

Vergaderjaar 1985–1986

19 296

Protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag met België betreffende de verbetering van het Kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden; 's-Gravenhage, 5 februari 1985

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Ter griffies van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen 6 november 1985. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een van beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven op uiterlijk 6 december 1985.

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

's-Gravenhage, 4 november 1985

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 het op 5 februari 1985 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van het Kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden (Trb. 1985, 20)².

Een toelichtende nota bij dit Protocol 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

Algemeen

Al spoedig na de ingebruikname in 1968 van het op grond van het Verdrag van Brussel van 20 juni 1960 (Trb. 1960, 105) verbeterde Kanaal van Terneuzen naar Gent, is van Belgische zijde aangedrongen op de toelating tot het kanaal van grotere schepen dan die welke bij het ontwerpen van de verbeteringswerken als norm voor ogen hebben gestaan. Aanleiding hiertoe was het feit dat voor het vervoer van goederen in snel tempo overal ter wereld steeds grotere schepen werden gebouwd, wat met name ook gold voor de zogenaamde bulkcarriers voor het vervoer van erts die de haven van Gent aandoen. Door deze betrekkelijk snelle schaalvergroting in de wereldscheepvaart kwam de verruiming van het Kanaal van Terneuzen naar Gent, die was afgestemd op schepen met de maximale maten van 230 m lengte, 31 m breedte en 11,5 m diepgang, aan het einde van de jaren zestig onvoldoende tegemoet aan de inmiddels ontstane behoefte ten aanzien van het vervoer per schip op dit kanaal.

Met gebruikmaking van de indertijd ingebouwde marges ten aanzien van de veiligheid van de scheepvaart en de standzekerheid van de werken en na enkele kleine aanpassingen van het kanaal, is sindsdien de toelating geleidelijk verruimd tot schepen van 245 m lengte, 33 m breedte en 12,25 m diepgang. In 1978 is naar aanleiding van een Belgisch verzoek besloten tot het houden van proefvaarten met schepen tot 255 m lengte. Op basis van de opgedane ervaringen is in 1981 tussen Nederland en België overleg gevoerd over de optimale mogelijkheden om grotere schepen tot het Nederlandse deel van het Kanaal van Terneuzen naar Gent toe te laten.

Uitgangspunt daarbij was, dat dit zonder al te ingrijpende en kostbare verbeteringswerken aan de sluis en het kanaal diende te gebeuren. Met inachtneming hiervan is de beschikbare ruimte binnen de kolk van de Westsluis en de daarover heenliggende bruggen maatgevend geweest voor de afmetingen van de toe te laten schepen. In het Nederlands-Belgische overleg werd overeenstemming bereikt over een aantal werken en maatregelen die het kanaal en de Westsluis geschikt maken voor de veilige vaart met schepen van de maximale afmetingen 256 m lengte, 34 m breedte en 12,25 m diepgang.

De voorgenomen verbetering van het kanaal en de sluiswerken zullen niet alleen van belang zijn voor de zeer lange schepen, doch ook – met nog andere voorzieningen – voor een andere categorie schepen de doorvaart veiliger en gemakkelijker maken. Het betreft de zogenaamde autoschepen. Dit zijn schepen, speciaal gebouwd of omgebouwd voor het vervoer van auto's, die door hun specifieke vorm, onder bepaalde omstandigheden moeilijk nauwkeurig zijn te manoeuvreren. Zij hebben een relatief geringe diepgang en over de volle lengte een brede en hoge opbouw, waardoor zij zeer gevoelig zijn voor zijwind.

Met autoschepen hebben zich sedert 1978, het jaar waarin de vaart op Gent met deze schepen een aanvang heeft genomen, al enkele malen min of meer ernstige aanvaringen met bruggen voorgedaan.

Daarbij ontstond grote schade doordat het wegverkeer, soms maandenlang, niet meer kon beschikken over de desbetreffende wegverbinding over het kanaal c.q. sluisencomplex.

In het onderhavige Protocol is neergelegd wat op ministerieel niveau werd overeengekomen over de verbetering van het kanaal ten behoeve van de vaart van schepen met afmetingen tot $256 \times 34 \times 12,25$ m en van autoschepen, alsmede een bijzondere tijdelijke regeling voor het toelaten van 256 m lange schepen in de periode tot de voltooiing van de verbeteringswerkzaamheden.

Het bevat tevens bepalingen over de uit te voeren werken en de voorbereiding en uitvoering daarvan. Verder zijn er bepalingen opgenomen over het onderhoud en de vernieuwing der werken en over de verdeling van de kosten tussen beide landen en de wijze van betaling daarvan.

Tenslotte is in het Protocol een aanvullende bepaling opgenomen over het verlenen van toestemming in uitzonderlijke gevallen tot de vaart van langere schepen dan 256 m door het kanaal.

Overigens zullen de Overeenkomstsluitende Partijen met elkaar in overleg treden teneinde na te gaan op welke wijze en onder welke voorwaarden de vaart met schepen met grotere afmetingen dan 256 m lengte, 34 m breedte en 12,25 m diepgang op het Kanaal van Terneuzen naar Gent mogelijk kan worden gemaakt.

De met het oog hierop te treffen regelingen zullen in een aanvullend Protocol worden neergelegd.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 bevat een aanduiding van de voorgenomen werkzaamheden tot verbetering van het kanaal en van de sluiswerken ten behoeve van de regelmatige vaart van schepen met afmetingen tot 256 × 34 × 12,25 meter.

Lid 2 vermeldt als streefdatum waarvoor de werken tot uitvoering dienen te zijn gebracht 1 januari 1988. Er is hier ook sprake van het doen van onderzoek ter bepaling van noodzakelijk uit te voeren werken en van het tot stand brengen van bijkomende werken en voorzieningen, welke in verband met de uitvoering van de verbeteringswerken, dat wil zeggen in een later stadium, noodzakelijk of wenselijk blijken.

Het protocol geeft dus van het pakket van de uit te voeren werken een raamwerk aan, dat op onderdelen nog nadere invulling behoeft. Ook het samenstel van uit te voeren werken, vermeld in het Verdrag van 1960, was zodanig van opzet.

Artikel 2 heeft betrekking op de verbeteringswerken van het kanaal ten behoeve van de vaart met autoschepen. Ook hier geldt als streefdatum voor de voltooiing 1 januari 1988. De desbetreffende voorzieningen kunnen zowel in aanvulling op als in combinatie met de werken ten behoeve van de regelmatige vaart van schepen met een maximale lengte van 256 m worden getroffen.

Artikel 3 regelt de vaststelling van het ontwerp en de uitvoering van de in de artikelen 1 en 2 bedoelde werken, alsook de eventueel noodzakelijke of wenselijke aanvulling of wijziging van deze werken.

Artikel 4 In het Protocol is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de procedures, zoals overeengekomen in het Verdrag van 1960.

Dit artikel verklaart enkele bepalingen betreffende de voorbereiding en de uitvoering van de toenmalige verbeteringswerken van overeenkomstige toepassing op de onderhavige werken. Dat artikel 6 van het Verdrag van 1960 anders wordt gelezen, hangt samen met het feit, dat van bepaalde maatregelen en werken de kosten thans volledig voor rekening van België zullen komen. Om die reden heeft België onder de regeling van dit protocol in gelijke mate als Nederland zeggenschap in zaken als de opdracht tot de levering van materialen en de opdracht tot de uitvoering van werken, alsmede in de keuze van de uit te nodigen leveranciers en de gunning van opdrachten. Het Protocol beoogt geen verandering te brengen in de in artikel 3 van het Verdrag van 1960 neergelegde bepaling dat de Nederlandse regering zorg zal dragen voor de voorbereiding en uitvoering van de bedoelde werken, waaronder mede begrepen de aankoop van materialen en de aanbesteding, een en ander op de in Nederland voor overeenkomstige werken gebruikelijke wijze.

Artikel 5 legt de zorg voor het onderhoud en de bediening van de werken aan Nederlandse zijde en bepaalt voorts, conform de desbetreffende bepaling in het Verdrag van 1960, dat over zaken als de gehele of gedeeltelijke vernieuwing van de uit te voeren werken overleg tussen de beide Regeringen zal plaatsvinden.

Artikel 6 betreft de kostenverdeling. Voor de werken aan het sluisencomplex is hierbij aangesloten bij het Verdrag van 1960, dat een verdeling 80%–20% (respectievelijk België–Nederland) kende en die een goede benadering is van het belang dat België en Nederland hebben bij een regelmatige vaart van schepen met een lengte tot 256 meter.

De maatregelen en werken betreffende de verbetering van de vaart nabij de bruggen te Sluiskil en Sas van Gent komen voor 100% voor rekening van België, omdat deze verbeteringen getroffen worden ten behoeve van scheepvaart van en naar Gent, dat wil zeggen voor schepen waarmee uitsluitend Belgische belangen worden gediend.

De kosten voor Nederland van de uit te voeren werken (1985–1988) worden geraamd op circa zes miljoen gulden op een totaal aan geraamde kosten van ongeveer eenenzestig miljoen gulden.

Artikel 7 hierin wordt voor een aantal bijzondere bepalingen betreffende de kosten, waarop de kostenverdelingsregeling betrekking heeft, aansluiting gezocht bij het Verdrag van 1960. Het percentage van 6, voor de bemoeiingskosten van de betrokken Nederlandse overheidsdiensten, genoemd in lid 2, dat in de plaats komt van de 2,5% vermeld in het Verdrag van 1960, vormt een aanpassing in de richting van het werkelijke aandeel van de bemoeiingskosten in de totale projectkosten.

Artikel 8 verklaart enkele bepalingen van het Protocol betreffende voorbereiding en uitvoering van werken, de kostenverdeling en de bijzondere kostenaspecten, van overeenkomstige toepassing op de bijkomende werken en voorzieningen, bedoeld in artikel 1 onder f, waarvan de noodzakelijkheid of wenselijkheid binnen 3 jaar na de voltooiing of ingebruikneming van de verbeteringswerken blijkt.

Bedoelde bepalingen gelden ook voor de bijzondere onderhoudswerkzaamheden en voorzieningen, die nog tot de uitvoering der werken moeten worden gerekend.

Artikel 9 legt de kosten, verbonden aan het onderhoud en de bediening van de werken bij Nederland. Ook in het Verdrag van 1960 was dit overeengekomen.

De artikelen 10 t/m 13 betreffen de regeling van de betalingen. In tegenstelling tot het Verdrag van 1960, waarbij nog als uitgangspunt was bepaald dat Nederland bepaalde kosten zou voorfinancieren, is in het Protocol dit uitgangspunt niet gehandhaafd. De betalingsregeling is nu zo opgezet, dat België zijn aandeel in de kosten van de bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende declaraties aan Nederland overmaakt voordat Nederland, die de betalingsverplichting aangaat, de declaraties betaalt. Tevens is een voorziening getroffen, omtrent het betalen van de wettelijke rente naar Nederlands recht bij overschrijding van de afgesproken betalingstermijn, voor het geval België zijn aandeel in de kosten niet tijdig overmaakt.

Voor de ingediende declaraties tot een bedrag van 90% van de (gewijzigde) aannemingssom geldt voor België de verplichting zijn aandeel in de kosten voor een door Nederland genoemde datum over te maken, ook als België het oneens is met het hem in rekening gebrachte bedrag. Een eventuele verrekening, na nader overleg over de hoogte van de bedragen, is voorzien bij de behandeling van de resterende declaraties.

Artikel 14. De strekking van deze bepaling is dat Nederland van België tijdelijk – dat wil zeggen tot de overeengekomen werken voltooid zijn – een supplementaire bijdrage ontvangt in aanvulling op het bedrag dat België op grond van artikel 55 van het Verdrag van 20 juni 1960 betaalt aan het onderhoud van het Nederlands deel van het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze supplementaire bijdrage dient als een toereikende afdekking van het extra financiële risico dat voor Nederland voortvloeit uit de situatie dat reeds

voortuitlopend op de totstandkoming van een aantal met name genoemde werken en maatregelen, de vaart van schepen met lengten tussen 245 en 256 meter wordt toegelaten.

Naarmate de uitvoering van deze werken vordert kan de supplementaire bijdrage worden verminderd.

De betaling van deze supplementaire bijdrage geschiedt telkens binnen twee maanden na een daartoe gedaan verzoek, bij gebreke waarvan de wettelijke rente naar Nederlands recht aan Nederland betaald wordt.

Artikel 15 voorziet in de mogelijkheid dat in uitzonderlijke gevallen ad hoc door Nederland toestemming kan worden verleend voor de vaart met schepen van grotere afmetingen dan de in artikel 1 genoemde maximale afmetingen.

Hiertoe kunnen dan nadere voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld voorwaarden op nautisch vlak als het inroepen van extra sleepboothulp en/of financiële voorwaarden, waarbij kan worden gedacht aan een vrijwarings- of een garantie-regeling terzake van eventuele bij de doorvaart veroorzaakte schade.

Een dergelijke toelating heeft het karakter van een vergunning voor een bijzonder transport.

Wat het Koninkrijk betreft zal het Protocol alleen voor Nederland gelden.

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

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