

# DE HISTORIEK VAN HET TOTSTANDKOMEN VAN DE VLAAMS-NEDERLANDSE WATERVERDRAGEN

F. SUYKENS  
Ere-Directeur-generaal  
van het Havenbedrijf

## THE HISTORY OF THE "WATER" TREATIES WITH THE NETHERLANDS

After the second world war, trade and traffic increased rapidly in the port of Antwerp. Ships became bigger and their draught increased. It became therefore necessary to adapt the river Scheldt to the requirements of the increased traffic of even bigger vessels with a deeper draught. As the port was also extended on the left bank of the river a new entering lock had to be provided by preference on Dutch territory.

The Netherlands have a big interest in the quality as well as in the quantity of the water of the river Meuse which is the main source of potable water in their country.

A compromise had to be found between the interest of both countries. This was facilitated by the regionalisation in Belgium which gave the Flemish government the authority to sign international treaties.

On the other hand, the Convention of Helsinki on the protection and use of border rivers became the basis of an agreement between France, the Belgian regions and the Netherlands.

"Antwerpen dankt alles aan de Schelde en de Schelde aan de Voorzienigheid"

Deze gekende zegswijze brengt tot uitdrukking dat de gunstige geografische ligging van de haven van Antwerpen diep landinwaarts en dus dicht bij de grote nijverheidscentra in West-Europa, aan de basis ligt van haar voorspoedige ontwikkeling. In tegenstelling met grote nabuurhavens zoals Rotterdam (Nieuwe Waterweg) of Amsterdam (Noordzeekanaal) beschikt Antwerpen nog steeds over zijn oorspronkelijke en slechts licht aangepaste natuurlijke toegangsweg: de Schelde.

Na de tweede wereldoorlog kende de wereldhandel een zeer snelle groei. De nooit voorheen geziene wereldwijde vrijhandel, onder invloed van de GATT (General Agreement on Trade and Tariffs) en de sta-

biele muntkoersen vastgelegd in de akkoorden van Bretton Woods, deed het wereldgoederenverkeer ter zee snel aangroeien.

Het wereldgoederenverkeer ter zee steeg nog sneller wanneer men het uitdrukt niet in ton maar in ton.mijl. Zo raamde destijds Fearnly and Egers Chartering dat het wereldgoederenverkeer ter zee steeg van 1.638 miljoen ton in 1965 naar 3.431 miljoen ton in 1977 of met 109,4 %. In miljarden ton.mijl nam datzelfde verkeer toe van 5.849 in 1965 naar 17.785 in 1977 of met 204 %.

De invloed van het verkeer van minerale oliën in dit alles mag niet worden onderschat vermits geleidelijk aan meer dan 50 % van het wereldgoederenvervoer ter zee minerale oliën werden. Deze minerale oliën worden over steeds grotere afstanden ver-

voerd (1965: 2.480 miljard ton.mijl - 1977: 10.800 miljard ton.mijl).

Het is tegen deze achtergrond dat men de **ontwikkeling van de haven van Antwerpen** moet plaatsen. Deze was de enige grote haven in Noordwesteuropa die praktisch onbeschadigd door de geallieerden werd bevrijd. Het Marshall-plan maakte de bouw van de petroleumhaven mogelijk waarlangs zich twee raffinaderijen (ESSO en SIBP) en een petrochemisch complex (Petrochim) zullen vestigen. De expansie van de minerale oliën zal overigens na de tweede wereldoorlog het wegvervoer (personen zowel als goederenverkeer) grondig beïnvloeden. Voegt men er nog aan toe dat de naoorlogse wederopbouw spoedig zal worden gevolgd door de oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) en van de Europese Economische Gemeenschap (EEG) d.w.z. van een groeiende markt die heel wat toekomstmogelijkheden biedt en die tal van multinationale ondernemingen zal aantrekken, dan begrijpt men ten volle de expansie van de Gouden Delta in de "golden sixties".

Het besluit van tabel 2 is dat het aantal schepen verdubbelde in 20 jaar tijd, de tonnenmaat van deze schepen verdriedubbelde en de gemiddelde tonnenmaat toenam met ongeveer 50%.

Deze groei was vooral spectaculair bij de tankschepen.

Tabel 1 Wereldgoederenverkeer ter zee (in miljoen ton)

| Jaar | Geladen | Index |
|------|---------|-------|
| 1937 | 494     | 44,5  |
| 1950 | 550     | 49,6  |
| 1960 | 1.109   | 100,0 |
| 1970 | 2.605   | 234,9 |
| 1976 | 3.352   | 302,2 |

Bron: Unctad

Tabel 2 Haven van Antwerpen - aangekomen zeeschepen

| jaar | aantal | Belgische netto ton (BNT) | Gemiddelde BNT |
|------|--------|---------------------------|----------------|
| 1950 | 9.687  | 22.603.852                | 2.333          |
| 1955 | 13.731 | 33.956.846                | 2.473          |
| 1960 | 16.570 | 45.290.756                | 2.735          |
| 1965 | 18.065 | 55.383.388                | 3.066          |
| 1970 | 19.150 | 67.894.317                | 3.545          |

Bron: Havenbedrijf/Algemene Directie (HB/AD)

Tabel 3 Tankschepen in de haven van Antwerpen

| jaar | aantal | BNT        | %   | gemiddelde BNT |
|------|--------|------------|-----|----------------|
| 1951 | 295    | 1.511.850  | 100 | 5.125          |
| 1955 | 591    | 3.287.392  | 217 | 5.562          |
| 1960 | 639    | 4.861.746  | 321 | 7.608          |
| 1965 | 1.026  | 10.338.336 | 684 | 10.076         |
| 1970 | 1.969  | 15.044.060 | 995 | 7.640          |

Bron HB/AD

Tabel 4 Aangekomen zeeschepen gerangschikt volgens diepgang (meer dan 30')

| diepgang      | 1970         | 1965         | 1960       | 1955       |
|---------------|--------------|--------------|------------|------------|
| 30            | 111          | 184          | 181        | 138        |
| 31            | 134          | 131          | 109        | 101        |
| 32            | 108          | 107          | 62         | 35         |
| 33            | 97           | 88           | 63         | 18         |
| 34            | 94           | 113          | 34         | 8          |
| 35            | 64           | 164          | 58         |            |
| 36            | 111          | 106          | 19         |            |
| 37            | 162          | 115          |            |            |
| 38            | 182          | 89           |            |            |
| 39            | 156          | 15           |            |            |
| 40            | 100          | 1            |            |            |
| 41            | 46           |              |            |            |
| 42            | 5            |              |            |            |
| 43            | 1            |              |            |            |
| <b>Totaal</b> | <b>1.371</b> | <b>1.113</b> | <b>526</b> | <b>300</b> |

Bron HB/AD

Tabel 5 Haven van Antwerpen - Internationaal goederenverkeer ter zee

| jaar | totaal goederenverkeer | index | waarvan minerale olie | index |
|------|------------------------|-------|-----------------------|-------|
| 1950 | 21.507.466             | 100   | 1.769.973             | 100   |
| 1955 | 32.341.229             | 150   | 5.738.927             | 324   |
| 1960 | 37.524.559             | 174   | 8.060.242             | 455   |
| 1965 | 59.390.960             | 276   | 18.507.878            | 1.044 |
| 1970 | 80.722.203             | 375   | 26.812.847            | 1.515 |

Bron HB/AD

Niet enkel kwamen er meer zeeschepen en werden zij groter, vooral de diepgang van deze schepen baarde zorgen.

Er was dus wel degelijk een verbetering maar deze volstond niet. Het goederenverkeer ter zee nam steeds verder toe en de

vooruitzichten bleken zeer beloftevol.

Het is dan ook begrijpelijk dat men zich in Antwerpen wegens dit toenemend verkeer en deze stijgende diepgangen, zorgen maakte over de toegankelijkheid van de Schelde.

Op eigen initiatief kwam toen ir. Leon Bonnet, Ere-inspecteur-generaal van de diensten van de Schelde naar voor met een studie die aantoonde dat, mits enkele beperkte baggerwerken aan de oostelijke punt van de Bol van Heijst in de Wielingen, tankschepen van rond de 50.000 ton dw (dry weight) zelfs bij doodtij en felle oostenwind naar Antwerpen konden opvaren. Mits het uitbaggeren van het Scheur - een vaargeul in de zeetoegang tot de Schelde - en mits het aanpassen van de rivier volgens de principes van de beroemde waterbouwkundige uit Bremen, ir. Franzius, kon men zelfs schepen van 100.000 ton dw naar Antwerpen brengen.

Het was noodzakelijk de kracht van de tijgolf te versterken en aan de rivier een trechtervorm te geven die zich geleidelijk aan vernauwt van stroomafwaarts naar stroomopwaarts.

Indien bepaalde technische aspecten van het voorstel van ir. L. Bonnet, dat gepubliceerd werd in 1958 onder de titel "De bevaarbaarheid der Schelde voor zeeschepen met grote diepgang" aanleiding gaven - en soms terecht - tot kritiek was het ongetwijfeld positief dat een technicus met groot prestige - was hij niet de oprichter van het waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout, d.w.z. diegene die een aanzet had gegeven tot het wetenschappelijk bestuderen van de Schelde - een perspectief opende inzake de betere toegankelijkheid van de haven van Antwerpen.

Bepaalde aspecten van het ontwerp van ir. L. Bonnet werden verder bestudeerd en o.m. de vaargeul doorheen het Scheur, de aanleg van leidammen, het wegnemen van de Krib van Walsoorden werden uitgevoerd en zo kon de diepgang van de Schelde worden opgevoerd.

Voor uitgaande schepen bedraagt de maximum diepgang thans 41' (12.50 m). Schepen met een diepgang vanaf 34' zijn tijgebonden en bijgevolg onderworpen aan beperkte "tijvensters" voor opvaart en afvaart afhankelijk van de gebruikte sluis en de diepgang van het schip.

Wanneer men tabel 6 overloopt dan is het begrijpelijk dat men midden van de jaren zestig niet erg tevreden was met de ontwikkeling van de toegankelijkheid. Dit had voor gevolg dat de petroleummaatschappijen zullen aandringen op de bouw van een pijpleiding van Rotterdam naar Antwerpen voor de aanvoer van ruwe minerale oliën. Alhoewel andere alternatieven werden onderzocht o.m. de overslag via de haven van Le Havre en het verder vervoer met kleinere shuttletankers naar Antwerpen, bleek een kapitaalintensief systeem de voorkeur te hebben boven een arbeidsintensieve oplossing.

Deze pijpleiding was een groot succes - voor de oliegroepen - minder voor het havenbedrijf dat de inkomsten uit havenrechten moest ontberen. Zij had voor gevolg dat de grote raffinaderijen in Antwerpen verder werden gemoderniseerd en in bedrijf bleven ook na de twee oliecrisisen die o.m. hebben geleid tot de sluiting van raffinade-

Tabel 6

**Maximum toegelaten diepgang bij aankomst vanaf 1948**

|               |                                                                                       |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 1948 tot 1954 | 34'                                                                                   |
| 1955          | 35' (ingebruikname Boudewijnsdijk)                                                    |
| 1956 tot 1962 | 36' (opening van een nieuwe geul door "het Scheur" - naast de bestaande Wielingenpas) |
| 1963 tot 1967 | 37' (ingebruikname van Zandvliet)                                                     |
| 1967 tot 1973 | 42' (van 1970 tot 1975 uitvoering geïntensifieerde baggerwerken)                      |
| 1974          | 43'                                                                                   |
| 1975 tot 1979 | 44'                                                                                   |
| 1980          | 45'6"                                                                                 |
| 1981          | 47'6"                                                                                 |
| 1982 tot 1984 | 48'6"                                                                                 |
| 1985          | 49'                                                                                   |
| 1989          | (ingebruikname Berendrecht)                                                           |

Bron: Agha, Beleidsnota 1993

Tabel 7

**Aanvoer via pijpleiding Rotterdam-Antwerpen**

|      |                |
|------|----------------|
| 1971 | 6.797.635 ton  |
| 1972 | 19.616.465 ton |
| 1973 | 21.334.895 ton |
| 1974 | 16.718.207 ton |
| 1975 | 18.553.291 ton |

rijen in Gent, Feluy, Duinkerken, Amsterdam, enz.

De aanvoer via de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding kende een snelle groei.

Hierdoor verminderde uiteraard het verkeer van prioritaire diepstekende tankers op de Schelde en bevorderde op deze wijze de veiligheid van het verkeer op de rivier.

Van belang voor de veiligheid was ook de aanleg van de **Schelde-Rijnverbinding** waarover een verdrag tot stand kwam (na een eeuw durende discussies) op 13 mei 1963.

Hierdoor werd de binnenscheepvaart tussen de Rijn via Nederland met Antwerpen verwijderd van de vaart op de Schelde tussen het kanaal Hansweert-Wemeldinge en de Antwerpse sluisen. Dit kanaal heeft zowel het verkeer tussen de haven van Antwerpen en de Rijn bevordert als de penetratie van de haven van Rotterdam in zuidelijke richting versterkt.

De Schelde-Rijnverbinding heeft ook de aantrekkingskracht van de haven van Antwerpen verbeterd voor de Duitse chemische groot-industrie (Bayer, BASF, Degussa, Henkel, Phenolchemie enz.) Door deze verbinding werd Antwerpen op ongeveer dezelfde vaarafstand gebracht van Leverkusen, Frankfurt of Ludwigshafen als de Rotterdamse Maasvlakte.

Deze industriële expansie werd ook mogelijk gemaakt door de uitvoering van het **Tienjarenplan voor uitbreiding en modernisering van de haven van Antwerpen** dat eenparig door het Belgisch parlement in 1956 werd goedgekeurd. Dit plan werd vrij spoedig aangevuld door de bouw van de Zandvlietluis die in 1967 werd opengesteld, samen met het Kanaaldok.

D.w.z. hierdoor werd de toegang van de haven stroomafwaarts verplaatst en dus de bereikbaarheid van de haven verbeterd.

Het tienjarenplan met aanvullingen waardoor de capaciteit van de haven praktisch werd verdubbeld gaf ook een krachtige impuls aan het scheeps- en goederenverkeer, waardoor het verlies van de ruwe olie spoedig werd weggewerkt en vervangen door meer hoogwaardige en meer arbeidsintensieve trafieken. Spoedig bleek echter dat de haven op de rechteroever haar grenzen bereikte en dat een verdere expansie enkel mogelijk was op **de linkeroever van de Schelde**.

Dit stelde meteen het probleem van de toegankelijkheid van deze nieuwe haven, die een achterpoort ontving door de Kallosluis (deze was én wegens haar afmetingen én wegens haar stroomopwaartse ligging enkel toegankelijk voor middelgrote schepen). De hoofdtoegang werd terecht voorzien nabij het dorpje Baalhoek op Nederlands grondgebied, voor de Bocht van Bath om hydrografische en nautische redenen. Het liet ook toe een overdreven concentratie van het verkeer te vermijden nabij de Berendrecht- en Zandvlietluizen (waarbij zich later nog twee containerterminals zouden voegen), hetgeen steeds het gevaar van aanvaringen verhoogt.

Een sluis op Nederlands grondgebied betekent meteen onderhandelingen met Nederland waarbij van Belgische zijde zich ook het probleem stelde van de rechte trekking van de scherpe bocht van Bath nabij de Belgisch-Nederlandse grens, de plaats waar zich enkele spectaculaire aanvaringen en strandingen voorgedaan hadden. Reeds in 1968 stelt België aan Nederland voor hierover onderhandelingen te beginnen.

Nederland verklaarde zich bereid hierop in te gaan "om redenen van goede nabuurschap" en mits hierdoor geen wezenlijke Nederlandse belangen werden geschaad. Tegelijkertijd moest een oplossing worden gezocht voor de **kwantiteit en de kwaliteit van het Maaswater**. Inderdaad op 24 februari 1961 had de Belgische regering er zich toe verbonden naar aanleiding van het verdrag over het lichten van de Stop van

Ternaaien, om de vroegere Maasverdragen (1863 en 1873) aan te passen aan de nieuwe toestand van het Belgisch waterwegennet. Ook art. 16 van het Verdrag betreffende de Schelde-Rijnverbinding van 13 mei 1963 voorziet dat België een hoeveelheid zoet water zou leveren "welke gelijk is aan de hoeveelheid van het ter bestrijding van de verzilting aan het zoutwaterbekken onttrokken water voor zover dit bij een redelijke behartiging van genoemde Belgische belangen mogelijk is en voor zover Nederland niet verklaart dat met minder kan worden volstaan".

Het is tegen deze achtergrond dat Belgisch-Nederlandse onderhandelingen werden gevoerd die geleid hebben tot de **drie verdragen** over de rechte trekking van de Bocht van Bath, de aanleg van het Baalhoekkanaal en het Maaswater die op **13 juni 1975** door de Belgisch-Nederlandse onderhandelaars werden geparafeerd.

Het grote nadeel bleek toen plots dat de onderhandelingen in België in het grootste geheim waren gevoerd door de twee onderhandelaars bijgestaan door een beperkt aantal experts, die echter nooit in de plenaire vergaderingen aanwezig waren en die zich enkel konden uitspreken over hun specifiek vakgebied.

Met andere woorden er was onvoldoende rugdekking.

Dit had voor gevolg dat zodra de teksten bekend werden er heel wat oppositie ontstond.

In Wallonië ontstond veel beroering rond het Maaswater en niet in het minst over de minimum afvoer en de bouw van stuwdammen.

Vooreerst werd in het ontwerp-verdrag vastgesteld dat het Maaswater in beginsel steeds op natuurlijke wijze langs de Maas naar Nederland afstroomt.

Nederland verplicht zich er toe geen maatregelen te nemen die de natuurlijke afstroming zodanig zouden verstoren dat het gevaar voor overstroming in België daardoor zou toenemen.

België anderzijds voert niet meer Maaswater uit het stroomgebied van de Maas en haar bijrivieren af dan hetgeen het ter voldoening van zijn eigen waterbehoeften nodig heeft. Dit betekent dat, zolang de **minimumafvoer** niet **50 m³/s** bedraagt, België hoogstens de helft van het Maaswater mag afvoeren. België zal er echter naar streven dat door **de bouw van stuwmuren** in het stroomgebied van de Maas en haar bijrivieren "tot welke aanleg reeds eerder door België was besloten en waarvan de totale bergingscapaciteit ten minste 240.000.000 m³ zal bedragen "zodat de Maasafvoer" nooit zal dalen beneden 50 m³/s." In dit geval bedraagt de afvoer naar België ten hoogste 22 m³/s.

Dit alles bleek "politiek" in Wallonië niet haalbaar, al moet worden gezegd dat gouverneur Clerdent, Le Grand Liège, le Comité International pour l'Aménagement de la Meuse en zelfs de Conseil Economique Wallon steeds deze minimum afvoer van

50 m<sup>3</sup>/s hadden vooropgesteld wegens het belang van de bevaarbaarheid van de Maas, het verkrijgen van voldoende koelwater voor de industrie enz.

De onderhandelaars dachten goed te doen de Belgische bestaande plannen voor stuwdammen en minimum afvoer op te nemen in een internationaal verdrag zodat men zekerheid kreeg dat de benodigde kredieten tijdig zouden ter beschikking komen. Dit gold eveneens voor de vrij stringente bepalingen inzake de zuivering van het Maaswater, dat in feite ook een Belgisch belang betrof en die toch ooit zou moeten worden verwezenlijkt.

Hetzelfde kan worden gezegd van de **bepalingen inzake de zuivering van het water van de Schelde** die eveneens in een reeds bestaand Belgisch programma waren voorzien, maar die nu een verplichtend karakter kregen, ja zelfs de nieuwe vaarweg mocht niet in bedrijf gesteld worden vooraleer het water van de Schelde ter hoogte van de Belgisch-Nederlandse grens ten minste voldoet aan bepaalde in het verdrag voorziene normen.

Het verdrag met de stringente - en zoals later zou blijken, weinig realistische - bepalingen inzake waterzuivering werd door de onderhandelaars gezien als een waarborg dat België de plannen die het zelf had opgesteld, zou uitvoeren.

Meer bezwaren bestonden van Antwerpse zijde tegen **de economische bepalingen**, die het verbod van overheidssteun voorzagen alsmede minimum prijzen voor de gronden. Vooral de procedure scheen lastig.

Inderdaad, gesteld werd dat de regeringen elkaar wederzijds op de hoogte moesten stellen van "voorgenomen toezeggingen aan nieuw te vestigen bedrijven of bedrijven die een uitbreiding tot stand wensen te brengen". De inlichtingen worden uiterlijk verstrekt op het ogenblik dat de onderhandelingen vaste vorm krijgen doordat aan het daartoe bevoegde gezag om instemming wordt gevraagd met de voorgenomen vestiging of uitbreiding. De inlichtingen moeten concreet zijn. Zij omvatten de bedrijfssector waarin de investering zal plaatsvinden, de door een kaart aan te duiden vestigingsplaats, het bedrag van de investering, de in gebruik te nemen oppervlakten, de grondprijzen en de te scheppen werkgelegenheid (art. 38).

Nog moeilijker was de procedure inzake de luchtverontreiniging en vooral het feit dat zij ook betrekking had op het ganse bestaande haven- en havenindustrie gebied op de rechteroever. Deze procedure die wel meer dan een jaar kan duren plaatste in feite gans de havenindustrie onder Nederlands toezicht.

Deze enkele elementen geven duidelijk aan waarom de verdragen van 1975 voor België politiek onaanvaardbare verdragen waren.

Voor van Waalse zijde werd steeds herhaald dat:

- Wallonië geen vragende partij was voor de herziening van de oude verdragen

- Wallonië geen Maaswater drinkt en dat de kwaliteit van het Maaswater volstaat voor haar behoeften. Zij zal deze kwaliteit verbeteren wanneer en op de wijze dat zij dit nodig acht.
- Wallonië ziet definitief af van de bouw van stuwmuren op zijn grondgebied.

Toch werd getracht om een eenstemmig Belgisch standpunt te verkrijgen dat zou toelaten de onderhandelingen met Nederland opnieuw aan te knopen.

Zo werd in januari 1978 een gemengde kabinetten/ambtenaren-commissie opgericht onder het voorzitterschap van de Secretaris-generaal van Buitenlandse Zaken, dhr. Grandry die 11 maal vergaderde en uiteindelijk aangepaste teksten voorlegde, die echter werden ter zijde geschoven want de gewesten kregen op dat ogenblik nieuwe bevoegdheden o.m. inzake het waterbeleid.

Door het besluit van 7 juli 1980 van het ministerieel comité voor Buitenlandse politiek werd **een interkabinetten-werkgroep opgericht onder het voorzitterschap van ambassadeur Depasse** die met zeer veel geduld en diplomatie na 40 vergaderingen en de studie van 67 documenten op 23 juli 1981 een zeer degelijk verslag voorlegde dat echter van Waalse zijde op een veto stuitte van Vice-eerste minister Mathot o.m. wegens het voorziene minimum debiet van 50 m<sup>3</sup>/s te Monsin (Luik).

In dit perspectief van het Maasdebiet is het nuttig een tweetal studies te vermelden in verband met het Maasdebiet:

- zo werd onderzocht of niet een stuwdam kon worden gebouwd op de zijrivier de "Houille" op de Frans/Belgische grens. Hierdoor kan het Maasdebiet worden ondersteund. Indien echter Wallonië stuwdammen op zijn grondgebied weigerde, waarom zou Frankrijk dit aanvaarden?
- een uitgebreide studie werd uitgevoerd in verband met de mogelijke bouw van een spaarbekken in oude grindputten in Limburg hetgeen voor een beperkte capaciteit wel hoge investeringen zou hebben gevegd.

Op 23 juli 1982 besloot de ministerraad dat de heronderhandelingen met Nederland zouden worden gevoerd "op basis van een Belgische onderhandelingspositie die zal worden uitgewerkt aan de hand van het vermelde rapport ("Depasse") van 1981 door een ministercomité ad hoc waarbij de deelregeringen worden betrokken".

Dit ministerieel comité vergaderde van 1982 tot 1984. Nederland liet op 28 oktober 1983 aan België weten dat over de uitvoering van het ondertussen bestudeerde verdiepingsprogramma een overeenkomst zou moeten afgesloten worden.

Op 13 juli 1984 meldde de Belgische minister van Buitenlandse Betrekkingen aan Nederland dat België opnieuw wenste te onderhandelen over de waterverdragen. Tevens liet hij weten dat België definitief afzag van de afsnijding van de Bocht van Bath en de voorkeur gaf aan de aanpassing van de maritieme toegangsweg van boei A1 in de

Noordzee tot aan de Zandvlietsluis, overeenkomstig het programma 50/48/43'.

Dit alles werd bevestigd door de **intentieverklaring van de ministers H. Van de Broeck en L. Tindemans** d.d. 7 oktober 1985. Hierin werd gezegd "de ministers bevestigen dat wordt afgezien van het verwezenlijken van de verbetering van de vaarweg nabij het nauw van Bath en dat het verdiepingsprogramma voor de Westerschelde daarvoor in de plaats is gekomen".

Dit werd sterk bekritiseerd door diegenen die voorhielden dat de rechttoekraag van de bocht van Bath werkzaamheden betrof op Nederlands grondgebied en dus een verdrag vereiste maar dat de verdieping van de Schelde een recht was dat voortvloeide uit de akte van Wenen en het scheidingsverdrag van 1839 waarvoor dus geen verdrag vereist was. Het Scheldestatuut waarborgt immers de vrije en ongehinderde vaart alsmede de goede bereikbaarheid van de havens.

Anderzijds vermeldt de overeenkomst van 7 oktober 1985 ook "een verdrag tussen beide landen over het voorgenomen verdiepingsprogramma voor de Westerschelde zal slechts in werking kunnen treden wanneer gelijktijdig daarmee een verdrag in werking treedt waarin de kwantitatieve en kwalitatieve vraagstukken met betrekking tot de Maas worden geregeld".

De critici voerden aan dat hierdoor België de koppeling van Maas en Schelde officieel aanvaardde. Men vergat hierbij dat ook in 1863, in 1925 in het onaanvaardbare verdrag en in 1975 in de geparafeerde verdragen Maas en Schelde samen of gelijktijdig werden behandeld. De intentieverklaring werd van Belgische zijde slechts "Ad Referendum" ondertekend. Ook werd met schrijven van 13 juli 1984 voorbehoud gemaakt inzake de koppeling tussen de uitvoering van het verdiepingsprogramma en de totstandkoming van het Maasverdrag.

Wat er ook van zij, in december 1986 werd de onderhandelingscommissie onder leiding van de heren **E. Davignon, oud-EEG-commissaris en B. Biesheuvel, oud minister-president**, aangewezen. In maart 1987 was er echter een opschortend beroep van de Waalse executieve.

In mei 1988 werd toch een geëerakkoord gesloten dat bepaalde "De regering heeft de vaste wil de onderhandelingen tot een goed einde te brengen".

Op 2 maart 1989 werd dhr. **M. Poppe** als voorzitter van de Belgische delegatie aangeduid. Tevens werden vertegenwoordigers van de gewesten bij de onderhandelingsdelegatie gevoegd. Voor het Vlaamse gewest was dit ondergetekende.

De Nederlands-Belgische onderhandelingen verliepen vrij stroef. Nederland overhandigde een reeks nota's, die als basis van de onderhandelingen konden dienen, genummerd A, B, C, D en tal van onderverdelingen.

Van Belgische zijde kwam men er niet toe

een akkoord te bereiken over een gemeenschappelijk tegenvoorstel.

Teneinde uit de impasse te geraken overhandigde Nederland op 12 april 1991 een **voorstel van verdrag betreffende de samenwerking bij het beheer van de Maas en de Schelde**. Het betrof een goed opgesteld compact voorstel waarin gesteld werd: "De tijd van de "oude" waterverdragen is voorbij. Het is nu tijd voor een samenwerkingsverdrag. De Nederlandse delegatie zou het werk hieraan in de komende maanden willen afronden".

"Kern van het Nederlandse voorstel is de oprichting van een Maascommissie en een Scheldecocommissie met een breed mandaat. Het ontwerp-verdrag geeft de hoofdlijnen en de doelen van de korte termijn alsmede minder uitgewerkt, een visie op de samenwerking in de verdere toekomst. De vormgeving van deze werking voor de middellange en lange termijn kan aan de commissie worden overgelaten."

"In het hoofdstuk over de afvoer van de Maas en Schelde is een regeling opgenomen over spaarmaatregelen in Vlaanderen en Nederland bij lage Maasafvoeren. Hiervoor was eerder bij deskundigen-overleg al verregaande overeenstemming bereikt. Wanneer deze regeling in het kader van dit verdrag tot stand komt, kan Nederland afzien van de in 1975 nog voorziene aanvulling van de afvoer uit stuwwerken in de Ardennen en van het recht op compensatie voor waterverliezen in de Schelde-Rijnverbinding."

Van Vlaamse zijde werd dit voorstel positief onthaald als goede basis voor de verdere onderhandelingen.

Wel was er kritiek op art. 30 dat een Nederlands toelatingsbeleid voorzorg voor de scheepvaart op de Schelde en ook op het niet voorzien van bepalingen voor het Baalhoekkanaal.

Van Waalse zijde had men bezwaar:

- tegen het feit dat slechts één verdrag werd voorzien; het moesten drie afzonderlijke verdragen worden;
- tegen de vermelding in de titel van samenwerking bij het beheer van de Maas. Dit was een afstand van soevereiniteit;
- de milieuproblematiek gaf ook aanleiding tot bemerkingen.

Eerst werd getracht de milieudeskundigen van de drie gewesten samen te brengen om na te gaan of de bepalingen van het Nederlandse ontwerp niet verder gingen dan reeds bestaande internationale verdragen en overeenkomsten die reeds het land en de gewesten verbonden.

Dit was in grote mate het geval maar toch kon geen volledige overeenkomst worden bereikt (verslag 14.04.1992).

Daarom werd besloten het Nederlandse ontwerp-verdrag voor te leggen aan een internationaal vermaarde franstalige jurist dhr. Ruben Ergac, prof. ULB. Deze kwam in zijn verslag van 1 maart 1993 tot de conclusie (pag. 14/15):

*"Il ressort de tout ce qui précède que le projet de traité ne paraît pas procu-*

*rer de moyens juridictionnels supplémentaires par rapport au droit actuel pour assigner en justice l'Etat, la Région ou les personnes privées belges. De la comparaison avec des instruments juridiques supranationaux ou internationaux existants, il ressort que dans l'ensemble, le traject de traité n'introduit pas de nouvelles obligations juridiquement contraignantes. Pour le surplus, il instaure un programme d'action, un cadre, pour la gestion concertée de problèmes fluviaux transfrontaliers."*

Zelfs deze verklaring kon niet overtuigen. Hiervoor waren nieuwe feiten nodig.

Het Waals gewest bleef bij zijn standpunt dat zo dikwijls werd herhaald:

- inzake de waterkwaliteit van Schelde en Maas:
  - a. identieke kwaliteitsobjectieven van de bron tot de monding
  - b. identieke kwaliteitsobjectieven voor Schelde en Maas (d.w.z. de imperatieve waarden van viswater voor karperachtigen volgens de EEG-directieve 78/659)
  - c. de onderhandelingen met Nederland worden beperkt tot de hoofdrijver

d. het Waalse gewest wenst Frankrijk te betrekken bij de onderhandelingen

De toestand zal echter begin van de 90er jaren ingrijpend veranderen.

Vooreerst was er het feit dat de afsnijding van de bocht van Bath vervangen werd door het plan "De Bock", de toenmalige inspecteur-generaal verantwoordelijk voor de Schelde.

In het verslag van de **Belgisch-Nederlandse Technische Schelde-commissie** werd in juni 1984 gesteld "zoals blijkt uit het voorgaande kan de verdieping (programma 48/43') van de maritieme toegangsweg tot de haven van Antwerpen worden uitgevoerd zonder belangrijke wijziging van het regime van de Westerschelde, zonder gevoelige aantasting van zijn grote ecologische waarde, zonder de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verminderen en de risico's voor bevolking en milieu te vergroten".

Vervolgens heeft het **scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen zich gewijzigd**. (zie onderstaande tabel)

| Aangekomen schepen te Antwerpen |        |                             |                |           |
|---------------------------------|--------|-----------------------------|----------------|-----------|
| jaar                            | aantal | Bruto Register<br>Ton (BRT) | gemiddelde BRT | index BRT |
| 1980                            | 17.151 | 102.696.382                 | 5.988          | 100       |
| 1994                            | 15.618 | 164.268.498                 | 10.518         | 160       |

Het aantal schepen daalde maar de tonnenmaat nam met 60 % toe. Hierbij waren 145 schepen van meer dan 100.000 dwt.

| Totaal maritiem goederenverkeer |             |       |
|---------------------------------|-------------|-------|
| jaar                            | totaal      | index |
| 1980                            | 81.935.340  | 100   |
| 1994                            | 109.494.353 | 134   |

Indien het globaal goederenverkeer steeg met 34 % dan nam in dezelfde periode het stukgoederenverkeer toe met 75 % vooral onder invloed van het containerverkeer.

| Maritiem containerverkeer te Antwerpen |               |       |
|----------------------------------------|---------------|-------|
| jaar                                   | totaal in ton | index |
| 1980                                   | 6.125.967     | 100   |
| 1994                                   | 24.335.994    | 397   |

Voor het containerverkeer is geïnteresseerd aan een mogelijke opvaart bij elke stand van het getij. Ook stelt zich de op- en afvaart van schepen met een diepgang van 40' die steeds meer in de vaart worden gebracht.

- inzake het debiet van de Maas:
  - a. het Waalse gewest ontnaemt in de Maas het water dat zij nodig heeft
  - b. het Waals gewest heeft ingevolge het internationaal recht het recht om het Albertkanaal te voeden met water dat van de Maas ontnomen wordt te Luik
  - c. het Waalse gewest voorziet geen stuwdammen meer in Wallonië om het lage Maasdebiet te ondersteunen

Om deze reden moet het programma verder worden aangepast en de minimum diepgang van 38' in het oorspronkelijk programma op 40' worden gebracht.

Van doorslaggevend belang was ook de voortschrijdende federalisatie van het land. Hierdoor kregen de gewesten na 1988 **verdragsbevoegdheid** en kon Vlaanderen met Nederland verdragen afsluiten over de

Schelde maar ook over de kwantiteit van het Maaswater daar de Grensmaas op Vlaams grondgebied gelegen is. Het besparingsprogramma wordt uitsluitend in Vlaanderen en Nederland uitgevoerd en het meetpunt van Monsin (Luik) kan worden vervangen door stroomafwaartse meetpunten buiten Wallonië.

Tenslotte was er het **ECE Verdrag van Helsinki** betreffende de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren (1993). Hierdoor werd het mogelijk verdragen te voorzien tussen Frankrijk, Vlaanderen, Wallonië, Brussel en Nederland. In zekere zin trad Frankrijk op als bemiddelaar tussen de Belgische regio's en Nederland.

Maas en Schelde-verdieping waren niet langer meer aan elkaar verbonden door de noodlottige Nederlandse koppeling.

#### **BESLUIT:**

Het heeft zowat 25 jaar geduurd vooraleer een oplossing werd bereikt tussen Vlaanderen en Nederland voor het netelige probleem van de waterverdragen. Door het toenemend milieubewustzijn in beide landen, door de nieuwe internationale overeenkomsten zowel in E.U. als in ECE-verband en vooral door de federalisatie werd uiteindelijk een overeenkomst bereikt die de basis moet vormen van samenwerking tussen de beide landen voor de gelijkop-

gaande oplossing met MER en andere studies, voor de tweede toegang tot de Linkerschelde-oever (Baalhoek), de verdere verdieping van de Schelde 50'/40' (art. 8 van het Verdrag inzake de verdieping van de vaarweg in de Westerschelde) en de Hogesnelheidsspoorlijn Antwerpen-Rotterdam (Gemeenschappelijke Verklaring, punt 5). Tot dit alles werd de nodige aanzet reeds gegeven.

*F. SUYKENS  
Ere-Directeur-generaal  
van het Havenbedrijf  
De Moysstraat 32  
2018 Antwerpen*

## **Europees Congres over Mobiliteit en Milieu 15-16 april 1996, Gent**

Waar vroeger de nadruk werd gelegd op de positieve band tussen mobiliteit enerzijds en de economische activiteit, tewerkstelling en welvaart anderzijds, wordt actueel de mobiliteitsproblematiek meer en meer gekoppeld aan factoren als milieuhinder en gebrekkige ruimtelijke ordening.

Dit congres bekijkt deze evolutie en werpt een blik in de toekomst:

Hoe zal onze mobiliteit evolueren?

Wat zal de impact op het leefmilieu zijn?

Hoe reageert het beleid op deze evolutie?

**Voor meer informatie: v.z.w. WEL, Marktpllein 16, B-2110 Wijnegem  
tel : 03/353.72.53 - fax : 03/353.89.91**