

# HET VERDRAG INZAKE DE VERRUIMING VAN DE WESTERSCHELDE IN HISTORISCH PERSPECTIEF

ir. J. STRUBBE  
Directeur-generaal  
Ministerie Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur  
Administratie Waterwegen en Zeewezen

## 1. INLEIDING

De Westerschelde, maritieme toegangsweg naar de haven van Antwerpen, is gelegen op Nederlands grondgebied. Voor een aanpassing van deze vaarweg is overleg tussen Nederland en België vereist.

De bezorgdheid voor de vrijheid van scheepvaart op de Westerschelde is sinds het ontstaan van België één van de dominerende factoren in het zeehavenbeleid. Deze vrijheid wordt weliswaar principieel gegarandeerd door het internationale juridische statuut van de Westerschelde, maar bleek in de praktijk beperkingen te kennen.

In het Vredesverdrag van 1839 werd de vrijheid van scheepvaart op de Westerschelde volkenrechtelijk vastgelegd. Meer dan 150 jaar lang werden tussen Nederland en België (en sinds enige jaren ook het Vlaams Gewest) discussies gevoerd over de reële juridische impact van het begrip "vrijheid van scheepvaart".

Op 19 januari 1995 werd te Antwerpen het Verdrag ondertekend tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde. In dit Verdrag wordt overeengekomen hoe het verruimen en instandhouden van de vaargeul in de Westerschelde geregeld wordt.

In dit artikel wordt nagegaan wat het statuut is van de Westerschelde zoals dit in 1839 vastgelegd werd, hoe dit in de praktijk geëvolueerd is en hoe het statuut nu moet gezien worden, na het verdrag van 1995.

De discussie over het Scheldestatuut wordt in dit artikel verengd tot één onderdeel nl. de maritieme toegankelijkheid. Andere aspecten, o.m. het militaire gebruik van de Westerschelde en de douaneregeling, worden niet besproken.

## 2. HET STATUUT VAN DE SCHELDE

### 2.1. De sluiting van de Westerschelde

Het internationale statuut van de Westerschelde kwam tot stand nadat de rivier gedurende meer dan twee eeuwen voor de zeescheepvaart gesloten werd. De sluiting was een rechtstreeks gevolg van de godsdienstoorlogen, die in de 16e eeuw in de Nederlanden woedden. In 1572 werd de scheepvaart op zowel de Westerschelde, op de Sassevaart naar Gent en op het Zwin onderbroken ingevolge oorlogsverrichtingen. Deze sluiting zou twee eeuwen duren.

Toen in 1579 de Unie van Utrecht tot stand kwam sloten de Zuidnederlandse steden Brugge, Gent en Antwerpen zich hierbij aan. Alexander Farnese werd door Philips II, Koning van Spanje, belast met de herovering van de Nederlanden.

In 1584 begon Farnese met het beleg van Antwerpen. Door de Schelde afwaarts van Antwerpen af te sluiten met een drijvende brug, sneed hij in maart 1585 de bevoorradingsweg af voor de belegerden. Na zware gevechten moest Antwerpen capituleren op 17 augustus 1585.

De vrede van Munster (1648) maakt een einde aan de Tachtigjarige oorlog tussen Spanje en de Noordelijke Nederlanden. Het Verdrag regelde de scheiding tussen het Noorden en het Zuiden. De rivieren van de Schelde (dus Westerschelde en Oosterschelde), de Sassevaart en het Zwin bleven evenwel voor de zeescheepvaart gesloten. Concreet betekende dit dat de directe zeescheepvaart naar de havens van Antwerpen, Gent en Brugge niet meer toegelaten was; er moest eerst overgeladen worden in binnenschepen.

Het Verdrag van Munster was een bilate-

raal Verdrag tussen de beide oorlogvoerende landen. De Noordelijke Republiek slaagde er in steeds meer internationale erkenning te krijgen voor dit Verdrag door een reeks nieuwe internationale Verdragen, die steeds de sluiting van de Schelde bekrachtigden. Het laatste in de reeks was het Verdrag van Fontainebleau (1785).

Amper 7 jaar later, nadat de revolutionaire Franse troepen de Zuidelijke Nederlanden waren binnengevallen, kondigde de Franse Regering aan dat de scheepvaart op de Schelde voortaan vrij moest zijn. Na de Frans-Nederlandse oorlog van 1793 kwam op 16 mei 1795 het Verdrag van Den Haag tot stand dat de Schelde en de Sassevaart opnieuw officieel voor de scheepvaart openstelde.

Het Congres van Wenen (1815) legde in de Algemene Akte tenslotte de beginselen vast van de vrije scheepvaart op de grote rivieren. De Rijn werd daarbij als voorbeeld genomen.

Vermits bovendien België en Nederland tot 1830 één natie waren, kon de scheepvaart op de Schelde zonder enige problemen vrij geschieden. Nieuwe problemen ontstonden op 4 oktober 1830, na de opstand in Brussel, toen de voorlopige Belgische regering de onafhankelijkheid van België uitriep. De grote mogendheden belegden een Conferentie om de Belgische problemen op een vreedzame wijze te regelen. Op 20 december 1830 sprak men zich uit voor een scheiding van beide landen. Het heeft wel tot 1839 geduurd eer het Vredesverdrag tot stand kwam. België kreeg daarbij de belangrijke steun van Palmerston, de Britse Minister van Buitenlandse Zaken. Deze voerde aan dat de vrije vaart naar Antwerpen België moest toelaten een dusdanige graad van welvaart te bereiken, dat het de nationale onafhankelijkheid zou verkiezen boven een vereniging met Frankrijk.

## 2.2. Het Scheldestatuut

In artikel 9 van het Vredesverdrag (Scheidingsverdrag) van 19 april 1839, worden de grondbeginselen van het statuut van de Westerschelde vastgelegd.

In § 1 van artikel 6 worden de beschikkingen van de artikels 108 tot en met 117 van de Algemene Akte van het Congres van Wenen van toepassing gemaakt op de stromen en bevaarbare rivieren die beide landen scheiden of doorlopen, m.a.w. ook op de Westerschelde en de verbinding tussen Antwerpen en de Rijn (de zgn. binnenwateren).

In de artikels 108 tot en met 117 van de Algemene Akte werd o.m. bepaald dat de mogendheden, die gescheiden of doorkruist worden door eenzelfde bevaarbare rivier, zich ertoe verbinden om in overeenstemming (de "commun accord") alles te regelen wat de bevaarbaarheid van de rivier aangaat (art. 108), dat de handelscheepvaart volledig vrij is (art. 109) en dat elke staat zich belast met het uitvoeren van de nodige werken in het bed van de rivier om de bevaarbaarheid te onderhouden (art. 113a). Om deze onderhoudskosten te compenseren, mochten de oeverlanden een recht heffen evenredig met de getransporteerde goederen (art. 111).

In § 2 van artikel 6 van het Vredesverdrag wordt bepaald dat het loodswezen en de betoning van de Westerschelde aan een gemeenschappelijk toezicht zullen onderworpen worden en dat dit gemeenschappelijk toezicht door wederzijds benoemde commissarissen zal worden uitgeoefend. Door deze paragraaf werd aldus de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart opgericht, die aan België een belangrijke bevoegdheid verleende op Nederlands grondgebied.

In § 3 wordt bepaald welke tolgelden mogen geheven worden. De procedure voor het heffen van tolgeld mag de scheepvaart niet hinderen.

De overige paragrafen hebben vooral een historische betekenis en worden in het kader van dit artikel niet verder besproken.

Het Scheldestatuut werd dan verder uitgewerkt in het Belgisch-Nederlands Verdrag van 5 november 1842 en in de reglementen van de Belgisch-Nederlandse overeenkomst van 20 mei 1843.

## 2.3. De afkoop van de Scheldetol

Het Verdrag van 1839 liet Nederland nog steeds toe tol te heffen op het scheepvaartverkeer op de Schelde. Deze heffing was nadelig voor de concurrentiepositie van Antwerpen. Opdat de haven niet zou verlamd worden, werd de tol niet betaald door de schepen, maar door de Belgische Staat. Bij het bepalen van de afkoopsum werd rekening gehouden met de toekomstige toename van de scheepvaart.

Door dit Verdrag werd het internationale

statuut van de Westerschelde niet ingrijpend gewijzigd.

## 2.4. Het ontwerp-verdrag van 1925

Tijdens de Eerste Wereldoorlog had Nederland zich neutraal gehouden. Dit bracht voor Nederland de noodzaak mee de neutraliteit te handhaven op de Westerschelde en de binnenwateren. Onvermijdelijk ontstonden hierdoor conflicten met de beide oorlogvoerende partijen. België daarentegen had, weliswaar tegen wil en dank, meegevochten in het kamp van de geallieerden tegen Duitsland.

Na de oorlog drong België aan op een herziening van het Scheidingsverdrag van 1839. De onderhandelingen tussen België en Nederland werden gevoerd van 1919 tot 1925 en resulteerden in het Belgisch - Nederlands ontwerp-verdrag van 3 april 1925 tot herziening van het Vredesverdrag van 19 april 1839. Dit verdrag kwam tot stand, mede onder druk van de geallieerde mogendheden en van de naoorlogse internationale goodwill t.o.v. het "kleine, dappere België", waarvan de in het Vredesverdrag van 1839 opgenomen neutraliteit, geschonden was door twee van de gegarandeerde mogendheden (Pruisen en Oostenrijk).

Dit ontwerp-verdrag bevatte heel wat toegevingen aan Belgische wensen. De meest in het oog lopende waren :

- Er werd bepaald dat de Westerschelde met haar toegangen naar volle zee, alsmede de Schelde ten zuiden van de haveninrichtingen van Antwerpen, wat de bevaarbaarheid betreft, ten allen tijde moeten beantwoorden aan de eisen, welke zowel door de vooruitgang van de scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld. Bovendien moest elk van de landen voor zijn gedeelte van de rivier alle kosten dragen, zowel voor investeringen als voor onderhoud.
- België kreeg medezeggenschap in het beheer van de rivier. Dit werd concreet gerealiseerd door de Permanente Commissie van Toezicht, (opgericht ingevolge het Vredesverdrag van 1839), te vervangen door een Permanente Commissie voor Beheer.

Dit ontwerp-verdrag werd echter door de Nederlandse Staten-Generaal op 24 maart 1937 verworpen.

## 3. IMPACT VAN HET SCHELDESTATUUT

### 3.1. Interpretatieverschillen

Tussen België en Nederland hebben steeds meningsverschillen bestaan over de interpretatie van het Scheldestatuut.

België drong gewoonlijk aan op een zo ruim mogelijke interpretatie van de bestaande bepalingen; Nederland daarentegen was slechts te vinden voor een beperkende interpretatie.

Deze meningsverschillen vonden vooral hun oorsprong in het fundamentele onevenwicht in de belangen. De Westerschelde is voor België van vitaal belang als maritieme toegangsweg naar de havens van Gent en Antwerpen. Het belang voor Nederland is beperkt; integendeel, de scheepvaart naar de Belgische Scheldehavens betekent een concurrentie voor de Nederlandse havens, in het bijzonder voor Rotterdam. Bovendien heeft Nederland als vaarwegbeheerder te maken met allerlei nevenproblemen inherent aan het instandhouden van een bevaarbare waterweg : veiligheid voor de oeverbewoners, instandhouden van waterkeringen, milieu enz. ...

België hield absoluut vast aan het principe van de vrijheid van handelsscheepvaart in de meest ruime zin van het woord. Deze scheepvaartbelangen hebben prioriteit op alle andere in het geding zijnde belangen. Bovendien kunnen maatregelen, die de handelsscheepvaart hinderen, beperken of vertragen, slechts genomen worden mits instemming van België. Dit standpunt heeft Nederland nooit aanvaard.

De Belgische interpretatie van het Scheldestatuut hield bovendien in dat de bevaarbaarheid en de uitrusting van de Westerschelde ten alle tijde moeten aangepast worden - indien België dit wenst - aan de evolutie van de scheepsbouw en van de scheepvaartbeweging. Dit standpunt kon zelfs verwoord worden in het ontwerp-verdrag van 1925. Nederland daarentegen was van mening dat zij er enkel toe gehouden is de Westerschelde in stand te houden in de toestand waarin zij zich in 1839 bevond.

België had wel de mogelijkheid om een beroep in te stellen bij het Internationaal Hof van Justitie telkens wanneer Nederland in strijd met het Scheldestatuut zou handelen. In de praktijk werd deze stap evenwel niet gezet.

Alhoewel België steeds "de jure" haar juridisch standpunt heeft verdedigd, heeft zij toch "de facto" ingestemd met een aantal pragmatische regelingen, die niet steeds overeenstemden met haar juridisch standpunt. De voornaamste regelingen worden hierna behandeld.

### 3.2. De baggervergunning

Op basis van het Scheldestatuut moeten België en Nederland instaan voor het onderhoud van de rivier op hun grondgebied. De Nederlandse autoriteiten geven aan deze verplichting een beperkte inhoud : de aanpassingen van de rivier aan de evolutie van de scheepvaart, en het grotere onderhoud dat daaruit voortvloeit zijn geen Nederlandse zorgen.

Bij de voortdurende onderhandelingen met Nederland was België, als vragende partij, genoodzaakt zich soepel op te stellen. Dit had als uiteindelijk resultaat dat België alle aanpassingswerken aan de Schelde grotendeels zelf betaalde en ook instond voor de onderhoudsbaggerwerken in de rivier. Voor het uitvoeren van deze onderhoudsbagger-

werken krijgt België van Nederland jaarlijks een baggervergunning, die de uitvoeringsmodaliteiten van deze werken regelt.

De eerste baggervergunning werd afgeleverd in 1906 op naam van de aannemer van baggerwerken te Bath op grond van het "reglement op het baggeren, graven en visschen van voorwerpen en het werpen van grond (...) in de rivieren (...) vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 15 februari 1892".

Vanaf 1907 staat de vergunning op naam van de Belgische regering en wordt gewerkt met toelatingen voor bepaalde plaatsen en bepaalde termijnen.

Na 1933 verloopt het aanvragen van vergunningen door België met verwijzing naar het internationale statuut van de Westerschelde. Nederland daarentegen verwijst in de afgeleverde vergunning nooit naar dit statuut.

### 3.3. De ontwerp-verdragen van 1975

In 1975 kwam tussen België en Nederland een akkoord tot stand over de toen hangende problemen inzake Schelde en Maas. De drie ontwerp-verdragen, die op 19 juni 1975 geparafeerd werden, en die samen de Waterverdragen vormden, hadden de volgende officiële benamingen :

- Verdrag betreffende de verdeling en de kwaliteit van het water van de Maas.
- Verdrag betreffende de totstandkoming van het Baalhoekkanaal.
- Verdrag betreffende de verbetering van de vaarweg door de Schelde nabij het Nauw van Bath.

In deze Verdragen worden de Belgische wensen inzake bevaarbaarheid van de Westerschelde gesteld tegenover de Nederlandse wensen inzake waterkwaliteit en, wat de Maas betreft, ook waterkwantiteit.

Deze ontwerp-verdragen waren het gevolg van jarenlange onderhandelingen tussen beide landen. Op dit ogenblik accepteerde België reeds dat over de uitvoering van belangrijke werken in de Westerschelde (nl. de afsnijding van de Bocht van Bath) een Verdrag met Nederland vereist was dat de praktische aspecten regelde (o.m. inzake de verdeling van de kosten). Aan de bepalingen van het ontwerpakkoord van 1925 werd op dat ogenblik minder waarde gehecht dan aan de mogelijkheid om tot een zakelijk akkoord te komen.

### 3.4. De impact van de WVO-vergunning voor het storten van baggerspecie in de Westerschelde

In de loop van de jaren 1980 nam in Nederland en België de bezorgdheid over het milieu toe. Ook de onderhoudsbaggerwerken in de Schelde kregen in toenemende mate af te rekenen met milieubezwaren. De fijne deeltjes in de onderhoudsbaggerspecie zijn immers de drager van talrijke verontreinigingen.

In 1985 werd van Nederlandse zijde gesteld dat België zo spoedig mogelijk moest beschikken over een vergunning voor het (terug)storten van onderhoudsbaggerspecie in de Westerschelde, af te leveren in het kader van de Wet Nederlandse Verontreiniging Oppervlaktewater (WVO).

Ook hier heeft de Belgische Staat zich pragmatisch opgesteld en feitelijk aanvaard dat de uitvoeringsmodaliteiten van het terugstorten van baggerspecie in de rivier zouden onderworpen worden aan een Nederlandse wetgeving. In een diplomatieke nota werd de Nederlandse bezorgdheid voor de goede kwaliteit van water en bodem weliswaar als een Nederlands belang erkend; het Belgische belang, nl. de goede bereikbaarheid van de Belgische Zeehavens, mag evenwel niet in het gedrang komen.

Op 19 november 1985 heeft de Minister van Openbare Werken bij Rijkswaterstaat een vergunningsaanvraag ingediend, voor het terugstorten van baggerspecie afkomstig van onderhoudsbaggerwerken in de Westerschelde zelf.

De vergunning werd verleend op 18 mei 1988, na een procedure van 2,5 jaar. De WVO-vergunningen worden sindsdien zonder veel problemen door de Nederlandse overheid afgeleverd.

### 3.5. Het Verdrag van Helsinki

Tot in het midden van de jaren 1980 hadden de discussies tussen België en Nederland vooral de vaargeul in de Westerschelde als onderwerp. Bij de onderhandelingen dook toen een nieuw element op nl. de internationale bevoegdheid over het milieu.

In 1993 kwam het Verdrag van Helsinki betreffende de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren, tot stand. Dit Verdrag dat ook door België en zijn drie Gewesten onderschreven werd, legde aan de oeverstaten van rivieren op om samen te werken voor het beheer van de rivieren.

Het Verdrag van Helsinki impliceert dat België (dus ook Vlaanderen) dient samen te werken met Nederland inzake de kwaliteit van de Schelde. Een nieuw evenwicht was dus noodzakelijk tussen de belangen van de scheepvaart en van het milieu. Zo werd het logisch dat bij de uitvoering van de verruiming van de Westerschelde ook zou moeten rekening gehouden worden met het milieu en met de bijbehorende milieuwetgeving.

## 4. HET SCHELDE-VERRUIMINGSVERDRAG

Het Verdrag inzake de verruiming van de vaargeul in de Westerschelde van 1995 vormt een (wellicht voorlopig) eindpunt in de Nederlands-Belgische discussies over het Scheldestatuut. Voor vele meningsverschillen werd een pragmatische regeling getroffen.

De onmogelijkheid om de Schelde te ver-

ruimen voor de vaart van 48'-schepen in één getij en getij-ongebonden vaart van 38'-schepen werd door België en Vlaanderen ervaren als een beperking van de vrijheid van scheepvaart. Het Verdrag van 1995 neemt deze beperking weg, wat het voornaamste voordeel is voor het Vlaamse Gewest.

In feite kan men stellen dat het Scheldeverruimingsverdrag van 1995 in overeenstemming (de "commun accord") sommige aspecten van de bevaarbaarheid van de rivier regelt en aldus concrete uitvoering geeft aan de artikelen 108 tot en met 117 van de Algemene Akte van het Congres van Wenen. Het bestaan zelf van het Verdrag heeft bovendien een definitief einde gesteld aan de discussie of er al dan niet een Verdrag nodig was.

De preambule geeft blijk van de achterliggende filosofie van het Scheldeverruimingsverdrag. De eerste zin luidt : "Onverminderd de verdragen die tussen het Koninkrijk België en Nederland werden afgesloten over de Schelde:". Door deze zin wordt het Belgisch en Vlaams standpunt gevestigd dat de scheepvaart op de Schelde vrij is en dat het nu voorliggende Verdrag geen afbreuk doet aan vroegere Verdragen o.m. het Vredesverdrag van 1839 dat het principe van de vrijheid van scheepvaart internationaal garandeerde. Belangrijk zijn tevens de volgende zinnen, die o.m. beklemtonen "dat de zorg voor de vaarwegfunctie in harmonie moet geschieden met die voor de overige functies van de Westerschelde, waaronder de natuurfunctie".

De volledige preambule toont aan dat Vlaanderen weliswaar vasthoudt aan de vrijheid van scheepvaart, maar erkent dat ook rekening moet gehouden worden met andere elementen. Dit standpunt is een logisch gevolg van de beslissing van de Belgische regering in 1985 om zich, voor het terugstorten van baggerspecie in de rivier, vrijwillig te onderwerpen aan de bepalingen van de Nederlandse Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO).

In hoofdstuk II en de erbijhorende bepalingen worden afspraken gemaakt over wie als bouwheer zal optreden en hoe de werken zullen betaald worden. De overeengekomen bepalingen zijn volledig in overeenstemming met de heersende praktijk.

In artikel 3, lid 3, wordt bepaald dat het Vlaamse Gewest voor het uitvoeren van werken de nodige vergunning volgens Nederlands recht moet bekomen. In deze vergunning kunnen enkel "gebruikelijke of noodzakelijke" voorwaarden opgenomen worden, die als gevolg kunnen hebben dat het verdrag op zich uitvoerbaar wordt. Deze regeling verschilt niet van de werkwijze, die in de dagelijkse praktijk van toepassing is.

In artikel 6 wordt aan de bestaande Technische Scheldec commissie een volkenrechtelijk statuut gegeven. De Commissie krijgt een duidelijke en uitgesproken bevoegdheid.

In artikel 9 en vooral in de bijlage G wordt afgesproken hoe geschillen beslecht worden. Er wordt gekozen voor een gerecht van drie scheidsmannen.

## 5. CONCLUSIE

Het is uiteraard nog voorbarig om een historisch oordeel uit te spreken over het Scheldeverruimingsverdrag. Door het bestaan van het Verdrag en door sommige bepalingen, werd het juridische Scheldestatuut verduidelijkt door een aantal zakelijke afspraken over de praktische aspecten van de uitvoering der werken. De feitelijke bestaande regeling op het einde van de 20ste eeuw werd daarbij als uitgangspunt genomen. Door deze pragmatische aanpak bleek een akkoord over de uitvoering van het verruimingsprogramma van de Westerschelde mogelijk.

Het Scheldeverruimingsverdrag van 1995 is duidelijk opgesteld vanuit een pragmatische visie.

Er kon ook niet langer genegeerd worden dat de Westerschelde ook een belangrijke natuurfunctie heeft, waarmee de scheepvaartbelangen dienden rekening te houden.

Het Verdrag doet geen afbreuk aan het statuut van de vaarweg in de Westerschelde. Aan de discussies hieromtrent is nu een voorlopig einde gekomen. Het nieuwe Verdrag zal bevorderlijk zijn voor de Westerschelde met zijn vele functies en voor de bloei van de Antwerpse haven en de economie van het Vlaamse Gewest.

*ir. J. STRUBBE*  
*Ministerie Vlaamse Gemeenschap*  
*LIN-AWZ*  
*S. Bolivarlaan 30*  
*1210 Brussel*

## BIOGRAFIE

J. Strubbe "De Belgische zeehavens, erfgoed voor morgen" Tielt, 1987

F. Suykens e.a. "Antwerp, a port for all seasons" Antwerp, 1986

C. Smit, "De Scheldekwestie" Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, 1966

J. Strubbe "De Waterverdragen" Tijdschrift "Water" nr. 42 (1988)

J. Strubbe "De politieke geschiedenis en het internationale statuut van de Westerschelde" Tijdschrift "Water" nr. 43 (1988)

## ***De Vlaamse Rioolrenovatiecatalogus***

Heel wat beheerders van openbare en private rioleringen, werden reeds geconfronteerd met vernieuwing of renovatie. De rioolrenovatietechnieken zijn voor de meesten onder hen onvoldoende bekend, of zelfs geheel onbekend. De snel evoluerende technologie en het uitgebreide aanbod maken het geheel niet eenvoudiger voor de rioleringsbeheerder.

Om de betrokken technici en verantwoordelijken wegwijs te maken in het uitgebreide gamma van riool-renovatietechnieken, werd door Werkgroep 7 van VLARIO een "Vlaamse Rioolrenovatiecatalogus" opgesteld. Deze catalogus bevat een overzicht van alle in Vlaanderen beschikbare systemen.

In de vorm van "systeemkaarten" met bijhorende technische documentatie worden voor elk beschikbaar systeem onder andere de technische kenmerken, de toepassingstechnieken, de aangewende materialen en de uitvoeringswijze verzameld. Deze uniforme systeemkaarten helpen de gebruiker om te vergelijken en op zelfstandige wijze een doordachte oplossing te kiezen voor zijn renovatieprobleem.

De catalogus is bestemd voor alle technici en verantwoordelijken voor rioleringen en wordt voorgesteld tijdens

### ***De derde VLARIO-dag op 20 december 1995 in Ter Elst, Edegem.***

Belangstellenden kunnen contact nemen met het secretariaat WEL. De catalogus kan besteld worden aan 1.200,- voor leden VLARIO en 2.400,- voor niet-leden adviesraad VLARIO

Een inschrijvingsformulier en bijkomende inlichtingen i.v.m. de VLARIO-dag vindt u in de Nieuwsbrief nr 9 van VLARIO en zijn eveneens te bekomen bij de v.z.w. WEL, Marktplein 16, 2110 Wijnegem - tel : 03/353.72.53 - fax : 03/353.89.91