een goede samenwerking, geholpen door het geplande IVS, het optimale rendement van de investering geven voor het bereiken van het enigszins ruimer gestelde doel.

De nieuwe opzet brengt met zich mee dat de post Zeebrugge thans volledig onder de financiële 90–10 verhouding komt te vallen. Zulks is terecht, omdat deze post in de nieuwe opzet niet slechts het lokale verkeer zal begeleiden, doch mede vooral het doorgaande verkeer op de Westerschelde. Als gevolg van de keuze voor één operationeel systeem langs de Schelde zal ook de beperkte walradarketen hiervan deel gaan uitmaken en voor wat betreft de in het kader van de walradarketen te realiseren voorzieningen mede gaan vallen onder de financiële 90–10 verhouding.

De kosten van het project zullen mede omvatten de voorzieningen die destijds voor de Rijkshavendienst werden nodig geacht, doch die buiten de Overeenkomst van 1978 werden gehouden, omdat zij geheel voor Nederlandse rekening zouden komen. Deze voorzieningen, nodig voor de Verkeersdienst DGSM, worden in de gewijzigde Overeenkomst wel meegenomen en vallen daarmee onder de financiële 90–10 verhouding. Met

¹ Ter zake moge in het bijzonder worden verwezen naar blz. 39 onder punt 4.5, blz. 73, blz. 98 en blz. 109 onder punt 1 van de Integrale Nota LPG.

inbegrip van deze kosten zullen de totale kosten van het project in vergelijking tot 1978 niet stijgen al zal het prijspeil 1984 hierop uiteraard zijn invloed doen gelden.

De Nederlandse bijdrage zal ondanks de stijging van het Nederlandse aandeel met betrekking tot de post Zeebrugge en de bestaande posten Saeftinge, Waarde, Zandvliet en Kruisschans in totaal gelijk blijven. Zulks is het gevolg van het feit, dat tegenover de meerkosten als hiervoor genoemd voor Nederland een even grote vermindering van kosten staat ten gevolge van het in de Overeenkomst opnemen van de eerdergenoemde verkeersdienstvoorzieningen, alsmede door het vervallen van de posten te Dishoek, Baarland en Ossensisse.

De exploitatiekosten worden evenmin nadelig beïnvloed, omdat het aantal schepen dat Zeebrugge aandoet in de gewijzigde Overeenkomst volledig voor de exploitatiekosten voor de gehele keten wordt meegeteld, in plaats van slechts gedeeltelijk voor uitsluitend de exploitatiekosten van de radarpost Zeebrugge.

Voor zover het bovenstaande daarvan niet afwijkt is de inhoud van de toelichtende nota bij de overeenkomst van 1978 (kamerstukken Tweede Kamer, 1978-1979, 15 509, nr. 1) eveneens van toepassing op de gewijzigde Overeenkomst.

Ten slotte zij opgemerkt, dat de begrotingsvoorschriften in België vereisen dat de beschikbaar gestelde fondsen voor de bouw van de walradarketen in het jaar 1984 worden verbonden door middel van opdrachten aan de industrie.

Evenals de overeenkomst van 1978 zal de bij de onderhavige notawisseling gewijzigde overeenkomst, voor wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
W. F. van Eekelen

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.