

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1995-1996

13 DECEMBER 1995

ONTWERP VAN DECREET

**tot goedkeuring van het verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden
inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde en van
de bijlagen A, B, C, D, E, F en G, ondertekend te Antwerpen op 17 januari 1995**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
uitgebracht door de heer Stefaan Platteau**

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Jef Sleeckx.

Vaste leden : de heren Leo Cannaerts, Paul Deprez, Freddy Sarens, Herman Suykerbuyk, Hugo Van Rompaey ;

de heren Karel De Gucht, Jacques Laverge, Stefaan Platteau ;

de heren Fred Dielens, Patrick Hostekint, Jef Sleeckx ;

de heren Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire ;

de heer Paul Van Grembergen ;

mevrouw Cecile Verwimp-Sillis.

Plaatsvervangers :

de heren Herman Candries, Paul Dumez, Jef Van Looy, Marc Van Peel, Johan Weyts ;

de heren Jacques Devolder, Jaak Gabriels, Didier Ramoudt ;

de heer Guy Swennen, mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh,
de heer Tuur Van Wallendael ;

de heren Christian Verougstraete, Emiel Verrijken ;

mevrouw Nelly Maes ;

de heer Johan Malcorps.

Zie :

87 (BZ 1995)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

DAMES EN HEREN,

Het ontwerp van decreet tot goedkeuring van het Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde en van de bijlagen A, B, C, D, E, F en G, ondertekend te Antwerpen op 17 januari 1995 werd door uw Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden besproken en goedgekeurd op haar vergadering van woensdag 6 december 1995.

I. INLEIDENDE TOELICHTING DOOR DE HEER LUC VAN DEN BRANDE, MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDS BELEID, EUROPESE AANGELEGHEDEDEN, WETENSCHAP EN TECHNOLOGIE

Het verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde heeft als basisdoelstelling het verbeteren van de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen. Dit moet uiteindelijk – in het licht van het ene grote, door de Vlaamse regering voorgestane, Vlaamse zeehavenschap, waarbinnen alle Vlaamse havens elkaars sterke punten onderling aanvullen en versterken – aan alle Vlaamse havens ten goede komen.

Door de uitvoering van dit verdrag zal de haven van Antwerpen in één getij en in alle gemiddelde tij-omstandigheden toegankelijk worden voor schepen met een diepgang van 48' voet bij opvaart, en 43' voet bij afvaart (vanwaar trouwens ook de naam "48'/43'-programma"). Dit programma maakt tevens mogelijk dat schepen met een diepgang van 50' in twee getijden in gemiddelde tij-omstandigheden de haven kunnen bereiken. De niet-tijgebonden vaart zal bovendien kunnen gebeuren met schepen met een diepgang van 38'.

Het verdrag vrijwaart het principe van de vrije doorvaart op de schelde en doet in geen dele afbreuk aan vroegere verdragen (zoals ondermeer het Scheidingsverdrag van 1839 dat het principe van de scheepvaart internationaal vrijwaart).

De in het verdrag voorziene werken bestaan uit vier delen die in Bijlage B bij het verdrag nader worden omschreven. Het gaat hier meer bepaald om :

- 1° het opruimen van wrakken ;
- 2° oeververdediging ;
- 3° herstelwerken i.v.m. het verlies aan natuurwaarden ;
- 4° aanlegbaggerwerken.

De taakverdeling ter zake tussen Nederland en Vlaanderen is als volgt geregeld. Nederland staat in voor (1°) het opruimen van de wrakken in de vaargeul, (2°) de aanleg en het onderhoud van de nieuwe oeververdediging, en (3°) de maatregelen voor het herstel van natuurwaarden en het latere onderhoud. Vlaanderen van zijn kant staat in voor de verdieping van de vaargeul en het latere onderhoud.

De kostprijs van het volledige programma wordt geraamd op 8,25 miljard frank, waarvan 6,3 miljard frank voor rekening van Vlaanderen komt, en de resterende 1,9 miljard frank voor rekening van Nederland. In de Vlaamse begroting voor 1996 is reeds 2,7 miljard frank voorzien voor de uitvoering.

In de mate dat er een consensus zou ontstaan over de verdere verdieping van de Westerschelde (het zogenaamde "50'/40'-programma), dan kan dit programma in uitvoering

worden gebracht zonder dat onderhandelingen over een nieuw verdrag moeten gevoerd worden.

De minister-president besluit zijn uiteenzetting met een dringende oproep aan de Vlaamse parlementsleden om nu een punt te zetten achter bijna 25 jaar van discussies. Hij vraagt derhalve met overtuiging de goedkeuring van dit verdrag.

II. ALGEMENE BESPREKING

Diverse leden drukken hun tevredenheid uit over het afsluiten van dit verdrag. Zij feliciteren de Vlaamse regering met de snelheid waarmee zij uitvoering heeft gegeven aan haar nieuw verworven bevoegdheden op het vlak van de buitenlandse betrekkingen. Een snelheid die in dit dossier schril afsteekt tegen de jarenlange vruchteloze onderhandelingen die werden gevoerd tussen de Belgische en de Nederlandse overheden. Tevens wordt benadrukt dat door dit verdrag "Den Haag" zich is gaan realiseren dat er bij zijn zuiderbuur een nieuwe constitutionele realiteit bestaat.

Een lid, hierin bijgetreden door een ander lid, merkt op dat de uitdieping van de vaargeul in de Westerschelde onvermijdelijk moet leiden tot een verhoging van het debiet van de rivier. Hij stelt hierbij de vraag of dit niet tot een verhoging van het overstromingsrisico kan leiden, en of er derhalve geen problemen zullen ontstaan met het Sigma-plan.

Hierop wordt namens de minister-president geantwoord dat naar aanleiding van het opmaken van het rapport dat de Technische Scheldecommissie in 1984 heeft voorgelegd over de verdieping van de Westerschelde, zowel in Nederland als in België een aantal mathematische studies werden verricht die tot bijna volledig gelijklopende conclusies kwamen. De laagwaters zouden met name iets verlagen bij laag tij, terwijl ook de hoogwaters een minimale fractie naar boven zouden gaan bij hoog tij. Het verschil tussen de laagste en de hoogste waterstand – de "amplitude" tussen hoog- en laagwater – wordt dus inderdaad ietsje groter.

Daarnaast dient ook in aanmerking te worden genomen dat de Schelde maar op bepaalde plaatsen wordt verdiept. De Schelde is in wezen een zeer diepe rivier waarin op bepaalde plaatsen natuurlijke getijdendrempels liggen, die nu ongeveer één meter worden afgeschaafd. Dit betekent dat de getijden er iets sneller over kunnen gaan en dat derhalve zowel het hoogtij als het stormtij iets vroeger kunnen vallen.

Deze factoren in aanmerking nemend kan gesteld worden dat het Sigma-plan zal blijven voldoen.

Voor het riviergedeelte opwaarts van Antwerpen werd eveneens berekend dat – zonder "bovendebiet" – de waterstand zoals die wordt gemeten in Antwerpen zo goed als constant blijft over een vrij lange afstand. Een fenomeen dat zich trouwens ook op de zijrivieren als de Rupel, de Nete en de Dijle voordoet. Ingeval er wél bovendebiet is kan de betreffende mathematische curve veel sterker gaan afwijken. Ter zake zijn echter vrij moeilijk voorspellingen te doen omdat er een aantal onbekenden in de vergelijking gaan meespelen. We mogen er echter van uitgaan dat ingeval het hoogste bovendebiet zou samenvallen met stormtij, zulks tot aanmerkelijk hogere waterstanden zou leiden.

Ook hier echter kan geredelijk gesteld worden dat het Sigma-plan zal opgewassen zijn tegen alle eventualiteiten.

Een ander lid plaatst vraagtekens bij de economische rationaliteit achter de verdieping van de vaarweg in de Westerschelde. Hiervoor beroept hij zich op de bij zijn weten enige kosten-batenanalyse die – in 1986 – werd gemaakt omtrent de economische rendabiliteit van het project. Uit deze studie zou geredelijkerwijze enige onzekerheid moeten worden afgeleid nepens het rendement van de geplande investering.

De bedoelde studie gaat er van uit dat de mogelijkheid om grotere schepen te ontvangen in de Antwerpse haven ongetwijfeld grotere inkomsten zal genereren. Het blijft echter de vraag of de economische opbrengsten wel zullen opwegen tegen de economische kost van het project. Een dergelijk uitgavenvolume zal immers pas echt gaan renderen in de hypothese dat zowel het container- als het bulkvervoer sterk gaan toenemen. In het licht van de nieuwste berekeningen die nog maar in 1994 werden uitgevoerd – d.w.z. na de operationalisering van de twee nieuwe containerkades in Antwerpen – moet echter blijken dat de trafiektoename onvoldoende zal zijn om de kosten te dekken. Het lid benadrukt dan ook dat er dringend een nieuwe kosten-batenanalyse vereist is. Hierbij dienen naast de eigenlijke verdiepingskosten ook de kosten van het permanent uitbaggeren te worden verrekend. Ook het uit te baggeren volume zal na de verdieping van de vaargeul immers aanzienlijk stijgen.

De minister-president repliceert hierop dat de studie uit 1986 hoofdzakelijk gebaseerd was op de trafiek van bulkschepen, en dat daardoor alleen al de betreffende studie achterhaald is. De opgang van de containertrafiek valt immers niet meer te loochenen. Inzake economische rationaliteit stelt de minister-president met klem dat zowel de bulk- als de containertrafiek werden ingecalculeerd in de toekomstprognoses voor de Antwerpse haven. Hij deelt ook het pessimisme van het lid met betrekking tot de te trage toename van de containertrafiek niet, en verwijst hiervoor naar de snelle opgang die de Zeebrugse haven qua containervervoer heeft gekend. Dit gegeven wijst er op dat ook in Antwerpen nieuwe containertrafiek nog tot de mogelijkheden behoren.

Daarenboven wijst de minister-president er op dat Antwerpen ook nog steeds een belangrijke omzet haalt uit zijn functie van tussenbehandeling en overslag van goederen die uit andere havens komen.

Qua feilbaarheid van prognoses verwijst de minister-president verder opnieuw naar het Zeebrugse voorbeeld waar de reële ontwikkelingen zoals die zich hebben voorgedaan, in de meeste prognoses bijna tienvoudig werden onderschat. Daarenboven laat hij opmerken dat het bereiken van het principe-sakkoord over de verruiming van de vaarweg op zich reeds voldoende is gebleken om een aantal pre-contracten ten gunste van de Antwerpse haven mogelijk te maken.

Afsluitend concludeert de minister-president dat de kosten niet verwaarloosbaar zijn, maar dat men geredelijkerwijze ook aanzienlijke opbrengsten uit deze investering mag verwachten. Daarenboven herinnert hij er de commissieleden aan dat er berekend werd dat de haven van Antwerpen voor 30% impact heeft op de Vlaamse economie, een cijfer dat zelfs oploopt tot 40% indien men de haven én zijn hinterland samen in aanmerking neemt.

Hetzelfde lid brengt daarna eveneens een aantal bezwaren van ecologische aard tegen het project in.

De Schelde vertoont een typische morfologie, met name vormt het een overgangsgebied van een zout- naar een zoetwatermilieu. Als dusdanig is het dan ook een zeer belangrijke biotoop, die ernstige gevolgen kan en zal ondervinden van de

verdieping, met alle consequenties van dien voor diverse vogel- en vissoorten.

Tevens impliceert de verruiming van de vaarweg dat er een aanzienlijk aantal hectaren aan schorren en slikken zal verloren gaan, waaronder ook zeer waardevol natuurgebied. Ter zake vraagt het lid dat er zou worden afgestapt van de louter defensieve houding waarbij men zich enkel concentreert op de bescherming van het resterende gebied, en dat men zou overgaan tot echt natuurherstel onder andere door het bevorderen van nieuwe schorvorming. Hieromtrent stelt het lid dat hij vernomen heeft dat de Nederlandse regering ongeveer 100 miljoen gulden zou willen uittrekken om samen met de Nederlandse milieubeweging dergelijke herstelwerken uit te voeren. Het lid wil daarop van de minister-president weten hoeveel geld de Vlaamse regering voorziet voor ecologische herstelwerken.

Het lid komt – hierin bijgetreden door diverse andere leden – tevens terug op de onlosmakelijk en permanent met de uitdieping verbonden baggerproblematiek, en meer in het bijzonder op de berging van de al dan niet zwaar verontreinigde baggerspecie. Hij erkent dat dit probleem niet enkel in Antwerpen bestaat – hoewel het daar ongetwijfeld kwantitatief veel omvangrijker is -, maar dat in feite alle Vlaamse zeehavens met het verslibbingsprobleem worden geconfronteerd. Ter zake wenst hij echter dat er een meer preventieve aanpak zou gevolgd worden, en dat de havencommissie meer de "duurzame" rationaliteit zou benadrukken. Het lid stelt tenslotte dat omwille van deze economische en ecologische bezwaren zijn fractie tegen de goedkeuring van het verdrag zal stemmen.

De minister-president antwoordt hierop dat de ecologische zorgen die leven aan de basis – en meer bepaald in de betrokken gemeenten – ook de zijne zijn, en derhalve ten volle werden ingecalculeerd als legitieme afwegingsargumenten. De natuurwaarden die nadeel ondervinden van de uit te voeren werken dienen hersteld te worden. Over de vraag of zulks nu een "actieve" dan wel een "passieve" aanpak vormt, wenst de minister-president zich niet uit te spreken.

Hij laat verder opmerken dat de verruiming van de vaarweg ongeveer vier jaar in beslag zal nemen, die grofweg kunnen worden opgedeeld in twee periodes. In een eerste periode van twee jaar zal de Schelde op diepte worden gebracht tot aan de drempel Zandvliet. In de tweede periode zal het mondingsgebied worden aangepakt. Er werden dienaangaande in het kader van de bijeenkomsten van de Technische Scheldec commissie – die in september jongstleden voor de veertigste keer bijeen kwam – een aantal afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat. Men is ter zake dus zeker niet over één nacht ijs gegaan.

De oeververdedigingswerken en de beschermingswerken zullen gelijklopend met deze algemene verruimingsplanning worden uitgevoerd. Door Rijkswaterstaat zal een aanlegvergunning bij de gemeenten worden aangevraagd. Hierbij zijn zover bekend ook geen problemen te verwachten. De nodige kredieten zijn, ook wat Vlaanderen betreft, voorzien.

Betreffende het herstel van de natuurwaarden worden op dit ogenblik voorstellen uitgewerkt die door de provincie samen met de Scheldegemeenten in het kader van het "Beleidsplan Westerschelde" moeten worden goedgekeurd. Naar mag verhoopt worden zal daarover tegen januari 1996 overeenstemming worden bereikt.

Met betrekking tot de baggerproblematiek formuleert de minister-president als algemeen basisprincipe dat wat wegge-

baggerd wordt, ook wordt teruggestort in de Westerschelde, en dan met name in de vloedgeulen en langs de uitschurende oevers. De natuurlijke geologische "remmers" worden derhalve, weze het op andere plaatsen, heringesteld, hetgeen tot een betere "stroomgeleiding" moet aanleiding geven. Daarenboven wijst de minister-president er met klem op dat er geen slib wordt weggebaggerd, maar enkel zand.

Een lid maakt verder enkele technische bedenkingen met betrekking tot de verdragsinhoud. Zo meent het lid dat de verdragsterminologie niet altijd even duidelijk is, terwijl ook de kostenverdeling zijns inziens quasi-onvermijdelijk problemen zal opleveren.

Aangaande dit laatste meent het lid ook dat de voorziene geschillenbeslechtsprocedure onvoldoende garanties biedt. In een eerste fase worden namelijk onderhandelingen voorzien, die – zo er geen akkoord wordt bereikt – kunnen worden gevolgd door een arbitrageprocedure. Terzake deze arbitrageprocedure merkt het lid op dat het hem onvoorzichtig overkomt dat er geen bindende termijnen voorzien zijn voor het aanduiden van de scheidsmannen, noch voor het definitief beslechten van de arbitrale procedure. Tevens komt het hem voor dat er te weinig precies bepaald is wie al dan niet "arbitrator" kan zijn, terwijl ook het feit dat de regeling van de werkzaamheden wordt overgelaten aan het arbitrale gerecht hem niet bijzonder "procedureversnellend" overkomt.

Hiertegen brengt de minister-president in dat er ter beslechting van eventuele geschillen – en in de veronderstelling dat onderhandelingen geen oplossing zouden brengen – welbewust is gekozen voor de weg van de arbitrage. Op internationaal vlak heeft men immers slechts twee opties inzake geschillenbeslechting : de zaak voor het Internationaal Gerechtshof in Den Haag brengen (waarbij men het niet geringe risico loopt dat de zaak zeer lang zal aanslepen) of een beroep doen op arbitrage (hetgeen een veel snellere oplossing toelaat). Er werd in het onderhavige verdrag dan ook geopteerd voor een arbitrale procedure.

Tevens ontkent de minister-president formeel dat de voorziene arbitrageprocedure qua "timing" onzorgvuldig zou zijn uitgewerkt. Hij verwijst hiervoor naar het tweede lid van artikel 9 van het verdrag en naar het tweede gedeelte van de eerste bepaling van bijlage G inzake de samenstelling en de procedure van het gerecht dat overeenkomstig het verdrag bevoegd is voor de geschillenbeslechting. Hierin wordt voorzien dat in de eventualiteit van niet-succesvolle onderhandelingen, één enkele verdragspartij alle noodzakelijke stappen kan zetten om het arbitrale gegeven tot een spoedig einde te brengen. Ter zake zijn met name steeds bindende termijnen van dertig dagen voorzien, waarna – steeds weer door één partij – aan de Voorzitter van het Internationaal Gerechtshof kan gevraagd worden tussen te komen in de procedure. Hiermee ligt het voorliggende verdrag trouwens volkomen in de lijn van datgene wat in internationale rechtsgedingen gebruikelijk is.

Afrondend stelt de minister-president dat er geen economische, noch ecologische, noch procedurale gronden bestaan die een snelle ratificatie van het verdrag in de weg zouden kunnen staan. Hij herhaalt dan ook zijn dringende oproep om dit verdrag een ruime goedkeuring te geven.

III. EINDSTEMMING

Vooraleer het enig decreetsartikel ter stemming te leggen wijst de commissievoorzitter er op dat in de tekst van het artikel een drukfout is geslopen. In plaats van "... zullen volko-

men uitwerken hebben." moet er immers gelezen worden "... zullen volkomen uitwerking hebben."

Ter zake is de commissie het er unaniem over eens dat een louter materiële tekstcorrectie hier kan volstaan, zodat een amendement zich niet opdringt.

Ter stemming gelegd wordt het ontwerp van decreet aangenomen met zes stemmen, bij één tegenstem en één onthouding.

De verslaggever,

Stefaan PLATTEAU

De voorzitter,

Jef SLEECKX

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Enig artikel

Het verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde en de bijlagen A, B, C, D, E, F en G, ondertekend in Antwerpen op 17 januari 1995, zullen volkomen uitwerking hebben.
