

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

9 MEI 1972.

WETSVOORSTEL

tot fusie van de stad Antwerpen
met gemeenten gelegen aan de Linker Scheldeoever.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Antwerpse haven wordt opnieuw geconfronteerd met een expansieprobleem.

Voor de ganse Belgische economie betekent de steeds verder gaande havenindustrialisering een belangrijke bijdrage. De bedrijven die in de havengebieden worden ingeplant, vooral de sectoren petroleum, scheikunde, petrochemie en auto-assemblage, behoren immers tot de snelst groeiende en hebben derhalve een groot aandeel in de stijging van het bruto nationaal produkt. Bovendien bevorderen zij door hun inter-industriële bindingen de opgang van andere bedrijfssectoren in de overige gedeelten van het land.

Door de industrialisering van de havens wordt tevens de internationale concurrentiepositie van ons land verstevigd.

* * *

Ten gevolge van de recente havenindustrialisering is de terreinvoorraad in de Antwerpse haven op de rechteroever praktisch uitgeput, zodat nieuwe vestigingen daar uitgesloten zijn. Immers, de uitbouw in oostelijke richting stuit op technische en urbanistische bezwaren, terwijl de Nederlandse grens een limiet stelt aan de verdere expansie ten noorden van de haven.

De laatste mogelijkheid tot uitbreiding ligt op de linkeroever van de Schelde. Zijn ontsluiting wordt thans gerealiseerd. Technisch is de industrialisering van de Linkeroever trouwens mogelijk. Op dit ogenblik zijn er dan ook reeds verschillende concerns gevestigd. Andere maken zich hiervoor gereed. Ook wordt er gebouwd aan een thermische en kerncentrale.

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

9 MAI 1972.

PROPOSITION DE LOI

portant fusion de la ville d'Anvers avec des
communes sises sur la rive gauche de l'Escaut.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le port d'Anvers est à nouveau confronté avec un problème d'expansion.

Pour l'économie belge entière, l'industrialisation continue du port représente un apport important. Les industries implantées dans l'aire portuaire, surtout celles des secteurs du pétrole, de la chimie, de la pétrochimie et de l'assemblage automobile, sont, en effet, du nombre des industries dont l'essor est le plus rapide et elles ont, dès lors, une part importante dans l'augmentation du produit national brut. En outre, par leurs connexions interindustrielles, elles favorisent l'épanouissement d'autres secteurs industriels dans les autres parties du pays.

L'industrialisation des ports renforce également la position concurrentielle de notre pays.

* * *

Cette industrialisation récente du port a eu pour résultat d'épuiser toute la réserve de terrains sur la rive gauche de l'Escaut de sorte qu'il est exclu d'accueillir des implantations nouvelles. En effet, l'extension vers l'est se heurte à des difficultés d'ordre technique et urbaniste, alors que la frontière néerlandaise limite toute nouvelle expansion du port vers le nord.

La rive gauche constitue la dernière possibilité d'extension. Sa mise en exploitation est en cours de réalisation. D'ailleurs, l'industrialisation de la rive gauche est techniquement réalisable. A l'heure actuelle, plusieurs concerns y ont déjà été implantés. D'autres s'y préparent. Des travaux sont également en cours pour la construction d'une centrale thermonucléaire.

Op sociaal-economisch vlak zullen de gevolgen ervan zeer gunstig zijn, o.m. voor het Waasland, dat mede dank zij deze uitbreiding in plaats van een economisch stagnerend gebied, één van de speerpunten van de Antwerpse expansie zal worden.

Vanzelfsprekend heeft geen enkele beheersvorm het voordeel volmaakt te zijn. Maar het valt wel op dat om zo te zeggen alle voorname Westeuropese havens een gemeentelijk beheer kennen. Dit gemeentelijk beheer brengt mee dat naarmate het havengebied dient te worden uitgebreid ook het gemeentelijk territorium groeit. Nergens heeft dit verschijnsel aanleiding gegeven tot grote aarzeling of ernstige betwistingen. Men heeft, ook buiten onze grenzen, het algemeen belang steeds de voorrang gegeven. Dit algemeen belang wordt thans, in verband met de expansie van de Antwerpse haven, ernstig in het gedrang gebracht. Inderdaad, sedert de industrialisering op de linkeroever is begonnen, werd een einde gesteld aan de eenheid van beheer der haven.

Terecht onderstreepte onlangs nog de schepen van de Antwerpse haven het feit dat de buitenstaander, die van onze interne tegenstellingen niet op de hoogte is, niet begrijpt wat er sedert geruime tijd met onze wereldhaven verkeerd gaat. Zo vraagt hij zich af waarom men op de rechteroever havenrechten betaalt en op de linkeroever niet. De rechteroever wordt beschermd door een uitgebreid korps van veiligheidsdiensten en een gespecialiseerd brandweerkorps. De linkeroever kan slechts een beroep doen op de landelijke politie en beperkte vrijwillige brandweerkorpsen. Op de rechteroever bestaan douanefaciliteiten maar op de linker niet.

De ondernemingen die zowel op de rechter als op de linkeroever afdelingen hebben dienen rekening te houden met de totaal verschillende voorschriften, normen en criteria. Zelfs inzake de drinkwater- en electriciteitsvoorziening, zijn storende verschillen te noteren.

Men meent dan ook in de betrokken kringen dat de toestand onhoudbaar is geworden. Een beslissing dringt zich op. Alleen het Parlement kan deze beslissing nemen.

* * *

De meest voor de hand liggende en tevens de meest efficiënte oplossing om deze ontsluiting zinvol te realiseren is de fusie van de stad Antwerpen met de vier Oost-Vlaamse gemeenten: Doel, Kallo, Verrebroek en Kieldrecht (gedeelte). Aldus blijft het beheer van de haven met al haar afhankelijkheden (politiediensten, brandweer enz.) in handen van éénzelfde administratieve overheid. Een andere afdoende en haalbare oplossing werd nooit voorgesteld.

De rechten van de personeelsleden van de vier gemeenten en van de commissies van openbare onderstand, die ophouden te bestaan, worden door het onderhavige wetsvoorstel degelijk gewaarborgd.

Het voorstel behelst eenzelfde regeling voor de diensten van de burgerlijke stand.

Zonder de voorgestelde uitbreidingsmogelijkheid zal de ontwikkeling van de haven fataal worden afgeremd. Gans onze economie zal daaronder lijden.

Er mag gehoopt worden dat Kamer en Senaat zich boven lokale of regionale tegenstellingen zullen stellen door uitsluitend datgene te doen wat de logica en de ervaring in andere Westeuropese havens, als de beste en meest redelijke oplossing aanwijzen.

F. GROOTJANS.

Sur le plan social et économique les conséquences en seront très heureuses, notamment pour le Pays de Waes, lequel, grâce à cette extension géographique, sera aux avant-gardes de l'expansion anversoise au lieu de se confiner dans le rôle de région atteinte de stagnation économique.

Il est évident qu'aucune forme de gestion n'a l'avantage d'être parfaite. Mais il est frappant de constater que la quasi-totalité des principaux ports d'Europe occidentale ont une gestion communale. Celle-ci a pour effet qu'au fur et à mesure que la zone portuaire doit être étendue, le territoire de la commune s'accroît également. Nulle part ce phénomène n'a entraîné d'hésitation ou de contestations sérieuses. Priorité a toujours été donnée à l'intérêt général, en dehors de nos frontières également. En ce qui concerne l'expansion du port d'Anvers, cet intérêt général est aujourd'hui fortement menacé. En effet, depuis que l'industrialisation a commencé sur la rive gauche, il a été mis fin à l'unité de gestion du port.

Il y a peu, l'échevin du port d'Anvers soulignait encore à juste titre que le profane, qui n'est pas au courant de nos dissensions internes, ne comprend pas ce qui entrave depuis longtemps le fonctionnement de notre port mondial. Ainsi, il se demande pourquoi des droits portuaires sont perçus sur la rive droite et non sur la rive gauche. La rive droite est protégée par un important corps de services de sécurité et un corps de pompiers spécialisés. La rive gauche ne peut avoir recours qu'à la police rurale et à de faibles corps de pompiers volontaires. La rive droite jouit de facilités douanières, qui n'existent pas sur la rive gauche.

Les entreprises dont les divisions sont réparties tant sur la rive droite que sur la rive gauche, doivent tenir compte de prescriptions, de normes et de critères totalement différents. Même en ce qui concerne la distribution d'eau potable et d'électricité, il existe des divergences gênantes.

Les milieux intéressés estiment, dès lors, que la situation est devenue intenable. Une décision s'impose. Seul le Parlement peut la prendre.

* * *

Le moyen le plus simple et le plus efficace de réaliser cette mise en exploitation, c'est la fusion de la ville d'Anvers avec les quatre communes de la Flandre orientale, à savoir Doel, Kallo, Verrebroek et Kieldrecht (en partie). Ainsi, la gestion du port et de tout ce qui s'y rapporte (services de police, d'incendie, etc.) resterait concentrée entre les mains d'une seule et même autorité administrative. Jamais une autre solution adéquate et réalisable n'a été proposée.

Les droits des membres du personnel des quatre communes et des commissions d'assistance publique qui cesseront d'exister, sont effectivement garantis par la présente proposition de loi.

La proposition prévoit un régime identique en ce qui concerne les services de l'état civil.

Privé de la possibilité d'expansion que nous proposons, le port verra nécessairement freiner son développement. L'ensemble de notre économie en pâtira.

Il est permis d'espérer que la Chambre et le Sénat sauront s'élever au-dessus des oppositions locales ou régionales en décidant de faire ce que la logique et l'expérience acquise par les autres ports de l'Europe occidentale imposent comme étant la solution la meilleure et la plus raisonnable.

WETSVOORSTEL

Artikel 1.

Het gedeelte van het grondgebied gelegen aan de linker Scheldeoever, op het bij deze wet gevoegd plan aangeduid door de puntenlijn A, B, C, D, E, behorende tot de provincie Oost-Vlaanderen, wordt gefusioneerd met het grondgebied van de stad Antwerpen. Het wordt gevoegd bij de provincie Antwerpen en behoort tot het bestuursarrondissement Antwerpen.

Art. 2.

De stad Antwerpen en de Commissie van Openbare Onderstand van deze stad nemen respectievelijk de goederen, de rechten en de verplichtingen over van de opgeheven commissies van openbare onderstand.

Art. 3.

Het gedeelte van het met de provincie en met de stad Antwerpen samengevoegd grondgebied van Oost-Vlaanderen wordt bij het 4^e vredegerechtskanton van Antwerpen gevoegd.

Art. 4.

Door een afzonderlijke wet zullen de wijzigingen, die door deze samenvoeging worden gebracht aan de kieswet, geregeld worden.

Overgangsbepalingen.

Art. 5.

De personeelsleden van de opgeheven gemeenten worden opgenomen in het kader van het personeel van de stad Antwerpen. De stad Antwerpen is ertoe gehouden aan de leden van het personeel van de opgeheven gemeenten de wedde toe te kennen die zij zouden ontvangen hebben, indien zij met hun huidige graad in de opgeheven gemeenten in dienst waren gebleven, dit tot op de datum waarop zij op rust worden gesteld.

De leden van het personeel van de opgeheven gemeenten blijven onderworpen aan het pensioenstelsel dat op hen van toepassing is op de datum van inwerkingtreding van deze wet.

De personeelsleden van de opgeheven commissies van openbare onderstand worden onder dezelfde voorwaarden opgenomen in de kaders van het personeel van de commissie van openbare onderstand van de stad Antwerpen.

Art. 6.

De rechtszaken, regelmatig ingeleid vóór het van kracht worden van deze wet, zullen voortgezet worden voor de rechtsmacht bij wie ze aanhangig werden gemaakt.

Art. 7.

De notarissen en deurwaarders, wier bevoegdheid zich uitstrekte buiten de grenzen, zoals die uit deze wet voortvloeien,

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

La partie du territoire situé sur la rive gauche de l'Escaut, qui est indiquée par la pointillé A, B, C, D, E sur le plan annexé à la présente loi et qui appartient à la province de Flandre orientale, est incorporée au territoire de la ville d'Anvers et rattachée à la province d'Anvers. Elle fait partie de l'arrondissement administratif d'Anvers.

Art. 2.

La ville d'Anvers et la Commission d'assistance publique de cette ville succèdent respectivement à tous les biens, droits et obligations des commissions d'assistance publique supprimées.

Art. 3.

La partie du territoire de Flandre orientale fusionnée avec la province et la ville d'Anvers est rattachée au ressort du quatrième canton de justice de paix d'Anvers.

Art. 4.

Une loi distincte réglera les modifications apportées à la loi électorale par la présente fusion.

Dispositions transitoires.

Art. 5.

Les membres du personnel des communes supprimées sont repris dans le cadre du personnel de la ville d'Anvers. La ville d'Anvers est tenue d'accorder aux membres du personnel des communes supprimées, jusqu'à la date de leur mise à la retraite, le traitement dont ils auraient bénéficié si, avec leur grade actuel, ils étaient restés au service de celles-ci.

Les membres du personnel des communes supprimées restent soumis au régime de pension qui leur est applicable au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les membres du personnel des commissions d'assistance publique supprimées sont repris, sous les mêmes conditions, dans le cadre du personnel de la commission d'assistance publique de la ville d'Anvers.

Art. 6.

Les affaires judiciaires introduites régulièrement avant l'entrée en vigueur de la présente loi, seront poursuivies devant la juridiction qui en a été saisie.

Art. 7.

Les notaires et huissiers dont la compétence s'étendait hors des limites fixées par la présente loi peuvent, à titre per-

mogen ten persoonlijke titel, hun ambt in hun vroeger rechtsgebied blijven uitoefenen.

Art. 8.

De gemeentelijke verordeningen en besluiten die op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet op de samengevoegde gebieden van toepassing zijn, blijven er van kracht, totdat zij door de gemeenteraad van de stad Antwerpen worden opgeheven en uiterlijk tot bij het verstrijken van de zesde maand, volgend op de inwerkingtreding van deze wet.

De verordeningen met betrekking tot de directe belastingen blijven echter van kracht tot de laatste dag van het financieel dienstjaar, dat op het tijdstip van de inwerkingtreding lopende is.

Art. 9.

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

20 april 1972.

F. GROOTJANS,
K. POMA,
G. VAN LIDTH de JEUDE.

sonnel, continuer l'exercice de leurs fonctions dans leur ancien ressort.

Art. 8.

Les règlements et arrêtés communaux applicables, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, aux territoires rattachés le restent jusqu'à leur abrogation par le conseil communal de la ville d'Anvers et, au plus tard, jusqu'à l'expiration du sixième mois après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les règlements se rapportant aux contributions directes restent cependant en vigueur jusqu'au dernier jour de l'exercice financier en cours au moment de cette entrée en vigueur.

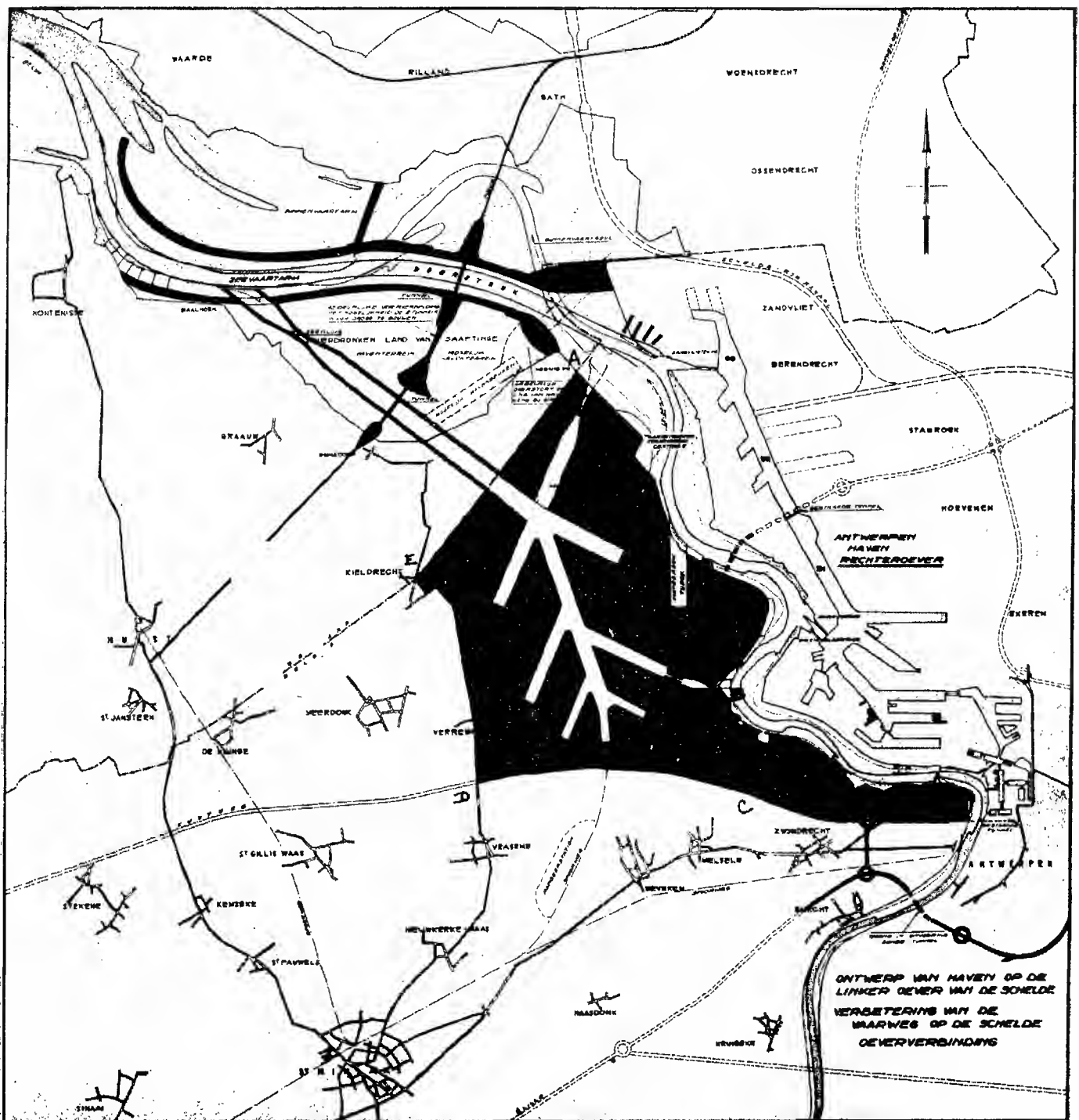
Art. 9.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

20 avril 1972.

ONTWERP VAN DE HAVEN OP DE LINKEROEVER VAN DE SCHELDE.
VERBETERING VAN DE VAARWEG OP DE SCHELDE.
OEVERVERBINDING.

PROJET DE PORT SUR LA RIVE GAUCHE DE L'ESCAUT.
AMELIORATION DE LA VOIE NAVIGABLE DE L'ESCAUT.
LIAISON DES RIVES.



ONTWERP VAN HAVEN OP DE
LINKER OEVER VAN DE SCHELDE
VERBETERING VAN DE
VAARWEG OP DE SCHELDE
OEVERVERBINDING

Kernenergiecentrale	Centrale d'énergie nucléaire.
Gebruikelijk 2e oplossing in vervan-	2e solution éventuelle en rempla-
ging van de voorgestelde.	cement de celle qui est proposée.
Antwerpen Haven Rechtoever	Port d'Anvers Rive droite.
Linkeroever	Rive gauche.
Insteeddok	Dock à l'encart.
Tijdok	Basin de marée.
Beweegbare stormstuw	Barrage anti-tempête mobile.
Thermische centrale	Centrale thermique.
Binnenvaartsluis	Ecluse pour la batellerie.
Gebruikelijk later te bouwen tunnel	Tunnel à construire éventuelle-
	ment.
Sluis	Ecluse.
Spoorweg	Chemin de fer.
Zeevaartarm	Chenal pour la navigation mari-
	time.
0 m lijn	Courbe de niveau 0 m.
8 m lijn	Courbe de niveau 8 m.
Binnenvaartarm	Chenal pour la batellerie.
Binnenvaartgeul	Chenal pour la batellerie.

Doorsteek	Percée.
Gebruikelijke oeververbinding met	Liaison éventuelle des deux rives
mogelijkheid de 2 tunnels in den	avec possibilité de construction à
droge te bouwen.	sec des 2 tunnels.
Haventerrein	Domaine du port.
Mogelijk haventerrein	Domaine du port éventuel.
Brug	Pont.
Drempel	Busc.
Gebruikelijk overschot en vulling van	Réservoir pour eaux excédental-
havenbekkens bij giertijen.	res éventuelles, en cas de grande
	marée, pouvant servir à alimenter
	les bassins du port.
Nederland	Pays-Bas.
België	Belgique.
Schelde-Rijnkanaal	Canal Escaut-Rhin.
Bestaande tunnel	Tunnel existant.
Thans in uitvoering zijnde tunnel	Tunnel en construction.
Rangeerstation	Gare de manœuvre.