

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

16 februari 2007

**ONTWERP VAN DECREET**

**houdende instemming met**

**het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden  
inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven,  
ondertekend in Middelburg op 21 december 2005,**

**het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden  
betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium,  
en de bijlagen A, B, C, D en E, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005,**

**het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden  
inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied,  
ondertekend in Middelburg op 21 december 2005,**

**en het verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, enerzijds,  
en het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds,  
inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer  
in het Schelde-estuarium, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden,  
Internationale Samenwerking en Toerisme  
uitgebracht door de heer Luc Van den Brande**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Karim Van Overmeire.

*Vaste leden:*

de heren Stefaan Sintobin, Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, John Vrancken;

de dames Sabine Poleyn, Miet Smet, de heren Luc Van den Brande, Johan Verstreken;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, mevrouw Anissa Temsamani;

de heer Marnic De Meulemeester, de dames Stern Demeulenaere, Anne Marie Hoebeke.

*Plaatsvervangers:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heer Werner Marginet, mevrouw Marie-Rose Morel, de heer Christian Verougstraete, mevrouw Linda Vissers;

de heren Ludwig Caluwé, Stefaan De Clerck, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Koen Van den Heuvel;

de heren Bart Caron, Kurt De Loor, Jacky Maes;

de heer Louis Bril, mevrouw Patricia Ceysens, de heer Marc van den Abeelen.

*Toegevoegde leden:*

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Loones.

---

*Zie:*

**1016** (2006-2007)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

## INHOUD

Blz.

I.	INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER KRIS PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR.....	4
1.	Totstandkoming van de verdragen .....	4
2.	Inhoud van de verdragen .....	4
2.1.	Het verdrag ter uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 .....	4
2.2.	Het verdrag inzake de ontkoppeling van de loodsgelden .....	5
2.3.	Het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) .....	5
2.4.	Het verdrag inzake het beleid en het beheer van het Schelde-estuarium.....	6
II.	BESPREKING.....	7
1.	Vragen en opmerkingen van de leden .....	7
1.1.	Tussenkoms t van mevrouw Miet Smet.....	7
1.2.	Tussenkoms t van de heer Jan Loones.....	8
1.3.	Tussenkoms t van de heer Luc Van den Brande.....	8
1.4.	Tussenkoms t van mevrouw Anne Marie Hoebeke .....	9
1.5.	Tussenkoms t van de heer Frans Wymeersch.....	10
2.	Antwoorden van de minister .....	10
III.	STEMMINGEN.....	13
1.	Artikelsgewijze stemming.....	13
2.	Stemming over het geheel .....	13
	BIJLAGE.....	15

---

DAMES EN HEREN,

In de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme werd op dinsdag 16 januari 2007 het ontwerp van instemmingsdecreet bij vier op de Schelde betrekking hebbende verdragen tussen Nederland en Vlaanderen besproken en goedgekeurd. Het ging hierbij meer bepaald om het verdrag inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven (gesloten tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden), het verdrag betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en de bijlagen A, B, C, D, en E (gesloten tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden), het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (gesloten tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden) en het verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium (gesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest enerzijds en het Koninkrijk der Nederlanden anderzijds). De vier verdragen in kwestie werden als een gezamenlijk pakket onderhandeld, ze werden ook allemaal ondertekend op 21 december 2005 in Middelburg. Doordat ze elkaar raken en beïnvloeden én omdat ze politiek één geheel vormen, werden ze ook als één pakket ter goedkeuring voorgelegd aan de beide betrokken parlementen.

## I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER KRIS PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

Bij de aanvang van zijn uiteenzetting verklaart minister *Kris Peeters* dat hij eerst kort de historiek van de totstandkoming van de verdragen zal schetsen, waarna hij de inhoud van de verdragen nader zal toelichten.

### 1. Totstandkoming van de verdragen

De *minister* wijst er vooreerst op dat de ondertekening op 21 december 2005 van de vier hier vandaag voorliggende verdragen een belangrijke mijlpaal vormt in de relatie van Vlaanderen met Nederland. Er is aan deze verdragen lang en door velen gewerkt, niet alleen op politiek maar ook op ambtelijk niveau. Het intensieve overleg tussen de ambtenaren in de Technische Scheldecommissie, de vele werkgroepen en niet in het minst de vastberadenheid van beide onderhandelingsdelegaties heeft het mogelijk gemaakt om binnen een, al bij al toch behoorlijk krap tijdschema, de vier verdragen tot stand te brengen. Minister Peeters wil dan ook alle

betrokken actoren en instanties uitdrukkelijk danken voor hun inbreng.

De Vlaamse Regering hechtte op 11 maart 2005 haar goedkeuring aan het derde Memorandum van Overeenstemming (MVO) tussen Vlaanderen en Nederland. De ondertekening ervan vond insgelijks plaats op 11 maart 2005 in 's Gravenhage. Het Memorandum van 's Gravenhage bevat afspraken over de vervolgstappen om concrete uitvoering te geven aan de projecten van de Ontwikkelingsschets 2010 waaraan de Vlaamse Regering – in het kader van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium – reeds op 17 december 2004 haar goedkeuring hechtte.

In het Memorandum werd concreet afgesproken om tegen 1 april 2005 gemandateerde onderhandelingsdelegaties aan te stellen en onverwijld ontwerpverdragen uit te werken voor: (1°) de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010; (2°) de formalisering van de bandbreedte van de loodsgeldontkoppeling; (3°) de samenwerking inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer; (4°) de samenwerking inzake beleid en beheer van het Schelde-estuarium.

De onderhandelingsdelegaties die op 25 maart 2005 door de Vlaamse Regering aangesteld werden, namen hun opdracht onmiddellijk ter hand en spraken af voor de werkzaamheden het nodige tempo aan te houden opdat de ontwerpverdragen nog voor het einde van het jaar 2005 zouden kunnen worden ondertekend.

De minister benadrukt dat er over de vier verdragen als een gezamenlijk pakket onderhandeld werd. Zij raken en beïnvloeden elkaar en vormen een politiek geheel, zoals Hegel immers al zei in zijn 'Phänomenologie des Geistes': "Das Wahre ist das Ganze." Deze eenheid wordt ook tot uitdrukking gebracht door het feit dat ze als één pakket ter goedkeuring aan het parlement worden voorgelegd.

### 2. Inhoud van de verdragen

De minister overloopt daarna kort de inhoud van de vier betrokken verdragen.

#### 2.1. Het verdrag ter uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010

Dit verdrag heeft als doelstelling de uitvoering van projecten die bijdragen tot de optimalisatie van de veiligheid tegen overstromingen, de toegankelijkheid van de Scheldehavens en de natuurlijkheid van het Schelde-estuarium.

De minister benadrukt daarbij dat niet alle onderdelen van de Ontwikkelingsschets een verdragsrechtelijke vertaling vereisen. Het verdrag vormt met andere woorden geen letterlijke doorslag van de Ontwikkelingsschets. Het verdrag legt hoofdzakelijk afspraken vast over het tijdpad van uitvoering, de samenhang tussen de projecten, de bestuurlijke monitoring, de uitvoering van de verschillende gemeenschappelijke projecten, de kostentoedeling tussen Nederland en Vlaanderen en de betalingen.

Hierbij gaat het hoofdzakelijk over de volgende projecten: (1°) de verruiming van de vaargeul van de Schelde, zowel op Vlaams als op Nederlands grondgebied, waarvan de uitvoering dient gestart vóór het einde van 2007 – iets waarvoor de komende weken en maanden nog de nodige inspanningen geleverd zullen moeten worden; (2°) de grensoverschrijdende natuurprojecten zoals de uitbreiding van het Zwin en de ontwikkeling van de Hertogin Hedwigepolder en het noordelijk gedeelte van de Prosperpolder als intergetijdengebieden, te starten voor eind 2007; (3°) de ontwikkeling van minimaal 600 ha natuur in Nederland te starten voor 2010; en (4°) de ontwikkeling van 1100 ha estuariene natuur of ‘wetlands’ in Vlaanderen, te starten voor 2010.

De minister wijst er daarbij op dat de verruiming van de vaargeul van de Schelde getijonafhankelijke vaart voor schepen met een diepgang van 13,10 meter zal toelaten en voor het einde van 2009 ook daadwerkelijk op het terrein gerealiseerd zal moeten zijn.

Voor de uitvoering van de verschillende projecten zullen beide verdragspartijen, ieder op haar grondgebied, de interne wetgeving toepassen. Niettemin heeft de Vlaamse onderhandelingsdelegatie ernaar gestreefd om voor de beide partijen de verbintenis in te bouwen om de termijnen van zowel de voorafgaande procedures als de uitvoeringstermijnen zo beperkt mogelijk te houden. Daartoe wordt in het verdrag een bestuurlijke monitoring ingesteld, waardoor vertragingen in de procedures tijdig aan het licht kunnen worden gebracht.

De kostentoedeling tussen Vlaanderen en Nederland vormt een verdragsrechtelijke vertaling van de overeenstemming die al eerder tussen Vlaanderen en Nederland gevonden werd en neergelegd is in de bijlage van het Memorandum van 's Gravenhage. Algemeen kan gesteld worden dat Vlaanderen voor ongeveer 60 percent bijdraagt aan de realisatie van de Ontwikkelingsschets 2010. Dat is exclusief projecten uit het Sigma-plan die enkel bijdragen aan de veiligheid. Nederland draagt ongeveer 40 percent bij. Voor de verdiepingswerken bedraagt de verdeelsleutel 80/20. Die verhouding is ook voorheen steeds toegepast.

Ten slotte voorziet het verdrag tevens in een regeling voor geschillenbeslechting, waarbij de minister de hoop uitdrukt dat die specifieke bepaling nooit toepassing zal hoeven te vinden.

## 2.2. Het verdrag inzake de ontkoppeling van de loodsgelden

Inzake de problematiek van de ontkoppeling van de loodsgelden wijst minister Peeters erop dat in het Memorandum van 's Gravenhage de eerdere afspraken werden bevestigd om per 1 januari 2008 de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en die voor de vaart op Rotterdam volledig te ontkoppelen en tevens met een jaarlijkse ‘bandbreedte’ naar die volledige ontkoppeling toe te werken.

Het voorliggende ontkoppelvingsverdrag vormt de verdragsrechtelijke vertaling van deze afspraken. Het betreft hier in essentie dan ook een juridisch-technisch verdrag waarbij vroegere verdragsbepalingen aangaande de loodsgeldtarieven gewijzigd worden met het oog op de loodsgeldontkoppeling.

## 2.3. Het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB)

De minister laat opmerken dat het gemeenschappelijk nautisch beheer al sinds 1 januari 2003 in de praktijk wordt toegepast op een vrijwillige en niet-juridisch geformaliseerde basis. Conform de afspraken van het memorandum wordt het gemeenschappelijk nautische beheer nu in een verdrag geregeld. Dit houdt in dat Vlaanderen en Nederland, op voet van gelijkheid, gezamenlijk daarvoor instaan en bevoegdheden en verantwoordelijkheden dragen voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied, met name de Westerschelde en haar aanlooproutes, de Beneden-Zeeschelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Minister Peeters wijst er daarbij op dat het hier uitdrukkelijk níét het technische beheer – namelijk de zorg voor de infrastructuur van de vaarweg – betreft, maar het nautisch beheer van het gebruik van de vaarweg door de scheepvaart.

Hiertoe zal de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart voor de genoemde scheepvaartwegen zelf regels kunnen vaststellen over een aantal welomschreven nautische onderwerpen. Voorts wordt een gezamenlijk beheersorgaan ingesteld: de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, die de nautische beheersbevoegdheden zal uitoefenen die thans op basis van de interne regelgeving toegekend zijn aan de wederzijds bevoegde beheersautoriteiten. Dit verzekert een gelijkwaardige Vlaams-Neder-

landse participatie in het gemeenschappelijk nautisch beheer.

In het Memorandum van 's Gravenhage werd, ter behartiging van een veilige en vlotte scheepvaart, bijzondere waarde gehecht aan een optimale invulling van de nautische 'ketenbenadering', namelijk een geïntegreerde verkeersafwikkeling vanaf zee tot aan de aanlegplaats in een Scheldehaven, of omgekeerd. In het verdrag zijn dan ook bepalingen opgenomen voor het realiseren en concretiseren van die ketenbenadering.

Het verdrag omvat verder ook evenwichtige regelingen ten aanzien van de bestuursrechtelijke rechtsbescherming, aansprakelijkheid en strafrechtelijke sancties.

#### 2.4. Het verdrag inzake het beleid en het beheer van het Schelde-estuarium

De minister komt dan tot het laatste van de vier voorliggende verdragen: het verdrag inzake het beleid en het beheer van het Schelde-estuarium. In de verschillende memoranda van overeenstemming die in het kader van de langetermijnvisie Schelde-estuarium tussen Vlaanderen en Nederland gesloten werden, hebben de beide verdragspartijen de wens uitgedrukt om te komen tot een verdragsrechtelijk gefundeerde samenwerking inzake het beleid en het beheer van het Schelde-estuarium. Die wens ligt in lijn met de traditie van samenwerking die in de loop der jaren opgebouwd is, zowel in de schoot van de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart als in de Technische Scheldec commissie (TSC).

Vlaanderen en België zijn sinds lang vragende partij voor een volwaardig, gemeenschappelijk vaarwegbeheer door middel van de oprichting van een volwaardig internationale riviercommissie voor de Schelde. De oprichting van de Technische Scheldec commissie in 1948 gaf geen volledige invulling aan die ambitie, aangezien die organisatie niet verdragsrechtelijk verankerd was. De uitvoering van het Veruimingsverdrag van 1995 en de uitwerking van de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium hebben ook in Nederland het besef doen groeien dat het beheer van een grensoverschrijdende rivier in een steeds complexer wordende omgeving permanente samenwerking noodzakelijk maakt.

Via verschillende opeenvolgende memoranda kwamen Vlaanderen en Nederland uiteindelijk tot overeenstemming over het principe om de Technische Scheldec commissie te hervormen tot een verdragsrechtelijk verankerd internationaal orgaan dat onder-

steund wordt door een permanent secretariaat. Internationale, Europese en wederzijdse nationale wetgevingen zorgen er immers voor dat het takenpakket van dergelijke internationale organisatie té uitgebreid wordt om te kunnen functioneren zonder een permanent secretariaat.

Zowel Vlaanderen als Nederland wensen hun samenwerking te richten op de optimalisering van een maximale beveiliging tegen overstromingen, de toegankelijkheid van de Scheldehavens en het behoud van een gezond en dynamisch estuarien ecosysteem. Hierdoor zal meteen bijgedragen worden tot het behoud van de zogenaamde fysieke systeemkenmerken. Als middelen om deze doelstellingen te bereiken, bepaalt het verdrag de opeenvolgende opstelling van plannen, programma's en projecten en de opstelling en uitvoering van een gemeenschappelijk fysiek monitoringplan en gemeenschappelijk wetenschappelijk onderzoek. Dienaangaande benadrukt de minister dat de verplichting om de meest snelle en soepele procedures te kiezen voor de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van dergelijke plannen, programma's en projecten een wezenlijk element van de samenwerking vormt.

Ter verwezenlijking van de vooropgestelde doelstellingen stelt het verdrag de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) in die de Technische Scheldec commissie opvolgt en die, in tegenstelling tot de TSC, ook een politieke pijler kent. Door het inrichten van een dergelijk politiek college verkrijgen de beslissingen van die commissie evidentierwijze ook een politiek draagvlak. Het ambtelijke college, de opvolger van de huidige TSC, zal op hoog ambtelijk niveau de beslissingen van het politiek college voorbereiden en uitvoeren. De werkzaamheden van beide colleges worden ondersteund door een uitvoerend secretariaat.

In al de geledingen van die structuur wordt gezocht naar een evenwichtige vertegenwoordiging van de beide verdragspartijen, wat eveneens tot uiting komt in de verdeling van de, al bij al veeleer beperkte, werkingskosten van die nieuwe structuur. Bijzondere aandacht gaat bij de uitwerking van het beleid naar het verzekeren van de betrokkenheid van de lokale overheden, waaronder de havenbesturen van de Scheldehavens en de maatschappelijke actoren. Het staat daarbij volgens de minister buiten kijf dat het belangrijk is dat voor de toekomstig te ontwikkelen projecten en maatregelen in alle geledingen een breed maatschappelijk draagvlak verworven wordt.

Afsluitend verzoekt de minister de commissieleden dan ook hun goedkeuring te willen hechten aan het hen voorgelegde ontwerp van instemmingsdecreet met de genoemde vier verdragen.

## II. BESPREKING

### 1. Vragen en opmerkingen van de leden

#### 1.1. Tussenkoms van mevrouw Miet Smet

Mevrouw *Miet Smet* wenst eerst en vooral de minister de feliciteren met het feit dat hij deze omvangrijke en complexe taak tot een goed einde heeft weten te brengen. In het verleden is men bij diverse pogingen om tot constructieve onderhandelingen te komen met Nederland immers heel vaak op moeilijkheden allerhande gestuit. De meest recente onderhandelingen zijn echter binnen een behoorlijk korte tijdsperiode succesvol afgerond. Dit is zeker geen geringe verdienste van de minister en de Vlaamse Regering.

Inzake de meer formalistische aspecten van de parlementaire verdragsbehandeling stelt mevrouw Smet vast dat de eigenlijke verdragsteksten niet zijn opgenomen in het gedrukte stuk, waarin volstaan wordt met de vermelding dat de teksten van de verdragen en de bijlagen ter inzage liggen op het Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement. Is zulks afdoende als kennisgeving ten behoeve van de parlementsleden en ligt er wel degelijk een officiële versie van de verdragen ter beschikking van het Vlaams Parlement?

De *commissievoorzitter* antwoordt daarop dat het frequent voorkomt dat de eigenlijke verdragsteksten, met name wanneer ze iet of wat volumineus zijn (zoals bijvoorbeeld ook het geval was bij het Europees Grondwettelijk Verdrag), niet in het gedrukte stuk worden opgenomen. In dat geval worden ze ter inzage gelegd op het Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement, waar de parlementsleden ze te allen tijde kunnen inzien en consulteren. De officiële vermelding dat dergelijke stukken ter inzage liggen, wordt in dat geval opgenomen op het titelblad van het ontwerp van decreet.

In casu werden de vier verdragen en de daar telkens bij horende, maar *sensu strictu* niet van het eigenlijke verdrag zelf deel uitmakende, gemeenschappelijke toelichtingen ook nog eens in digitale vorm ter beschikking gesteld van de parlementaire gemeenschap op het intranet van het Vlaams Parlement, terwijl er ook een papieren versie van de genoemde verdragen en de gemeenschappelijke toelichtingen in de commissiemappen van vandaag werd opgenomen.

Men mag er dus geredelijk van uitgaan dat alle relevante teksten wel degelijk ter beschikking van de parlementsleden staan. Qua authenticiteit van de teksten kan er ook geen probleem zijn, aangezien de

ter beschikking staande papieren kopies zowel als de digitale versie, fotografische overnames zijn van de originele verdragen. Overigens stemt het Vlaams Parlement *sensu strictu* niet als dusdanig over de vier verdragen maar over het instemmingsdecreet daarbij.

Mevrouw *Smet* heeft ook begrepen dat een en ander nog tot verdere onderhandelingen zal leiden. Zo heeft ze, niet zonder enige verbazing, uit de teksten vernomen dat de huidige Scheldeverdieping slechts tot 13,1 meter, tijongebonden, zal gaan. Ze verkeerde ter zake in de veronderstelling dat men op een veel grotere diepgang – veertien à vijftien meter – mikte. Hetgeen logisch lijkt gezien de steeds voortschrijdende ontwikkelingen in de omvang van de schepen die de maritieme trafiek naar de Europese havens verzekeren. Mevrouw Miet Smet had dan ook graag vernomen hoe diep de vaarweg in Schelde op dit moment is. In havenkringen en ook in het Waasland, wordt er immers van uitgegaan dat deze nu geheel en al ontoereikend is.

De spreekster stelt voorts vast dat het voorliggende tekstgeheel bepalingen bevat over de veiligheid op de waterwegen; gemeenschappelijke aanduidingen voor de veiligheid, gemeenschappelijke verkeerstekens, gemeenschappelijke begeleiding, enzovoort. Ook diverse andere items komen erin aan bod. De verdragen bevatten enkel concrete afspraken voor wat de verdieping van de Schelde zelf betreft. Alle overige – zelfs verwante – aangelegenheden zullen het voorwerp moeten uitmaken van aanvullende onderhandelingen. Als men, bijvoorbeeld, het kanaal Gent-Terneuzen of een van de andere waterwegen die uitmonden in de Schelde zou willen verdiepen, zal er daarover opnieuw onderhandeld moeten worden met Nederland. In de voorliggende verdragen worden de betrokken waterwegen allemaal limitatief opgesomd. Daardoor zijn een aantal waterwegen niet gevat onder het Scheldeverdiepingsverdrag, zoals daar zijn de zijkanalen van het kanaal Gent-Terneuzen en de dokken.

Mevrouw Miet Smet heeft verder ook de stellige indruk dat de nieuwe Nederlandse regering, er na de recente parlementsverkiezingen, zo langzaam maar wel zit aan te komen. Regeringsformaties van lange duur zijn overigens niet uitzonderlijk bij onze noorderburen. Het is volgens haar van cruciaal belang dat Vlaanderen van meet af aan opnieuw een goede verstandhouding zou opbouwen met die regering. Politieke impulsen kunnen immers steeds nuttig zijn. Los daarvan zorgen de in de onderscheiden verdragen voorziene permanente commissies op ambtelijk niveau echter sowieso voor een blijvende samenwerking die niet afhankelijk is van de goodwill van de politieke overheid of de politieke constellatie. Deze commissies onderhouden de contacten, ook wanneer er desgevallend politieke meningsverschil-

len zouden zijn tussen de Nederlandse en de Vlaamse overheid. De verdragen bevatten de doelstellingen en taken van die commissies. Gezien het belang van die ambtelijke commissies had de spreekster van de minister graag een opsomming gekregen van alle permanente commissies. De minister kan het overzicht in kwestie desgevallend bij het verslag laten voegen.

### 1.2. Tussenkoms van de heer Jan Loones

De heer *Jan Loones* verklaart dat men ook bij de N-VA bijzonder tevreden is met het voorliggende ontwerp van decreet. De ondertekening van deze vier Scheldeverdragen is ongetwijfeld een van de belangrijkste realisaties die de huidige Vlaamse regering tot stand heeft weten te brengen. Hij wijst er daarbij op dat de voorgeschiedenis van deze verdragen eigenlijk al tot 1993/1994 terug gaat. Na de goedkeuring van de Sint-Michielsakkoorden kreeg Vlaanderen immers ook op dit gebied internationaal verdragsrecht toegekend. Toen reeds werd erop gewezen dat deze verdragsrechtelijke component een essentieel onderdeel was van de deelstatelijke bevoegdheden, aangezien men er enkel op die manier zou kunnen toe komen om het dossier van de Scheldeverdieping – dat al lange tijd muurvast zat tussen België en Nederland – te deblokken.

Aangezien het lid tijdens de vorige legislatuur deel uitmaakte van de Commissie voor Openbare Werken, heeft hij de discussie over de langetermijnvisie op het Schelde-estuarium van nabij meegemaakt. Heel de discussie heeft geleid tot een compromis: een verdieping van 42 voet met natuurcompensaties allerhande. Na goedkeuring van deze verdragen zal er in de diverse bevoegde vakcommissies van het Vlaams Parlement ongetwijfeld nog gelegenheid zijn om verder te debatteren over de opvolging en de nadere invulling van dit verdragsrechtelijk kader.

De spreker stelt verder vast dat deze verdragen over de Scheldehavens gaan, waarvan Antwerpen er één is. Dit belet echter niet dat ook andere havens indirect betrokken zijn. Hij verwijst dienaangaande naar het advies van de SERV, die uit de aard der zaak dit dossier heeft doorspeeld aan de in haar schoot bestaande Vlaamse Havencommissie. De Havencommissie steunt evidentierwijze de voorliggende verdragen, maar tegelijk werd namens de haven van Zeebrugge toch enige bezorgdheid uitgesproken over de te verwachten ecologische en natuurcompensaties, die van invloed kunnen zijn op de haven van Zeebrugge. In de memorie van toelichting wordt tamelijk geruststellend geantwoord op deze bekommernis. De spreker begrijpt echter ten volle de bezorgdheid die leeft bij de haven van Zeebrugge die al wel vaker het slachtoffer is van allerhande overeen-

komsten. Hij denkt daarbij onder andere aan het nieuwe Sterneneiland in de voorhaven en bepaalde plannen voor natuurcompensaties in de achterhaven. Hij wenst dan ook met stelligheid te benadrukken dat Zeebrugge niet het slachtoffer mag worden van ecologische compensatiemaatregelen.

Afsluitend onderlijnt de spreker ook nog het belang van het werk dat de Commissie voor Openbare Werken in de vorige regeerperiode vanuit dit parlement verzet heeft onder leiding van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer. Hij feliciteert zowel diegenen die het werk hebben voorbereid als diegenen die het werk hebben afgerond.

### 1.3. Tussenkoms van de heer Luc Van den Brande

Ook de heer *Luc Van den Brande* feliciteert de minister voor het mee tot stand brengen van de vier voorliggende verdragen. Bij wege van algemene achtergrondbeschouwing wenst hij, met name ter attentie van bepaalde sceptici inzake het nut en de noodzaak van een verdere staatshervorming, vooreerst toch even onder de aandacht te brengen dat dit dossier zijns inziens een schoolvoorbeeld is van wat tot stand gebracht kan worden dankzij een verregaande bevoegdheids- en verantwoordelijkheidsherverkaveling. Hij wijst er daarbij op dat het dossier van de eerste Scheldeverdieping tussen 1972 en 1994 totaal geblokkeerd zat, precies omdat er onderhandeld werd tussen België en Nederland. Het is dankzij de Sint-Michielsakkoorden dat Vlaanderen in deze bevoegd werd en dat de zaak gedeblokkeerd raakte. Een en ander resulteerde daarna al vrij snel, met name in januari 1995, in de ondertekening van het verdrag over de eerste Scheldeverdieping (toen overigens ook al onderdeel van een verdragenkwartet), dat aan Nederlandse kant eerst nog was voorbereid door minister-president Lubbers en dat later werd gefinaliseerd onder minister-president Wim Kok en dat hijzelf als minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister bevoegd voor Buitenlands Beleid mee mocht ondertekenen. Hieruit moge derhalve duidelijk blijken dat institutionele hervormingen geen doel op zich zijn, maar wel degelijk een toegevoegde waarde bieden qua daadkracht en qua beleidsmogelijkheden. Hiervan zijn talloze voorbeelden te geven op zeer uiteenlopende domeinen als daar zijn economie, onderwijs, sociale huisvesting en dergelijke meer. Vlaanderen moet er dus naar streven om alle voor zijn welvaart noodzakelijke hefboomen zelf in handen te krijgen.

Ten algemenen titel stelt de heer Van den Brande vast dat permanente dialoog en duurzaam overleg een *conditio sine qua non* zijn om in de politieke context van de Vlaams-Nederlandse betrekkingen tot



concrete en wederzijds vruchtbare afspraken te komen. Hij verwijst dienaangaande ook naar bepaalde scenario's voor een toekomstige Benelux-configuratie. Hij wenst ook nadrukkelijk eenieder te danken die een bijdrage heeft geleverd tot de dialoog waarvan deze verdragen de resultante zijn. Hij wenst in dat licht te beklemtonen dat het met name ook voor de Nederlandse bewindslieden geen eenvoudige zaak geweest is om tot dit resultaat te komen. Nederland kent immers bijzonder stringente procedures, die het er bepaald niet gemakkelijker op maken om binnen een redelijke termijn tot een wederzijds aanvaardbare oplossing te komen. Het optreden van de Nederlandse overheid getuigt dan ook van grote diligentie en van een grote mate van empathie met en begrip voor Vlaanderen. Ter zake haalt de heer Van den Brande het citaat aan luidens het welke men in deze gehandeld heeft: "net doende of we even één land waren en één gemeenschappelijk belang zouden hebben". Over en weer is er bijzonder goed werk geleverd en is men er in geslaagd om, over de onvermijdelijke concurrentie heen, tot gemeenschappelijke inzichten te komen. In een immer meer globaliserende wereldeconomie is het een goed teken dat men heeft ingezien dat samenwerking in het Delta-gebied van de Lage Landen gemeenschappelijke opportuniteiten opent.

De heer Van den Brande komt dan tot het verdrag inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven. Het betreft hier een kwestie waarvoor Nederland al zeer lang vragende partij is. Rekening houdende met het feit dat iedere afspraak, en dus ook ieder verdrag en ieder verdragengeheel, steeds een kwestie van geven en nemen is, wenst hij van de minister te vernemen wat de macro- en micro-economische gevolgen zijn van de ont koppeling van het loodsgeld en de loodsgeldtarieven. Hoe beïnvloedt deze beslissing meer bepaald de concurrentiepositie van Antwerpen ten aanzien van Vlissingen en Rotterdam? Immers, hoe dichter een haven bij de zee gelegen is, hoe groter zijn comparatief voordeel, a fortiori als het om natuurlijke diepzeehavens gaat (zoals het voorbeeld van een aantal boomende havens in Azië momenteel aantoon). Is er desgevallend ook sprake van een budgettair effect voor de Vlaamse overheid? En hoe interageert een en ander op macro- en micro-economisch vlak met de kosten voor de noodzakelijke ontsluitingsinfrastructuur over de weg en over het spoor van de havens van Antwerpen?

De heer Van den Brande constateert verder dat men aan Nederlandse zijde terecht een grote zorg koestert voor het aspect veiligheid. Ter zake werden onder andere pertinente vragen gearticuleerd door de heer Wim van Gelder, Commissaris van de Koningin in de provincie Zeeland, waar de problematiek van de aangelanden zeer gevoelig ligt. Het moge duidelijk

zijn dat de bereikbaarheid van de havens en de zorg voor het natuurlijk milieu niet ten koste mogen gaan van de veiligheid op de wateren. Veiligheidskwesaties, in de strikte zin van het woord, komen echter niet expliciet aan bod in deze verdragen. Van de minister had de heer Van den Brande dientengevolge dan ook graag vernomen of dit gegeven al dan niet gevat is onder de noemer van het gemeenschappelijk nautisch beheer en of de ter zake bevoegde commissies ook over veiligheidsaspecten waken.

Derdens spreekt de heer Van den Brande zijn vermoeden uit dat men zich in Nederland wellicht nu al afvraagt wanneer de derde Scheldeverdieping eraan zit te komen. Rekening houdende met het steeds toenemende volume van het internationale zeetransport zal de huidige verdieping op een bepaald moment immers niet meer volstaan. Hoogstwaarschijnlijk vormen de vandaag voorliggende verdragen dan ook geen eindpunt. Ook in havenkringen – waar men overigens zeer tevreden is met de akkoorden die Vlaanderen en Nederland bereikt hebben – leven er op vandaag reeds zekere verwachtingen in die zin. De spreker kan zich daarbij zeer wel voorstellen dat een en ander in Nederland aanleiding zal geven tot vragen aangaande de mate waarin de zaak nog beheersbaar blijft.

De heer Van den Brande stelt vast dat in het voorliggende verdragengeheel ook heel wat aandacht is gegaan naar het natuurbehoud en naar de landbouw. Men kan dus bezwaarlijk stellen dat de voorliggende verdragen eenzijdig economisch-maritiem zijn. De spreker is van oordeel dat de aangereikte oplossingen redelijk zijn. Hij heeft het dan onder andere over de ontwikkeling van minimaal 600 hectare natuur in Nederland, te starten voor 2010, en over het Zwin. Hij vraagt de minister daar blijvend aandacht aan te besteden.

Afsluitend concludeert de heer Luc Van den Brande dat de vier verdragen een belangrijk geheel vormen, wier bestaan wijst op goed nabuurschap en goede onderhandelingen. De verdragen zijn ook van eminent economisch belang aangezien ze in Vlaanderen welvaart en werkgelegenheid creëren.

#### 1.4. Tussenkomst van mevrouw Anne Marie Hoebeke

Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* stelt dat de VLD-fractie het ontwerp van instemmingsdecreet in zijn integraliteit positief evalueert. De goedkeuring van deze verdragen komt geen dag te vroeg. De verdieping van de Scheldetoegang tot 13,10 meter is van vitaal belang voor de haven van Antwerpen. Het verdrag over het gemeenschappelijke nautische beheer zorgt daarnaast ook voor rechtszekerheid omdat

het strafbepalingen bevat die zowel Vlaanderen als Nederland erkennen. Door dit ontwerp van decreet goed te keuren wordt de bestuurlijke rechtsbescherming geconsacreerd. Dat draagt in hoge mate de goedkeuring weg van de spreekster.

Het verdrag over het beleid en het beheer van het Schelde-estuarium bevat bepalingen over overstromingsgebieden die voor een maximale veiligheid moeten zorgen. Er is ook een politiek en structureel overleg opgestart, waarvan de spreekster hoopt dat het naar de toekomst toe nog uitgebreid en geïntensifieerd zal worden.

Voor de uitvoering van de ontwikkelingsschets zijn duidelijke afspraken gemaakt over de timing. De voorziene natuurcompensaties belopen in totaal (in Nederland en in Vlaanderen samen) toch bijna 1100 hectare, hetgeen niet gering is. Ook de aanstaande ontkoppeling van de loodsgeldtarieven acht mevrouw Hoebeke een goede zaak. Ze vraagt ter zake wel wat de financiële impact daarvan desgevallend zal zijn.

#### 1.5. Tussenkomst van de heer Frans Wymeersch

De heer *Frans Wymeersch* stelt dat Vlaams Belang altijd sceptisch en kritisch is geweest ten aanzien van de benadering en behandeling van de vooropgestelde ontwikkelingsschets 2010 van het Schelde-estuarium. Vlaams Belang is voorstander van de verdere verdieping van de Schelde, die – zoals de zaak hier nu voorligt – nog niet eens ver genoeg gaat. Ongetwijfeld zal deze kwestie in de toekomst dan ook opnieuw aan de orde komen. Hij benadrukt dat de haven van Antwerpen, de haven van het Waasland, van uitermate groot economisch belang is voor de betrokken regio, voor heel Vlaanderen en zelfs voor een deel van het West-Europese hinterland.

De heer Wymeersch beklemtoont dat de vragen die van bij de aanvang binnen zijn fractie hieromtrent leefden, nog steeds actueel zijn. Het derde aspect van de uitgangspunten, natuurlijkheid, had nooit samen met de twee andere aspecten, toegankelijkheid en veiligheid, behandeld mogen of hoeven worden. De heer Wymeersch betreurt ten zeerste dat dit, met alle gevolgen van dien, wel is gebeurd. Het verheugt hem dan ook enigszins dat in de Nederlandse Tweede Kamer recent een motie is goedgekeurd die zich afzet tegen nog verdere onteigening van landbouwgronden ten behoeve van de ontpoldering voor de veiligheid en voor het ecologische aspect. Dit weerspiegelt volgens de spreker duidelijk de bekommernis en de bezorgdheid van de bevolking uit de

Zeeuwse regio, maar ook van een aardig deel van de Vlaamse bevolking. Hij stelt dat wat dit specifieke luik van de verdragen betreft, de sceptische houding van Vlaams Belang integraal behouden blijft.

De heer Wymeersch refereert ter zake ook aan een voorstel van resolutie dat zijn fractie eertijds heeft ingediend, en dat zijn volle actualiteit heeft behouden. Daarin werden onder meer vragen gesteld omtrent de hier gehanteerde benadering van het Scheidingstraktaat van 1839 en de bestaanbaarheid daarvan met de Conventie van Wenen. In hoeverre blijven de afspraken die daarin zijn gemaakt, ook gelden? Blijven de prioriteit en hiërarchie in die zin waar ze thuishoort, met name bij de verdragen met de hoogste rechtsgeldigheid?

Wat bij de spreker ook tot enige bijkomende argwaan leidt ten aanzien van de voorliggende verdragen, is het feit dat er blijkbaar een tendens bestaat om, in het licht van de ontpoldering in Nederland, vanuit Vlaanderen nog een bijkomende geste te doen in functie van veiligheid en ecologie. Zitten Vlaanderen en Nederland – rekening houdende met de reeds aangehaalde motie van de Tweede Kamer – überhaupt wel nog op dezelfde golflengte in dit dossier?

## 2. Antwoorden van de minister

In zijn repliek beklemtoont minister *Kris Peeters* eerst en vooral dat het feit dat hier vandaag vier verdragen ter goedkeuring voorliggen, mee de verdienste is van vele voorgangers die ervoor hebben gezorgd dat overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet de gewesten dit soort van verdragen kunnen afsluiten. Het belang van de nu voorliggende verdragen staat buiten kijf. De goedkeuring ervan, zal insgelijks een belangrijk feit vormen in de parlementaire annalen.

De minister komt dan tot de inhoudelijke aspecten van de bevraging. Even abstractie makend van de havens van Gent en Oostende, wijst de minister erop dat de bereikbaarheidsproblematiek evidentierwijze geheel anders ligt voor Zeebrugge, dat een diepzeehaven is, dan voor Antwerpen, dat een in het hinterland gelegen haven is.

De bevaarbaarheid van de Schelde is van cruciaal belang om de Antwerpse haven te kunnen bereiken. Omdat meer en meer schepen een steeds grotere diepgang krijgen, was meer bepaald een verdieping tot 13,10 meter tijongebonden nodig. Ingaande op een aantal opmerkingen dienaangaande, verklaart de minister heel goed te beseffen dat er nogal wat mensen zijn die de nu voorliggende verdieping wel reeds een belangrijke stap vooruit vinden, maar desalniet-

temin toch nu al opperen dat een verdieping tot 15 meter tijongebonden op termijn noodzakelijk zal zijn. Het moge duidelijk zijn dat zo iets uiterst gevoelig ligt bij onze Nederlandse burenen. Hij pleit er dan ook voor om eerst en vooral loyaal de huidige Scheldeverdieping ten volle te realiseren en pas op termijn na te gaan of zich al dan niet een verdere uitdieping opdringt. Voorlopig is zulks niet aan de orde en is elke uitspraak daarover voorbarig. Hoe dan ook zou zo iets opnieuw intens overleg vergen met de Nederlandse partner.

Anderzijds kan de minister natuurlijk ook niet naast de aan de gang zijnde evoluties in de scheepsbouw kijken. Behalve de steeds toenemende diepgang, zit er ook duidelijk een toename in de breedte van de schepen aan te komen. Hij oppert dan ook dat in de toekomst niet alleen de uitdieping van belang zal zijn voor de maritieme bereikbaarheid van de haven van Antwerpen, maar ook de breedte van de vaargeul en dan met name vooral waar schepen elkaar moeten kruisen. De scheeps- en geulbreedte zouden ter zake dan ook wel eens belangrijker kunnen worden dan de diepgang.

Een tweede belangrijke bemerking, betreft het veiligheidsaspect. Bij een eventuele verdere verdieping zou het volume water dat door het tij landinwaarts de rivier wordt ingestuwd, aanzienlijk kunnen toenemen. Vanuit veiligheids oogpunt kan zulks op termijn problematisch worden. De rivier kan niet oneindig verdiept worden, wil men maximaal de veiligheid garanderen. In Zeebrugge zijn al investeringen gebeurd voor de verdieping van het Pas van het Zand en het Scheur, stelt de minister. Die zijn beide gelegen in de zee, maar moeten de toegang tot respectievelijk Zeebrugge en de Schelde mogelijk maken. Het klopt volgens de minister dus niet dat de haven van Zeebrugge niet met de nodige zorg, laat staan stiefmoederlijk, zou worden behandeld. Dat geldt overigens ook voor Gent en Oostende, waarvoor – conform de validiteit van de ingediende dossiers – ook de nodige investeringen zullen worden toegekend.

De minister benadrukt dat ook de vrees voor compensaties ten laste van Zeebrugge geheel onterecht is en verwijst hiervoor insgelijks naar het onderhand wereldberoemde Sterneneiland. Een heel andere kwestie vormt dan weer de eventuele toekomstige uitbreiding van de activiteiten van Gaz de France-Suez in Zeebrugge, waarvoor desgevallend ook de noodzakelijke natuurcompensaties gevonden zullen moeten worden. Zeebrugge blijft immers de hub voor de Interconnector-gasterminal en het laat zich aanzien dat de toename van de vraag insgelijks zal leiden tot een toename van de toevoer.

Minister Peeters komt ook even terug op het door de heer Van den Brande in de marge van deze bespre-

king aangehaalde dossier-Benelux en stelt dienaangaande dat hij ervan uitgaat dat het verdrag in kwestie in de eerstkomende jaren hoogstwaarschijnlijk verlengd en vernieuwd moet worden. De discussie daarover zou tussen 2008 en 2010 uitgeklaard moeten raken en ongetwijfeld zal deze commissie daarin haar rol te spelen hebben. Het klopt verder ook dat een aantal personen die actief zijn in Benelux-verband, een actieve rol hadden bij de totstandkoming van de voorliggende verdragen en die rol ook voortzetten voor wat het uitwerkingsstadium betreft. De Benelux blijft derhalve potentieel een interessant werkkader.

De minister beaamt dat de ontkoppeling van de loodsgelden inderdaad is meegenomen op vraag van Nederland. In dat opzicht is het een element dat zorgt voor een billijk evenwicht tussen de verschillende verdragen. De zaak wordt overigens gefaseerd doorgevoerd vanaf 1 januari 2008. De minister spreekt daarbij het vermoeden uit dat, mochten er ter zake onoverkomelijke problemen rijzen voor onze havens, dit onderhand wel al zou aangekaart zijn. De haven van Antwerpen is hoe dan ook zeer nauw betrokken hierbij. De ontkoppeling van de loodsgeldtarieven heeft volgens de minister bovendien geen impact op de Vlaamse begroting. De bevoegdheid voor het vastleggen van de tarieven blijft berusten bij de minister die dit gegeven in zijn portefeuille heeft.

Met betrekking tot de vraag naar de macro- en micro-economische impact van een en ander, meent de minister dat dit gegeven voldoende is ingecalculeerd in de opbouw van het verdragengeheel, en wijst hij er opnieuw op dat de havens steeds zeer nauw betrokken werden bij de totstandkoming van deze afspraak. De exacte macro- en micro-economische gevolgen van deze kwestie, kan de minister vanzelfsprekend niet voor de vuist weg debiteren. Zulks is binnen de algemene onderhandelingscontext echter ongetwijfeld mee onderzocht. Hij zal het bestaan van de gevraagde gegevens laten nagaan en ze, in de mate dat ze op een overzichtelijke manier beschikbaar zijn, aan deze commissie bezorgen, teneinde ze desgevallend bij het verslag te kunnen voegen of ze op een andere manier ter beschikking van de commissieleden te stellen.

Hierop inpikkend wenst de heer *Luc Van den Brande* zijn vraag wat te preciseren. Hij had het namelijk niet zozeer over eventuele budgettaire gevolgen voor de Vlaamse begroting, maar wilde er meer bepaald op wijzen dat het in Europees verband perfect mogelijk is om wat men ‘competitieve voordelen’ noemt, in te zetten. Hij wenst dan ook te vernemen hoe het zit met de eventuele competitieve voordelen voor Vlaanderen ten opzichte van Rotterdam en Vlissingen, in vergelijking met de tot op heden bestaande

situatie inzake loodsgeldtarieven. De heer Van den Brande kan er daarbij best inkomen dat de minister hierop niet onmiddellijk kan antwoorden, en verklaart genoeg te zullen nemen met een aanvullend schriftelijk antwoord. Hij wil daar echter wel duidelijkheid over. De spreker refereert aan het punt van de ligging van de onderscheiden havens. Rotterdam heeft ter zake een competitief voordeel omdat het onmiddellijk aan zee gelegen is. Het inlands gelegen Antwerpen heeft dan weer andere voordelen, omdat het nauwer aansluit bij de algemene West-Europese verkeersinfrastructuur. Men zou dus kunnen stellen dat Rotterdam een kwantitatief voordeel heeft, terwijl Antwerpen kan genieten van een meer kwalitatief voordeel. Hij wijst er ter zake op dat zich op dit vlak momenteel ook een historische verschuiving aan het voordoen is. Historisch liepen de grote verkeersassen immers Noord-Zuid, maar door de geopolitieke ontwikkelingen van de laatste decennia is er een heroriëntering bezig richting Oost-West. Dat laatste komt niet alleen tot uiting in de spoorverbindingen, maar ook voor wat de waterwegen betreft. Het Rijn-Main-Donaukanaal is daarvan een goed voorbeeld.

Minister *Peeters* gaat volgaarne in op de suggestie om dit na te vragen en zal deze gegevens samen met het door mevrouw Miet Smet gevraagde overzicht van de verschillende commissies en hun bevoegdheden ter beschikking van de commissie stellen, teneinde ze desgevallend bij het verslag te voegen.

De minister komt dan tot de kwestie van de zogenaamde derde pijler, de natuurlijkheid. Hij wijst er daarbij op dat deze van in den beginne mee is ingecalculeerd, teneinde een op alle gebieden evenwichtig project voor de langere termijn te ontwikkelen. Toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid zijn in deze derhalve drie onlosmakelijk met elkaar verbonden pijlers. Hij kan er daarbij best inkomen dat een aantal landbouwers zulks moeilijk verteerbaar vinden. In hun ogen komt het waarschijnlijk over alsof ze hun duurzaam bewerkte grond moeten opofferen voor de natuur of de haven. Ze hebben het gevoel dat ze telkens het onderspit moeten delven. De minister herhaalt dienaangaande dat deze Vlaamse Regering eraan vasthoudt dat ze het agrarisch gebied zal afbakenen, iets wat overigens ook heel duidelijk in het Vlaams regeerakkoord is opgenomen. Hij ontkent dan ook ten stelligste dat er een sluipend proces aan de gang is waarbij de landbouw steeds zou moeten inleveren en nooit zekerheid zou krijgen. De minister acht ook de flankerende maatregelen van het allergrootste belang voor de landbouwers die met dit grote project worden geconfronteerd. Ze moeten correct gecommuniceerd en toegepast worden. Hij erkent – onder verwijzing naar de door de heer *Wymeersch* aangehaalde resolutie van de Tweede Kamer – dat ook in Nederland een zekere

politieke gevoeligheid leeft inzake de ‘natuurlijkheid’ en het agrarische aspect. Er is daar duidelijk gekozen voor vrijwillige onteigening en het is volgens de minister afwachten wat de nieuwe Tweede Kamer daarmee doet. Hij beklemtoont dat in elk geval de afspraken hier zullen worden nageleefd, maar dat waar zulks niet nodig is er ook geen landbouwgebieden zullen worden aangesneden.

De heer *Wymeersch* stelt dat een aantal Nederlandse poldergebieden worden uitgebaat door Vlaamse landbouwers. Vervolgens herhaalt hij dat, als de nieuwe Tweede Kamer aan de uitvoering van de motie vasthoudt, dit niet mag betekenen dat er ter compensatie nog bijkomende Vlaamse poldergronden zouden moeten worden onteigend ten behoeve van de veiligheid, natuurlijkheid en dergelijke. Dan zou het nu al bijzonder precaire evenwicht immers helemaal verstoord worden. Van de minister wenst hij dan ook te vernemen of, en zo ja, in hoeverre de factor ‘natuurlijkheid’ nog kan worden aangepast, rekening houdend met de Nederlandse verzuchtingen en het feit dat Vlaanderen dan eventueel meer inspanningen zou moeten leveren.

De *minister* antwoordt daarop dat hij momenteel over geen enkele indicatie beschikt, als zou Nederland de aangegane engamenten niet integraal willen nakomen. Hij gaat er dus van uit dat Nederland, t.t.z. de nieuwe Tweede Kamer en de nieuwe Nederlandse regering, aan alle verplichtingen zal voldoen en dat alle afspraken wederzijds zullen worden nagekomen. De vraag is op heden dus puur hypothetisch. Twee elementen zijn voor Vlaanderen van belang: de uitbreiding van het Zwin en de Hertogin Hedwigepolder, die een Vlaamse eigenaar heeft en moet worden verworven door Nederland op basis van vrijwilligheid. De vrijwilligheid is geen juridische verplichting. De Nederlandse procedures laten een onteigening toe. De motie van de Nederlandse Tweede Kamer maakt onteigeningen uiteraard wel politiek delicaat. Ter zake is het insgelijks wachten op wat de toekomstige Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat zal doen.

Afsluitend komt minister *Peeters* tot de kwestie van de interrelatie van de nu voorliggende verdragen met een aantal voorgaande verdragen en dan meer bepaald het Scheidingstraktaat van 1839. Ter zake bevestigt hij dat wat nu voorligt de voorafgaandelijk bestaande verdragsbepalingen niet in hun geheel herroept. Enkel een aantal bepalingen uit die voorgaande akkoorden, en dan met name uit het Scheidingstraktaat van 1839, worden vervangen door hetgeen nu verdragsrechtelijk wordt vastgelegd. De juridische zorgen die hieromtrent op een bepaald ogenblik inderdaad bestonden, zijn na onderzoek door ter zake kundige rechtsgeleerden ongegrond gebleken. Het basisverdrag blijft zodoende wel dege-

lijk in voege, aangezien het niet zonder voorwerp wordt.

### III. STEMMINGEN

#### 1. Artikelsgewijze stemming

##### Artikel 1

Ter stemming gelegd, wordt het eerste artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimité van tien stemmen.

##### Artikel 2

Ter stemming gelegd, wordt het ook het tweede artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimité van tien stemmen.

##### Artikel 3

Ter stemming gelegd, wordt het derde artikel van het ontwerp van decreet aangenomen met vijf stemmen voor, bij vijf onthoudingen.

##### Artikel 4

Ter stemming gelegd, wordt het vierde artikel van het ontwerp van decreet opnieuw bij unanimité van tien stemmen aangenomen.

##### Artikel 5

Ter stemming gelegd, wordt ten slotte ook het vijfde artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimité van tien stemmen.

#### 2. Stemming over het geheel

In zijn geheel ter stemming gelegd, wordt het ontwerp van decreet houdende instemming met het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005; het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, en de bijlagen A, B, C, D en E, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005; het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake

het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005; en het verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, enerzijds, en het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds, inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, aangenomen met vijf stemmen voor, bij vijf onthoudingen.

*De verslaggever,*

Luc VAN DEN BRANDE

*De voorzitter,*

Karim VAN OVERMEIRE

---



BIJLAGE





## Commissies werkzaam in het kader van de Scheldeverdragen

De Vlaams – Nederlandse samenwerking rond de Schelde situeert zich op ambtelijk niveau in twee commissies, de Technische Scheldecommissie en de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

### Nautisch beheer

De nauwe samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen inzake het nautisch beheer in de Schelderegio is gegroeid vanuit de Permanente Commissie (PC). Deze commissie, ingesteld bij het Tractaat tussen Nederland en België van 19 april 1839, hield zich tot aan de Tweede Wereldoorlog nagenoeg uitsluitend bezig met het houden van toezicht op het loodswezen en de betonning. Na de Tweede Wereldoorlog zijn de invloedssfeer en de bevoegdheden van de Permanente Commissie stelselmatig toegenomen. Onder impuls van de commissie zijn de volgende verdragen tot stand gekomen:

- het Verdrag regelende de verlichting en de bebakening van de Westerschelde en haar mondingen van 23 oktober 1957;
- de Overeenkomst inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen van 29 november 1978.

Door de beide verdragen werden de toezichthoudende bevoegdheden van de Permanente Commissie uitgebreid tot de gehele vaarwegmarkering en de Schelderadarketen. Bovendien verwierf de commissie in beide verdragen uitvoerende bevoegdheden.

De redactie van het (herziene) Scheldereglement, vastgesteld bij het Verdrag van 11 januari 1995, gebeurde onder auspiciën van de Permanente Commissie. Overigens verkreeg de Permanente Commissie in het (herziene) Scheldereglement bevoegdheden tot het stellen van nadere regels over specifieke onderwerpen.

Vanaf medio het vorig decennium is de rol van de Permanente Commissie geleidelijk verbreed tot het zo veel als mogelijk gezamenlijk instaan voor de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Hierbij ging de aandacht van de commissie vooral uit naar de zich opdringende afstemming tussen het Nederlands en Vlaams nautisch beleid wat de Schelderegio betreft. Voorts werkte de Permanente Commissie, in overleg met de betrokken loodsdiensten, de beleidskaders uit voor de verhoging van de kwaliteit en de kostenefficiëntie van de dienstverlening van de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensten door middel van een samenwerkingsverband. Zo ontwikkelde de Permanente Commissie zich steeds meer tot een gezamenlijk nautisch beleidsorgaan.

Het constructieve overleg binnen de Permanente Commissie heeft uiteindelijk geleid tot ministeriële afspraken om de nautische samenwerking verder uit te bouwen en te vervolledigen door middel van het instellen van een gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) dat vertrekt vanuit het gezamenlijk belang van een veilige en vlotte scheepvaart. De eerste afspraken daarover zijn vastgelegd in het op 5 februari 2001 te Kallo tot stand gekomen Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium.

In onderdeel B van het Tweede Memorandum van Overeenstemming ten aanzien van het Schelde-estuarium, door de bevoegde Nederlandse en Vlaamse bewindslieden ondertekend te Vlissingen op 4 maart 2002, is o.m. het volgende afgesproken:

“Het nautisch beheer in het Scheldegebied zal vanaf 1 januari 2003 gemeenschappelijk door Nederland en Vlaanderen reeds de facto worden uitgeoefend, vooruitlopend op een juridische en verdragsrechtelijke formalisering daarvan. De Permanente Commissie zal fungeren als gemeenschappelijk beleidsorgaan; het gemeenschappelijk nautisch beheer zal binnen de door de Permanente Commissie te stellen kaders worden uitgeoefend door een in te stellen Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA).”

Op grond van deze afspraak is het gemeenschappelijk nautisch beheer sedert 1 januari 2003 inderdaad toegepast op vrijwillige en niet juridisch geformaliseerde basis. Dit vormt de grondslag van een vruchtbaar groeiproces waarbij de Permanente Commissie zich verder ontwikkelt in haar rol van gezamenlijk beleidsorgaan en waarbij een Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit als gezamenlijk beheersorgaan instaat voor de dagelijkse zorg voor een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer.

In onderdeel C van het op 11 maart 2005 te 's-Gravenhage ondertekende Derde Memorandum van Overeenstemming wordt ter behartiging van een veilige en vlotte scheepvaart, bijzondere waarde gehecht aan een optimale invulling van de ketenbenadering, namelijk een geïntegreerde verkeersafwikkeling vanaf zee tot aan de aanlegplaats in een Scheldehaven, of omgekeerd.

Het Memorandum van 11 maart 2005 voorziet tevens een verdragsrechtelijke formalisering van het gemeenschappelijk nautisch beheer per 1 januari 2006. Het Verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer strekt tot de bedoelde verdragsrechtelijke formalisering.

### **Technisch beleid en beheer**

Op voorstel van de Belgische regering werd op een topperleg van Beneluxministers op 29, 30 en 31 januari 1948 besloten tot de oprichting van een Technische Scheldecommissie (TSC). Deze Commissie werd belast met de verantwoordelijkheid over alle lopende en toekomstige studies die de Schelde betreffen.

Het is thans een permanent overleg tussen Vlaanderen en Nederland over alle technische aangelegenheden die het Schelde-estuarium aanbelangen.

De TSC heeft in de loop van de tijd een belangrijke rol gespeeld in de betrekkingen tussen Nederland en België. Ook als de relaties op politiek niveau waren bekoeld, bleef de ambtelijke Commissie haar werkzaamheden verder zetten. Hierdoor konden belangrijke dossiers telkens opnieuw worden geactiveerd.

De belangrijkste onderwerpen die de TSC de afgelopen jaren behandeld heeft, zijn:

- de eerste Scheldeverdieping in de jaren zeventig
- de invloed van de verbeteringswerken voor de scheepvaart op het tijregime van de rivier
- de invloed van de uitbouw van de Haven van Zeebrugge op de monding van de Westerschelde en de Nederlandse kust
- de stormvloedkering op de Beneden-Zeeschelde
- de maritieme toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen
- de tweede Scheldeverdieping (verdrag van 1995)
- de Langetermijnvisie Schelde-estuarium
- de derde Scheldeverdieping (verdrag van 2005)

In haar huidige samenstelling functioneert de Technische Scheldecommissie als voorportaal voor het overleg tussen de Vlaamse en Nederlandse bewindslieden. De Commissie is thans verantwoordelijk voor het opstellen van visie- en beleidsdocumenten voor het gebruik en het beheer van het Schelde-estuarium.

Daarnaast voert de TSC opdrachten van de Bewindslieden uit. Deze opdrachten situeren zich momenteel voornamelijk rond de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 en de studie naar de verbetering van de Nautische Toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent – Terneuzen.

Hoewel de opdracht van de Technische Scheldecommissie nu reeds vrij uitgebreid is, heeft België en later Vlaanderen nooit de ambitie opgegeven om een volwaardige internationale riviercommissie voor de Schelde op te richten.

De oprichting van de Technische Scheldecommissie in 1948 gaf geen volledige invulling aan deze ambitie aangezien de organisatie niet verdragsrechtelijk verankerd was.

De uitvoering van het Verruimingsverdrag van 1995 en de uitwerking van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium hebben nu ook in Nederland het besef doen groeien dat het beheer van een grensoverschrijdende rivier in een steeds complexer wordende omgeving permanente samenwerking noodzakelijk maakt.

Via verschillende opeenvolgende memoranda kwamen Vlaanderen en Nederland uiteindelijk tot overeenstemming over het principe om de TSC te hervormen tot een verdragsrechtelijk verankerd internationaal orgaan ondersteund door een permanent secretariaat. Internationale, Europese en wederzijdse nationale wetgeving zorgt er namelijk voor dat het takenpakket van dergelijke organisatie te uitgebreid wordt om te kunnen functioneren zonder een permanent secretariaat.

Op 21 december 2005 werd uiteindelijk het Verdrag inzake de samenwerking ten aanzien van het beleid en beheer van het Schelde-estuarium in Middelburg ondertekend, samen met het Verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010, het Verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer en het Verdrag inzake de ontkoppeling van de loodsgelden.

Ingevolgde dit verdrag wordt de Technische Scheldecommissie (TSC) voortgezet in de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC).

Een belangrijk verschil tussen deze Commissies is dat de VNSC een politieke pijler kent, het Politiek College, dat met een frequentie van minimaal eenmaal per jaar zal beraadslagen. Daarnaast wordt ook een Uitvoerend Secretariaat voorzien in het Verdrag. De taken en bevoegdheden eerder toegekend aan de Technische Scheldecommissie worden overgenomen door het Ambtelijk College. Een belangrijk verschilpunt voor wat betreft de bevoegdheden ligt in artikel 5 van het Verdrag. Dit artikel verzekert namelijk de uitvoering van de besluiten van de VNSC. Hierdoor ontstaat er een juridische borging van deze besluiten.

Het Ambtelijk College voert de opdrachten van het Politiek College uit. Het Verdrag stelt dat de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie zorg draagt voor de structurele betrokkenheid van lokale overheden en maatschappelijke organisaties bij het beleid en beheer van het Schelde-estuarium. Indien bepaalde opdrachten dit noodzaken, zal dus een adviesorgaan zoals het huidige Overleg Adviserende Partijen (OAP) in het leven geroepen kunnen worden.

Het ambtelijk College kan voor de uitvoering van haar opdrachten ad hoc werkgroepen oprichten. Ze kan in ieder geval beschikken over een Uitvoerend Secretariaat. Dit orgaan zal onder meer optreden als permanent secretariaat voor het Politiek College, het Ambtelijk College, en de eventuele ad hoc werkgroepen. Om de samenwerking te benadrukken, moet deze organisatie permanent zijn en ook als dusdanig herkenbaar en aanspreekbaar zijn.