

58. 7.

VORLOOPIG VERSLAG OMTRENT DE NIEUWE OVERWEGING
IN DE AFDEELINGEN.

§ 1. Vrij algemeen werd hulde gebracht voor de talentvolle wijze, waarop de Minister de bezwaren, tegen het verdrag ingebracht, heeft beantwoord. Slechts weinigen zullen niet onder de bekoring zijn gekomen van de met zooveel warmte gestelde Memorie van Antwoord. Men was van gevoelen, dat dit staatsstuk, uitmuntend door stijl en betoogtrant, ook rijk aan inhoud is en op menig punt een nieuw licht op het verdrag heeft geworpen. Men achtte dit van veel belang, omdat het hier betreft een zaak van groote beteekenis. De beslissing, waartoe de Staten-Generaal eerlang zullen worden geroepen, kan uiterst gewichtige en verstrekkende gevolgen hebben voor de toekomst van het land, in welken zin die beslissing ook vallen moge. Het is dan ook van groot nut, dat de Regeering nogmaals wordt in kennis gesteld met de beschouwingen, waartoe dit tractaat de Kamer aanleiding heeft gegeven, te meer waar sedert het vorige afdeelingsonderzoek niet alleen in de samenstelling der Kamer groote verandering is gekomen, maar ook buiten het parlement in woord en geschrift zooveel critiek is geoeffend op den inhoud en de waarde van de overeenkomst.

Sommige leden hadden er aanstoot aan genomen, dat in § 1 van de Memorie van Antwoord wordt gesproken van het verdrag, „waartegen zooveel stemming is gemaakt”. Zij waren van oordeel, dat de actie, welke tegen het tractaat is en wordt gevoerd, zich in het algemeen heeft gekenmerkt door zakelijke argumenten, ontleend aan het landsbelang. Die actie heeft in menig opzicht verdienstelijk werk verricht en op verscheidene ernstige gebreken van het verdrag de aandacht gevestigd. Zij is daardoor ongetwijfeld een krachtige steun geweest bij het streven om deze gebreken te verminderen, van welk streven het additioneel protocol eenige resultaten inhoudt.

Andere leden wilden dit gaarne erkennen, maar waren desniettemin van meening, dat bij deze actie een aantal bezwaren te breed zijn uitgemeten en de goede eigenschappen van het verdrag zijn miskend. Veelal ook hield deze actie te weinig de belangrijke internationale zijde van het verdrag in het oog en was zij te eng nationalistisch. Ook was bij eenige dezer leden de vraag gerezen, of de Rotterdamsche belangen bij die actie niet een al te groote rol speelden. Zij wilden niet ontkennen, dat deze belangen voor het geheele land van groote beteekenis zijn, maar de belangen van de tweede stad des lands behooren, evenals die van elk ander deel, ondergeschikt te blijven aan de belangen van het geheel en deze niet te overheerschen.

Met bijzondere bezorgdheid hadden sommige leden waargenomen, dat in de beweging tegen het verdrag zich ook stroomingen hebben doen gelden, die zich door weinig vriendschappelijke gevoelens jegens België kenmerken en doeleinden nastreven, die in België als vijandelijke doeleinden worden beschouwd. Zij waren weliswaar overtuigd, dat deze stroomingen in Nederland zeer zwak zijn, maar dit neemt niet weg, dat in België een onaangename indruk kan worden verwekt, waarvan voor de verhouding tusschen dat land en het onze een ongunstige invloed zal uitgaan.

Enkele leden waren ontstemd over den inhoud en de strekking van het slot der Memorie van Antwoord. Zij achtten het onjuist, dat de Minister met vermaningen en waarschuwingen een zekeren druk heeft willen oefenen op de Kamer om haar tot goedkeuring van het verdrag te bewegen.

Andere leden konden zich met deze opmerking in het geheel niet vereenigen. Zij achtten het alleszins begrijpelijk en geoorloofd, dat een Minister, die overtuigd is van de groote wenschelijkheid van de goedkeuring van het verdrag voor het land en die vele maanden lang schier dagelijks een scherpe en felle critiek op dit verdrag heeft moeten vernemen, de gelegenheid, die de Memorie van Antwoord hem bood, heeft gebruikt om van zijn overtuiging op krachtige wijze te doen blijken en daarbij in het bijzonder den nadruk te leggen op het belang van onze internationale verhoudingen, dat bij de critiek menigmaal uit het oog verloren werd.

Sommige leden, die er zich rekenschap van gaven, dat het voorgestelde tractaat hoofdzakelijk concessies van Nederland ten behoeve van België bevat, konden zich niet verklaren, waarom de Regeering de totstandkoming van een zoo eenzijdige overeenkomst met zooveel aandrang verlangt. Zijn hierbij overwegingen in het spel, die bezwaarlijk in het openbaar kunnen worden medegedeeld, dan zou het gewenscht zijn, dat de Kamer den Minister zoo spoedig mogelijk, in ieder geval vóór de verschijning van de Memorie van Antwoord, in de gelegenheid stelde haar in een comité-generaal in te lichten.

Van verschillende zijden werd tegen dezen wensch opgekomen. Men meende, dat, indien het niet strikt noodzakelijk is, geen geheime vergaderingen moeten worden gehouden. Het ligt niet op den weg der Kamer om mededeelingen in geheime vergadering te vragen. Meent de Regeering, dat er aan de Kamer mededeelingen gedaan moeten worden, die in het openbaar niet kunnen worden gegeven, dan kan zij aan de Kamer een bijeenkomst in comité-generaal verzoeken.

§ 2. Ondanks de onmiskenbare verdiensten van de Memorie van Antwoord, had de inhoud van dit stuk, toen men zich eenmaal aan den suggestieven invloed van het betoog had onttrokken, op vele leden een onbevredigenden indruk gemaakt. Zij waardeerden het, dat de Minister den tijd, na het verschijnen van het vorige Voorloepig Verslag verstreken, zich ten nutte heeft gemaakt om in nader overleg te treden met de Belgische Regeering en zij erkenden, dat het op 18 Mei 1926 te 's Gravenhage ondertekende protocol in meer dan één opzicht aan de geopperde bezwaren tegemoet komt, maar noch dit protocol, noch 's Ministers betoog in de Memorie van Antwoord hadden de bedenkingen kunnen wegnemen, die bij hen tegen goedkeuring van het verdrag bestonden. De Belgische desiderata kunnen moeilijk met meer warmte, met meer talent, maar ook met meer eenzijdigheid ter conferentie door de Belgische delegatie zijn voorgestaan, dan zij hier worden verdedigd door de Nederlandsche Regeering. Indien de Belgische eischen zoo grif en zoo volledig zijn toegegeven, als thans in dit staatsstuk, dan kan van een Nederlandsch verweer nauwelijks sprake zijn geweest. De Memorie van Antwoord wekt den indruk, alsof een wantrouwen moet worden weggenomen, dat slechts aan één zijde zou bestaan en waartoe slechts van één zijde aanleiding zou zijn gegeven, zoodat slechts van één zijde — en dit zou dan Nederland zijn — tegemoetkoming zou moeten worden betoond.

De hier aan het woord zijnde leden waren echter van oordeel, dat, indien de houding van een der landen tot geen wantrouwen aanleiding heeft gegeven, dit de houding van Nederland is. Het heeft zich tijdens den oorlog volmaakt correct en zelfs vriendschappelijk jegens België gedragen. België heeft daarentegen tot wantrouwen aanleiding gegeven door zijn politieke eischen en heeft dit nog tijdens de onderhandelingen gedaan, zooals blijkt uit de bekende nota van den heer HJLMANS. Thans doet België nog geen afstand van zijn politieke desiderata, maar laat deze rusten tot beter en geschikter tijd. Het onderhavige tractaat wordt door België slechts op afbetaling aanvaard. De officieele en

niet officieele uitlatingen daar te lande spreken in dat opzicht een maar al te duidelijke taal. Men herinnerde o. a. aan de uitlatingen van den heer SEGERS, een der leiders van de rechterzijde in de Belgische Kamer. Het militaire tractaat tusschen Frankrijk en België, waarvan de inhoud geheim is, stemt evenmin tot gerustheid. In dit verband werd tevens gedacht aan de instructie, in Maart 1925 gegeven aan den Franschen gezant te Londen met betrekking tot het Duitsche voorstel tot het sluiten van een waarborgverdrag, dat geleid heeft tot de overeenkomst van Locarno. Uit het antwoord van den Minister op de schriftelijke vraag van het lid dezer Kamer, den heer VAN VUUREN ¹⁾, moge blijken, dat die instructie niet ter kennis van onze Regeering is gebracht, de zaak is daarom niet minder ernstig. Er blijkt uit, dat binnenskamers en zonder dat daarvan aan Nederland mededeeling is gedaan een actie is gevoerd en het vermoeden bestaat, dat die actie nog niet geëindigd is. Immers, in die instructie wordt het onvermijdelijk verklaard om, mocht Nederland niet bij de bovenbedoelde overeenkomst zijn betrokken, naar middelen te zoeken om daarin te voorzien. Uit een en ander blijkt, dat de politieke kwesties, welke buiten het Nederlandsch-Belgische tractaat zijn gehouden, nog geenszins van de baan zijn. In ieder geval zou, waar niet-inwilliging van Belgische politieke desiderata invloed heeft gehad op de toeschietelijkheid van den Minister ten opzichte van economische eischen, hiertegenover een duidelijke verklaring van België moeten staan, dat van alle territoriale aanspraken tegenover Nederland afstand is gedaan, gelijk, blijkens het medegedeelde op bladz. 6 der Memorie van Antwoord, ten aanzien der militair-politieke desiderata is geschied. Men vroeg in welken vorm dit laatste heeft plaats gehad.

Aan België was het dus zeker in de allereerste plaats geweest om de atmosfeer van vertrouwen te scheppen, waarin een tractaat als dit moet behandeld worden. In het tractaat en bij hetgeen zich daaromheen heeft afgespeeld, zal men echter geen poging daartoe vinden.

De Minister schijnt te veronderstellen, zoo merkten de hier aan het woord zijnde leden op, dat de onderscheidene punten, waarover in de Memorie van Antwoord uitgebreide beschouwingen worden gehouden, voorbijgezien waren door hen, die hun ernstige bezwaren tegen het verdrag ontwikkelden. Zoo herinnert de Minister op bladz. 1 er aan, dat het gaat om „een concreet, in zich zelf bepaald, internationaal vraagstuk”, terwijl op bladz. 36 wordt opgemerkt „dat de beteekenis van het verdrag verder reikt dan het belang van de regelingen, die er den inhoud van vormen”. De leden, die het verdrag bestreden, waren zich daarvan echter zeer wel bewust. Met de ideëele opvattingen, door den Minister ontwikkeld, konden zij zich ook alleszins vereenigen; zij zouden wenschen, dat deze opvattingen in alle landen overheerschend waren. Ook zij stelden grooten prijs op een goede verstandhouding met België; zij zouden dezen nabuur gaarne in een zoo gunstig mogelijk economischen toestand zien. Maar deze idealen, zoo betoogden zij, worden niet gediend, wanneer, zooals in het onderhavige verdrag, geheel onverplicht wordt tegemoet gekomen aan wenschen van anderen tot schade van het eigen land, zonder dat daar eenige compensatie van de andere zijde tegenover staat. Al mogen dientengevolge moeilijkheden worden opgeheven, daardoor worden tegelijk nieuwe geschapen. Met volledige erkenning van het politieke belang, dat met het oog op de goede verstandhouding met onzen buurman bij een tractaat, in een geest van welwillende tegemoetkoming onzerzijds gesteld, is betrokken, zal, wanneer de tegemoetkoming onzerzijds te groot is, de onderlinge goede verstandhouding schade lijden en zullen, ingeval van nieuwe internationale botsingen, nieuwe gevaren kunnen rijzen.

De eenzijdigheid van het tractaat valt moeilijk te ontkennen. De Minister grondt de dezerzijds gedane concessies mede op het verdrag van 1839. In dat verdrag zijn twee bepalingen

te onzen gunste opgenomen, nl. de neutraliteitsverplichting en het verbod om Antwerpen tot oorlogshaven te maken. De indruk wordt gewekt, alsof deze bepalingen reeds vervallen zijn tengevolge van de tusschen derden gesloten overeenkomsten. Deze verplichtingen komen echter ook voor in het tractaat, in 1839 tusschen België en Nederland gesloten. België kan zich daaraan tegenover Nederland niet, op grond van met anderen gesloten overeenkomsten, onttrekken, zonder dat ipso facto ook de verplichtingen vervallen, die voor Nederland uit dat tractaat voortvloeiden. De hier aan het woord zijnde leden wilden zich allerminst verzetten tegen de volheid van België's soevereiniteit, die ook het recht in zich sluit om Antwerpen tot oorlogshaven te maken; zij wilden er echter den nadruk op leggen, dat hiermede reeds een groote concessie onzerzijds wordt gedaan, die, al bleef het tractaat van 1839 ook overigens ongewijzigd, reeds een daad van welwillendheid van Nederland tegenover België zou zijn. De Minister gaat deze concessie echter voorbij, alsof zij van geen beteekenis was, bouwt daarna voort op het tractaat van 1839 en onderzoekt, wat men mogelijk wel in dat verdrag zou hebben bepaald, wanneer het in onzen tijd zou zijn gesloten. Zij achtten dat zeer bedenkelijk, omdat, wanneer men over honderd jaren de nieuwe overeenkomst gaat beoordeelen naar de bedoelingen en de opvattingen van den steller der Memorie van Antwoord, onmogelijk is te overzien tot welke eischen België dan zal kunnen komen. Aan het tractaat van 1839 kon België geen andere rechten ontleenen dan die daarin zijn vervat en tegenover verdere tegemoetkoming dezerzijds behoort door België voldoening aan redelijke verlangens van Nederland te worden gesteld. Dit geldt ook, wanneer tot die tegemoetkomingen aanleiding zou kunnen worden gevonden in het bestaande verdrag van 1839. Op bladz. 4 der Memorie van Antwoord wordt dit juiste beginsel door den Minister erkend, waar wordt opgemerkt, dat met inachtneming van Nederlandsche desiderata oplossingen waren te zoeken, die voor beide partijen aannemelijk zouden zijn. Van deze bedoeling is in het tractaat echter niet veel terecht gekomen.

Men moet niet vergeten, zoo voegden de hier aan het woord zijnde leden hier aan toe, dat de afgewezen-eischen tot afstand van territoir en van soevereiniteitsrechten onrechtmatig waren en niet hadden mogen worden gesteld. Dat zij tenslotte zijn teruggenomen, kan geen aanleiding zijn tot het doen van concessies op economisch gebied, die verder gaan dan met de belangen van Nederland strookt. Het standpunt van Nederland moet in de eerste plaats zijn, dat de territoriale rechten en de soevereiniteitsrechten worden gehandhaafd. Daarevens moet Nederland er toe medewerken, dat Antwerpen niet in zijn ontwikkeling wordt belemmerd doordien het noch naar zee, noch naar den Rijn een waterweg kan hebben, die niet ten deele loopt over Nederlandsch territoir en voor dat deel aan Nederlandsche soevereiniteit is onderworpen. Deze medewerking worde verleend niet als compensatie, omdat van aanranding van de Nederlandsche territoriale en soevereiniteitsrechten is afgezien, maar geheel afgescheiden daarvan op grond van goede nabuurschap en van den moreelen plicht om niemand onbillijk te behandelen. Zou men verder gaan en rechtmatige Nederlandsche belangen, hetzij van Rotterdam, hetzij van Zeeland schaden, dan zou men een stemming kweeken, die voor de vriendschap tusschen beide landen niet bevorderlijk is. En zou men omtrent Nederlandsche soevereiniteitsrechten, die bij internationale botsingen van groot belang zijn, dubbelzinnigheid doen ontstaan, dan zou dit beteekenen, dat nieuwe gevaren in het leven worden geroepen.

De hier aan het woord zijnde leden oordeelden het tractaat, ook na de totstandkoming van het protocol van 18 Mei 1926, onaannemelijk. Weliswaar wordt op bladz. 8 der Memorie van Antwoord blijkbaar ter geruststelling medegedeeld, dat bij de beoordeeling van de bepalingen van het nieuwe verdrag met de eventuele wenschelijkheid van nadere interpretatieve regeling en uitwerking rekening zal zijn te houden, doch wanneer partijen het daarover niet eens worden, zal een zoodanig geschil, naar de

¹⁾ *Aanhangsel Handelingen Tweede Kamer, Zitting 1925—1926, Vel 64.*

meening der hier aan het woord zijnde leden, moeten worden beslist hetzij door een der krachtens het tractaat in het leven te roepen scheidsgerichten hetzij door andere rechtspraak en daarbij zal het onderhavige tractaat toch steeds tot grondslag strekken en niet gunstiger voor Nederland kunnen worden uitgelegd dan het luidt.

Andere leden merkten op, dat dit tractaat moet worden beoordeeld in het licht van de omstandigheden van 1919. Zij beaamden ten volle de critiek op de houding van België geëoofd, dat toentertijd tot op zekere hoogte den steun van de groote mogendheden, vooral van Frankrijk, genoot. Wie het boek „La Paix” van TARDIEU heeft gelezen, weet, welke stemming toen bij de overwinnaars in den wereldoorlog heerschte. De Nederlandsche Regeering heeft het gevaar, dat ons dreigde, bezworen en met kracht en talent onze rechten verdedigd. Zij moest de mogendheden van het goede recht van Nederland op zijn soevereiniteit en op zijn territorium overtuigen en er zich tegen verzetten, dat Nederland werd meegesleept in een militaire alliantie. Heel Nederland heeft toen den Minister van Buitenlandsche Zaken hulde gebracht. Het was natuurlijk, dat de Regeering, op politiek gebied overwinnaar gebleven, ten aanzien der economische desiderata van België toeschietelijk is geweest. Indien het tractaat toentertijd tot stand was gekomen, zou het zeker zijn goedgekeurd. De Regeering heeft in die dagen openlijk gezegd, welke verplichtingen wij op ons hadden genomen, zonder dat iemand in of buiten het parlement daartegen opgekomen is, of bredere voorlichting heeft gevraagd. De Regeering mocht dus aannemen, dat zij het volk achter zich had en het buitenland heeft hetzelfde moeten denken. De hier aan het woord zijnde leden achtten de Regeering dan ook niet vrij om thans de concessies, in moeilijke omstandigheden gedaan, terug te nemen. Nederland zou daardoor zijn welverkrepen reputatie van betrouwbaarheid op internationaal gebied schade doen. Sterker geworden, concessies terugnemen, die men bij de onderhandelingen eenmaal heeft gedaan, is een gedraging, die in het verkeer tusschen Staten evenmin past als in het verkeer tusschen individuen.

Tegen dit betoog kwamen verscheidene leden op. Zij erkenden, dat het tractaat in 1919 was ontworpen onder den druk van de toenmalige politieke constellatie en wilden gaarne hulde brengen aan het beleid, waarmee de Nederlandsche Regeering en de Nederlandsche delegatie in 1919 en 1920 aan de onrechtmatige eischen van België weerstand hadden geboden, maar dit neemt niet weg, dat de Kamer vrij is om het tractaat los daarvan te beoordeelen. Daarbij vestigden deze leden er de aandacht op, dat het België is geweest, dat de onderhandelingen in 1920 heeft afgebroken. Het heeft toen het ontwerpverdrag met de reeds te ver gaande economische concessies van Nederland geweigerd door ook nog den eisch te stellen, dat de Wielingen-kwestie in Belgischen zin zou worden opgelost. Toen het in 1924 zich bereid verklaarde de onderhandelingen te hervatten, kon Nederland niet meer geacht worden gebonden te zijn aan de concessies, die het onder den vroegeren druk der omstandigheden had toegestaan. Waar de Minister zich in 1924 blijkbaar nog steeds gebonden achtte door zijn vroegere bereidverklaringen, ware het, naar het oordeel van sommige dezer leden, in 's lands belang geweest, zoo hij zich als onderhandelaar had teruggetrokken en de onderhandelingen aan een ander had overgelaten.

Enige leden vestigden er de aandacht op, dat die gebondenheid op bladz. 7 der Memorie van Antwoord wordt toegelicht met de mededeeling, dat „gelijk bekend” Nederland tusschen het afbreken der onderhandelingen in 1920 en de wederaanknooping daarvan in 1924 zich in beginsel steeds gesteld heeft op en gehouden heeft aan den grondslag der eenmaal bereikte en aanvaarde resultaten. Deze leden vroegen, waaruit die bekendheid blijkt. Dat de inhoud van het ontwerptractaat voldoende bekend was, werd door hen ernstig betwijfeld en zeker heeft het Nederlandsche volk niet geweten, welk een uiterst bezwarend verdrag de Regeering in 1924

voornemens was te onderteekenen. De Minister had, zoo betoogden deze leden, in dat jaar, toen de politieke atmosfeer geheel veranderd was, door publicatie van het ontwerp van 1919 het land in de gelegenheid moeten stellen bezwaren te doen hooren. Nu hij dat niet heeft gedaan en nimmer met de belanghebbenden te rade is gegaan, heeft de Minister niet het recht om zich op het aanvankelijk ontbreken van critiek te beroepen.

Andere leden achtten het laatste verwijt niet billijk. Zij betoogden, dat de voorbereiding van dit tractaat minder geheim is geweest dan die van dergelijke verdragen veelal is. De Staten-Generaal en het publiek zijn reeds in de jaren 1919 en 1920 in kennis gesteld met de voornaamste punten, die in het verdrag zouden worden uitgewerkt. Reeds in zijn antwoord op de vragen van het lid dezer Kamer, den heer MARCHANT, op 6 Juni 1919, gaf de Minister een overzicht van de Belgische desiderata, waartoe ook „een kanaal met groot profiel Antwerpen—Moerdijk” behoorde. Op 15 September 1919 deelde de Minister in antwoord op vragen van het toenmalige lid dezer Kamer, den heer VAN DOORN, o. a. mede, welk verloop de onderhandelingen tot dusver hadden gehad, welk antwoord o. a. vermeldt, dat Nederland „tegen een kanaal Antwerpen—Moerdijk in beginsel geen bedenking had”. In een communiqué, op 15 Maart 1920 in het licht gegeven, is nogmaals ter algemeene kennis gebracht, dat „aan België twee nieuwe kanalen worden toegestaan, een van Antwerpen naar Moerdijk en een van Antwerpen naar Ruhrort”, terwijl ook van de overige regelingen, waarmee het ontwerptractaat zich bezig hield, een volledig overzicht gegeven werd. Noch in de Staten-Generaal, noch daarbuiten, is van eenig bezwaar tegen den loop der onderhandelingen toen en in de eerste daaropvolgende jaren gebleken. De Regeering mocht dus veronderstellen, dat haar houding en haar toezeggingen aan België over het algemeen de goedkeuring der Kamer en die van het land hadden. Al is het waar, dat de Staten-Generaal door dezen loop van zaken niet tot goedkeuring van het verdrag gebonden zijn, men zal niet kunnen ontkennen, dat de Volksvertegenwoordiging en de organen der publieke opinie door een en ander een deel der verantwoordelijkheid voor het tractaat hebben te dragen gekregen en dat de Kamer zich hiervan vóór haar beslissing rekenschap zal hebben te geven.

De opmerking, dat België niet zou hebben afgezien, voor de toekomst, van het stellen van territoriale eischen ten nadeele van Nederland, noemden eenige leden onjuist. Zij vestigden er de aandacht op, dat artikel VI van het verdrag van 1839 bevestigd wordt. Dit artikel houdt o. a. de verklaring van België in, dat het „voor altijd afstand doet van alle aanspraak op het grondgebied, alle de steden, plaatsen en oorden gelegen binnen de grenzen der bezittingen van de andere partij”.

Waren vele leden van oordeel, dat het tractaat, ook na de bij het protocol van 18 Mei 1926 tot stand gekomen aanvullingen onaannemelijk is met het oog op de overdreven economische concessies, die daarbij aan België worden gedaan, er waren eveneens vele leden, die meer het zwaartepunt in de politieke verhoudingen zagen en die een verwerping van het onderhavige wetsontwerp zouden betreuren, omdat zij voorzagen, dat daardoor in België een atmosfeer zou worden geschapen, waarin het moeilijk zou zijn tot een nieuwe, voor beide landen bevredigende overeenkomst te geraken. Daar beide landen het groote belang van een goede onderlinge verhouding inzien, moet van beide zijden al het mogelijke worden gedaan om een verwerping te voorkomen. België kan niet verlangen, dat Nederland alleen daarvoor offers brengt. Nederland mag hopen, dat ook België daarvoor belangrijke tegemoetkomingen over heeft. Daarom werd algemeen de hoop uitgesproken, dat de Regeering om het verdrag voor de Staten-Generaal aannemelijk te maken, met de Belgische Regeering opnieuw in onderhandelingen zal treden om te streven naar wegneming van de nog groote en voor talrijke leden der Kamer onoverkomelijke bezwaren, welke hieronder

nader zullen worden toegelicht. Dit zou kunnen geschieden door een nader protocol, maar beter nog door een gewijzigd tractaat, omdat men dan niet meer de bewoordingen van het eene stuk met het andere zal behoeven te vergelijken.

§ 3. Verscheidene leden waren van oordeel, dat een nieuw Schelde-regime onnoodig is, omdat Nederland steeds getoond heeft van zijn gezag geen misbruik te willen maken. Onder het regime van 1839 kon Antwerpen zich ontwikkelen tot een der eerste Europeesche havens. Maatregelen om dit te belemmeren werden van Nederlandsche zijde niet genomen. Het verlangen van België naai meer waarborgen voor de bruikbaarheid der rivier, waarop in de Memorie van Antwoord (bladz. 10) wordt gewezen, vindt dan ook in de feiten geen grond. Het is ook merkwaardig, dat in de Nederlandsch-Belgisch entente-commissie, die reeds in 1907 is ingesteld en waarin tal van economische vraagstukken behandeld zijn, nimmer dergelijke wenschen tot uiting zijn gekomen. Evenmin, zoo voegden enkele dezer leden hieraan toe, mag de herinnering aan oude tijden op Scheldegebied, die bij de beoordeeling van dit tractaat wel eens aan den dag treedt en ook op bladz. 10 der Memorie van Antwoord niet geheel wordt verworpen, als reden gelden voor de uitbreiding van de bevoegdheden van België buiten het tractaat van 1839, of voor bijzondere opofferingen van den kant van Nederland. De sluiting der Schelde, waarop blijkbaar wordt gedoeld, was een recht, aan de Republiek der Vereenigde Nederlanden bij den vrede van Munster in 1648 toegekend. Sedert dat recht in 1795 is vervallen, heeft Nederland nooit meer naar herstel daarvan gestreefd en dit herstel is dan ook ten eenenmale uitgesloten. Intusschen waren deze leden, evenals de overige leden der Kamer, bereid mede te werken tot het geven van nieuwe waarborgen voor de bruikbaarheid van de Schelde, voor zoover daartegen geen overwegende bezwaren zouden bestaan. De voorgestelde bepalingen beantwoordden echter, naar de meening van verscheidene leden, aan die voorwaarde niet. Deze leden hadden daartegen, ook na de bij het protocol aangebrachte verbeteringen, nog ernstige bedenkingen.

In de eerste plaats betoogden zij, dat de instelling van de voorgestelde commissie van beheer een ernstige aanranding vormt van onze soevereiniteit. De versterking van de politieke positie, die volgens den Minister gelegen is in het op zich nemen door Nederland van den onderhoudsplicht, wordt daardoor verzwakt. Aan deze commissie worden de meest uitgebreide bevoegdheden gegeven, zelfs een zeer ruim recht tot het maken van verordeningen, die gaan boven de verordeningen der nationale administratie. Een dergelijke commissie heeft een veel grootere bevoegdheid dan de commissie van toezicht, bedoeld in het tractaat van 1839. Weliswaar behoeven de besluiten der commissie de goedkeuring van beide Regeeringen, maar, wanneer dezen het niet eens zijn, beslist in laatste en hoogste instantie een arbitrage-commissie, waarvan de voorzitter en derhalve de arbiter, die in geval van staking van stemmen den doorslag geeft, een vreemdeling zal zijn, die wellicht benoemd zal worden door den Koning van Denemarken of den Koning van Spanje. Deze wijze van benoeming geeft geen waarborgen voor deskundigheid en onpartijdigheid. Daarom zou het in ieder geval aanbeveling verdienen de benoeming van den voorzitter op te dragen aan het Permanente Hof van Internationale Justitie of aan den president van dit Hof. Over het algemeen achtten de hier aan het woord zijnde leden de voorgenomen instelling van een commissie van beheer echter onaannemelijk. Zij konden dan ook niet 's Ministers standpunt aanvaarden, dat de nieuwe regeling niet anders is dan een uitbreiding van de kern van gemeenschappelijk beheer, die reeds in het verdrag van 1839 was neergelegd. De nieuwe regeling zal er practisch toe leiden, dat Nederland zeer toegevend zal zijn om te ontkomen aan de noodzakelijkheid zich binnen zijn gebied te onderwerpen aan de besluiten van een vreemdeling. Ten slotte stelden zij de vraag, of de commissie van beheer ook uitvoerende macht zal hebben en welke de verhouding zal zijn tusschen de besluiten der commissie en die van het nationale militaire gezag in tijden van oorlog en

oorlogsgevaar. Hoe zal het dan met de doorvaart van vreemde handelsschepen zijn gesteld? Wanneer deze behooren tot het land, waarmede Nederland in oorlog is, moet de doorvaart toch in ieder geval door Nederland kunnen worden verboden.

Andere leden achtten de bezwaren tegen de voorgestelde commissie van beheer ongegrond en in de Memorie van Antwoord voldoende weerlegd. Iedere regeling bij tractaat, waarbij eenige mogendheid een verplichting op zich neemt, houdt in niet zoozeer een beperking van haar soevereiniteit als wel een beperking van haar bevoegdheid om daarvan naar willekeur gebruik te maken. Maar zoodanige onbeperkte bevoegdheid behoort er ook niet te zijn. De soevereiniteit over een water, dat dient tot uitweg voor een handelshaven van een naburig land, behoort zoo te worden uitgeoefend, dat het handelsverkeer naar die haven niet wordt belemmerd. Het regelen van die moreele verplichting in een tractaat is geen inbreuk op de soevereiniteit, en arbitrage, voor het geval er geschillen rijzen, is de toepassing van een juiste gedachte. De hier aan het woord zijnde leden waren van meening, dat de vraag, of de commissie van beheer ook uitvoerende macht zal hebben, haar beantwoording vindt in § 7 van artikel IV van het tractaat. Ten aanzien van de doorvaart van vreemde handelsschepen in tijden van oorlog en oorlogsgevaar vestigden zij de aandacht op de Toelichtende Memorie, waar op bladz. 4 wordt gezegd, dat in oorlogstijd de bepalingen van de eerste paragraaf van artikel IV van kracht blijven, voor zoover zulks vereenigbaar zal zijn met de rechten en plichten der oorlogvoerenden en der onzijdigen. Intusschen merkten zij op, dat over de verhouding tusschen de besluiten der commissie van beheer en die van het nationale militaire gezag in tijden van oorlog en oorlogsgevaar niets is geregeld. Voorts gingen zij mede met het denkbeeld om de benoeming van den voorzitter der arbitrage-commissie, in geval van geschil, op te dragen aan den president van het Permanente Hof van Internationale Justitie, indien dit althans uitvoerbaar is.

Vele leden stelden de vraag, waarom de beslissing van het geschil zelf niet aan dat Hof wordt opgedragen in plaats van aan een arbitragecommissie. Een arbitragecommissie zal voor partijen wellicht gemakkelijker toegankelijk zijn, maar dit is geen onvermengd voordeel, omdat het beter is, dat partijen er toe worden gebracht het zooveel mogelijk onderling eens te worden.

Verscheidene leden waren bevreesd, dat de algemeene eischen betreffende de bevaarbaarheid van de Schelde, zooals deze in artikel IV § 2 van het tractaat zijn gesteld, ver strekkende gevolgen kunnen hebben. Zij erkenden, dat het hier een levensbelang voor België geldt en wenschten dan ook geen verzet tegen het beginsel aan te teekenen, maar zij waren desniettemin van oordeel, dat deze bepaling te absoluut is geformuleerd. Dat een vaarwater te allen tijde moet beantwoorden aan de eischen, welke zoowel door den vooruitgang van den scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld, is een bepaling, die ook in een nationale wetgeving niet op haar plaats zou zijn. De Schelde kan als iedere stroom, verzanden, zoodat het onmogelijk wordt aan de gestelde verplichting te voldoen. Deze leden achtten het gevaarlijk, dat Nederland zonder beperking bij tractaat dergelijke ver gaande verplichtingen op zich neemt, zoolang niet door overlegging van rapporten en adviezen van bevoegde deskundigen aan de Kamer aannemelijk is gemaakt, dat nakoming daarvan gedurende afzienbaren tijd mogelijk mag worden geacht. Zij drongen dan ook aan op overlegging van de ter zake uitgebrachte adviezen van den Rijkswaterstaat en van den Provinciaal Waterstaat van Zeeland. Daarnevens wenschten zij instelling van een commissie van deskundigen, welke over omvang en uitvoeringsmogelijkheid van het bovenbedoelde hoofdbeginsel Regeering en Volksvertegenwoordiging van advies zal dienen.

Het vastleggen van dit hoofdbeginsel achtten vele leden des te bedenkelijker, omdat de commissie van beheer en de scheidsrechters, die hun besluiten o.m. daarop hebben te gronden, er mede rekening zullen moeten houden, dat de

belangen van de scheepvaart boven de andere belangen gaan, welke op den waterweg betrekking hebben. Hierdoor wordt de veiligheid van de oevers in gevaar gebracht, want de geul loopt hier en daar vlak onder den wal. Aangezien de vaargeul voor verplaatsing door natuurlijke oorzaken vatbaar is, zou op grond van bovenstaande beginselen kunnen worden besloten tot het weggraven van dijken en het opofferen van een ganschen polder. Het is mogelijk, dat een dergelijke maatregel ten slotte zou blijken aan de bevaarbaarheid der rivier niet ten goede te komen, maar dit is geen waarborg, dat hij niet zal worden geëischt. De vraag rijst, of in deze bezwaren voldoende is voorzien door de bepaling sub II, alinea 2, van het protocol van 18 Mei 1926, n.l. dat het intusschen wel te verstaan is, dat de besluiten, door de commissie of door de scheidsrechters te nemen, andere rechtmatige belangen, waarvan de miskennis een gevaar zou opleveren voor de aanwonenden, als daar zijn de veiligheid van het oevergebied van den waterweg en de waterloozing van de op de Schelde afwaterende landstreken, niet uit het oog mogen verliezen, met dien verstande, dat alle beslissingen, die deze belangen in gevaar zouden kunnen brengen, rekening zullen moeten houden met de te nemen maatregelen om dat gevaar te keeren. De hier aan het woord zijnde leden achten deze bepaling niet overmatig duidelijk. Een rechtmatig belang is zeker om een dijk te behouden en ook om den in den polder gelegen grond niet te verliezen. Zoodra dus gedacht wordt aan weggraving van een dijk, zij het met het weder aanleggen van een dijksgedeelte, maar toch zoo, dat het poldergebied wordt ingekrompen, is er gevaar voor rechtmatige belangen. Men zou dus denken, dat een dergelijke maatregel door de bovenvermelde bepaling zou worden verboden. Dit is echter niet het geval, want aan het slot dier bepaling staat, dat alle beslissingen, die deze belangen in gevaar zouden kunnen brengen, rekening zullen moeten houden met de te nemen maatregelen om dit gevaar te keeren. Daar worden dus beslissingen verondersteld, die de rechtmatige belangen in gevaar zullen brengen en daarbij is dus weer een maatregel noodig om het gevaar te keeren. Slaat dit op gedeeltelijke weggraving van een dijk en aanleg op een andere plaats? Maar dan wordt toch land opgeofferd. Dan komen rechtmatige belangen in gevaar en dit gevaar kan men niet keeren. Waarom wordt niet verklaard, dat er geen verplichting kan bestaan om in het belang van de scheepvaart dijken te verleggen of wordt niet bepaald, dat de voorgenomen werken de veiligheid van de langs de oevers gelegen landen niet mogen verminderen? Met het oog op het groote belang, dat hierbij is betrokken, drongen deze leden alsnog op een dergelijke bepaling aan. De voorgestelde bepaling achten zij geheel onvoldoende. Wordt het weggraven van dijken toegestaan, dan komt men op het gebied van kanalisatie, terwijl het alleen behoort te gaan om het behoud van een natuurlijke waterweg.

Andere leden achten juist daarom deze bepaling niet zoo gevaarlijk. Bovendien zal de scheepvaart allicht niet worden gebaat door een verbreding van het vaarwater. Zoo de vaargeul al te zeer den oever mocht naderen, zal de scheepvaart meer voordeel hebben van baggerwerk dicht bij den dijk dan van het weggraven van den dijk en daarbij behooren dan maatregelen te worden genomen om het gevaar voor den dijk te keeren.

Algemeen waardeerde men het, dat door het protocol de verplichting betreffende het onderhoudsbaggerwerk is beperkt tot 15 millioen M³. over een tijdperk van 20 jaar. Sommige leden waren echter van oordeel, dat dit maximum te hoog is. Volgens de Memorie van Antwoord is in de jaren 1905—1924 bij Bath en Valkenisse rond 8 millioen M³. gebaggerd. Als men mag aannemen, dat dit vrijwel het totale baggerwerk op de Westerschelde gedurende dat tijdvak is, wordt in het tractaat bijna het dubbele daarvan als maximum vastgelegd. Een dergelijke verhooging achten zij ongemotiveerd. Ook stelden zij de vraag, of naast het totale maximum voor de eerstvolgende 20 jaren niet een maximum voor ieder jaar moet

worden vastgesteld. Anders zou het mogelijk zijn, dat geëischt werd in de eerste jaren de geheele voor 20 jaren vastgestelde hoeveelheid te baggeren. Niet alleen zou dit met het oog op de volgende jaren ongewenscht zijn, maar ook zou dit in financieel opzicht voor Nederland nadeelig zijn, omdat de aan het baggeren van 15 millioen M³. verbonden kosten dan niet over 20 jaren zouden worden verdeeld, maar reeds in de eerste jaren van dat tijdvak volledig op Nederland zouden drukken. Doch ook afgescheiden hiervan betoogden de hier aan het woord zijnde leden, dat deze bepaling geenszins ten gevolge zal hebben, dat Nederland bij voorbaat weet, hoever het gehouden is, ook financieel, zooals op bladz. 15 der Memorie van Antwoord wordt opgemerkt. Immers de prijs van f 0,25 per M³. baggerwerk, welke in de Memorie van Antwoord wordt aangenomen, geldt alleen, wanneer de baggerspecie op korten afstand gelost wordt. Dit heeft Nederland echter niet in eigen hand. Volgens deskundigen zal de commissie van beheer wellicht besluiten de specie in zee te doen lossen en dan zullen de kosten op 10 millioen in 20 jaar moeten worden gesteld. Eenige meerdere zekerheid zou worden verkregen door een bedrag in geld te bepalen, dat als maximum behoeft te worden verbaggerd. Daardoor zouden ook de bezwaren worden vermeden, welke bij eventuele depreciëring van ons betaalmiddel uit de thans voorgestelde regeling zouden voortvloeien. De hier aan het woord zijnde leden gaven dan ook boven de zoogenaamde zekerheid, welke thans wordt voorgesteld, de voorkeur aan de onzekerheid, welke volgens den Minister uit den bestaanden toestand zou voortvloeien. In verband met de uitlegging, die sedert bijna een eeuw door beide partijen aan de bepaling van het bestaande tractaat is gegeven, achten zij de vrees voor mogelijk daaruit voortvloeiende financiële onbepaalde lasten hersenschimmig. Bovendien blijven volgens het nieuwe tractaat de bijdragen in de kosten van nieuwe werken onbegrensd. Doorgaande verdieping bij een behoorlijke breedte zal alleen door kunstwerken kunnen worden verkregen en behouden. Dit zal groote kosten voor de oeververdediging medebrengen en omtrent de verdeling van die kosten regelt het verdrag niets.

Algemeen achtte men het wenschelijk, dat de bij het tractaat behorende kaart in drie bladen van het vaarwater in de Schelde, welke thans op de griffie ter inzage is gelegd, ook voor het publiek verkrijgbaar zal worden gesteld, opdat daarentrent openbare voorlichting van deskundigen kan worden verkregen. Men drong er op aan, dat dit onverwijld zou geschieden en daarmee niet tot de inzending van de Memorie van Antwoord zou worden gewacht. Gevraagd werd, of deze kaart steunt op den werkelijken toestand van eenig tijdstip, dan wel theoretisch-hydrografische posities aangeeft. Ook vroegen men, of de Regeering wil mededeelen, wanneer en door welken dienst de peilingen zijn verricht, herleid en gecarteerd.

De regeling van de rechtspositie van de op de Schelde varende handelsschepen achten vele leden volmaakt onbevredigend. Blijkens het medegedeelde op bladz. 16 van de Memorie van Antwoord hebben de onderhandelende partijen zich op het standpunt gesteld, dat, waar aanhouding van doorgaande schepen wegens fiscale en sanitaire, d. w. z. publieke belangen was uitgesloten, er geen reden was ter wille van een privaats belang, dat eventueel in de haven van aankomst of vertrek tot gelding gebracht kan worden, een standpunt in te nemen, dat meer dan eens tot verwikkeling of opschudding had aanleiding gegeven. Die verwijzing van private belanghebbers naar de havens van aankomst of vertrek achtte men een zwakke verdediging. Hieruit blijkt een zekere minachting voor de rechtsbelangen van Nederlanders en een miskennis van de belangen der Nederlandsche scheepvaart, in het bijzonder van die der binnenscheepvaart. Wanneer een vreemd schip, varende van zee naar Antwerpen of omgekeerd op de Nederlandsche Schelde door zijn schuld aan een Nederlander schade toebrengt, b.v. door aanvaring of beschadiging van oeverwerken, dan zal die Nederlander recht moeten zoeken voor een vreemden rechter. Want zonder beslag op het schuldige

schip, of zonder cautie, die gewoonlijk gegeven wordt uit vrees voor een zoodanig beslag, is een procedure voor den Nederlandschen rechter volkomen nutteloos. Het is bekend, welke moeilijkheden aan procedures voor een vreemden rechter verbonden zijn. Gewezen werd b.v. op de uiterst geringe financieele aansprakelijkheid, n.l. frs. 200 per bruto registerton, welke in België op den aanvaarder rust. Ook zal het bij een procedure in een vreemd land veelal niet mogelijk zijn de getuigen van het ongeval te doen hooren. Uit de slotwoorden van het betoog van den Minister, dat practisch met vroeger alleen verschil zal zijn wat het beslag betreft, voor zoover het voorkwam, moet worden opgemaakt, dat dit zelden geschiedde. Men meende, dat deze uitlating gebrek aan kennis van de practijk verraadt en zou gaarne vernemen, hoe vaak beslag tot dusverre voorkwam.

Nog ernstiger achtte men de inbreuk op de Nederlandsche souvereiniteit, die in deze bepaling is gelegen. Nederland geeft hiermede prijs de uitoefening van het politierecht op de Schelde tegenover de doorvarende schepen, een politierecht, dat zelfs op een deel der open zee wordt uitgeoefend. Men achtte het ontoelaatbaar, dat Nederland binnen zijn gebied de Strafwet niet meer zal kunnen handhaven.

Bovendien rijst de vraag, of hieruit geen moeilijkheden met vreemde mogendheden zullen voortvloeien. Wanneer een schip onder vreemde vlag op de Schelde schade ondervindt, door opzet of schuld van een ander schip, welke schade tengevolge der bestreden bepaling niet of moeilijk te verhalen is, dan is het niet ondenkbaar, dat de mogendheid, tot wier nationaliteit het eerstgenoemde schip behoort, Nederland verantwoordelijk stelt, omdat het op zijn eigen territoir de orde moet handhaven en er zich niet op kan beroepen, dat het bij het verdrag met België van die bevoegdheid afstand heeft gedaan. Bovendien ontleent het politierecht zijn waarde niet in de laatste plaats aan zijn preventieve werking; wanneer dit recht niet meer bestaat, zal de roekeloosheid bij het varen toenemen.

Volgens de Memorie van Antwoord spreekt het vanzelf, dat een doorgaand schip zich zal hebben te gedragen naar de regelen, die voor de vaart en het verkeer gelden en dat deze door de bevoegde autoriteit zullen kunnen worden gehandhaafd. De vraag is echter, hoe de handhaving bij behoud van de bestreden bepaling zal kunnen geschieden. Wie zal voorts belast zijn met de handhaving van de voorschriften der commissie van beheer? Zal deze een eigen politiedienst instellen?

De bezwaren tegen de voorgestelde bepaling achtte men allerminst opgeheven door de op zich zelf juiste opmerking in de Memorie van Antwoord, dat zij slechts betrekking heeft op „doorgaande” schepen. Vooreerst rijst de vraag, hoe men er zich van zal vergewissen, of een schip een doorvarend schip is, dan wel of het heimelijk zal willen landen. En indien een schip gevaarlijk zou zijn voor de gezondheid, moet men zich daarvan dan niet kunnen vergewissen, eer het heimelijk landt of voor andere schepen gevaar oplevert, dan wel gevaar voor de gezondheid doet ontstaan door de besmetting, waaraan de loods is blootgesteld? Met quarantaine wordt geen rekening gehouden. Toch behoort de Regeering maatregelen te nemen om te voorkomen, dat wordt opgestoomd door een schip, dat van een besmette haven komt.

Sommige leden zouden voorts gaarne nauwkeurig worden ingelicht omtrent de verhouding, waarin de regels, die volgens het tractaat het Scheldeverkeer zullen beheerschen, staan tot die, welke te Barcelona voor het beheer van en het verkeer op internationale wateren zijn overeengekomen. Zij meenden n.l., dat ten aanzien van de Schelde verder zou worden gegaan dan volgens die internationale overeenkomst noodig is.

De regeling van de loodsgelden kon verscheidene leden evenmin bevredigen. Immers de loodsgelden naar Antwerpen worden in gemeen overleg tusschen de beide landen vastgesteld en daardoor beslist België mede over de loodsgelden naar Rotterdam. Nederland doet dus afstand van zijn volkomen interne

bevoegdheid om de loodsgelden naar Rotterdam naar eigen goedvinden te regelen. De bepaling, dat de loodsgelden van uit volle zee naar Antwerpen en omgekeerd, behoudens overeenkomst tusschen de beide Regeeringen, niet meer zullen mogen bedragen dan die, welke worden geheven voor de reis van uit volle zee naar Rotterdam en omgekeerd, is met het oog op den veel grooteren afstand van zee naar Antwerpen dan naar Rotterdam onredelijk. Zij vormt een opzettelijke bevoordeeling van Antwerpen, terwijl bovendien een wederkerige bepaling, dat de loodsgelden naar Antwerpen niet lager mogen zijn dan die naar Rotterdam, ontbreekt. Daarom gaven deze leden de voorkeur aan de bepaling van het bestaande verdrag, waarbij tusschen de loodsgelden en de lengte der vaarwegen evenredigheid was voorgeschreven. Deze bepaling voldoet aan de hoogste eischen van billijkheid. Het is toch waarlijk niet noodig, dat Antwerpen den waarborg krijgt, dat het alle voordeelen van zijn geografische ligging heeft en niet de nadeelen. Wat zou België zeggen, indien Nederland b.v. eischte, dat de spoorvrachten van Aken naar Antwerpen niet lager mogen zijn dan die van Aken naar Rotterdam? In ieder geval, zoo werd betoogd, behoort te worden bepaald, dat de loodsgelden naar Antwerpen niet lager mogen zijn dan die naar Rotterdam.

gevraagd werd, of het niet mogelijk is het inklaren te Hansweert op Zon- en feestdagen te verbieden of althans zooveel mogelijk te beperken. Voor Lobith is de regeling veel gunstiger dan voor Hansweert en door de Belgen wordt te Antwerpen op Zondag niet ingeklaard. Wanneer te Hansweert niet wordt ingeklaard, dan kunnen de sluisen gesloten blijven en alle douane-ambtenaren, belastingambtenaren, havenmeesters, sluis-knechts, brugwachters enz. een vrijen Zondag hebben.

§ 4. Door geen der leden werd de totstandkoming van het kanaal Antwerpen—Moerdijk wenschelijk geacht, al verschilden zij in de waardeering van de bezwaren, die zij daartegen koesterden.

Vele leden betoogden, dat de eisch van België ten aanzien van dit kanaal op niets gegrond is en geheel ingaat tegen het belang van onze eigen havens. Blijkbaar was het doel een groot deel van de Rijnvaart, waarvoor Amsterdam en Rotterdam geografisch zijn aangewezen, naar Antwerpen over te brengen. Dat de totstandkoming van dit kanaal zou kunnen worden gevorderd, omdat Antwerpen reeds bij het verdrag van 1839 als Rijnhaven zou zijn erkend, konden deze leden niet toegeven. Al is toen de instandhouding van een verbinding tusschen Antwerpen en den Rijn verzekerd, aan een promotie van die stad tot Rijnhaven is daarbij niet gedacht. Antwerpen is een Scheldhaven. Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen staan niet, zooals in de Memorie van Antwoord wordt betoogd „in natuurlijke geografische gemeenschap”. Antwerpen heeft een geheel ander achterland dan Amsterdam en Rotterdam. Het op onnatuurlijke gronden tot Rijnhaven maken van Antwerpen kan redelijkerwijze niet van Nederland worden gevorderd. Rotterdam en Amsterdam zullen hierdoor onmetelijke schade lijden. De hier aan het woord zijnde leden sloten zich aan bij hetgeen daaromtrent in het adres van de Kamer van Koophandel voor Rotterdam dd. 11 Juni 1926 wordt opgemerkt. Zij vestigden er de aandacht op, dat Antwerpen bij de totstandkoming van het kanaal een deel van het verkeer, dat thans over Amsterdam en Rotterdam gaat, onherroepelijk tot zich zal trekken. Zij dachten hierbij aan het stukgoedverkeer, dat juist voor deze havens van zoo groot belang is. Antwerpen heeft reeds een groot stukgoedverkeer uit België, waarbij het geholpen wordt door zijn eigen uitzonderingstarieven op de spoorwegen. Door zijn ligging diep landwaarts in heeft het den natuurlijke voorsprong van de nabijheid der industriegebieden en daarom wordt het nu al door veel meer stoomvaartlijnen aangedaan dan Amsterdam en Rotterdam. Terwijl Antwerpen in dit opzicht dus reeds een natuurlijke voorsprong heeft, ontnemt het nieuwe verdrag aan Amsterdam en Rotterdam den natuurlijke voorsprong op het gebied der waterwegen, dien

deze havens hebben, en neutraliseert dien voorsprong door kunstmatige bevoorrechtiging van Antwerpen. Doch ook op het gebied van het vervoer van massagoederen heeft Antwerpen een aanzienlijk verkeer naar den Rijn als gevolg van de omstandigheid, dat vele op Antwerpen varende lijnbooten dergelijke goederen aanbrengen. Dit zal nog toenemen, omdat de voorsprong, dien Rotterdam heeft, doordat de binnenschepen altijd de haven kunnen binnenkomen, terwijl dit te Antwerpen door het tij wordt belet, na den aanleg van het kanaal zal vervallen. Het Antwerpsche einde van het kanaal zal een ideaal haven voor binnenschepen worden. In de Memorie van Antwoord wordt betoogd, dat bij de totstandkoming van het kanaal de afstand van Antwerpen naar Dordrecht nog minstens viermaal zoo lang zou blijven als die van Dordrecht naar Rotterdam, waarbij nog de last en het oponthoud van het doorschutten komen en het bezwaar, aan het oversteken van het Hollandsch Diep bij ruw weder verbonden. Hier tegenover merkte men op, dat dit argument ten aanzien van de verhouding tusschen Amsterdam en Antwerpen toch niet opgaat. Bovendien bestaat tusschen de havens van Rotterdam en Antwerpen op het oogenblik een zekere evenwichtstoestand, een vrij vaste verhouding ten aanzien van het Rijnverkeer, dat iedere haven tot zich trekt. Wordt nu in de factoren, die deze verhouding bepalen, een verandering ten nadeele van Rotterdam gebracht, dan zal de verhouding zelve zich ook ten nadeele van Rotterdam wijzigen. Om dezelfde redenen werd ook het beroep, dat in de Memorie van Antwoord wordt gedaan op den aard en de bestemming, waardoor de Nederlandsche havens zich van Antwerpen onderscheiden, gewraakt. Immers aard en bestemming zijn geen eigenschappen, die voor iedere haven à priori vaststaan, maar die zij verkregen hebben tengevolge der verschillende factoren, als de ligging, de soort van het vervoer enz. Wijzigt men die factoren, dan veranderen ook aard en bestemming der havens. Hieraan werd nog toegevoegd, dat bij den tegenwoordigen toestand de vrachten van de Ruhr naar Antwerpen $\frac{1}{4}$ tot $\frac{1}{2}$ hooger zijn dan naar Rotterdam, terwijl die naar Amsterdam tusschen beide inliggen; tevens zijn de sleeploonen naar Antwerpen belangrijk hooger dan naar Rotterdam. Na de totstandkoming van het nieuwe kanaal zullen de vrachten naar Antwerpen gelijk aan of lager dan die naar Amsterdam kunnen zijn, terwijl de sleeploonen naar Antwerpen gelijk zullen kunnen zijn aan die tot op de ligplaatsen in de haven van Rotterdam. Dientengevolge zal het verschil tusschen de vervoerkosten van den Duitschen Rijn naar Antwerpen en Rotterdam zoo gering zijn, dat ze geen drang van beteekenis meer vormen om aan laatstgenoemde haven de voorkeur te geven.

Ook kwamen deze leden op tegen de geruststellende verklaring in de Memorie van Antwoord, dat wanneer eenmaal het kanaal Antwerpen—Moerdijk gereed zal zijn, Rotterdam's ontwikkeling de positie dezer havenstad inmiddels belangrijk zal hebben versterkt, zoodat zij nog beter bestand zijn zal tegen de concurrentie van Antwerpen. Bij deze redeneering vergeet de Minister echter op de ontwikkeling van Antwerpen te letten, een ontwikkeling, die evenmin stilstaat, maar in snellen gang is. Niet alleen Rotterdam, ook Antwerpen zal tegen dien tijd machtiger zijn geworden en op havengebied beter toegerust dan nu.

In de Memorie van Antwoord wordt opgemerkt, dat het verlangen van België naar het kanaal Antwerpen—Moerdijk ter Ministers-conferentie te Parijs ter sprake werd gebracht, en dat dit kanaal in de plaats zou komen van de waterwegen tusschen Schelde en Rijn, voorzien bij het tractaat van 1839. Hierin werd van Nederlandsche zijde een voordeel gezien, omdat krachtens art. IX, § 8, van dit verdrag op deze waterwegen en derhalve ook op de waterwegen tusschen het kanaal van Wemeldinge en het Hollandsch Diep als het ware een servituut rustte, dat voor Nederland in verband met de natuurlijke gesteldheid van het Hellegat ver strekkende financieele gevolgen had kunnen medebrengen en dat overigens de Zeeuwsche en Zuidhollandsche eilanden feitelijk in een isolement gevangen hield. De hier aan het woord zijnde leden merkten op, dat, mocht

deze waterweg in de toekomst al eens onbruikbaar worden, daarin op redelijke wijze zou moeten worden voorzien, doch dat die zeer problematieke toekomstige gevaren, waarvoor de tegenwoordige toestand geen vrees kan wekken, geen aanleiding kan zijn om thans een kanaal toe te staan, dat voor de Rijnvaart van Amsterdam en Rotterdam zoo onmiddellijk tastbare nadeelige gevolgen zal hebben. Bovendien wordt onze verplichting om den vaarweg over de Zeeuwsche en Zuidhollandsche wateren open te houden, door het graven van het nieuwe kanaal geenszins te niet gedaan. Weliswaar zal § 8 van art. IX van het verdrag van 1839, waarin deze verplichting was opgenomen, vervallen, maar daar staat tegenover, dat Nederland volgens artikel IV, § 12, van het nieuwe tractaat zich verbinden moet om de kanalen door Walcheren en door Zuid-Beveland in hun tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden en op een desbetreffend verzoek van België er in moet toestemmen, dat die kanalen zullen worden verruimd. Deze leden achtten het wel het summum van toegevendheid, dat deze verplichting naast die tot aanleg van het kanaal Antwerpen—Moerdijk is blijven bestaan en verwonderden er zich over, dat de Minister tenminste niet het vervallen van eenige verplichting ten aanzien van eerstgenoemde kanalen heeft bedongen, zoodra het kanaal Antwerpen—Moerdijk zou zijn tot stand gekomen. Dan zou althans tegenover de nieuwe verplichting nog eenig voordeel staan. In verband hiermede vroegen deze leden, welke de beteekenis is van de uitlating op bladz. 19 der Memorie van Antwoord, dat Nederland ten opzichte van de verbetering van het kanaal van Hansweert en van den aanleg van het kanaal naar Moerdijk geheel vrij staat. Indien hiermede wordt bedoeld op onze bijdrage in de kosten, dan merken zij op, dat de bezwaren tegen het Moerdijkkanaal niet zoozeer de kosten betreffen, maar meer den aanleg van het kanaal zelf. Voorts zouden sommige leden gaarne vernemen, hoe de natuurlijke gesteldheid van het Hellegat is. Eenige leden stelden ten slotte de vraag, wat waar is van het gerucht, dat het denkbeeld om een kanaal van Antwerpen naar Moerdijk te graven, bij de onderhandelingen van 1919 het eerst van Nederlandsche zijde is geopperd. Zij herinnerden er aan, dat in het antwoord van den Minister op de vragen van het lid dezer Kamer, den heer MARCHANT, op 6 Juni 1919, dit kanaal wordt vermeld als een der Belgische desiderata, maar zij vroegen, of het stellen van dit desideratum wellicht van Nederlandsche zijde is aangemoedigd.

Tegenover de leden, die de bezwaren, voor Nederland aan de totstandkoming van het kanaal Antwerpen—Moerdijk verbonden, zeer breed uitmaten, merkten andere leden op, dat de voorspelling, alsof daarvan de ondergang van Rotterdam zou zijn te verwachten, te somber is. Ongetwijfeld wordt de voorsprong, dien Rotterdam als Rijnhaven op Antwerpen bezit, kleiner, als eenmaal het nieuwe kanaal bevaren kan worden. Rotterdam blijft echter ook dan een niet onbelangrijken voorsprong op Antwerpen behouden. Anders zal het gesteld zijn met Amsterdam, dat op zooveel grooteren afstand van den Rijn is gelegen. Mocht het tractaat ooit met behoud van het kanaal Antwerpen—Moerdijk worden geratificeerd, dan zou dus de grootst mogelijke spoed moeten worden gemaakt met de verbetering van de verbinding van Amsterdam naar den Rijn, zoodat deze voor langen tijd afdoende zal zijn. Zij vroegen dienaangaande om duidelijke toezeggingen van de Regeering en voegden daaraan toe, dat ook met de verbetering van de scheepvaartwegen naar Rotterdam — zij dachten daarbij aan de Maaskanalisatie — de meest mogelijke spoed moet worden betracht. Overigens merkten deze leden op, dat tegenover de nadeelen, aan het kanaal Antwerpen—Moerdijk verbonden, ook voordeelen staan, al kunnen ook naar hun meening die voordeelen niet tegen de nadeelen opwegen. De betere vaarweg tusschen Antwerpen en den Rijn zal ook voor andere scheepvaart, die de belangen van den Nederlandschen handel en van de Nederlandsche nijverheid dient, voordeel opleveren. Immers de Nederlandsche binnenscheepvaart heeft behoefte aan een beteren waterweg voor het verkeer met West-België en Frankrijk. Van

de 22 500 schepen, die in 1924, varende naar Antwerpen, Wemeldinge passeerden, kwam slechts $\frac{1}{3}$ gedeelte uit Duitschland en de overige $\frac{2}{3}$ uit Nederland. Ook zal dit kanaal ten goede komen aan westelijk Noordbrabant en Zeeuwsch-Vlaanderen, vooral wanneer van het nieuwe kanaal een aftakking wordt gemaakt naar de Wester-Schelde. De industrie aldaar zal ervan profiteeren en de verdere industrieele ontwikkeling zal daardoor krachtig worden bevorderd. Voorts zal ook de afwatering van westelijk Noordbrabant er mede gediend zijn. Bovendien achten zij het niet zonder betekenis, dat, al moeten de kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland worden onderhouden en eventueel verbeterd, de overige wateren, welke de verbinding tusschen de Schelde en den Rijn vormen, dan toch van het daarop rustend servituut worden verlost; voorts zullen de kosten van de eventuele verruiming van laatstgenoemde kanalen door beide landen te zamen volgens een dan overeen te komen verhouding worden gedragen, terwijl thans onder de bepalingen van het verdrag van 1839 Nederland alleen die kosten te dragen heeft. Weliswaar werd daartegenover betoogd, dat een verplichting tot verbetering van deze kanalen uit het tractaat van 1839 niet voortvloeit, omdat in § 8 van art. IX slechts wordt bepaald, dat de vaarweg tusschen Schelde en Rijn, indien hij door natuurlijke gebeurtenissen of kunstwerken onbruikbaar mocht worden, zal worden vervangen door een anderen weg, even veilig, even goed en even gemakkelijk, en dat aan die verplichting dus zou zijn voldaan, wanneer door Nederland slechts gezorgd werd voor een vaarweg ten dienste van de Belgische scheepvaart, even veilig, goed en gemakkelijk als de weg over de Zeeuwsche wateren in 1839 was, maar deze opvatting, zoo betoogden de hier aan het woord zijnde leden, moge in theorie wellicht te verdedigen zijn, in de practijk is zij onhoudbaar. Zij is tot dusver nimmer metterdaad gehuldigd; de vaarwegen zijn herhaaldelijk verbeterd en verruimd, als het toenemend en van aard veranderend scheepvaartverkeer dat noodig maakte. Zij zou ook in het vervolg niet gehuldigd kunnen worden, zonder tot ernstige moeilijkheden ook met België te leiden. Intusschen waren ook deze leden van meening, dat, ingeval het kanaal Antwerpen—Moerdijk tot stand komt, § 12 van art. IV van het onderhavige tractaat buiten werking behoort te worden gesteld en dat dit alsnog uitdrukkelijk moet worden bepaald. Zij stelden ook de vraag, wat geschieden zal, wanneer België en Nederland het over ieders aandeel in de kosten van dit kanaal niet eens worden. Zal dit geschil onder de jurisdictie vallen van het Permanente Hof van Internationale Justitie en zou het niet wenschelijk zijn in het tractaat reeds ieders aandeel in de kosten van aanleg, onderhoud en bediening te bepalen of althans de grondslagen neer te leggen, waarnaar ieders aandeel zal worden vastgesteld? Daarbij zou dan moeten worden uitgemaakt, dat slechts een zeer klein gedeelte der kosten ten laste van Nederland zou komen. Eenige leden waren van oordeel, dat Nederland niets in de kosten van dit kanaal behoort bij te dragen, maar hiertegen werd aangevoerd, dat dit met het oog op de soevereiniteitsrechten van Nederland geen aanbeveling zou verdienen.

Van andere zijde werd tegen het bovenstaande opgemerkt, dat de meening alsof de Nederlandsche binnenscheepvaart door het nieuwe kanaal zal worden gebaat, door de belanghebbenden niet wordt gedeeld. Deze leden herinnerden daarbij aan de uitspraak op het onlangs gehouden Binnenscheepvaartcongres, dat men van de totstandkoming van dat kanaal in plaats van verhooging van den bloei der binnenscheepvaart, toeneming van de werkloosheid vreest. Doordat het nieuwe kanaal uitermate geschikt zou zijn voor de Belgische binnenscheepen, welke veel goedkooper zijn dan de zeewaardiger en daardoor duurder Nederlandsche binnenscheepen, zal de concurrentie voor laatstgenoemde zwaarder worden. Het is zelfs de vraag, in welke mate de binnenscheepvaart op Antwerpen zich zal kunnen handhaven, wanneer tengevolge van de Belgische protectionistische neigingen haar ontwikkeling wordt belemmerd. De voorstelling, alsof het verkeer door

het kanaal van Zuid-Beveland voor een zeer groot gedeelte Nederlandsche binnenscheepvaart zou zijn, achten de hier aan het woord zijnde leden niet juist. De cijfers, door de Memorie van Antwoord aangevoerd, geven geen zuiver beeld, omdat zij van de schepen, die, Wemeldinge met bestemming voor Antwerpen passeerende, via Lobith zijn gekomen en van die, uit andere deelen des lands afkomstig, alleen de aantallen vergelijken. Neemt men, behalve de aantallen der schepen, ook hun tonnenmaat in aanmerking, dan zal men zien, dat het aandeel van de Nederlandsche binnenscheepvaart betrekkelijk klein is. De Nederlandsche schepen zijn n.l. meerendeels kleine, de van den Rijn komende vaartuigen groote schepen.

Dat westelijk Noordbrabant van het kanaal zou profiteeren, omdat zich daar langs de oevers industrieën zouden vestigen, konden de hier aan het woord zijnde leden ook niet toegeven. In de eerste plaats merkten zij op, dat in ons land oeverlengte genoeg is, zonder dat zich daarlangs industrieën vestigen en mocht dit bij het nieuwe kanaal toch plaats vinden, dan zou het alleen geschieden wegens de uitstekende verbinding met Antwerpen. Zij zullen dan het Belgisch gedeelte van het kanaal zoeken, vooral indien België in de toekomst hogere rechten heft dan Nederland, hetgeen niet onwaarschijnlijk is.

Tegenover de groote concessie, die door de toezegging van het kanaal Antwerpen—Moerdijk door Nederland wordt gedaan, staan, zoo werd betoogd, nagenoeg geen concessies van Belgische zijde. De verklaring, opgenomen in art. IV van het protocol, dat de gratis sleepdienst tusschen Antwerpen en Dordrecht zal worden gestaakt uiterlijk op den dag, waarop het kanaal Antwerpen—Moerdijk voor het verkeer zal worden opengesteld, is weliswaar als een tegemoetkoming van België te waardeeren, maar gaat niet ver genoeg. Vele leden waren van oordeel, dat België dien kosteloozen sleepdienst zou behooren te staken onmiddellijk na de ratificatie van het onderhavige tractaat. Van de bezwaren, welke uit dien gratis sleepdienst voortvloeien voor ons nationaal, grootendeels Dordtsch sleepvaartbedrijf, blijkt de Minister zich geen juist denkbeeld te vormen. Volgens de Memorie van Antwoord zou reeds het betrekkelijk geringe bedrag, dat deze gratis sleepdienst van de Belgische schatkist vordert, bewijzen, dat die maatregel niet van ver strekkende betekenis kan zijn. Mocht dit bedrag inderdaad gering zijn, dan merkten zij daartegenover op, dat België dit sleepwerk doet uitvoeren met een aantal van Duitschland genomen sleepbooten. Zij zouden echter gaarne vernemen, hoeveel dit betrekkelijk geringe bedrag, dat uit dien hoofde ten laste van de Belgische schatkist komt, bedraagt, en een opgave ontvangen van de tonnenmaat, die sedert de invoering van den kosteloozen sleepdienst jaarlijks Hansweert van Straatsburg naar Antwerpen en omgekeerd is gepasseerd. Ook indirect schaadt dit vrije sleepen de Nederlandsche sleepbootondernemers, omdat de daarvoor gebruikte Belgische sleepbooten tegen een lage vracht retourschepen aannemen en deze dus aan de Nederlandsche sleepbootondernemingen onttrekken.

Bovendien werd opgemerkt, dat België den kosteloozen sleepdienst voor schepen, die goederen vervoeren van Antwerpen naar Straatsburg en omgekeerd, op zich genomen heeft als een verplichting jegens Frankrijk, als tegenpraestatie voor de vrijstelling van de Belgische havens van de surtaxes voor haar vervoer van en naar Straatsburg. Men meende te weten, dat de Belgische Regeering aan Frankrijk de handhaving daarvan heeft toegezegd tot het oogenblik, dat niet alleen het kanaal Antwerpen—Moerdijk, maar ook het kanaal Antwerpen—Rijn zal zijn voltooid. Men vroeg, of dit juist is en, zoo ja, of België dan van deze verplichting door Frankrijk is ontslagen.

Intusschen erkende men, dat de toezegging van België om in de najaarsvergadering van de Rijnvaart-commissie mede te werken tot gelijkstelling van de Nederlandsche met de Belgische havens in zake de surtaxes d'entrepôt van belang kan zijn. Thans zijn slechts schepen naar Belgische havens van deze Fransche rechten vrijgesteld en mede daaraan wordt voor een groot deel de verlegging van het Rijnvaartverkeer van Rot-

Goedkeuring van het op 3 April 1925 te 's Gravenhage tusschen Nederland en België gesloten verdrag, enz.

3 avril 1925, à l'effet d'en substituer les dispositions à celles du Traité conclu par la Belgique et les Pays-Bas à Londres le 19 avril 1839". In de eerste plaats merkten zij op, dat hierbij niet gesproken wordt van het protocol van 18 Mei 1926. Het ware beter geweest, indien dit wel geschied ware, omdat dit protocol de facto een verdrag is, dat mede geratificeerd moet worden en mede de materie regelt. Voorts vroegen zij, of uit deze zinsnede volgt, dat Frankrijk en Groot-Britannië aan het verdrag van 3 April 1925 rechten kunnen ontleenen en daarbij niet onderworpen zijn aan het protocol.

Andere leden meenden, dat deze vraag in haar geheel ontkennend moet worden beantwoord. Immers de bedoelde mogendheden ontleenen door haar tractaat van 22 Mei 1926 geen recht aan het tractaat van 3 April 1925. Zij erkennen slechts, dat de tractaten van 19 April 1839 van de groote mogendheden met Nederland en met België vervallen zijn en komen dus buiten de verdragsverhouding tusschen Nederland en België te staan.

Opgemerkt werd, dat in de considerans van het onderhavige verdrag wel gesproken wordt van een besluit der verdragsluitende partijen om haar instemming met het verdrag van 3 April 1925

in een tractaat vast te leggen, doch dat in de artikelen daarvan niet blijkt.

Voorts merkte men op, dat, blijkens het medegedeelde op bladz. 6 der Memorie van Antwoord, de tekst van dit tractaat reeds in 1920 werd vastgesteld. Men vroeg, waarom het echter eerst op 22 Mei 1926 werd ondertekend. Ook vroeg men, of het in verband hiermede niet voorbarig was van Nederland om reeds op 3 April 1925 het vervallen zijn te erkennen van artikel VII van het op 19 April 1839 te Londen gesloten verdrag voor zooveel het de onzijdigheid van België betreft, alsmede van art. XIV van dat verdrag.

Aldus vastgesteld, 12 Juli 1926.

DECKERS.

VAN VUUREN.

VAN RIJCKEVORSEL.

ALBARDA.

HEEMSKERK.