

25 867

Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), met Bijlagen; Genève, 19 januari 1996

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 23 januari 1998

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 30 januari 1998.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 1 maart 1998.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 19 januari 1996 te Genève tot stand gekomen Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), met Bijlagen (Trb. 1997, 234 en 294)¹.

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
W. Kok

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Inleiding

Het onderhavige verdrag is door het «Inland Transport Committee» van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) opgesteld en heeft betrekking op de infrastructuur voor binnenvaart en zee-riviervaart («E-vaarwegennet») in Europa.

Het verdrag is voorlopig het laatste in de reeks van paneuropese infrastructuurverdragen, te weten de op 15 november 1975 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (Trb. 1979, 78), de op 31 mei 1985 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst betreffende belangrijke internationale spoorlijnen, en de op 1 februari 1991 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst inzake belangrijke internationale gecombineerde vervoerslijnen en daarmee samenhangende installaties (Trb. 1992, 13). Het Koninkrijk is overigens geen partij bij de Overeenkomst van 1985 omdat, tegen de wens van Nederland in, de belangrijke spoorverbinding Rotterdam-Venlo-Keulen er niet in is opgenomen.

Ongeveer twintig landen in Europa hebben zodanige binnenvaartbelangen, dat zij als potentiële verdragspartijen kunnen worden beschouwd. Ongeveer twaalf van deze landen hebben in het kader van de VN/ECE reeds te kennen gegeven dat zij overwegen partij te worden.

Bij voldoende deelname door betrokken landen zal het onderhavige verdrag de internationale coördinatie van investeringen in vaarwegen kunnen bevorderen en de kwaliteit en homogeniteit van het Europese vaarwegennet kunnen verbeteren. De eventuele gunstige effecten zullen zich vooral in Midden- en Oost-Europa voordoen, waar de kwaliteit van de vaarwegen in het algemeen achterloopt bij die in West-Europa. Verbetering van de vaarwegen in Midden- en Oost-Europa zal de actieradius van de Nederlandse binnenvloot en de toegankelijkheid van het achterland van de Nederlandse zeehavens vergroten. Nederland heeft dus een duidelijk belang bij inwerkingtreding van het verdrag.

Voor Nederland heeft partij worden bij het verdrag nauwelijks gevolgen voor het te voeren vaarwegenbeleid, aangezien de Nederlandse E-vaarwegen thans reeds voldoen aan de in het verdrag vastgelegde criteria, of dat in de toekomst zullen gaan doen bij voortzetting van het huidige beleid. Uit het partij worden bij het verdrag zullen voor Nederland ook geen financiële gevolgen voortvloeien.

Op 23 juni 1997 is het verdrag voor het Koninkrijk ondertekend. Het verdrag, dat ook voor elf andere Europese staten¹ is ondertekend, treedt in werking negentig dagen nadat vijf staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd, op voorwaarde dat een of meer waterwegen van het waterwegennet van internationaal belang als doorlopende waterweg de grondgebieden van ten minste drie van deze staten verbinden.

Verdrag

Het verdrag, dat dezelfde opzet als de genoemde infrastructuurverdragen heeft, bevat in artikel 1 een definitie met betrekking tot het netwerk van in Europees verband belangrijk geachte verbindingen en in artikel 2 een beschrijving van de technische en operationele normen waaraan die verbindingen in beginsel dienen te voldoen.

Artikel 9 is een standaardbepaling die ook in de andere infrastructuurverdragen voorkomt. Dit artikel is opgenomen om verdragspartijen te

¹ Duitsland, Finland, Hongarije, Kroatië, Litouwen, Luxemburg, Moldavië, Roemenië, Slowakije, Tsjechië, Zwitserland.

vrijwaren voor het verwijt van verdragsschending in gevallen waarin zij genoodzaakt zijn om bepaalde vaarwegen tijdelijk voor het scheepvaartverkeer te sluiten bij (dreigende) calamiteiten zoals aardverschuiving in een rivierdal of een aanvaring waarbij een schip betrokken is dat stoffen vervoert die bij het vrijkomen een gevaar voor de omgeving opleveren. In theorie kunnen ook onlusten of (dreigend) oorlogsgeweld aanleiding zijn om een beroep op dit artikel te doen.

Artikel 12 bevat de procedure voor de wijziging van het verdrag. Met betrekking tot een wijziging, die hier te lande parlementaire goedkeuring zal behoeven, dient de nationale procedure binnen 12 maanden na de mededeling van de Verenigde Naties te zijn afgerond. Indien geen parlementaire goedkeuring wordt verkregen, zal tegen de wijziging uiteraard bezwaar worden gemaakt. Indien door geen enkel land tijdens de 12 maanden een bezwaar wordt gemaakt, treedt de wijziging voor alle partijen in werking. Een eventueel hier te lande nog lopende procedure behoeft niet meer te worden voortgezet en de wijziging, die dan ook voor het Koninkrijk zal gelden, komt tot stand door middel van een besluit in de zin van artikel 92 van de Grondwet.

Tot slot zijn in de artikelen 13 en 14 de besluitvormingsprocedures vastgelegd waarmee de netwerken en normen desgewenst aan nieuwe ontwikkelingen kunnen worden aangepast.

Het verdrag legt de landen die er partij bij zijn geen dwingende verplichtingen op om bepaalde infrastructurele investeringen te verrichten, maar wel een inspanningsverplichting om bij uitbreiding of verbetering en bij het beheer van hun deel van het betrokken infrastructuurnet de vastgelegde normen zo veel mogelijk toe te passen en eventuele lacunes in het net op te vullen.

Bijlagen

Het verdrag heeft drie bijlagen. Bijlagen I en II bevatten de in artikel 1 aangegeven beschrijving en geven een opsomming van de tot het E-vaarwegennet behorende vaarwegen en binnenvaarhavens. In bijlage III, die normen bevat in aansluiting op artikel 2, worden de technische en operationele parameters beschreven die voor dat netwerk dienen te worden nagestreefd. De belangrijkste parameter is de vaarwegklasse volgens de door de VN/ECE en de Europese Conferentie van de Ministers van Transport gezamenlijk vastgestelde classificatie. Bestaande E-vaarwegen moeten tenminste tot klasse IV behoren (toegankelijk voor schepen en duwconvoeien van (lengte) 85m x (breedte) 9,5m x (diepgang) 2,5m) en bij toekomstige verbeteringswerken tenminste de afmetingen krijgen van klasse Va (toegankelijk voor schepen en duwconvoeien van 95 x 11,4 x 2,5). Nieuwe E-vaarwegen, die met name kunnen ontstaan wanneer lacunes in het net worden opgevuld, moeten tenminste behoren tot klasse Vb (toegankelijk voor duwconvoeien van 172 x 11,4 x 2,5). Bij inwerkingtreding van het verdrag wordt klasse Va/b dus de Europese norm. Andere technische parameters hebben betrekking op de minimum doorvaarthoogte onder bruggen (belangrijk voor containervervoer) en de minimaal toegestane diepgang. Operationele parameters hebben betrekking op beperking van stremmingen wegens periodiek onderhoud van sluizen en dergelijke, en op het bedieningsregime van sluizen en hefbare bruggen (in principe 24-uurs bediening op werkdagen). De parameters komen overeen met de op het waterwegennet betrekking hebbende richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet, vastgelegd bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet (PbEG L 228).

De lijsten met de E-vaarwegen en E-binnenvaarhavens kunnen bij meerderheidsbesluit van de Hoofdwerggroep Binnenvaart van de VN/ECE

worden gewijzigd. De verdragspartij op wiens grondgebied de toe te voegen of te schrappen vaarweg of haven is gelegen heeft echter een vetorecht. Wijziging van de technische en operationele parameters kan op dezelfde manier geschieden, zij het dat hier een blokkerende minderheid van één vijfde van de verdragspartijen nodig is om een wijziging tegen te houden.

De bijlagen maken een integrerend onderdeel uit van het verdrag en zijn gelet op hun inhoud aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlagen behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht van goedkeuring terzake voorbehouden.

Koninkrijkspositie

Het verdrag zal, wat het Koninkrijk betreft, naar zijn aard alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo