

Goedkeuring van het op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Verdrag betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, met Bijlagen

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

Inleiding

Het bijgaande wetsontwerp strekt tot goedkeuring van het op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage ondertekende verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn. De ondergetekenden achten het hier de plaats hun voldoening uit te spreken over het feit, dat het mogelijk is gebleken een oplossing te formuleren van een meer dan honderdjarig geschil tussen beide landen, waarbij aan de belangen van weerszijden volledig recht wordt gedaan.

Een korte historische terugblik op de ontwikkeling van dit geschil is hier op zijn plaats. Een eerste aanwijzing omtrent de uiteenlopende Nederlandse en Belgische standpunten werd gevormd omstreeks het midden van de vorige eeuw, toen de plannen tot aanleg van de spoorweg naar Vlissingen ten uitvoer werden gebracht. Deze plannen impliceerden de afsluiting onder meer van de oude vaarweg door het Kreekrak, tegen welke afsluiting België zich om principiële redenen wilde verzetten. Naar Nederlands oordeel vormde het kanaal door Zuid-Beveland — dat in 1866 ter vervanging van de oude vaarweg werd opengesteld en destijds algemeen tot de modernste kanalen van Europa werd gerekend — een minstens zo veilige, goede en gemakkelijke vaarweg als het aan verzanding onderhevige Kreekrak, zodat het ten volle voldeed aan het vereiste van artikel IX, § 8 van het Scheidingsverdrag van 19 april 1839. Deze mening werd niet door België gedeeld.

Bij verschillende gelegenheden hebben de Regeringen van Nederland en België sindsdien getracht de tussen hen openstaande geschilpunten — waaronder het door België opgeworpen probleem van een nieuwe Schelde—Rijnverbinding — tot oplossing te brengen. Reeds vroeg is men zich aan Nederlandse zijde er bewust van geweest, dat een verdere toenadering tussen beide landen ook voor Nederland als een groot politiek belang diende te worden aangemerkt.

De tussen 1919 en 1927 gelegen fase van het Belgisch-Nederlandse gesprek kan niet los worden gezien van de bijzondere omstandigheden, welke destijds dit gesprek, vooral in de aanvang, hebben beïnvloed. De toenmalige onderhandelingen richtten zich op herziening van de verhouding tussen beide landen, zoals die was gevestigd door het scheidingsverdrag van 1839. Zij bestreken derhalve een veel wijder veld dan dat van de verbinding tussen Schelde en Rijn alleen. Ten aanzien van dit laatste vraagstuk had het op 3 april 1925 te 's-Gravenhage gesloten verdrag tussen beide landen een oplossing voorgesteld, waarbij het havengebied van Antwerpen rechtstreeks verbonden zou worden met het Hollands Diep nabij Moerdijk. De reacties, welke dit verdrag in Nederland opwekte en ten slotte het afwijzend oordeel, dat de Eerste Kamer der Staten-Generaal in 1927 hierover heeft uitgesproken, sloten deze fase van de dialoog tussen beide landen af.

Ten behoeve van de Rijnvaart op de Belgische zeehavens is België destijds overgegaan tot het instellen van subsidiëeringsmaatregelen, waarbij met name als motief werd aangevoerd de noodzaak van compensatie voor de slechte toestand van de bestaande Schelde—Rijnverbinding. Deze maatregelen werden door Nederland opgevat als een ernstige bedreiging van de

vitale belangen van de Nederlandse havens bij het behoud van de voordelen, die onder meer uit hun natuurlijke ligging voortvloeien. De Belgische premies hebben sindsdien een bijzondere verwikkeling gevormd in het toch reeds gecompliceerde probleem, dat het huidige verdrag beoogt te regelen.

Nieuwe besprekingen tot oplossing van het tussen Nederland en België bestaande probleem inzake de Schelde—Rijnverbinding konden niet uitblijven. Zij begonnen in 1928 en duurden, met onderbrekingen, tot eind 1932. De tijd bleek evenwel nog niet rijp voor een regeling.

De Tweede Wereldoorlog heeft een ander karakter gegeven aan de verhouding tussen de buurlanden. Nog tijdens de oorlog kwamen beide Regeringen tot het besluit, dat slechts door nauwe samenwerking hun landen zich zouden kunnen staande houden in de naoorlogse situatie. Dank zij dit besef is op 5 september 1944, te zamen met het bevriende Luxemburg, de Benelux tot stand gebracht, welke zich sindsdien tot een indrukwekkende realiteit heeft ontwikkeld.

De gewijzigde omstandigheden hebben hun stempel gedrukt op de nieuwe fase in de Belgisch-Nederlandse besprekingen, welke aanvang in 1947 nadat België in het kader van het geregeld plaatsvindende Benelux-overleg het vraagstuk van de Belgisch-Nederlandse waterwegen opnieuw ter sprake had gebracht.

Nadat het terrein van bedoelde problemen was verkend door een in 1949 ingestelde gemengde studiec commissie onder leiding van de heren Steenberghe en Van Cauwelaert, werden beide genoemde voorzitters in 1951 belast met de onderhandelingen betreffende de vraagstukken van de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal (de zgn. Stop van Ternaaien), van het kanaal van Gent naar Terneuzen en van de verbinding van Antwerpen met de Rijn.

Ten aanzien van laatstgenoemd vraagstuk werd van Nederlandse zijde ervan uitgegaan, dat slechts binnen het kader van een economische unie een kanaal tussen de Schelde en het Hollands Diep — zoals België wederom bleek te verlangen — in overweging zou kunnen worden genomen. Voorts zouden na totstandkoming van het kanaal geen compensatiepremie meer aan de Rijnvaart mogen worden verleend. Ook zou het tracé zodanig moeten worden gekozen, dat de belangen van Westelijk Noord-Brabant daarbij zoveel mogelijk baat zouden vinden. Tenslotte zouden de rechten, die voor België zouden kunnen voortvloeien uit artikel IX, par. 8 van het Verdrag van 19 april 1839, dienen te vervallen voorzover zij de Tussenwateren betreffen.

Op 11 maart 1954 brachten de onderhandelaars hun gemeenschappelijk advies aan de beide regeringen uit. Met betrekking tot de Schelde—Rijnverbinding stelden zij onder meer het volgende voor. In het kader van een Economische Unie zouden met name de volgende voorzieningen tot stand kunnen worden gebracht:

a. aanleg van een kanaal uit de dokken van Antwerpen naar het Hollands Diep bij Moerdijk,

b. 20 pct. van de aanlegkosten van de daaraan verbonden werken op Nederlands gebied, alsmede alle onderhouds- en bedieningskosten van deze werken, zouden voor Nederlandse rekening komen; alle overige kosten kwamen voor rekening van België,

c. afstand door België van alle rechten, die het uit hoofde van artikel IX, par. 8 van het Verdrag van 19 april 1939 in de Tussenwateren zou kunnen doen gelden; waartegenover Nederland bepaalde verplichtingen op zich zou nemen inzake handhaving van het kanaal door Zuid-Beveland in de bestaande toestand, terwijl een vrijstromende verbinding zou worden gegarandeerd tussen de noordelijke uitmonding van het kanaal en de Waal.

d. afschaffing van de Belgische compensatiepremies bij totstandkoming van het kanaal. Evenwel werd hieraan een clause verbonden, krachtens welke speciale voorzieningen zouden kunnen worden getroffen bij een fundamentele storing in de traditionele verhouding van de verdeling van het Rijnverkeer tussen enerzijds de Belgische en anderzijds de Nederlandse zeehavens; indien daarin niet bij minnelijke schikking zou kunnen worden voorzien, zou elk der Regeringen arbitrage kunnen inroepen.

Na het uitbrengen van het advies Steenberghe-Van Cauwelaert werd het verband tussen de drie daarin behandelde vraagstukken verbroken. De kwesties van het kanaal van Gent naar Terneuzen en van de Stop van Ternaaien zijn op basis van de in het advies vervatte voorstellen geregeld bij verdragen respectievelijk van 20 juni 1960 en 24 februari 1961, welke verdragen inmiddels in werking traden.

Na de stormramp van 1953 kregen de plannen tot afsluiting van de Zeeuwse en Zuidhollandse zeegaten al spoedig een concrete vorm; in november 1955 werd het wetsontwerp bij de Staten-Generaal ingediend dat tenslotte de Deltawet van 8 mei 1958 is geworden. Aangezien de Belgische Regering verband legde tussen de beraamde deltawerken en het vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding, gaf zij voorshands de voorkeur aan een afwachtende houding met betrekking tot laatstbedoeld vraagstuk.

Daarbij kwam, dat in Rijnvaartkringen steeds meer belangstelling werd gewekt voor de nieuwe techniek van de duwvaart. Bij Belgische belanghebbenden ontstond in verband hiermee twijfel, of deze nieuwe ontwikkeling niet de vaart door open wateren vieselijker maakte boven die door een kanaal.

Van Nederlandse zijde werd langer uitstel van een beslissing zeer onwenselijk geacht, aangezien de behartiging van de waterstaatsbelangen van westelijk Noord-Brabant zulks niet meer toeliet. In maart 1957 gaf de Regering tenslotte te kennen geen redenen van internationale aard meer aanwezig te achten om de uitvoering van noodzakelijke werken in het betrokken gebied geen doorgang te doen vinden. Door deze werken zou de plaatselijke situatie zodanig veranderen dat het advies Steenberghe-Van Cauwelaert niet meer aan de werkelijkheid zou beantwoorden. Hiermee verviel voor Nederland het waterstaatkundig belang dat de doorsneden gebieden bij de voorgestelde verbinding zouden hebben gehad.

De economische aspecten van het vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding kwamen voorts in een nieuw licht te staan, nadat op 25 maart 1957 het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap en op 3 februari 1958 het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie werden ondertekend, welke verdragen respectievelijk op 1 januari 1958 en 1 november 1960 in werking zijn getreden. Beide verdragen gaan onder meer uit van het algemene beginsel dat overheidsmaatregelen niet mogen leiden tot verstoring van mededingingsvoorwaarden. Dit heeft de Nederlandse overtuiging gesterkt dat tegenover aanvaarding van een nieuwe Schelde-Rijnverbinding de Belgische steunmaatregelen onvoorwaardelijk dienen te worden afgeschaft.

Begin 1960 zijn de Nederlandse en de Belgische Regering opnieuw overgegaan tot aanwijzing van onderhandelingsdelegaties, respectievelijk onder leiding van jhr. mr. dr. A. W. L. Tjarda van Starckenborgh Stachouwer en van Baron H. de Gruen, teneinde een oplossing van het vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding te bereiken. De beide delegaties hebben hun voorstellen begin mei 1963 aan de regeringen voorgelegd in de vorm van een ontwerp-verdrag. Nadat dit ontwerp de goedkeuring van beide regeringen bleek te kunnen wegdragen, kon het verdrag op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage worden ondertekend.

De ondergetekenden zijn zich ervan bewust, dat de thans bereikte oplossing in de eerste plaats mogelijk is geworden door de sinds de oorlog gegroeide sterke toenadering tussen beide landen welke zich naar buiten het meest spectaculair openbaart in de Benelux Economische Unie. Het hieruit ontstane begrip voor elkanders posities over en weer werd voort te trekken gebracht door de opbloei van de Europese vervoer, de daarbij voortvloeiende versterking van de positie der havens in de Beneluxlanden en de economische en politieke ontwikkelingen in het Europese eenwordingsproces. Bij haar medewerking aan de totstandbrenging van het onderhavige verdrag heeft de Regering zich laten leiden door het besef, dat de Beneluxlanden hun positie in de huidige wereldconstellatie slechts kunnen handhaven indien zij zo nauw mogelijk samenwerken. Het heeft de Regering verheugd te bemerken dat ook de Belgische Regering dit standpunt met overtuiging is toegedaan. Juist onder deze omstandigheden moet de totstandkoming van het onderhavige verdrag worden gezien als een historische gebeurtenis, welk een definitieve streep zet onder het uit vervlogen tijden stammend Belgisch-Nederlands geschilpunt en de weg opent naar verdergaande samenwerking tussen beide landen.

Gezien de grote belangen welke van weerszijden in de onderhandelingen die tot het verdrag hebben geleid op het spel stonden, valt het niet te verwonderen dat deze onderhandelingen zeer moeilijk en tijdrovend zijn gebleken. De Regering wenst hier haar dank uit te spreken voor de bekwame wijze waarop de Nederlandse delegatie onder leiding van jhr. mr. dr. A. W. L. Tjarda van Starckenborgh Stachouwer de onderhandelingen heeft gevoerd. Het gelukkige resultaat daarvan is mede mogelijk geworden doordat de delegatie in elk stadium der besprekingen voeling heeft gehouden met de Nederlandse belanghebbenden, waardoor met de inzichten van alle betrokkenen rekening kon worden gehouden alvorens het Nederlandse standpunt in de onderhandelingen te bepalen.

Algemeen

Alvorens in te gaan op een artikelsgewijze behandeling van het onderhavige verdrag zouden de ondergetekenden enige grondtrekken van dit verdrag willen aangeven.

Aan het Belgische verlangen naar een verbeterde verbinding tussen de Schelde en de Rijn wordt voldaan door de aanleg van een vaarweg welke de dokken van Antwerpen via het afgedamde Kreekrak met de Oosterschelde zal verbinden en zich vervolgens zal voortzetten door de Eendracht en het afgedamde deel van het Slaak (landengte van St. Philipsland) naar de Krammer. Deze vaarweg zal de route van Antwerpen naar de Rijn (Ruhrort) met ongeveer 35 km, ofwel met rond 10 pct. verkorten. De vaarweg zal beantwoorden aan de eisen welke de hedendaagse scheepvaart, ook op het gebied van de duwvaart, stelt, en zal tevens in de Zeeuwse en Zuidhollandse stromen het ruime vaarwater bieden welke haar aantrekkelijker doet zijn voor moderne gemotoriseerde binnenschepen dan een kanaal door het vasteland. Na het afsluiten van de Oosterschelde zal ook de vaarweg ten noorden van het Kreekrak niet meer onderhevig zijn aan getijbewegingen.

Tegenover bedoelde, vooral ten gunste van België werkende, regeling staan de volgende voor Nederland gunstige elementen.

Met ingang van de datum van inwerkingstelling van de nieuwe vaarweg worden de door de Belgische overheid aan de scheepvaart op de vaarwegen tussen Schelde en Rijn toegekende compensatiepremies en andere steunmaatregelen afgeschaft. Deze bepaling alsmede het voorschrift, dat geen overheidssteun aan de aanleg of exploitatie der zeehavens mag worden verleend voorzover deze zou leiden tot verstoring van de mededingingsvoorwaarden tussen de zeehavens, vormen een versterking van het door Nederland zo zeer voorgestane beginsel van ongestoorde concurrentie, dat in het Benelux Economische Unie-Verdrag werd vastgelegd. Het hoofdstuk „economische aangelegenheden” van het onderhavige verdrag geeft als het ware een verduidelijking van wat naar Nederlands oordeel in het Unieverdrag zelf reeds lag opgesloten. Het ligt derhalve in de lijn, dat de instellingen van de Benelux Economische

Unie (waaronder het College van Scheidsrechters) bevoegd worden verklaard ten aanzien van de in bedoeld hoofdstuk geregelde aangelegenheden, hetgeen de versterking van de Economische Unie ten goede zal komen. De regeringen van Nederland en België hebben zich ervan vergewist, dat Luxemburg — alwaar de regering met voldoening van het bereikte resultaat heeft kennis genomen — medewerking zal verlenen ter bevordering van de uitvoering van de onderhavige regeling (vide bijlage 1 en 2).

Belangrijk is voorts, dat het statuut van de vaarwegen tussen Schelde en Rijn in dit verdrag opnieuw en duidelijk wordt geformuleerd. Gelijik bekend was het juridisch statuut van de Nederlandse binnenwateren tussen Schelde en Rijn — met name in verband met de bepalingen van artikel IX, paragraaf 8, van het verdrag van 19 april 1839 — in het verleden de bron van steeds terugkerende wrijving met België. Het verdrag stelt de oude regelingen buiten werking en geeft België in plaats daarvan bepaalde garanties ter zake van de instandhouding en de hoedanigheid van de nieuw aan te leggen vaarweg en de aansluitende vaarverbinding met de Waal (artikelen 13, 14, 33—41).

De Nederlandse verplichtingen ten aanzien van de instandhouding en de hoedanigheid van de nieuwe vaarweg en de aansluitende vaarverbinding met de Waal zijn thans op duidelijke wijze omschreven en beperkt. Bovendien wordt erkend, dat Nederland op dit gebied, ten aanzien van de vaarwateren, welke geen deel van de nieuwe verbinding tussen Schelde en Rijn uitmaken, vrijheid van handelen bezit.

Ten slotte moet ook de overeengekomen verdeling van de aan de nieuwe vaarweg verbonden kosten redelijk worden geacht. Vooropgesteld dient te worden, dat het project als zodanig in eerste instantie tegemoet komt aan Belgische belangen. Indien Nederland desondanks een financiële bijdrage levert in de aanlegkosten van het zuidelijk deel van de nieuwe vaarweg voorzover op Nederlands gebied gelegen, en daarnaast de kosten van onderhoud, bediening en vernieuwing, verbonden aan het op Nederlands gebied gelegen deel van de vaarweg en de daartoe behorende kunstwerken op zich neemt, dan vindt dit mede zijn verklaring in de volgende overweging. De nieuwe vaarweg zal besparingen mogelijk maken bij het onderhoud en de verbetering van het kanaal door Zuid-Beveland — dat minder scheepvaart zal hebben te verwerken — terwijl bovendien ontwikkelingsperspectieven zouden kunnen worden geopend voor de aanliggende Nederlandse gebieden.

Een aparte arbitrage-regeling is voorzien voor geschillen van niet-economische aard, welke uit de toepassing van het onderhavige verdrag mochten voortvloeien.

Thans volgen — voorzover nodig — enkele toelichtende opmerkingen bij de afzonderlijke verdragsbepalingen.

Hoofdstuk B. Verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn

Titel I. *Uit te voeren werken*

Ad artikel 2. Aan de keuze van het tracé van de Schelde-Rijnverbinding is — in aansluiting op de in het verleden verrichte waterstaatkundige studies — een uitgebreid nader onderzoek voorafgegaan. Daarbij werden verschillende tracés door het vasteland van westelijk Noord-Brabant, alsmede door de Zeeuwse en Zuidhollandse stromen en de daaraan grenzende buitengronden, aan een onderlinge vergelijking onderworpen.

Bedoeld onderzoek heeft tot de conclusie geleid, dat het in artikel 2 omschreven tracé de voorkeur verdient om redenen van waterstaatkundige en planologische aard, alsmede met het oog op de daaraan verbonden kosten. Bovendien zal dit tracé, dat goeddeels door open water en buitengronden voert, extra aantrekkelijkheid voor de moderne doorgaande scheepvaart verkrijgen als gevolg van de uitvoering van de Deltawerken. Deze maken het mogelijk om met naar verhouding lage kosten een niet aan getijstromen onderhevige, goed te beschutten vaarweg tot stand te brengen, die voldoende ruim is om duwvaart van het op de Rijn gebruikelijke type te verwerken en

die daarenboven goede mogelijkheden biedt voor verdere verruiming, indien zulks in de toekomst wenselijk mocht blijken.

Hiermee vergeleken bezaten de verschillende door het vasteland van Westelijk Noord-Brabant ontworpen tracés aanzienlijk minder aantrekkelijkheid. Hierboven werd reeds aangestipt, dat de waterstaatkundige problemen van Westelijk Noord-Brabant inmiddels niet meer in samenhang met een dergelijke oplossing zouden worden beschouwd, terwijl ook de industriële ontwikkeling andere wegen opging. Voorts zou een tracé door het vasteland bij het thans wenselijk geachte kanaalprofiel tot een niet onbelangrijk groter verlies van cultuurgrond aanleiding hebben gegeven dan men destijds voor ogen had.

Ten slotte kan ook de verstoring in de ordening van het vasteland, dat door het kanaal zou worden doorsneden, als een bezwarend element worden aangemerkt. Voegt men daarbij, dat enerzijds met een dergelijke oplossing aanzienlijk hogere aanleg- en onderhoudskosten zouden zijn gemoed en anderzijds de vaart door een kanaal van beperkte afmetingen aan de gemotoriseerde scheepvaart minder voordelen biedt dan die door open of gemakkelijk te verkuimen water, dan wordt het duidelijk, dat de uiteindelijk gekozen oplossing rekening houdt met de wensen van beide landen.

Ad artikelen 3 tot en met 5. Alvorens in te gaan op de verschillende onderdelen van de tot stand te brengen vaarweg zij vooropgesteld, dat de aanleg van de nieuwe vaarweg tussen de dokken van Antwerpen en de Krammer als één geheel dient te worden beschouwd; de uitvoering van de werken zal hierop worden afgestemd. Na voltooiing van de in artikel 3 bedoelde werken zal de vaarweg over zijn gehele lengte in gebruik worden gesteld. Evenwel kunnen eerst na de afsluiting van de Oosterschelde een aantal werken worden uitgevoerd, welke het definitieve aanzien van de vaarweg zullen bepalen en waarover artikel 4 handelt.

Hieronder zullen de werken, welke onderdeel vormen van de in artikel 2 bedoelde vaarweg, nader in beschouwing worden genomen in de volgorde, welke het eerste lid van artikel 3 aangeeft. Daarbij zullen de in artikel 4 bedoelde werken mede ter sprake worden gebracht.

a. Bij de dimensionering van het kanaal van de haven van Antwerpen naar de Oosterschelde werd, evenals bij de bepaling van de dwarsprofielen voor de overige gedeelten van de vaarweg, rekening gehouden met de omstandigheid, dat de nieuwe verbinding een druk verkeer zal moeten verwerken van binnenvaarteenheden — waaronder duwconvoeien en slepen — met onderling sterk variërende snelheden en afmetingen, en geschikt zal moeten zijn voor het samengaan van de zeer uiteenlopende vaart van deze eenheden.

Ten behoeve van een in de toekomst eventueel wenselijke verruiming van het kanaal werd tussen de kanaaldijken een strook grond gereserveerd ter breedte van 40 meter. De voorwaarden, waaronder een dergelijke verruiming zal kunnen worden uitgevoerd, zijn vermeld in artikel 14.

b. Ten behoeve van de navigatie in het gedeelte van de vaarweg door de open Oosterschelde werd voor dit traject een ruimer profiel gekozen dan voor de andere gedeelten van de vaarweg.

Na de afsluiting van de Oosterschelde zal ingevolge artikel 4, onder *a*, de geleiding voor de scheepvaart verbeterd worden door de aanleg van een aan de westzijde van de vaargeul ge-projecteerde leidam. Deze leidam dient tevens ter afscherming van de bij westelijke winden te verwachten golflslag en zal aan het einde van een langdurige en strenge vorstperiode bovendien een bescherming opleveren tegen door de wind opgestuwd drijfijjs. Ter hoogte van het Bergse Diep zal in de leidam een ruime opening worden uitgespaard ten behoeve van de scheepvaart op Bergen op Zoom, terwijl daarmee tevens een goede wateruitwisseling tussen het Zeeuwse Meer en het oostelijk van de vaarweg gelegen water wordt mogelijk gemaakt.

Er bestaat geen bezwaar de watervlakte ten oosten van de vaarweg te zijner tijd goeddeels hoogwaterdijven te doen maken. Een gedeelte van dit gebied zou bestemd kunnen worden voor stadsuitbreiding van Bergen op Zoom, zoals bij voorbeeld werd

voorzien in de studie van het Provinciaal Bestuur, getiteld „Noord-Brabant in het nieuwe westen”. Aan sommige andere gedeelten zou wellicht een recreatieve bestemming kunnen worden gegeven. Mede om voor dit soort plannen voldoende ruimte ter beschikking te houden, werd de vaarweg door de Oosterschelde zover mogelijk westwaarts getraceerd. Voor de eventuele aanleg van havenindustriegebieden van grote omvang is de aan de oostzijde beschikbare ruimte echter niet voldoende. Mocht men op grond van technische en economische onderzoeken te zijner tijd tot de uitvoering van een zee- en binnenhavenindustrie-complex in het Oosterscheldebekken besluiten, dan zou een dergelijk complex in zijn geheel ten westen van de vaargeul door de Oosterschelde dienen te worden gesitueerd. Met het oog op enerzijds de doorgaande vaart en anderzijds de structuur van het havengebied, zou het niet toelaatbaar zijn dit gebied door de Schelde—Rijnverbinding te laten doorsnijden.

c. De verruiming van de Eendracht zal plaatsvinden in twee etappes. Zolang de Oosterschelde nog open is en derhalve ook de Eendracht nog aan getijstromen onderhevig zal zijn, zal men de vaargeul door dit water flauwe onderwatertaluds moeten geven. Uitgaande van een zelfde breedte op de waterspiegel als elders op het kanaal, wordt daarom in eerste aanleg genoegen genomen met een kleinere bodembreedte. Eerst wanneer de getijbeweging in de Oosterschelde van geen wezenlijke betekenis meer is, zal het profiel van de Eendracht ingevolge artikel 4, onder b, meer in overeenstemming worden gebracht met dat van het overige gedeelte van de vaarweg.

In verband met de stromingen welke in de zuidelijke uitmonding van de Eendracht te verwachten zijn, zolang de Oosterschelde in het kader van de deltawerken nog niet van de zee is afgesloten, zal deze uitmonding aan een waterloopkundig detailonderzoek moeten worden onderworpen. Blijkens berekeningen zal het in ieder geval aanbeveling verdienen de benedenloop van de Eendracht een ruim profiel te geven. De situatie, welke hierdoor bij Tholen zal ontstaan, zal in samenhang met de haven en de brugverbinding ter plaatse nog nader met zorg worden onderzocht.

d. Als gevolg van de doorgraving door de Slaakdam en de Prins Hendrikpolder zullen op het traject van deze doorsteek en de daarop aansluitende Krabbenstreek gedurende het tijdvak dat de Oosterschelde nog open is stroomsnelheden optreden, die het nodig maken de doorsteek reeds aanstonds een betrekkelijk ruim profiel te geven.

De uitmondingen ter weerszijden van de doorsteek, in de Krabbenkreek en in de Krammer, zullen uit nautische overwegingen als ook uit een oogpunt van een goed waterstaatkundig beheer van deze voor uitschuring en aanzanding zo gevoelige wateren, aan een uitgebreid detailonderzoek dienen te worden onderworpen. Zo nodig kunnen aanpassingswerken worden uitgevoerd op basis van artikel 3, eerste lid, onder i).

e. De hoofdafmetingen van het sluisencomplex dat het op peil van de Antwerpse dokken gelegen zuidelijke gedeelte van de vaarweg scheidt van de als regel op lager peil gelegen Oosterschelde, zijn dezelfde als die, welke voor de sluisen in de dam door het Volkerak werden vastgesteld. Met de belangen van de duwvaart werd daarbij volledig rekening gehouden.

Bij de aanleg van het hierbedoelde sluisencomplex zal rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat onder toepassing van artikel 14 te zijner tijd een derde sluis wordt gebouwd.

f. Bij het bepalen van de breedte van de over de vaarweg aan te leggen bruggen en de daarop aansluitende wegen werd de capaciteit in aanmerking genomen die deze wegverbindingen in de toekomst zullen dienen te bezitten. De juiste ligging van de bruggen en de daarop aansluitende wegen, voor zover gelegen in het Kreekrakgebied, nabij Tholen en bij Oud- en Nieuw-Vossemeer, vergt nog nader onderzoek.

g. Ten einde de kans, dat het Kreekrakgebied bij een hoge stormvloed via het zuidelijke gedeelte van de vaarweg van Belgisch gebied uit overstroomt tot voor Nederland aanvaard-

bare proporties terug te brengen, zullen de daarvoor in aanmerking komende Belgische hoofdwatkeringen langs de Schelde tot en met de dokken van Antwerpen verhoogd en versterkt worden op basis van het zogenaamde „deltapeil”.

In aansluiting daarop zal een nieuwe hoofdwatkering op Nederlands gebied over de buitengronden langs de Westerschelde tot Bath worden aangelegd. Hierdoor kan de krachtens de Deltawet vereiste versterking van de tamelijk grillig verloopende bestaande hoofdwatkering over dit traject achterwege blijven.

In de Eendracht zullen ten behoeve van de normalisatie van dit vaarwater enkele bochten moeten worden afgesneden. De bestaande hoofdwatkeringen worden hier vervangen door gelijkwaardige nieuwe dijken.

h. De voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding betreffen enerzijds werken welke de afwatering van de poldergebieden langs de vaarweg dienen aan te passen aan de nieuwe situatie, anderzijds werken welke met het oog op de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging van het Zeeuwse Meer dienen te worden uitgevoerd in en nabij het sluisencomplex aan de Oosterschelde. De noodzakelijkheid van laatstbedoelde voorzieningen vloeit voort uit het feit dat de vaarweg ten zuiden van de Oosterschelde in open verbinding staat met het Antwerpse haven- en industriegebied, waar het water sterk aan vervuiling onderhevig is en als gevolg van het vele schutten van en naar de Schelde goeddeels is verzilt.

In het verdrag en de daarbij behorende Bijlage I werden de werken ter bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging van het Zeeuwse Meer niet nader omschreven. Dit vindt zijn oorzaak in de omstandigheid, dat tal van grootheden die voor deze werken maatgevend zijn, eerst na uitgebreid detailonderzoek kunnen worden vastgesteld, waarmede tenminste nog enige jaren zullen zijn gemoeid. Wel is inmiddels vastgesteld, dat de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging op bevredigende wijze zal kunnen plaatsvinden.

i. De — overigens niet uitputtende — opsomming van werkzaamheden in Bijlage I moge voldoende duidelijk doen blijken aan welke bijkomende werken dient te worden gedacht.

Titel II. Voorbereiding en uitvoering der werken

Artikelen 6 tot en met 12. De voorbereiding en uitvoering der werken is in beginsel op dezelfde wijze geregeld als in het Verdrag betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent. Deze regeling blijkt in de praktijk goed te voldoen.

Titel III. Onderhoud, vernieuwing en bediening der werken

Artikel 13. De artikelen 13 en 14 bevatten te zamen uitsluitend bepalingen inzake de instandhouding en de hoedanigheid van de nieuwe, in artikel 2 bedoelde, vaarweg. De Nederlandse verplichtingen ten aanzien van de op bedoelde vaarweg aansluitende verbinding met de Waal worden omschreven in de artikelen 33 en volgende.

Artikel 13 spreekt behalve van „onderhoud” tevens van „vernieuwing”. Aangezien de term „onderhoud” in beide landen veelal in verschillende betekenis wordt gebruikt en het wenselijk werd geacht de verplichting van artikel 13 mede betrekking te doen hebben op de voor de instandhouding van deze vaarweg te zijner tijd nodige vernieuwingen, wordt in het onderhavige verdrag gesproken van „onderhoud en vernieuwing”. Krachtens artikel 19 komen de kosten hiervoor, alsmede die voor de bediening der kunstwerken, geheel ten laste van de staat op wiens gebied de werken worden uitgevoerd. Het spreekt vanzelf dat bij de kostenverdeling tussen beide landen rekening is gehouden met de extrakosten, welke voor Nederland aan deze ruime opvatting van de onderhoudsverplichting zijn verbonden.

Artikel 13 geeft ook overigens een duidelijke begrenzing van de verplichtingen, welke op Nederland en België — ieder voor het op zijn gebied gelegen deel van de in artikel 2 bedoelde vaarweg — rusten met betrekking tot deze vaarweg en de daartoe behorende kunstwerken. Met name blijven beide partijen gerechtigd, over het op haar gebied gelegen deel van de vaarweg andere bruggen aan te leggen of daarin andere werken uit te voeren dan die, waarin krachtens het verdrag wordt voorzien, mits daarbij wordt voldaan aan de in het onderhavige artikel gestelde voorwaarden. Evenmin wordt de vrijheid aangetaast, havens of zijkanalen op de vaarweg aan te sluiten, doch de eventueel hieraan verbonden hinder voor de doorgaande vaart zal tot een minimum moeten worden beperkt.

Titel IV. *Verbetering van de vaarweg en van de daartoe behorende kunstwerken*

Ad artikel 14. Licht in artikel 13 een regeling betreffende de instandhouding der werken behorende tot de in artikel 2 bedoelde vaarweg opgesloten, het onderhavige artikel richt zich op het geval dat een van de partijen werken tot verbetering van deze vaarweg of van de daartoe behorende kunstwerken — bij voorbeeld verdere verbreding of verdieping van de vaarweg, de vervanging van sluisen door grotere of de uitbreiding van het sluisencomplex — op het gebied van de andere partij wenselijk acht. Dergelijke verbeteringswerken vereisen nieuw overleg tussen de beide Regeringen.

Leidt dit overleg niet tot overeenstemming tussen partijen, dan wordt een bijzondere procedure mogelijk gemaakt voor het geval dat ten behoeve van bedoelde verbeteringswerken geen andere gronden benodigd zijn dan die, welke reeds krachtens het verdrag in gebruik genomen of gereserveerd zijn, waarbij reeds in zekere mate rekening werd gehouden met de mogelijkheid van toekomstige verbeteringen van de in artikel 2 bedoelde vaarweg. In dit geval kan elk van beide partijen de geschilpunten ter beslissing voorleggen aan een krachtens artikel 42 in te stellen scheid-rechterlijk orgaan, de Arbitrale Commissie. Zou de Arbitrale Commissie na afweging van de betrokken belangen beslissen ten gunste van de uitvoering van de onderhavige verbeteringswerken, dan is zij evenwel niet bevoegd uitspraak te doen inzake een kostenverdeling. Indien de partij op wier gebied de werken zullen worden uitgevoerd dit verlangt, worden de totale kosten van die werken gedragen door de wederpartij.

De bovenstaande procedure geldt derhalve niet, ingeval de door een van beide partijen op het gebied van de andere partij gewenste verbeteringswerken zich uitstrekken tot andere dan de vorenbedoelde gronden; hierbij zou men kunnen denken aan: ingrijpende verruiming, bochtafsnijdingen, etc. Dergelijke werken blijven afhankelijk van de overeenstemming tussen beide partijen.

De bepalingen van het verdrag laten de vrijheid van beide landen, zelf verbeteringswerken aan te brengen in het op hun gebied gelegen deel van de vaarweg, intact.

Titel V. *Maatregelen in verband met de waterhuishouding, daaronder begrepen de bestrijding van verzilting en waterverontreiniging*

Ad artikel 15. Dit artikel regelt enerzijds het peil van het gedeelte van de in artikel 2 bedoelde vaarweg ten zuiden van het sluisencomplex aan de Oosterschelde, anderzijds het peil van het gedeelte van deze vaarweg ten noorden van bedoeld sluisencomplex in de toestand, welke zal ontstaan na de voltooiing van de deltawerken. Op basis van deze peilregeling zal de diepte van de vaarweg, behoudens bijzondere omstandigheden van wind, na afsluiting van de Oosterschelde overal ten minste 5 meter bedragen. De gegevens werden ook gebruikt bij het vaststellen van de peilen, waarop de onderkanten der bruggen zullen dienen te worden geprojecteerd.

Ad artikelen 16 en 17. Zoals reeds in de toelichting op artikel 3 onder h) werd gesteld, vereist het onderzoek inzake

de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging van het Zeeuwse Meer nog zoveel tijd, dat de te treffen voorzieningen en maatregelen niet in het verdrag konden worden vastgelegd. Nu in het verdrag geen gedetailleerde regeling kon worden opgenomen, diende men te volstaan met het geven van algemene richtlijnen.

Er bestaan verschillende methoden ter bestrijding van verzilting en waterverontreiniging, welke in het onderhavige geval gecombineerd kunnen worden toegepast. Eén van deze methoden berust op het wegspoelen van nabij de sluisen verzameld zout schutwater. Hiervoor zou zoet water aan het Zeeuwse Meer moeten worden onttrokken. In de onderhandelingen werd van Nederlandse zijde gesteld, dat België de hoeveelheid zoet water zou dienen te compenseren, welke uit het Zeeuwse Meer verloren zou gaan bij de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging, optredende als gevolg van de verbinding van de haven van Antwerpen met de Oosterschelde. Van Belgische zijde is deze compensatie toegezegd onder het voorbehoud, dat een redelijke behartiging van de Belgische belangen inzake de drinkwatervoorziening en het watergebruik voor agrarische en industriële doeleinden mogelijk blijft. In afwachting van nader onderzoek kan nog niet worden vastgesteld, welke hoeveelheid zoet water gemoeid zal zijn met de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging nabij het sluisencomplex aan de Oosterschelde.

Ter uitvoering van de richtlijnen, welke in de artikelen 16 en 17 zijn vervat, zal binnen vijf jaar na ondertekening van het verdrag — derhalve vóór 13 mei 1968 — een nadere regeling tot stand moeten worden gebracht tussen beide partijen. Uit overwegingen van doelmatigheid wordt aan de Nederlandse minister, belast met de zaken van de Waterstaat, en de Belgische minister onder wiens bevoegdheid het Bestuur van Bruggen en Wegen (Bestuur der Waterwegen) valt, de vaststelling van deze gezamenlijke regeling opgedragen. Indien genoemde ministers niet binnen de gestelde termijn tot overeenstemming komen, kan de meestgerede partij de Arbitrale Commissie, bedoeld in artikel 42, verzoeken de regeling vast te stellen ten aanzien van de omstreden punten. Daarmee wordt gewaarborgd, dat de regeling tot stand komt vóór de ingebruikneming van de in artikel 2 bedoelde vaarweg.

Titel VI. *Waterkeringen*

Ad artikel 18. Voor de toelichting moge worden verwezen naar hetgeen bij artikel 3 onder g) werd opgemerkt.

Titel VII. *Kostenverdeling*

Ad artikel 19. Krachtens de in dit artikel vastgelegde regeling draagt Nederland slechts een aandeel in de kosten van de nieuwe vaarweg, voorzover deze op Nederlands gebied is gelegen. Het Nederlandse aandeel wordt daarbij als volgt berekend:

a. 15 pct. van de kosten van voorbereiding en uitvoering van de werken, verbonden aan het op Nederlands gebied gelegen zuidelijke deel van de vaarweg tot en met de vaargeul door de Oosterschelde — daaronder begrepen het sluisencomplex aan de Oosterschelde alsmede alle met dit deel van de vaarweg in verband staande werken, voorzover in artikel 3 aangeduid, zoals: bruggen, voorzieningen tegen de verzilting, etc. —;

b. alle kosten van onderhoud, vernieuwing en bediening van de werken, verbonden aan het op Nederlands gebied gelegen deel van de vaarweg.

Ter bepaling van het aandeel, dat elk van beide landen zal dragen in de kosten, verbonden aan de in artikel 2 bedoelde vaarweg, diende men in de onderhandelingen gebruik te maken van ramingen, welke in de praktijk wellicht aanpassing behoeven. In het hieronder volgende schematische overzicht wordt globaal aangegeven, tot welke uitkomsten — in miljoenen gulden — de regeling van het onderhavige artikel leidt.

Omschrijving van de werken	Totale kosten			Belgisch aandeel			Nederlands aandeel		
	Aanleg	Onderhoud	Totaal	Aanleg	Onderhoud	Totaal	Aanleg	Onderhoud	Totaal
Werken op Belgisch gebied	17	3	20	17	3	20	—	—	—
Werken op Nederlands gebied									
Zuidelijk gedeelte vaarweg c.a.	140	30	170	119	—	119	21	30	51
Noordelijk gedeelte vaarweg c.a.	101	19	120	101	—	101	—	19	19
Totaal op Nederlands gebied	241	49	290	220	—	220	21	49	70
Totaal generaal	258	52	310	237	3	240	21	49	70

Uit het bovenstaande volgt, dat het Nederlandse aandeel in de aanlegkosten op rond f 21 000 000 moet worden geraamd — welk bedrag over de periode van de aanleg, naar schatting 8 à 10 jaar, kan worden verdeeld —, terwijl het Nederlandse aandeel in de onderhouds-, vernieuwings- en bedieningskosten gekapitaliseerd op rond f 49 000 000 uitkomt, hetgeen na voltooiing van de werken op gemiddeld 2 à 2,5 mln. gulden per jaar zou uitkomen. Het totale Nederlandse aandeel kan derhalve worden geraamd op f 70 000 000.

België draagt krachtens het verdrag de kosten van aanleg van de overige werken op Nederlands gebied, waaronder die voor de aanleg van het noordelijk gedeelte van de vaarweg door de Eendracht en de Krammer. Het totaal der kosten voor België bedraagt hierdoor naar schatting f 240 000 000, waarvan ruim f 20 mln. voor werken op Belgisch gebied.

Artikelen 20 t/m 25. De betreffende artikelen komen mutatis mutandis overeen met die, welke ter zake werden opgenomen in het Verdrag betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en welke in de praktijk geheel aan de gestelde verwachtingen blijken te voldoen.

Titel VIII. *Regeling der betalingen*

Artikelen 26 tot en met 31. Ook deze bepalingen zijn mutatis mutandis gelijk aan de overeenkomstige artikelen van het Verdrag betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent.

Hoofdstuk C. *Statuut van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn*

Ad artikel 32. Het onderhavige verdrag beoogt geen verandering aan te brengen in de vrijheid waarop de scheepvaart krachtens de bestaande verdragen aanspraak kan maken. Het ligt in de lijn, dat deze vrijheid van scheepvaart en het recht ten minste de nationale behandeling te genieten ter zake van het vervoer ook gelden ten aanzien van de nieuwe vaarweg.

Ad artikel 33, eerste lid. De bepaling van dit lid vormt een belangrijk winstpunt van het onderhavige verdrag, aangezien zij de oude tegenstellingen inzake de interpretatie van de bepalingen van het Scheidingsverdrag van 1839 met betrekking tot de instandhouding en hoedanigheid van de vaarwegen tussen Schelde en Rijn ter zijde stelt. Dit werd mogelijk, nu het onderhavige verdrag op de nieuwe situatie afgestemde en duidelijker geformuleerde regelingen behelst. Nu aan België garanties worden toegekend ten aanzien van instandhouding en hoedanigheid van de nieuwe, in artikel 2 bedoelde vaarweg (artikelen 13 en 14), alsmede met betrekking tot de aansluitende verbinding met de Waal (artikelen 34 en volgende), is het redelijk, dat België na de ingebruikstelling van de nieuwe vaarweg (artikel 50) afziet van de aanspraken, welke het aan vorige bedragen meent te kunnen ontlenen met betrekking tot instandhouding en hoedanigheid van op Nederlands gebied gelegen vaarwegen tussen Schelde en Rijn. Met het onderhavige verdrag wordt immers van Nederlandse zijde een definitieve beëindiging van het geschil met België beoogd, waarbij aan beide zijden zekerheid dient te bestaan ten aanzien van de Nederlandse verplichtingen met betrekking tot bedoelde wateren.

Tweede lid. Uit het bepaalde in het vorige lid — in samenhang met artikel 50 — vloeit de erkenning voort dat Nederland na de ingebruikstelling van de in artikel 2 bedoelde vaarweg volledige vrijheid van handelen bezit met betrekking tot instandhouding of hoedanigheid van die Zeeuws-Zuidhollandse vaarwegen, waarop de verplichtingen, vervat in de artikelen 13, 14 en 34 tot en met 38, geen betrekking hebben. Evenwel is met het oog op het feit, dat ook na ingebruikstelling van de nieuwe vaarweg het kanaal door Zuidbeveland en de daarop aansluitende vaarwegen naar de Krammer mede ten goede zullen blijven komen aan Belgische belangen, in het onderhavige lid bepaald, dat Nederland niet zal overgaan tot buitengebruikstelling van deze vaarverbinding of tot belangrijke wijzigingen in haar hoedanigheid, zonder te voren overleg te hebben gepleegd met België.

Artikelen 34 tot en met 38. Zoals hierboven reeds werd toegelicht bevatten de artikelen 13 en 14 de verplichtingen van beide partijen met betrekking tot de instandhouding en hoedanigheid van de nieuwe, in artikel 2 bedoelde vaarweg. Daarbij aansluitend geven de artikelen 34 tot en met 38 een aantal bepalingen ten aanzien van inhandhouding en hoedanigheid van de verbinding voor de scheepvaart tussen de noordelijke uitmonding van bedoelde vaarweg en de Waal.

In de onderhavige vier artikelen wordt als uitgangspunt vooropgesteld dat de scheepvaart moet blijven beschikken over een vaarverbinding tussen de noordelijke uitmonding van de in artikel 2 bedoelde vaarweg en de Waal, welke dient te beantwoorden aan de volgende eisen. De verbinding dient geschikt te zijn voor schepen en convoeien die de Waal bevaren én zij dient vrijstromend te zijn over het traject tussen de Volkeraksluizen en de Waal (artikel 34, eerste lid). Krachtens artikel 34, tweede lid, rust op Nederland de verplichting ervoor zorg te dragen dat ten minste één vaarweg in de bovengenoemde vaarverbinding beantwoordt aan de gestelde eisen.

Het verdrag maakt derhalve in zijn formulering onderscheid tussen het algemene begrip „vaarverbinding” — hetwelk meerdere laterale vaarwegen kan omvatten — en het meer concrete begrip „vaarweg”.

Blijkens het bovenstaande is het voldoende dat — ook al bevinden zich meerdere door de scheepvaart of door een bepaalde categorie van schepen gebruikte vaarwegen in de bovenbedoelde vaarverbinding — één vaarweg in die verbinding beantwoordt aan de eisen van artikel 34, eerste lid. De beslissing over de vraag, welke vaarweg in aanmerking komt, blijft te allen tijde aan Nederland voorbehouden. Wellicht ten overvloede, doch daarmee elk misverstand onmogelijk makend, wordt dit gesteld in de bepaling van artikel 34, tweede lid, waarbij het woord „steeds” aangeeft dat Nederland een eemaal gedane aanwijzing kan wijzigen.

Gelijk bekend beschikt de scheepvaart in de huidige toestand over twee vaarwegen in de bovenbedoelde verbinding: die langs de Nieuwe Merwede én die langs de Dordtse Kil, de Oude Maas bij Dordrecht en de beneden Merwede. Artikel 35 stelt vast, dat de huidige toestand beantwoordt aan de in artikel 34, eerste lid, gestelde eisen. Hieruit volgt — hetgeen artikel 35 ook expressis verbis verklaart — dat België niet op grond van artikel 34 wijziging van de bestaande toestand van

de vaarwegen of van de daarin aanwezige kunstwerken van Nederland kan vorderen. Aangezien bij de inwerkingtreding van dit verdrag de dam met sluisen in het Volkerak nog niet gereed zal zijn, diende een aparte bepaling te worden opgenomen blijkens welke België verklaart geen bezwaren tegen de uitvoering van de aan de dam verbonden werken te zullen doen gelden (artikel 36).

Het voorgaande maakte reeds duidelijk, dat Nederland niet gehouden is de huidige toestand van de onderhavige vaarverbinding te handhaven. Het zou Nederland bij voorbeeld vrijstaan, uitsluitend de vaarweg via de Nieuwe Merwede, dan wel die via de Dordtse Kil, de Oude Maas en de Beneden Merwede, aan de eisen van artikel 34 te doen beantwoorden. Van de mogelijkheid tot wijziging van de bestaande toestand wordt ook uitgegaan in de artikelen 37 en 38. Deze artikelen regelen echter een tweetal bijzondere gevallen.

Artikel 37 bevat een bijzondere aanvullende regeling voor het geval dat Nederland overgaat tot aanwijzing van de Dordtse Kil als de enige vaarweg. Dit houdt verband met het feit dat België weliswaar deze vaarweg in het algemeen voldoende acht, maar tevens meende, dat in geval aan de scheepvaart geen andere vaarweg dan die door de Dordtse Kil ter beschikking zou staan, de spoorbrug over de Oude Maas bij Dordrecht voor bepaalde schepen bezwaar zou opleveren. Voor duwconvoien van het thans op de Rijn gebruikelijke type heeft namelijk het vaste gedeelte van deze brug een te geringe doorvaarthoogte en het beweegbare gedeelte — een draaibrug — een te geringe doorvaartwijdte.

In de wetenschap dat ook Nederlandse belangen hiermede gediend zouden kunnen zijn, is daarom van Nederlandse zijde ingestemd met de in artikel 37 vastgelegde regeling, dat Nederland bij aanwijzing van het traject via de Dordtse Kil de doorvaartwijdte van een beweegbaar deel van de spoorbrug — voor zover dit niet reeds in verband met de zich ontwikkelende scheepvaart van de Europoorthavens via de Oude Maas naar de Waal en de Rijn zou zijn geschied — zal aanpassen aan de in het internationale verkeer gangbare normen voor beweegbare bruggen over overeenkomstige vaarwegen (artikel 37, eerste lid).

Het tweede lid van het onderhavige artikel geeft België het recht te verzoeken, dat — in plaats van de in het vorige lid bedoelde aanpassing van de spoorbrug of in aansluiting daarop — overleg tussen beide landen wordt gepleegd over eventuele vergroting van de vaarhoogte onder het vaste gedeelte van de spoorbrug. Dat Nederland ten aanzien van de hierbedoelde mogelijkheid groter terughoudendheid aan de dag legt dan ten aanzien van vergroting van de doorvaartwijdte in de spoorbrug, vindt zijn reden in het feit, dat met dergelijke werken zeer grote uitgaven gemoed zouden zijn, mede omdat hierbij ingrijpende wijzigingen zouden moeten worden aangebracht in de stedenbouwkundige situatie van Dordrecht. Zouden beide regeringen over deze aangelegenheid geen overeenstemming bereiken, dan kan, onder de voorwaarden vermeld in artikel 37, tweede lid, een beslissing over de geschilpunten worden gevraagd van de arbitrale commissie bedoeld in artikel 42.

Een tweede bijzondere regeling voor het geval Nederland wijziging zou willen brengen in de huidige toestand van de vaarverbinding, is opgenomen in artikel 38. Uit dit artikel blijkt, dat Nederland gerechtigd is deze verbinding haar vrijstromend karakter te ontnemen. Het is thans niet mogelijk te voorzien in welke gevallen Nederland van deze bevoegdheid gebruik zou moeten maken. De watersnood van 1953 en de ontwikkelingen sedertdien hebben evenwel aangetoond, dat het noodzakelijk is, dat Nederland in bepaalde gevallen de onbetwiste vrijheid van handelen bezit. Zou Nederland tot de hierbedoelde ingreep overgaan, dan zal het er echter voor moeten zorgdragen, dat de afsluitwerken worden voorzien van een doorvaartmogelijkheid, welke overeenkomt met die van de Volkeraksluisen. Deze in artikel 38 gestelde eis kan men in samenhang lezen met de bepaling van artikel 36 krachtens welke de voorziene afmetingen van het in de Volkerakdam aan te leggen sluisencomplex voldoen aan de vereisten van artikel 34, eerste lid.

De ondergetekenden menen, dat met het hierboven geschetste samenstel van bepalingen een bevredigende oplossing is verkregen voor het waterstaatkundige regime van de Schelde en Rijn verbindende tussenwateren. Daarbij moest zowel met het belang van de scheepvaart bij een goede verbinding als met de overige bij deze wateren betrokken belangen rekening worden gehouden. Deze laatste vorderden dat aan België ten behoeve van de scheepvaart niet meer garanties zouden worden gegeven dan met het oog op het belang van de scheepvaart noodzakelijk en mede gelet op de overige belangen redelijk was. Bij de afweging van deze uiteenlopende belangen speelde voor de Nederlandse Regering onder meer een rol de overweging, dat het hier wateren betreft in een centraal en in ontwikkeling zijnde gedeelte van ons land. Om die reden is er, — hoewel het thans vrijwel ondenkbaar is, dat Nederland in de huidige toestand ingrijpende wijzigingen zou willen aanbrengen — voor gezorgd, dat Nederland tot het aanbrengen van dergelijke wijzigingen de vrijheid zal hebben. Het evenwicht der verschillende belangen is daarom gevonden in een regeling, welke enerzijds aan België het bestaan van een goede vaarverbinding garandeert en welke anderzijds Nederland slechts verplicht één vaarweg aan de gestelde eisen te doen beantwoorden, aan Nederland uitdrukkelijk de keuze van die vaarweg laat, en ook overigens de bestaande toestand niet beviest.

Hoofdstuk D. „Nadere bepalingen”

Titel I. *Diversen*

Ad artikel 39. Tijdens de onderhandelingen is de mogelijkheid onderzocht, in het kader van de totstandbrenging van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding tevens een kanaalverbinding aan te leggen tussen de Westerschelde en het deel van de nieuwe vaarweg ten zuiden van de Oosterschelde. Van Nederlandse zijde bestond aanvankelijk belangstelling voor een dergelijk zijkanaal in verband met de streekplannen tot industrialisatie van het gebied rond de Kreekrak; aan Belgische zijde was belangstelling aanwezig voor de mogelijkheid, op deze wijze een directe verbinding voor duwvaart met de Westerschelde te verkrijgen.

Het onderzoek wees uit, dat de uitmonding van een voor duwvaart geschikt kanaal bij het nauw van Bath ongewenste complicaties zou veroorzaken voor de zeescheepvaart op Antwerpen. De mogelijkheid tot deze oplossing zou zich eerst voordoen, indien tevoren ten gunste van deze zeevaart ingrijpende regularisatiewerken tot uitvoering zouden zijn gebracht in de Westerschelde. Zou men in de huidige omstandigheden willen overgaan tot de aanleg van een zijkanaal als hier bedoeld, dan zou dit zodanig verlengd dienen te worden, dat de uitmonding in de Westerschelde tamelijk ver zeewaarts van het nauw van Bath komt te liggen, hetgeen een aanzienlijke vermeerdering van kosten met zich mee zou brengen.

Sindsdien zijn de inzichten in Nederland met betrekking tot de ontwikkeling van de betrokken streek in zoverre gewijzigd, dat thans de voorkeur wordt gegeven aan de eventuele ontwikkeling van een haven- en industriegebied in de Oosterschelde.

Daarmee is de Nederlandse belangstelling voor een zijkanaal in de hierbedoelde zin vervallen. Mochten Nederlandse belangen in de toekomst de uitvoering van een zijkanaal ten zuiden van de Oosterschelde wenselijk maken, dan kan Nederland hiertoe uiteraard op eigen kosten overgaan.

Aan Belgische zijde bleef men echter prijs stellen op de mogelijkheid, dat een zijkanaal als hierbedoeld zou worden totstandgebracht, indien Belgische belangen zulks later wenselijk zouden maken.

Van Nederlandse zijde heeft men zich bereid getoond de gewenste mogelijkheid voor België open te houden. Zou Nederland zelf overgaan tot de aanleg van een zijkanaal als hier bedoeld, dan zal België gerechtigd zijn te verzoeken dat de daaraan verbonden werken worden aangepast aan de vereisten voor duwvaart, mits België bereid is de daaruit voortvloeiende extra kosten — zo Nederland dit verzoekt — volledig voor eigen rekening te nemen. De mogelijkheid, dat België zelf het initiatief neemt tot de aanleg van een zijkanaal als hierbedoeld, wordt ge-

bonden aan de volgende voorwaarden. De optie wordt gegeven voor de periode tot de ingebruikstelling van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding, doch beide Regeringen kunnen deze periode verlengen. Gezien de waarschijnlijkheid dat Nederland geen belang zal hebben bij een zijkanaal als bovenbedoeld, zouden alle aan dit zijkanaal verbonden kosten voor Belgische rekening dienen te komen ingeval Nederland af zou zien van een bijdrage in deze kosten. Over de aan het Belgische verzoek verbonden werken zullen beide Regeringen overleg plegen. Bij gebreke van overeenstemming kunnen de geschilpunten — voorzover niet de verdeling van de kosten betreffende — ter beslissing worden voorgelegd aan de Arbitrale Commissie, bedoeld in artikel 42.

Ad artikel 40. Het sluiscomplex, dat in de dam in het Volkerak wordt uitgevoerd, staat los van de in artikel 2 aangegeven weken en van de daarop betrekking hebbende regelingen. Het zal echter een belangrijk onderdeel vormen van de nieuwe verbinding tussen de Schelde en de Rijn, welke na de totstandkoming van de in artikel 2 bedoelde vaarweg zal ontstaan.

De afmetingen van dit sluiscomplex vormen zowel een maatstaf voor de uitvoering van het sluiscomplex aan de Oosterschelde, bedoeld in artikel 2, onder e), als voor de doorvaartmogelijkheid waarvan sprake is in artikel 38. Met het oog op dit verband tussen de in het onderhavige verdrag geregelde verbetering van de Schelde-Rijnverbinding en het sluiscomplex in de Volkerakdam achtte de Regering het redelijk toe te zeggen, dat bij genoemde dam geen situatie wordt geschapen welke eventuele verdere verbetering van de Schelde-Rijnverbinding in de toekomst zou belemmeren.

Ad artikel 41. Het ligt voor de hand dat Nederland voor ijsbestrijding op de in artikel 2 bedoelde vaarweg en de verbinding van deze met de Waal zal zorgdragen, voorzover dit in samenhang met de ijstoestand op de Waal en de Rijn zinvol kan worden geacht.

Titel II. „Geschillen”

Ad Artikel 42^j — 43. Het onderhavige verdrag voorziet een tweeledige regeling voor de behandeling van geschillen betreffende de interpretatie of toepassing van de bepalingen van dit verdrag. Ten aanzien van geschillen met betrekking tot de economische bepalingen, vervat in hoofdstuk E, geldt de arbitrageregeling van het Benelux Economische Unieverdrag (artikel 43). Beide regeringen waren echter van oordeel dat geschillen betreffende de tot stand te brengen vaarweg en de daarmee verbonden technische aspecten zich gezien het bilaterale en technische karakter minder goed leenden voor een behandeling in het kader van het Benelux College van Arbiters. De voorkeur is gegeven aan de instelling van een apart scheidsrechterlijk college, dat met uitsluiting van iedere andere rechtsmacht bevoegd zal zijn ten aanzien van geschillen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van de bepalingen van de hoofdstukken B, C en D. Over deze Arbitrale Commissie handelt artikel 42. De Commissie, waarvan samenstelling, procedure en nadere bevoegdheden worden geregeld in de bijlage III van dit verdrag, zal een permanent karakter dragen en bestaan uit een voorzitter en twee leden. Elk van beide regeringen wijst een lid aan. De voorzitter wordt in gemeen overleg tussen hen benoemd. Tevens wordt voorzien in de aanwijzing van plaatsvervangers.

De commissie dient uitspraak te doen op basis van het recht. Evenwel worden enkele, uitdrukkelijk vermelde, gevallen voorzien waar de commissie voor zover nodig *ex aequo et bono* kan beslissen. Deze gevallen betreffen geschillen over: de verbetering van de in artikel 2 bedoelde vaarweg als voorzien in artikel 14, de in artikel 16 voorziene regeling van het vraagstuk van de verziltingsbestrijding, de in artikel 17 voorziene regeling inzake de kwaliteit van het water in het kanaal ten zuiden van het sluiscomplex aan de Oosterschelde, de in artikel 37 voorziene mogelijkheid tot verhoging van de spoorbrug over de Oude Maas bij Dordrecht en de in artikel 39 voorziene regeling inzake een zijkanaal naar de Westerschelde.

Hoofdstuk E. Regeling van aangelegenheden van economische aard

Algemeen

Zoals in de inleidende beschouwingen reeds werd aangestipt, is het vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding in de loop der jaren belast geraakt met een aantal kwesties van economische aard, welke betrekking hebben op de concurrentieverhouding tussen de havens van beide landen.

Van deze kwesties treedt het meest op de voorgrond de problematiek, ontstaan als gevolg van de steunmaatregelen van de Belgische overheid ten gunste van het Rijnvaartverkeer op Belgische havens. Bedoelde steun vindt plaats in de vorm van premieeringen — hier te lande vaak samengevat onder de benaming „Rijnvaartpremies” — en omvat op het ogenblik, volgens recente gegevens uit Belgische bron, met name:

a. het uitkeren van een premie variërend — naar gelang van de aard der goederen — van 7.50 tot 12 B.Frs. per geladen ton aan schippers of rederijen die langs de Rijn goederen aanvoeren, bestemd om in de Belgische havens te worden ingeladen, ofwel die naar de Rijn goederen vervoeren die in de Belgische havens werden gelost;

b. voor het verkeer komende uit of met bestemming Straatsburg: terugbetaling van de sleepkosten op de trajecten Dordrecht—Antwerpen en Dordrecht—Gent (5 tot 6 B.Frs. per geladen ton);

c. voor het onder b bedoelde verkeer: verlening aan dieselmotorschepen van een toelage van 2,80 B.Frs. per ton vervoerde goederen ter vergoeding van de uitgaven voor brandstof op de trajecten Dordrecht—Antwerpen en Dordrecht—Gent;

d. de verlening aan voortgeduwde konvooiën van een toelage van 5 B.Frs. per ton goederen, geladen te Antwerpen of Gent met bestemming Straatsburg, dan wel geladen te Straatsburg met bestemming Antwerpen of Gent.

Tegen de Belgische premies is van Nederlandse zijde herhaaldelijk ernstig bezwaar gemaakt, omdat daarin een strijdmiddel werd gezien, dat tegen de Nederlandse havens was gericht en waarvan scheeftrekking viel te duchten van de concurrentieverhoudingen tussen de havens van beide zijden.

Daarenboven bleek in belanghebbende Nederlandse kringen ongerustheid te bestaan over de vraag, of de financiële verhouding tussen de Belgische zeehavens en de Belgische overheid niet van dien aard was, dat ook langs deze weg een verstoring van de vrije concurrentieverhouding tussen de havens der Beneluxlanden zou kunnen plaatsvinden.

Reeds in de inleidende beschouwingen is aangegeven, dat het verdrag ten aanzien van beide hierbedoelde kwesties voorzieningen bevat, welke onder de gegeven omstandigheden bevredigend moeten worden geacht. In het onderhavige hoofdstuk E wordt de afschaffing van de Belgische compensatiepremies en andere steunmaatregelen ten gunste van de Rijnscheepvaart op België geregeld, terwijl voorts wordt vastgesteld, dat ook subsidiëring van de aanleg of exploitatie van de zeehavens zelf niet tot concurrentieverstoring mag leiden. Op deze regelingen wordt nader ingegaan in de toelichting op de betreffende artikelen.

De bepalingen van hoofdstuk E van dit verdrag vormen een concrete toepassing van de beginselen, welke ten grondslag liggen aan de Benelux Economische Unie, met name van artikel 7 van het Benelux Economische Unie-verdrag, waarin concurrentieverstorende maatregelen worden verboden. Gezien dit verband tussen de in hoofdstuk E geregelde aangelegenheden en de bepalingen van het Unie-verdrag ligt een zo nauw mogelijke aansluiting bij de regeling van het Unie-verdrag voor de hand (artikel 43).

De Regering koestert de verwachting, dat het geheel van bepalingen, gewijd aan de aangelegenheden van economische aard, zal bijdragen tot zuivering van de verhoudingen op een gebied waar tot dusverre de ontwikkeling van de Benelux Economische Unie achterbleef. Nu de beide landen hebben bevestigd de beginselen van de Economische Unie als uitgangspunt aan te nemen van hun beleid op het onderhavige gebied, is de hoop gewettigd, dat de Beneluxlanden in de toekomst gemakkelijker

zullen kunnen komen tot een gemeenschappelijke benadering van de op dit gebied rijzende problemen.

Ad artikel 43. Zoals hierboven werd uiteengezet, geven de bepalingen van het nieuwe verdrag op het gebied van de havenpolitiek in feite uitwerking aan voorschriften, welke reeds in het Benelux Economische Unieverdrag liggen opgesloten. Om deze reden wordt de regeling van de aangelegenheden, waarvan sprake is in het onderhavige hoofdstuk E, ingepast in het kader van de bepalingen van het Unie-verdrag. Met name zal — voor zover toepassing van de nieuwe regeling in de toekomst overleg tussen partijen zou vereisen — dit overleg in de organen van de Benelux Economische Unie moeten plaatsvinden. Voorts zal de in het Unie-verdrag voorziene regeling tot beslechting van geschillen van toepassing zijn op aangelegenheden, welke in hoofdstuk E worden geregeld. Derhalve zal het College van Scheidsrechters, voorzien in het Unie-verdrag, bij uitsluiting het aangewezen orgaan zijn om in het voorkomende geval kennis te nemen van geschillen betreffende de bepalingen van hoofdstuk E.

Ad artikel 44 j° 48. Een van de grote winstpunten van het onderhavige verdrag wordt gevormd door de bepaling van artikel 44, dat de Belgische compensatiepremies en soortgelijke steunmaatregelen ten gunste van de Rijnvaart op België volledig en onvoorwaardelijk dienen te worden afgeschaft met ingang van de datum, waarop de in artikel 2 bedoelde nieuwe vaarweg in gebruik wordt gesteld. In dit artikel wordt er naar gestreefd de afschaffing van bedoelde Belgische steunmaatregelen zo volledig mogelijk te regelen. Derhalve wordt niet alleen bepaald, dat de bestaande premies en soortgelijke steunmaatregelen moeten verdwijnen, maar bovendien, dat zij op generlei wijze mogen worden vervangen door maatregelen met een overeenkomstige werking. Ten einde het gevaar van onvolledigheid te vermijden, is afgezien van een opsomming van denkbare verboden steunmaatregelen. Als maatstaf voor de beoordeling van het ongeoorloofde karakter wordt het feitelijke effect van dergelijke maatregelen aangenomen.

Reeds boven werd opgemerkt, dat de werkzaamheden aan de nieuwe vaarweg als één geheel worden beschouwd, zodat overeenkomstig het verdrag de vaarweg eerst na gereedkoming over zijn volle lengte in gebruik zal worden gesteld. Met het oog hierop is afgezien van een etappegewijze afbraak van de Belgische steunmaatregelen.

Het feit, dat deze steunmaatregelen eerst bij de ingebruikstelling van de in artikel 2 bedoelde vaarweg zullen worden afgeschaft, maakte het wenselijk voor de tussenliggende periode een overgangsregeling te treffen. Krachtens het bepaalde van artikel 48 zullen na de inwerkingtreding van het verdrag de compensatiepremies en soortgelijke steunmaatregelen niet meer mogen worden verhoogd of uitgebreid.

Artikel 48, tweede lid, houdt rekening met de mogelijkheid, dat de scheepvaart in de periode tot de ingebruikstelling van de nieuwe vaarweg — waarin zij derhalve nog gebruik maakt van de huidige vaarroute — ernstige belemmeringen zou ondervinden van de Volkerakdam zelf of van veranderingen in het waterloopkundig regime van de vaarwegen tussen Schelde en Rijn, welke als gevolg van die dam zouden kunnen optreden. Indien zich dergelijke belemmeringen zouden voordoen — hetgeen door Nederlandse deskundigen onwaarschijnlijk wordt geacht —, zal het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie moeten overwegen of maatregelen moeten worden genomen om hieraan tegemoet te komen. In het bevestigende geval treft het de nodige maatregelen in overeenstemming met de voorschriften van de artikelen 16—22 van het Unie-verdrag.

Ad artikel 45. Het doel, dat met de instelling van de Rijnvaartpremies werd beoogd, kan eveneens worden gediend door middel van overheids subsidies aan de aanleg of de exploitatie van de zeehavens. Men zou hierbij vooral kunnen denken aan het gevaar, dat een voortdurend verlieslatende exploitatie van openbare havenbedrijven zou worden gehanteerd als middel tot het opvoeren van de concurrentiepositie ten nadele van de havens van het buurland. Vandaar, dat in artikel 45 tot uitdrukking wordt gebracht, dat interventie van de overheid —

die dus op zich zelf niet is uitgesloten — evenmin tot verstoring van de mededingingsvoorwaarden tussen de respectieve zeehavens mag leiden.

Aangezien de beantwoording van de vraag, of zich in een bepaald geval verstoring van de mededingingsvoorwaarden voordoet, geheel afhankelijk is van de concrete situatie, moest in het onderhavige artikel worden volstaan met het aangeven van een richtlijn. Krachtens artikel 43 zal de behandeling van eventuele klachten dienen te geschieden in het kader van de instellingen van de Benelux Economische Unie.

Ad artikelen 46 en 47. Toen de Belgische Regering in 1929 overging tot het instellen van een aantal steunmaatregelen ten gunste van het binnenvaartverkeer op de Belgische havens via de tussenwateren, motiveerde zij deze maatregelen met het argument, dat de verbinding tussen de Schelde en de Rijn door ingrijpen van Nederland zodanig was verslechterd, dat de Belgische havens hun aandeel in de Rijnvaart slechts met behulp van kunstmatige middelen zouden kunnen behouden. De consequentie van dit standpunt leek te zijn, dat tegenover de gewenste verbetering van de Schelde—Rijnverbinding definitieve en volledige afschaffing van de Belgische steunmaatregelen zou moeten worden gesteld. Deze in Nederland aangehangen visie werd van Belgische zijde niet aanstonds gedeeld. Met name werd in België gevreesd, dat ook na de totstandkoming van een verbeterde Schelde—Rijnverbinding het Belgische aandeel in de Rijnvaart zou kunnen worden bedreigd, indien de Rijnvaartpremies zonder meer werden afgeschaft. Met het oog hierop verzocht het advies, dat in 1954 werd uitgebracht door de heren Steenberghe en Van Cauwelaert, nog een veiligheidsclausule, welke uitging van de gedachte van een traditionele verhouding in de verdeling van het Rijnverkeer tussen de Nederlandse en Belgische havens.

Reeds in de inleidende beschouwingen werd aangegeven, dat de problematiek van het onderhavige onderwerp in een ander daglicht kwam te staan als gevolg van het tot stand komen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap en van het Benelux Economische Unie-verdrag — respectievelijk in 1957 en 1958 —, welke beide verdragen uitgaan van het beginsel van niet vervalste concurrentievoorwaarden.

Aangezien de bepalingen van het Unie-verdrag van toepassing zijn op de aangelegenheden, geregeld in hoofdstuk E van het onderhavige verdrag (artikel 43), dient hier de aandacht te worden gevestigd op artikel 14 van het Unie-verdrag, dat — met omkleeding van allerlei waarborgen — de mogelijkheid openlaat tot het nemen van maatregelen in afwijking van de bepalingen van genoemd verdrag, ingeval de levensbelangen van een der verdragsluitende partijen in gevaar zijn.

Bedoelde veiligheidsclausule, welke terugslaat op de gehele materie van het Unie-verdrag, zal onder de daarin gestelde voorwaarden kunnen worden ingeroepen bij de uitvoering van de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk E. Dit volgt uit het bepaalde in artikel 43.

Deze overweging heeft ertoe bijgedragen, dat in de onderhandelingen kon worden afgezien van een aparte veiligheidsclausule voor de in dit verdrag geregelde economische aangelegenheden.

Wel werd het wenselijk geoordeeld, dat het Benelux Comité van Ministers in staat wordt gesteld de toepassing van de artikelen 44 en 45 te volgen. De bepaling van artikel 47 dient derhalve te worden gezien in samenhang met artikel 19 van het Unie-verdrag, waarin de bevoegdheid van dit comité wordt geregeld. Elk van de verdragsluitende partijen kan het Comité van Ministers verzoeken een onderzoek in te stellen, hetzij naar de economische gevolgen van de toepassing van artikel 44, hetzij naar verstoring van mededingingsvoorwaarden als bedoeld in artikel 45.

Teneinde de mogelijkheden van een dergelijk onderzoek te vergemakkelijken en de verdragsluitende partijen in staat te stellen, met kennis van zaken de toepassing van de beide voorgaande artikelen te beoordelen, is in artikel 46 een voorziening getroffen voor de periodieke uitwisseling van gegevens.

Voor een deel zal het hier gegevens betreffen welke openbaar zijn. Anderzijds zullen de regeringen voor het verstrekken van informaties in vele gevallen afhankelijk zijn van de medewerking van lagere autoriteiten. Ook in laatstbedoelde gevallen zullen zij echter binnen de grenzen van hun — hetzij juridische, hetzij feitelijke — mogelijkheden gehouden zijn, de hierbedoelde gegevens te verstrekken.

Indien de resultaten van een onderzoek van het Comité van Ministers als bedoeld in artikel 47 daartoe aanleiding zouden geven, dient het comité — dat bij eenstemmigheid besluiten neemt — de nodige maatregelen vast te stellen. Dergelijke maatregelen, welke strekken tot het tegengaan van een ongewenste situatie, dienen binnen het kader van het Unie-verdrag te blijven en mogen niet afwijken van de artikelen 44 en 45. Onder de werking van artikel 47 zal het derhalve met name niet mogelijk zijn, de Rijnvaartpremies te herstellen. Maatregelen in afwijking van de artikelen 44 en 45 zullen uitsluitend

kunnen worden genomen onder de omstandigheden en voorwaarden van artikel 14 van het Unie-verdrag, voorzover daarmee geen afbreuk wordt gedaan aan voorschriften op dit gebied welke uit hoofde van andere verdragen — zoals het E.E.G.-verdrag — voor beide landen bindend zijn.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

V. G. M. MARIJNEN.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. VAN AARTSEN.

De Minister van Financiën,

H. J. WITTEVEEN.