

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1960-1961.

29 NOVEMBER 1960.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het 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 daarmede verband houdende aangelegenheden, en van de Bijlagen, ondertekend op 20 juni 1960, te Brussel.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER d'ALCANTARA.

DAMES EN HEREN,

Het groot belang van het tussen Nederland en België tot stand gekomen akkoord betreffende de werken van infrastructuur aan het kanaal Gent-Terneuzen hoeft niet onderstreept te worden.

Gent krijgt hierdoor de gelegenheid zijn positie tussen de grote wereldhavens te hernemen. De onontbeerlijke voorwaarde opdat het gebied Gent-Terneuzen een industriële zone van eerste rang zou worden, wordt vervuld. Nieuwe industrialisatiemogelijkheden worden aldus geschapen in een streek waar de bevolkingsaan groei en het

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Kronacker.

A. — Leden: de heren d'Alcantara, Delwaide, De Schryver, Dewulf, Lefèvre (Th.), le Hodey, Mertens de Wilmars, Parisis, Scheyven, Schot, Van Cauwelaert, Willot. — Bohy, Fayat, Housiaux, Huysmans, Larock, Merlot, Pierson, Tielemans, Van Eynde. — Drèze, Janssens.

B. — Plaatsvervangers: de heren Bertrand, Cooreman, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren du Bus de Warnaffe, Herbiet, Verhenne. — Dejardin, De Kinder, De Sweemer, Detiège, Radoux. — Cooremans.

Zie:

625 (1959-1960):

— N° 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1960-1961.

29 NOVEMBRE 1960.

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes, et des Annexes, signés à Bruxelles, le 20 juin 1960.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. d'ALCANTARA.

MESDAMES, MESSIEURS,

La grande importance de l'accord intervenu entre les Pays-Bas et la Belgique au sujet des travaux d'infrastructure qui seront apportés au canal de Gand à Terneuzen ne doit pas être soulignée.

Cet accord permettra à Gand de reprendre sa place parmi les grands ports mondiaux. La condition indispensable à la transformation de la région Gand-Terneuzen en une zone industrielle de premier rang se trouve ainsi réalisée. D'autre part, des possibilités nouvelles d'industrialisation sont créées de la sorte dans une région où

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Kronacker.

A. — Membres: MM. d'Alcantara, Delwaide, De Schryver, Dewulf, Lefèvre (Th.), le Hodey, Mertens de Wilmars, Parisis, Scheyven, Schot, Van Cauwelaert, Willot. — Bohy, Fayat, Housiaux, Huysmans, Larock, Merlot, Pierson, Tielemans, Van Eynde. — Drèze, Janssens.

B. — Suppléants: MM. Bertrand, Cooreman, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. du Bus de Warnaffe, Herbiet, Verhenne. — Dejardin, De Kinder, De Sweemer, Detiège, Radoux. — Cooremans.

Voir:

625 (1959-1960):

— N° 1: Projet de loi.

bestaan van een structurele werkloosheid de vestiging van nieuwe industrieën vergen.

Er is echter nog een andere reden om zich te verheugen over het verdrag dat door onderhavig ontwerp ter goedkeuring aan de Kamers voorgelegd wordt.

De onderhandelingen hebben immers aangetoond dat er thans in Nederland en België een gemeenschappelijke wil bestaat om de reeds oude geschilpunten inzake de waterwegen tot een oplossing te brengen. De stop van Ternaaien werd gelicht. Over de kwestie Gent-Terneuzen bereikte men eveneens een overeenkomst. Van de drie hangende problemen, waarover de heren van Cauwelaert en Steenberghe op 11 maart 1954 een gemeenschappelijk advies uitbrachten, blijft alleen nog de Schelde-Rijnverbinding over.

Uw verslaggever is overtuigd de eensgezinde mening van de commissie te vertolken wanneer hij de wens uitdrukt dat de regeringen van beide landen zo spoedig mogelijk een oplossing zouden trachten te geven aan het probleem der verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn. In het Europa van morgen zullen de Beneluxlanden inderdaad sterk zijn in de mate dat zij hun geschilpunten zullen bijgelegd hebben.

De tegenwoordige sluis te Terneuzen is de enige toegang voor de zeescheepvaart. Indien er zich aan de sluis een ongeval mocht voordoen, zou dit een opstopping en het stilleggen van alle bedrijvigheid in de haven tot gevolg hebben. Afgezien van dit risico wordt de rentabiliteit van het in de haven geïnvesteerd kapitaal bedreigd door de niet-aanpassing van de toegangsweg tot de zee aan de tegenwoordige eisen van de scheepvaart. De bestaande zeesluis dagteekent van 1910 en werd ontworpen voor een verkeer van 1.000.000 Ton per jaar. Zoals blijkt uit de onderstaande tabel werd dit cijfer steeds in ruime mate overschreden.

Zeeschepen, binnengevaren in de haven van Gent.

Jaar	Aantal	Tonnemaat
1925	1.755	1.543.242
1930	2.761	2.939.775
1935	1.755	1.928.118
1939	1.503	1.485.586
1945	725	1.760.453
1947	1.106	1.618.196
1950	1.464	1.405.493
1954	1.757	1.420.074
1958	2.628	1.958.952
1959	2.324	1.735.509

Bij het te gering vermogen van de bestaande sluis dienen nog haar volstrekt ontoereikende afmetingen gevoegd te worden. Er zijn steeds meer schepen die te Terneuzen niet meer kunnen geschut worden. Dit nadeel doet zich des te meer gevoelen daar Gent hoofdzakelijk een haven voor massa-goederen is die bij voorkeur door grote schepen vervoerd worden.

Het is hoofdzakelijk omwille van die ontoereikendheid van de bestaande sluis dat Gent geen aandeel heeft gehad in de verhoging van het verkeer in de havens van de Noordzee.

l'accroissement de la population et l'existence d'un chômage structurel exigent l'établissement d'industries nouvelles.

Mais il est encore une autre raison de se réjouir du Traité qui est soumis par le présent projet de loi à l'approbation des Chambres.

Les négociations ont en effet fait apparaître qu'il existe actuellement aux Pays-Bas et en Belgique une volonté commune de résoudre les différends qui existent de longue date en matière de voies d'eau. Le bouchon de Lanaye a été supprimé. Un accord fut également conclu à propos de la question Gand - Terneuzen. Des trois problèmes en suspens, au sujet desquels MM. Van Cauwelaert et Steenberghe ont émis un avis commun le 11 mars 1954, il ne reste que celui de la liaison Escaut - Rhin.

Votre rapporteur est convaincu d'être l'interprète de la Commission unanime en exprimant le vœu de voir les Gouvernements des deux pays s'efforcer d'apporter aussi rapidement que possible une solution au problème de l'amélioration de la liaison entre l'Escaut et le Rhin. Dans l'Europe de demain, en effet, les pays de Benelux seront forts dans la mesure où ils auront réglé leurs différends.

L'actuelle écluse de Terneuzen est le seul accès offert à la navigation maritime. Un accident à cet écluse se traduirait par un embouteillage et par un arrêt de toute l'activité du port. Indépendamment de ce risque, la rentabilité des capitaux investis dans les installations portuaires est menacée par la non-adaptation de la voie d'accès à la mer aux exigences actuelles de la navigation. L'écluse maritime actuelle date de 1910 et a été prévue pour un trafic annuel de 1.000.000 de tonnes. Ainsi qu'il résulte du tableau ci-dessous, ce chiffre a toujours été largement dépassé.

Navires entrés au port de Gand.

Année	Nombre	Tonnage
1925	1.755	1.543.242
1930	2.761	2.939.775
1935	1.755	1.928.118
1939	1.503	1.485.586
1945	725	1.760.453
1947	1.106	1.618.196
1950	1.464	1.405.493
1954	1.757	1.420.074
1958	2.628	1.958.952
1959	2.324	1.735.509

Au peu de capacité de l'actuelle écluse viennent s'ajouter ses dimensions insuffisantes. Le nombre des navires qui ne peuvent plus être éclusés à Terneuzen s'accroît de plus en plus. Cet inconvénient se fait d'autant plus sentir que le port de Gand s'intéresse principalement aux marchandises en vrac, lesquelles sont transportées de préférence par des navires de grand tonnage.

C'est surtout à cause de cette insuffisance de l'écluse existante que Gand n'a pas profité de l'accroissement du trafic dans les ports de la Mer du Nord.

Goederenverkeer per zeeschip van de voornaamste Noordzeehavens.

Havens	Gemiddeld trafiek van de jaren 1930 tot 1938 (in duizend ton)	Gemiddeld trafiek van de jaren 1951 tot 1958 (in duizend ton)	Index (1931/38 = 100)
Rotterdam	30.730	56.603	184
Antwerpen	22.292	31.851	143
Hamburg (1)	21.982	21.506	98
Duinkerken... ..	4.400	6.946	158
Gent	3.481	2.701	78

(1) De achteruitgang van Hamburg is te wijten aan het verlies van een belangrijk deel van haar nationaal hinterland ingevolge de plitsing van Duitsland.

De in het verdrag voorziene werken zullen toelaten dat ook schepen van grote tonnemaat de haven van Gent kunnen bereiken via een goed bevaarbaar kanaal, toegankelijk door een sluis, waarmede ononderbroken kan worden gesloten.

Dit veronderstelt :

1) de verruiming van het kanaal tot een normaal dwars-profiel met volgende afmetingen :

Afmetingen in meter	Huidige	Voorziene van Gent tot Zelzate - tot Terneuzen
Breedte op het watervlak	100	200
Breedte op de bodem ...	50	122
Waterdiepte... ..	8,75	12,50

2) het wijzigen van het kanaaltracé te Zelzate, Sas van Gent, Sluiskil en Terneuzen;

3) de bouw te Terneuzen van een nieuwe zeesluis met afmetingen die toelaten zeeschepen van 50.000 ton te schutten alsmede van een nieuwe binnenvaartsluis.

Zeesluis

Ecluse maritime

Huidige	Nieuwe
---------	--------

Actuelle	Nouvelle
----------	----------

140

18

8,50

290

40

11,83

Afmetingen in meter

Dimensions en mètres

lengte — longueur

breedte — largeur

gemiddeld waterpeil — niveau moyen

Binnenvaartsluis

Ecluse de navigation intérieure

Huidige	Nieuwe (1)
---------	------------

Actuelle	Nouvelle (1)
----------	--------------

90

12

6

140 + 100

24

4,40

(1) Zal de bestaande Midden- en Oostsluis vervangen.

4) het aanleggen van twee buitenvoorhavens;

5) verschillende bijkomende werken zoals het bouwen of het aanleggen van oeververbindingen, wegen, geleidingen alsmede het opruimen van de bestaande kunstwerken.

De totale kosten van deze werken worden geraamd op 3.300 miljoen frank, waarvan 1.450 miljoen frank op Belgisch grondgebied. De kosten voor de in het verdrag bedoelde werken die op Nederlands grondgebied dienen uit-

Trafic maritime de marchandises dans les principaux ports de la Mer du Nord.

Ports	Trafic moyen des années 1930 à 1938 (en milliers de tonnes)	Trafic moyen des années 1951 à 1958 (en milliers de tonnes)	Indice (1931/38 = 100)
Rotterdam	30.730	56.603	184
Anvers	22.292	31.851	143
Hambourg (1)	21.982	21.506	98
Dunkerque... ..	4.400	6.946	158
Gand	3.481	2.701	78

(1) Le recul de Hambourg est dû à la perte d'une partie importante de son hinterland national à la suite de la division de l'Allemagne.

Grâce aux travaux prévus par le Traité, les navires de grand tonnage pourront atteindre le port de Gand par un canal navigable, accessible au moyen d'une écluse permettant un sasement ininterrompu.

Cela implique :

1) l'élargissement du canal à un profil type ayant les dimensions suivantes :

Dimensions en mètres	Actuelles	Prévues de Gand à Zelzate	de Zelzate à Terneuzen
Largeur à la flottaison ...	100	200	150
Largeur au plafond	50	122	72
Profondeur sous la flot- taison	8,75	12,50	12,50

2) la modification du tracé du canal à Zelzate, Sas-de-Gand, Sluiskil et Terneuzen;

3) la construction, à Terneuzen, d'une nouvelle écluse maritime dont les dimensions permettent le passage de navires de 50.000 tonnes, ainsi que la construction d'une nouvelle écluse de navigation intérieure.

(1) Remplacera les actuelles écluses centrale (Middensluis) et est (Oostsluis).

4) la construction de deux bassins d'attente extérieurs;
5) différents travaux accessoires tels que la construction ou l'aménagement de moyens de communication entre les rives, de routes et de conduites, ainsi que la démolition des ouvrages actuels.

Le coût global de ces travaux est évalué à 3.300 millions de francs, dont 1.450 millions en territoire belge. Le coût des travaux prévus par le Traité et à exécuter en territoire néerlandais est évalué à 1.850 millions de francs, dont

gevoerd worden geraamd op 1.850 miljoen frank. Die laatste werken zullen voor 80 % door België gedragen worden (in het rapport van Cauwelaert-Steenberghe bedroeg de overwogen verdeling der kosten voor Nederland en België respectievelijk 15 % en 85 %). Ingevolge deze kostenverdeling bedraagt aldus het totaal Belgisch aandeel in de werken 2.930 miljoen frank.

Het departement van Openbare Werken voorziet dat de werken vijf jaar zullen duren met, voor wat het Belgisch aandeel betreft, de volgende verdeling van de globale kosten voor de werken aan de waterwegen.

	Werken (in miljoenen franken).			
	1960	1961	1962	1963
	1960	1961	1962	1963
In België	320	129	282	157
In Nederland	—	96	193	323
Totaal	320	225	475	480

De overige 630 miljoen frank worden bestemd voor wegen, het bouwen van oeververbindingen en andere bijkomende werken.

Het bedrag dat België voor de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent zal investeren is ongetwijfeld belangrijk. Zoals de memorie van toelichting het terecht laat opmerken is die prijs echter niet overdreven wanneer men bedenkt dat de uit te voeren werken een beslissende impuls zullen geven aan de economische ontwikkeling van een streek waar talrijke krachten thans onbenut blijven. Daarenboven dient aangestipt dat volgens een raming, voorkomende in een advies door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in 1955 uitgebracht betreffende de problemen der Belgisch-Nederlandse waterwegen, de haveninstallaties van Gent een kapitaal van ongeveer 5 à 6 miljard frank vertegenwoordigen. Dit kapitaal is echter geïnvesteerd in een werktuig dat amper op 60 % van zijn normaal vermogen kan werken zolang de haven over geen moderne toegang naar de zee beschikt. Zich steunend op voorzichtige ramingen omtrent de evolutie van het goederenverkeer voorziet men dat binnen tien jaar na de beëindiging der werken het vervoer te water zal verdubbelen tegenover het referentiejaar 1938.

De beschikkingen van het tweede hoofdstuk van het verdrag, dat handelt over de spoorwegtarieven, haven- en binnenvaartvrachten, hebben het voorwerp uitgemaakt van lange en moeizame besprekingen. Die problemen hadden al de bijzondere aandacht weerhouden van de HH. Van Cauwelaert en Steenberghe en de nadruk dient gelegd op het feit dat de belangrijke bepalingen, waaromtrent zij overeenstemming hadden bereikt niet meer in bespreking werden gebracht wanneer de onderhandelingen tussen de twee regeringsinstanties hervat werden in 1957.

Het kanaal Gent-Terneuzen bedient twee zeehavens die elkaar ongetwijfeld kunnen aanvullen maar die elkaar ook op bepaalde gebieden concurrentie kunnen aandoen. Er diende dan ook vermeden te worden dat de economische beschikkingen van het verdrag de concurrentie aan de basis zouden vervalsen. Een oplossing moest tevens gezocht worden waarin het geheel der wederzijdse verlangens zo volledig mogelijk tot zijn recht zou komen.

Bij de aangenomen regeling werd als leidraad genomen dat de streek, die zich langs het kanaal uitstrekt, in de mate

80 % seront pris en charge par la Belgique (d'après le rapport Van Cauwelaert-Steenberghe, les Pays-Bas supporteraient 15 %, et la Belgique 85 % des frais). A la suite de cette répartition, le total de l'intervention belge dans ces travaux s'élève à 2.930 millions de francs.

Le département des Travaux publics prévoit un délai de cinq ans pour l'exécution des travaux. En ce qui concerne la contribution belge, les frais globaux des travaux d'aménagement des voies d'eau se répartiraient comme suit :

	Travaux (en millions de francs).			
	1964	1965	1966	Totaal
	1964	1965	1966	Total
En Belgique.	67	—	—	955
Aux Pays-Bas.	363	270	100	1.345
Totaux :	430	270	100	2.300

Les 630 millions restants sont destinés à l'aménagement des routes, la construction de moyens de communication entre les rives et l'exécution d'autres travaux accessoires.

L'intervention de la Belgique dans le coût des travaux d'amélioration du canal de Terneuzen à Gand est assurément considérable. Ainsi que le signale, à juste titre, l'Exposé des Motifs, cette somme n'est cependant pas excessive si l'on considère que les travaux à réaliser donneront une impulsion décisive au développement économique d'une région où de nombreuses énergies restent aujourd'hui sans emploi. Il y a lieu de faire observer en outre que d'après une estimation dont il est fait mention dans un avis émis par le Conseil Central de l'Economie en 1955 concernant les problèmes des voies d'eau belgo-néerlandaises, les installations portuaires de Gand représentent un capital de quelque 5 à 6 milliards de francs. Ce capital est toutefois investi dans du matériel qui ne peut guère être exploité qu'à concurrence de 60 % de sa capacité normale, aussi longtemps que le port ne dispose pas d'un accès moderne à la mer. En se basant sur des estimations prudentes quant à l'évolution du trafic de marchandises, on peut prévoir que dans la décennie suivant l'achèvement des travaux, le transport par voie d'eau atteindra le double par rapport à l'année de référence 1938.

Les dispositions du Chapitre II du Traité, relatives aux tarifs ferroviaires, aux droits de port ainsi qu'aux frets de navigation intérieure, ont fait l'objet de discussions longues et difficiles. Ces problèmes avaient déjà attiré l'attention particulière de MM. Van Cauwelaert-Steenberghe, et il convient de souligner que les dispositions importantes au sujet desquels ils étaient arrivés à un accord ne furent plus remises en discussion lors ou la reprise des négociations entre les deux instances gouvernementales en 1957.

Le canal de Gand à Terneuzen dessert deux ports maritimes qui pourraient sans aucun doute se compléter mutuellement, mais qui à certains points de vue pourraient aussi bien se concurrencer. Il fallait dès lors éviter que les dispositions économiques du Traité ne faussent la concurrence à la base. En même temps, une solution devait être recherchée pour répondre, dans la plus large mesure possible, à l'ensemble des souhaits formulés de part et d'autre.

La réglementation retenue a été inspirée par l'idée que la région s'étendant le long du canal devait, dans toute la

van het mogelijke als een lokale economische eenheid diende beschouwd te worden.

Wat betreft het regime van de spoorwegtarieven bepaalt het verdrag :

— op het net Mechelen-Terneuzen zal de Belgische tarifiering toegepast worden. Bij het vervoer van goederen waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal van toepassing is zullen echter de EGKS-tarieven toegepast worden (art. 40).

— de toepassing van de speciale Belgische Spoorwegtarieven voor de zeehavens bij vervoer van en naar het havengebied van Terneuzen, voor zover lading en lossing in dit gebied onder douanetoezicht wordt gesteld (art. 42).

— de toepassing van de bijzondere Belgische tarieven voor in- en uitvoer over zee via de Belgische zeehavens voor goederen afkomstig van of bestemd voor Zeeuws Vlaanderen.

De overeenkomst inzake de havengelden kan als volgt samengevat worden :

— havenrechten zullen te Terneuzen geheven worden. Deze zullen zo dicht mogelijk de Belgische rechten benaderen zonder het hoogste in Nederland van kracht zijnde peil te overschrijden.

— deze rechten zullen zowel slaan op binnenschepen als op zeeschepen.

— de bestaande industrieën, die over particuliere kaden beschikken, zullen van betaling van havengeld vrijgesteld zijn voor los- en laadverrichtingen langs die kaden.

— voor de nieuwe industrieën, die particuliere kaden bouwen, zal het havengeld met maximum 50 % kunnen verminderd worden.

Wat tenslotte de kwestie van de binnenvaartvrachten betreft — internationale vrachten liggen gewoonlijk lager dan de nationale geldende tarieven — wordt in het verdrag een bijzondere bepaling opgenomen die, in geval van ernstige stoornissen welke zouden voortvloeien uit het gebrek aan harmonisering inzake binnenvaartvrachten, overleg tussen beide verdragsluitende partijen voorschrijft.

Het ontwerp werd eenparig aangenomen.
Dit verslag werd eveneens goedgekeurd.

De Verslaggever,

A. D'ALCANTARA.

De Voorzitter,

P. KRONACKER.

mesure du possible, être considérée comme une entité économique.

En ce qui concerne le régime des tarifs ferroviaires, le Traité prévoit :

— sur le réseau Malines-Terneuzen les tarifs belges seront d'application. Les tarifs de la C. E. C. A. seront toutefois appliqués au transport de marchandises visées par le Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (art. 40).

— l'application des tarifs ferroviaires spéciaux belges pour les ports maritimes au trafic en provenance et à destination du territoire portuaire de Terneuzen, pour autant que les opérations de chargement et de déchargement dans ce territoire soient pratiquées sous contrôle douanier (art. 42).

— l'application des tarifs spéciaux belges à l'importation et à l'exportation par mer via les ports maritimes belges, pour les marchandises en provenance ou à destination de la Flandre zélandaise.

La convention en matière de droits de port peut se résumer comme suit :

— des droits de port seront perçus à Terneuzen. Ces droits se rapprocheront le plus possible des droits belges, sans toutefois dépasser le niveau le plus élevé en vigueur aux Pays-Bas.

— ces droits s'appliqueront tant aux bâtiments de mer qu'aux bateaux intérieurs.

— les industries existantes disposant de quais particuliers seront dispensées du paiement des droits de port pour les opérations de chargement et de déchargement effectuées le long de ces quais.

— les industries nouvelles qui construisent des quais particuliers pourront bénéficier d'une réduction des droits de port à concurrence de 50 % au maximum.

Enfin, en ce qui concerne les frets de navigation intérieure — les frets internationaux sont en général inférieurs aux tarifs nationaux — le Traité contient une disposition spéciale qui prévoit des consultations entre les deux Parties contractantes en cas de perturbations graves qui résulteraient d'un manque d'harmonisation entre les frets de navigation intérieure.

Le projet ainsi que le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

A. D'ALCANTARA.

Le Président,

P. KRONACKER.