

BELGISCHE SENAAT**—**
BUITENGEWONE ZITTING 1988
—**—**
28 APRIL 1988
—

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden, ondertekend te 's-Gravenhage op 5 februari 1985

—
VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE BELDER
—

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : mevr. Hanquet, voorzitter; de heren Bockstal, De Backer, De Bremaeker, Deneir, Eicher, Gijs, Hasquin, Henneuse, Kelchtermans, Pécriaux, Verschueren, Wyninckx en De Belder, rapporteur.
2. Plaatsvervanger : de heer Laverge.
3. Andere senator : mevr. Aelvoet.

R. A 13914*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

295 - 1 (B.Z. 1988).

SENAT DE BELGIQUE**—**
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1988
—**—**
28 AVRIL 1988
—

Projet de loi portant approbation du Protocole au Traité conclu le 20 juin 1960 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, signé à La Haye le 5 février 1985

—
RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES
PAR M. DE BELDER
—

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : Mme Hanquet, président; MM. Bockstal, De Backer, De Bremaeker, Deneir, Eicher, Gijs, Hasquin, Henneuse, Kelchtermans, Pécriaux, Verschueren, Wyninckx et De Belder, rapporteur.
2. Membre suppléant : M. Laverge.
3. Autre sénateur : Mme Aelvoet.

R. A 13914*Voir :***Document du Sénat :**

295 - 1 (S.E. 1988).

1. INLEIDING DOOR DE MINISTER VAN BUITENLANDSE BETREKKINGEN

Ter uitvoering van het verdrag dat op 20 juni 1960 werd gesloten tussen België en Nederland omtrent de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent, werd in 1968 het vernieuwde kanaal in gebruik genomen. Vanaf deze datum heeft België herhaaldelijk aangedrongen op het toelaten van grotere schepen op het kanaal, dan deze waarvoor het kanaal en de sluis ontworpen werden.

In het verdrag van 20 juni 1960 werden geen maximale scheepsafmetingen opgenomen, wel sluisafmetingen. Het sluisontwerp was wel afgestemd op schepen van 30 000 ton en in 1968 werden de maximale scheepsafmetingen vastgesteld op 230 m lengte, 31 m breedte en 11,50 m diepgang.

In 1972 werden de afmetingen geleidelijk gebracht op 245 m x 33 m x 12,25 m.

Op 14 mei 1981 kwam het rapport « Optimalisering Kanaal Gent-Terneuzen » beschikbaar. In dit rapport wordt gesteld dat een verdere vergroting van de maximale scheepsafmetingen (nl. 245 m x 33 m x 12,25 m) zowel met het oog op de veiligheid van het scheepvaartverkeer en van de infrastructuurwerken als op de belangen van het landverkeer niet verantwoord is zonder het treffen van een aantal min of meer ingrijpende maatregelen en voorzieningen.

Het overleg dat gevoerd werd op basis van dit rapport mondde uit op volgende beginselen:

1. Vanaf 1 juli 1982 wordt de vaart van schepen met maximale afmetingen 256 m x 34 m x 12,25 m toegelaten.

2. België gaat ermee akkoord om een aantal werken uit te voeren en te voltooiën in beginsel vóór 1 januari 1988 om het veilig en doelmatig gebruik van de Westsluis te Terneuzen en het Nederlands gedeelte van het kanaal te verbeteren.

3. Met ingang van 1 juli 1982 is België bereid ter dekking van het vergrote afbreukrisico en in afwachting van de voltooiing van de toegezegde verbeteringswerken aan kanaal en sluis, de jaarlijkse Belgische bijdrage in de onderhouds- en bedieningskosten van het kanaal op Nederlands grondgebied tijdelijk te verhogen.

Het onderhavig protocol is de bekrachtiging van de verbintenissen aangegaan n.a.v. voornoemd overleg.

De nodige kredieten zijn ingeschreven op de begroting van Openbare Werken, art. 53.01. In april 1986 werden de totale kosten op maximaal 1 422 580 000 frank geraamd.

1. EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES RELATIONS EXTERIEURES

En exécution du traité conclu le 20 juin 1960 entre la Belgique et les Pays-Bas, au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand, le canal rénové fut mis en service en 1968. Depuis cette date, la Belgique a demandé à de fréquentes reprises que des navires plus grands que ceux pour lesquels le canal et l'écluse avaient été conçus soient autorisés à emprunter ce canal.

Le traité du 20 juin 1960 ne fixait pas de dimensions maximales pour les navires utilisateurs, mais des dimensions d'écluse. Toutefois, les plans de l'écluse étaient axés sur des bateaux de 30 000 tonnes et en 1968, les dimensions maximales des bateaux furent fixées à 230 m de longueur, 31 m de largeur et 11,50 m de tirant d'eau.

En 1972, les dimensions furent portées à 245 m x 33 m x 12,25 m.

Le 14 mai 1981, le rapport « Optimalisation du canal Gand-Terneuzen » fut rendu public. Ce rapport soutenait qu'une nouvelle augmentation des dimensions maximales (c'est-à-dire 245 m x 33 m x 12,25 m) des bateaux serait injustifiable, tant en ce qui concerne la sécurité du trafic maritime et des travaux d'infrastructure que les intérêts du trafic terrestre, si l'on ne prenait une série de mesures et de dispositions plus ou moins radicales.

Les consultations qui ont fait suite à la publication de ce rapport ont débouché sur les principes suivants:

1. Le passage des navires ayant les dimensions maximales 256 m x 34 m x 12,25 m, est autorisé à partir du 1^{er} juillet 1982.

2. La Belgique accepte d'exécuter et de mener à terme une série de travaux destinés à assurer un usage plus sûr et plus efficace de l'écluse ouest (« Westsluis ») à Terneuzen et de la partie néerlandaise du canal, en principe avant le 1^{er} janvier 1988.

3. La Belgique est disposée, pour couvrir les risques accrus de détérioration de l'infrastructure et en attendant les travaux d'amélioration promis pour le canal et pour l'écluse, à augmenter, à partir du 1^{er} juillet 1982 et à titre temporaire, la contribution annuelle belge aux frais d'entretien et de manœuvre du canal en territoire néerlandais.

Le protocole soumis à votre approbation est la concrétisation des engagements pris à l'occasion des consultations susvisées.

Les crédits nécessaires ont été inscrits au budget des Travaux publics, art. 53.01. En avril 1986, le coût total a été estimé à un maximum de 1 422 580 000 francs.

2. BESPREKING EN STEMMINGEN

Een lid stelt de volgende vragen in verband met het protocol :

— In de memorie van toelichting is er wat de sluisafmetingen betreft sprake van schepen van 30 000 ton. Aangezien de tonnenmaat op verschillende wijzen kan worden berekend, zou dit begrip kunnen verduidelijkt worden ?

— Werden de nodige werken reeds uitgevoerd en moest het bedrag dat hiervoor werd uitgetrokken niet aanpegast worden ? Had de Belgische overheid medezeggenschap bij de keuze van de leveranciers ? Welke werken worden vereist voor de vaart van autoschepen ?

Een ander lid ondervraagt de Minister over de plannen die zouden bestaan om de oevers van de Westerschelde te verbinden in Nederland, wat nadelig zou zijn voor de scheepvaart.

De Minister antwoordt als volgt op deze vragen :

De tonnenmaten zijn uitgedrukt in D.W.T., dus, bijvoorbeeld, 30 000 D.W.T. De maximale afmetingen van de bovenmaatse schepen zijn 256 m $\times$ 34 m $\times$ 12,25 m.

De reeds uitgevoerde werken zijn het vrijmaken van de onderdoorgangen van de westelijke vaste overspanningen van de bruggen te Sluiskil en Sas-van-Gent, het plaatsen van lichtelijken en een studieopdracht voor de Westsluis.

Bedragen :

Onderdoorgangen :

Sas-van-Gent : 5 790 863 gulden;

Sluiskil : 6 374 201 gulden;

Lichtelijken : 336 018 gulden;

Studieopdracht : 1 294 701 gulden.

De openbare aanbesteding gebeurt in gemeenschappelijk akkoord tussen België en Nederland. Zodoende werden bijvoorbeeld de werken aan de brug te Sluiskil uitgevoerd door een Nederlandse aannemer en deze te Sas-van-Gent door een Belgische aannemer. De procedure was conform aan de Nederlandse wetgeving en gebeurde door oproep van kandidaten (uiteeraard ook Belgische) waarna een selectie (met inspraak door België) gebeurde, gevolgd door een prijsvraag.

Nederland bezit geen autoterminal op het Kanaal. De vaart van autoschepen is dus enkel een Belgische aangelegenheid. De tonnenmaat van de grootste autoschepen is slechts 15 000 D.W.T., wat dus relatief gering is tegenover de verwachte 80 000 D.W.T. bovenmaatse schepen.

2. DISCUSSION ET VOTES

Un membre pose les questions suivantes au sujet du protocole :

— Dans l'exposé des motifs, il est question, en ce qui concerne les dimensions d'écluse, de bateaux de 30 000 tonnes. Etant donné que le tonnage peut être calculé de différentes manières, pourrait-on préciser cette notion ?

— Les travaux nécessaires ont-ils déjà été exécutés et le montant prévu ne doit-il pas être adapté ? Les autorités belges ont-elles eu leur mot à dire en ce qui concerne le choix des fournisseurs ? Quels travaux faudra-t-il effectuer pour permettre le passage de transbordeurs pour voitures ?

Un autre membre interroge le Ministre quant au projet qui aurait été conçu de relier les rives de l'Escaut occidental aux Pays-Bas, ce qui aurait des conséquences fâcheuses pour la navigation.

Le Ministre donne les réponses suivantes à ces questions :

Les tonnages sont exprimés en D.W.T., donc, par exemple, 30 000 D.W.T. Les dimensions maximales des navires de dimensions supérieures sont : 256 m $\times$ 34 m $\times$ 12,25 m.

Les travaux déjà effectués sont le dégagement des passages inférieurs sous les travées fixes ouest des ponts de *Sluiskil* et de *Sas-van-Gent*, le placement de lignes d'éclairage et une étude relative à l'écluse ouest.

Montants :

Passages inférieurs :

Sas-van-Gent : 5 790 863 florins;

Sluiskil : 6 374 201 florins;

Lignes d'éclairage : 336 018 florins;

Etude : 1 294 701 florins.

L'adjudication publique se fait d'un commun accord entre la Belgique et les Pays-Bas. C'est ainsi, par exemple, que les travaux du pont de *Sluiskil* ont été effectués par un entrepreneur néerlandais et ceux de *Sas-van-Gent* par un entrepreneur belge. La procédure a été conforme à la législation néerlandaise et a consisté dans un appel aux candidats (belges aussi, évidemment), après quoi une sélection (avec participation de la Belgique) a été opérée, elle-même suivie d'un concours.

Les Pays-Bas ne possèdent aucun terminal pour voitures sur le Canal. Le passage de transbordeurs pour voitures est donc une affaire purement belge. Le tonnage des plus grands transbordeurs pour voitures n'est que de 15 000 D.W.T., ce qui est donc relativement peu par rapport aux navires de dimensions supérieures annoncés qui font 80 000 D.W.T.

De vaste oeververbinding over de Westerschelde ter hoogte van Terneuzen staat los van dit protocol. De onderhandelingen hieromtrent dienen tot op heden als louter beleid aanzien te worden. Het bouwen van een vaste brug op de Westerschelde zou de vrije vaart van de zeeschepen inzake vrije hoogte kunnen beperken naar Antwerpen toe en ook naar Gent als deze brug zou gebouwd worden afwaarts Terneuzen op de Westerschelde.

Volledigheidshalve zou uw rapporteur nog de aandacht willen vestigen op het volgende :

1. In verband met punt 3 op het einde van de inleiding van de Minister : de « bereidheid » van België heeft een meer dan symbolische betekenis vermits zij een uitzondering uitmaakt op de *Hague-Visby rules* inzake de aansprakelijkheid van scheepseigenaars. Bovendien bevaren de zgn. bovenmaatse schepen sedert 1978 het zeekanaal, zonder enige moeilijkheid.

2. In verband met de vaart van autoschepen moet weldra een oplossing worden gevonden voor de Westsluis te Terneuzen zoals overigens tijdens het investituurdebat in de Senaat door verschillende leden werd aangestipt. Van Nederlandse zijde zou men dus meer en meer moeten rekening houden met de technologische evolutie in de scheepsbouw, vooral inzake Ro/Ro-schepen in het algemeen en autovervoerschepen (de P.C.C.'s) in het bijzonder.

**

Het wetsontwerp houdende goedkeuring van de overeenkomst is aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

De Commissie schenkt vertrouwen aan de rapporteur voor het opmaken van dit verslag.

De Rapporteur,
H. DE BELDER.

De Voorzitter,
H. HANQUET.

La liaison, par un ouvrage d'art fixe, des rives de l'Escaut occidental à hauteur de Terneuzen ne fait pas partie du protocole. Les négociations qui ont eu lieu jusqu'ici à ce sujet sont à considérer comme purement politiques. La construction d'un pont fixe sur l'Escaut occidental pourrait limiter par sa hauteur de dégagement le libre passage des navires de mer à destination d'Anvers et également de Gand, s'il était construit en aval de Terneuzen sur l'Escaut occidental.

Pour être complet, votre rapporteur voudrait encore attirer l'attention sur ce qui suit :

1. Concernant le point 3 à la fin de l'exposé du Ministre : la disponibilité de la Belgique a une signification plus que symbolique puisqu'elle fait exception aux *Hague-Visby rules* relatives à la responsabilité des propriétaires de navires. En outre, les navires dits de dimensions supérieures empruntent le canal maritime depuis 1978 sans la moindre difficulté.

2. En ce qui concerne le passage de transbordeurs de voitures, une solution devra bientôt être trouvée pour l'écluse ouest de Terneuzen, ainsi que plusieurs membres l'ont d'ailleurs indiqué au cours du débat d'investiture au Sénat. Les Hollandais devraient donc tenir compte de plus en plus de l'évolution technique de la construction navale, surtout en ce qui concerne les rouliers en général et les transbordeurs de voitures (les P.C.C.) en particulier.

**

Le projet de loi portant approbation de la convention a été adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

La Commission a fait confiance au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
H. DE BELDER.

Le Président,
H. HANQUET.