



*De Belgisch-Nederlandse  
Permanente Commissie van  
Toezicht op de Scheldevaart  
dankt haar ontstaan aan een*

*besluit van de vijf grote mogendheden op  
de Conferentie van Londen in 1839. De  
bevaarbaarheid, de bebakening, de beton-  
ning van en de beloodsing op de Schelde,  
zaken waarop de Permanente Commissie  
sinds 1840 het toezicht uitoefent, zijn ook  
nu nog vaste en soms gevoelige agenda-  
punten wanneer de Vlaamse minister van  
Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en  
de Nederlandse minister van Verkeer en  
Waterstaat elkaar ontmoeten. Het is daar-  
om nuttig eens na te gaan welke intenties  
de grote mogendheden op de Conferentie in  
Londen hadden toen zij de Permanente  
Commissie in het leven riepen.*

*Voor een goed begrip van de motieven die  
ten grondslag lagen aan de besluiten van  
de Conferentie van Londen inzake de  
Schelde, is het noodzakelijk ver terug te  
gaan in de gemeenschappelijke geschiede-  
nis van België en Nederland.*

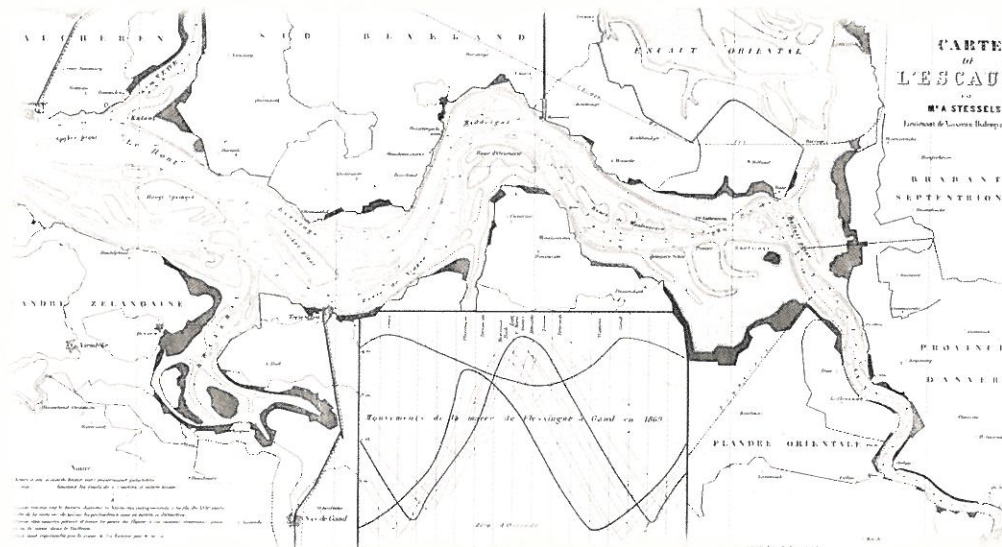
# Historisch perspectief



**P***In de eerste plaats een enkele opmerking over de historische hydrografie van de Schelde. In Zeeland heeft op het eind van de Middeleeuwen een reeks grote overstromingen grote stukken land weggeslagen. Reimerswaal en het land van Saeftinge zijn daarvan de bekendste voorbeelden. Door bedijkingen en droogleggingen werd op andere plaatsen het water juist weer teruggedrongen. Op sommige plaatsen slibden vaargeulen dicht, op andere plaatsen werden ze juist weer uitgeslepen. De bevaarbaarheid van de monden van de Westerschelde (tot 1800 meestal aangeduid als Wielingen en Honte) is daardoor in de loop van de eeuwen ingrijpend gewijzigd. Vooral in het huidige Zeeuws-Vlaanderen zijn talloze armen van de Schelde verzand, zodat steden als Gent, Brugge, Sluis, Biervliet, Axel en Hulst niet meer vanuit zee bereikbaar waren.*

*Op de prachtige kaart van Ortelius uit 1570 is te zien dat zich tussen Noord-Brabant (Bergen-op-Zoom en Ossendrecht) een breed vaarwater bevond, het Kreekrak. Het Sloe en het Veerse Gat waren ook uitstekend bevaarbare waterwegen.*

*Het scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen en andere Zuidnederlandse havens maakte nauwelijks gebruik van de Honte met haar grillige vaargeulen, maar van het Kreekrak of het Veerse Gat en vervolgens van de Oosterscheldemonding. De route via het Kreekrak gaf de Zuidelijke Nederlanden een uitstekende waterverbinding met Maas en Rijn in de Noordelijke Nederlanden. Tot 1550 was de Oosterschelde de belangrijkste monding van de Schelde.*



## Oosterschelde vroeger belangrijkste Scheldemonding



*Grote stormvloeden in de 16e eeuw zorgden voor belangrijke veranderingen in de hydrografie van de Westerschelde. Enerzijds werd de verzanding van de zee-armen in Zeeuws-Vlaanderen versneld, anderzijds werden nieuwe, diepe vaargeulen uitgeslepen in de Westerschelde, zodat tegen het eind van de 16e eeuw Honte en Wielingen de meest gebruikte verbinding waren van Antwerpen naar de Noordzee. De andere Zuidnederlandse havens die via de Westerschelde een uitgang naar zee hadden, waren inmiddels geleidelijk door aanzanding op de zuidelijke oever van de Westerschelde onbereikbaar geworden.*

*De Zuidelijke Nederlanden maakten van 1300 tot omstreeks 1550 een periode van geweldige bloei door. De handel op Engeland, Frankrijk en het Mediterrane gebied via de Ooster- en later de Westerschelde vormde daarvoor de basis. In deze bloei deelden ook de Zeeuwse havensteden, al moesten die met lede ogen aanzien dat het scheepvaartverkeer de Zeeuwse havens steeds vaker links liet liggen om koers te zetten naar Antwerpen.*

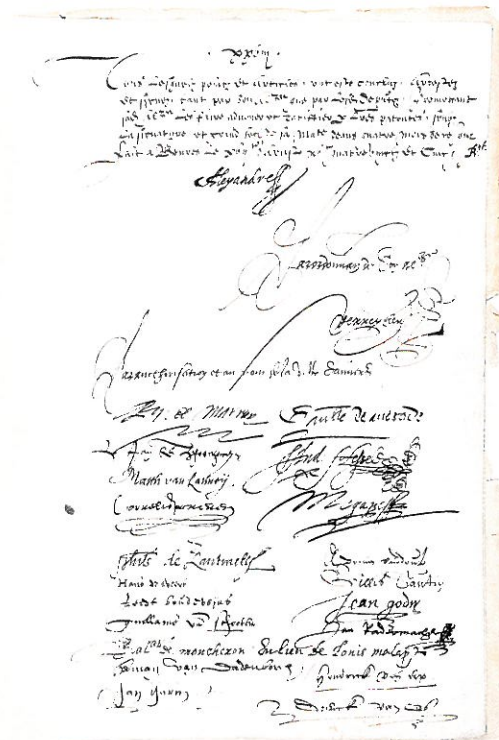
Oosterschelde vroeger  
belangrijkste Scheldemonding



**E**én van de meest ingrijpende gebeurtenissen in de gezamenlijke geschiedenis van de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden is in 1588 de sluiting van de Schelde geweest. In 1568 waren de Nederlanden in opstand gekomen tegen hun landsheer, de Spaanse koning Filips II. Terwijl de noordelijke provincies, mede dank zij hun ligging boven de grote rivieren, kans zagen het juk van Filips II af te schudden, lukte het de Spaanse troepen zich in de zuidelijke provincies te handhaven en de nog opstandige steden opnieuw onder hun gezag te brengen. In 1584 sloeg de hertog van Parma het beleg voor Antwerpen en sloot de Schelde af. Een jaar later gaf de stad zich over. De Noordelijke gewesten - de Republiek van de Verenigde Nederlanden - sloten nu op hun beurt, vooral op aandringen van Zeeland, de Schelde af. Bij duizenden verlieten protestantse inwoners Antwerpen, onder hen een groot deel van de handelsstand. De meesten van hen vestigden zich in Amsterdam. Met de bloei van Antwerpen was het voor lange tijd voorbij. Om het grondgebied van de Republiek op de zuidflank te beveiligen en de Schelde volledig onder controle te krijgen veroverde prins

Maurits in enkele veldtochten vervolgens de zuidelijke Schelde-oever met Sluis, Axel en Hulst.

De sluiting van de Schelde was overigens niet absoluut en had in de eerste plaats betrekking op de overzeese handel. Onder beperkende bepalingen bleef scheepvaartverkeer tussen Antwerpen en de Noordelijke Nederlanden via Kreekrak en Volkerak mogelijk. Het hardsteen voor de grote stadsuitbreidingen van Amsterdam (bijvoorbeeld het raadhuis op de Dam) en



Akte van Capitulatie van de stad Antwerpen, 17 augustus 1585, Stadsarchief Antwerpen

# Cruciaal moment in de relatie tussen Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden: de sluiting van de Schelde in 1585



P

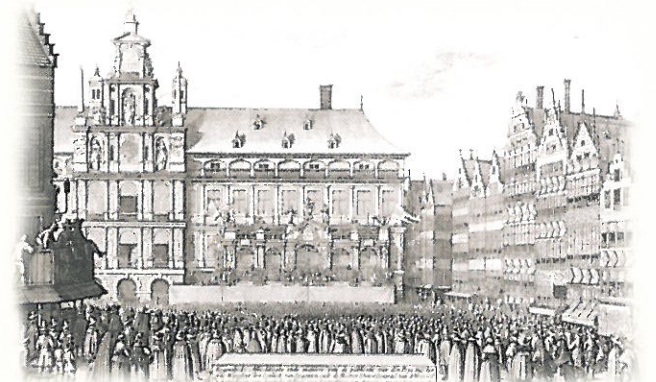
luxe artikelen voor de huisinrichting van de regenten bereikten langs deze route hun bestemming.

*Bij de vrede van Munster in 1648 bleef de Schelde gesloten. Nu waren het de Amsterdammers en onder hen vooral de uit Antwerpen gevluchte families, die aandrongen op deze maatregel. De Republiek was op het hoogtepunt van haar macht en noch Spanje, noch de regering van de Zuidelijke Nederlanden was bij machte deze harde en voor Antwerpen catastrofale vredesvoorwaarde aan te vechten. Omdat de Schelde al ruim zestig jaar gesloten was, had de handel zich inmiddels nieuwe wegen gezocht, zodat ook Engeland en Frankrijk er weinig belang bij hadden de Republiek onder druk te zetten om van sluiting af te zien. De Schelde bleef gesloten tot 1792, toen de Fransen de Zuidelijke Nederlanden veroverden.*

*De conclusie met betrekking tot het gesloten houden van de Schelde kan alleen maar luiden dat deze uitsluitend gebaseerd was op machtspolitiek. De Republiek die tegenover Engeland, Frankrijk en Denemarken graag optrad als kampioen*

*van de vrije vaart op zeeën en rivieren, liet het er schromelijk bij zitten als het erom ging zelf deze beginselen in praktijk te brengen. Met oneigenlijke argumenten werd de Schelde gesloten gehouden. En ook de Rijn was niet vrij: door de tol van Lobith en de patenten op de Rijn werd het de oeverstaten in Duitsland bijzonder moeilijk gemaakt in de Rijnvaart te participeren.*

*Maar ook ten oosten van Suez gold de vrije zee niet: de hele Indische archipel werd door de VOC voor vreemde schepen gesloten gehouden. De Republiek in haar beste jaren doet onwillekeurig denken aan Japan in de jaren '70 van de vorige eeuw: bewonderd, gevreesd en benijd; vrijheid op commercieel gebied voor zichzelf opeisend die men anderen niet gunt.*



*De afkondiging van de Vrede van Munster op de Grote Markt te Antwerpen in 1648, Stedelijk Prentenkabinet Antwerpen*

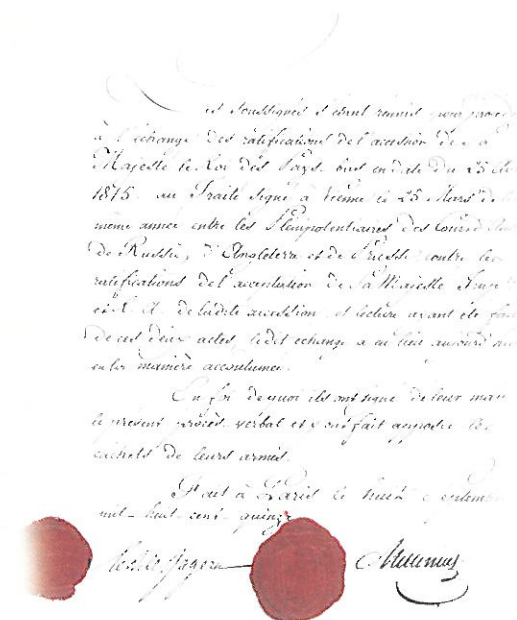
# Cruciaal moment in de relatie tussen Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden: de sluiting van de Schelde in 1585



**D** Tot aan de Franse Revolutie was het gebruik geweest dat de oeverstaten van onder meer Rijn, Weser, Donau, Main en Elbe gebruik maakten van hun soevereine rechten om de scheepvaart op de internationale rivieren binnen hun territorium met allerlei heffingen te belasten of alleen vaarpatenten te verlenen aan eigen inwoners. In de jaren van de Verlichting die aan de Franse Revolutie voorafging bestond voor deze praktijken steeds minder waardering: de natuur en dus ook de waterwegen, aldus de verlichte denkers, zijn van alle mensen; vorsten en overheden hebben daarom niet het recht het gebruik ervan te beperken.

Op het Congres van Wenen, waar na de napoleontische oorlogen in 1814 de kaart van Europa opnieuw werd getekend, namen de grote mogendheden een aantal belangrijke besluiten om de vrede en de stabiliteit in Europa voor langere tijd veilig te stellen. Groot-Brittannië, Frankrijk, Pruisen, Oostenrijk en Rusland spraken af dat wanneer zich ergens in Europa problemen zouden voordoen die de vrede in gevaar konden brengen, zij bijeen zouden komen om naar oplossingen te zoeken; de

zogenaamde congrespolitiek, vergelijkbaar met de huidige topconferenties in crisissituaties. Naast andere maatregelen bepaalden de grote mogendheden verder dat de scheepvaart op internationale rivieren vrij zou zijn. Dit 'vrij' moet zo opgevat worden dat er wel in onderling overleg tussen de oeverstaten rechten geheven mochten worden, maar dat elke staat aan het scheepvaartverkeer op internationale rivieren kon participeren. Voor de Rijn werd een uitgewerkt reglement opgesteld;



Nederlandse Acte van Accessie tot het Weens Tractaat van 1815, Algemeen Rijksarchief Den Haag

# Het Congres van Wenen en de vrije vaart op internationale rivieren





*voor de andere internationale rivieren met name in Duitsland (dat nog uit een verzameling soevereine staten bestond) werd naar het Rijnreglement verwezen.*

*Tot de maatregelen van het Congres van Wenen die tot de veiligheid en vrede in Europa moesten bijdragen behoorde ook de vereniging van de Zuidelijke met de Noordelijke Nederlanden onder koning Willem I. De vergroting van Nederland was o.m. bedoeld om op de noordflank van Frankrijk een staat te hebben met voldoende militaire potentie om eventuele Franse agressie in noordelijke richting het hoofd te kunnen bieden. Pruisen dat in 1814 in het bezit van de Rijnprovincie was gekomen, had niet al te veel vertrouwen in de Nederlandse defensie-inspanningen en vroeg en verkreeg toestemming om in de Nederlandse vesting Luxemburg een garnizoen te leggen ter bescherming van het Rijnland.*

*Door het samengaan van Noord- en Zuid-Nederland was de Schelde, althans het bevaarbare deel ervan, geen internationale rivier meer.*

## Het Congres van Wenen en de vrije vaart op internationale rivieren

**P** Voor een goed begrip van de besluiten van de grote mogendheden ten aanzien van de Schelde in 1839 is het noodzakelijk eerst even stil te staan bij de bepalingen van het Congres van Wenen met betrekking tot de Rijn. In een annex bij het Rijnvaartreglement was in Wenen bepaald dat de scheepvaart op deze rivier vrij zou zijn 'du point où il devient navigable jusqu'à la mer'. Door allerlei maatregelen die op z'n minst op gespannen voet stonden met de geest van de bepalingen van Wenen wist Nederland het grootste deel van het vervoer van en naar het Rijnland voor zich te reserveren. Het transitoverkeer (ook dat op de Schelde) werd zwaar belast met doorvoerrechten om te beletten dat Engelse kooplieden hun waren rechtstreeks naar het Duitse Rijnland zouden transporteren. In omgekeerde richting gold dat ook voor Rijnlandse kooplieden. Transitohandel werd bovendien bemoeilijkt door ingewikkelde douaneformaliteiten die een treffende overeenkomst vertoonden met het huidige systeem van Japanse invoervergunningen. Nederland deed zijn uiterste best het transitoverkeer te ontmoedigen. Wat met name de Rijnlanders dwars zat, was het feit dat Willem I de opstellers

van het annex inzake de Rijn er van had weten te overtuigen dat de Waal een arm van de Maas was en dat de slechter bevaarbare Lek de voorzetting van de Rijn was, zodat de Weense bepalingen niet golden voor de Waal. Onder deze omstandigheden kwam er natuurlijk niets terecht van een door de oeverstaten op te stellen Rijnvaartreglement.

Protesten van Duitse zijde tegen de doorvoerrechten op de Rijn bleven niet uit. Nederland reageerde daarop met het verweer dat de Rijn volgens de Weense bepalingen vrij moest zijn 'jusqu'à la mer', dus tot aan de zee. Bij Krimpen aan de Lek, waar het water brak was en eb en vloed merkbaar waren, aldus de Nederlandse redenering, begon de zee.

## Chicaneuze interpretatie door Nederland van de bepalingen over de vrije Rijnvaart





*In Rotterdam mochten dus transitorechten gegeven worden. Deze chicaneuze interpretatie zette vooral in het Rijnland veel kwaad bloed. De zaak liep tenslotte zo hoog op dat de grote mogendheden de kwestie van de Rijnvaart op hun agenda plaatsen voor hun topconferentie in 1822, het congres van Verona. Nederland moest daarna geleidelijk inbinden en in 1831 kwam het Rijnvaartreglement tot stand (Akte van Mainz). De Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarin alle Rijnsoeverstaten waren vertegenwoordigd, werd belast met de uitvoering van het reglement. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is te vergelijken met de Permanente Commissie voor de Schelde.*

*Toen handel en scheepvaart na de napoleontische oorlogen weer op gang waren gekomen, bleek het Kreekrak, de verbinding tussen Antwerpen, de Rijn en Noord-Nederland, voor grotere schepen niet goed bevaarbaar meer. Koning Willem I liet plannen maken voor een kanaal door Zuid-Beveland. De eerste schetsen lagen nog niet op de tekentafel toen de Belgische opstand uitbrak. Het plan was daarmee voor meer dan 100 jaar van de baan.*

Chicaneuze interpretatie door  
Nederland van de bepalingen  
over de vrije Rijnvaart

*De vereniging tussen Noord en Zuid werd een fiasco. In 1830 kwamen de Belgen in opstand. De grote mogendheden die in Londen confereerden over problemen op de Balkan, plaatsten in september 1830 de kwestie België op hun agenda. De conservatieve mogendheden Pruisen, Oostenrijk en Rusland hadden weinig op met de nieuwe, in hun ogen revolutionaire staat. Frankrijk daarentegen verwelkomde het uiteenvallen van de bufferstaat op zijn noordgrens; het verwachtte zowel politiek als economisch in het taalverwante België invloed te kunnen verwerven. Groot-Brittannië wilde in de eerste plaats rust op het continent en een onbelemmerde toegang tot de Europese markt. Geen van de mogendheden wenste terwille van de aanspraken van Willem I een Europese oorlog te riskeren. Het Londense congres erkende België als zelfstandige staat, maar bepaalde tegelijk dat de nieuwe staat blijvend neutraal zou zijn. Daarmee werd bereikt dat eventuele verovering van België door Frankrijk automatisch oorlog met de andere vier grote mogendheden zou betekenen.*

## De Belgische opstand



**D**

*Direct na het uitbreken van de opstand in het zuiden sloot Nederland de Schelde af. Pas onder druk van de grote*

*mogendheden hief het de blokkade op.*

*De Belgen realiseerden zich al direct na de opstand dat zij op het stuk van de verbindingen tussen Antwerpen en de Rijn via de tussenwateren op weinig medewerking van Nederland hoefden te rekenen. Met grote voortvarendheid legden zij een spoorweg tussen Antwerpen en de Rijnprovincie aan: de IJzeren Rijn. De spoorlijn liep geheel over Belgisch gebied, want het huidige Nederlands Limburg maakte tot 1839 deel uit van de Belgische staat.*

*Van 1830 tot 1839 hield de Londense conferentie, soms met maandenlange pauzes, zich bezig met de voorwaarden voor de scheiding tussen België en Nederland. Het touwtrekken duurde niet alleen negen jaar omdat koning Willem I en de Belgen geen overeenstemming konden bereiken, maar vooral omdat Willem I de onderhandelingen traineerde in de hoop dat elders in Europa een crisis of oorlogsdreiging zou ontstaan waardoor hij het zuiden voor het huis van Oranje zou kunnen behouden.*



*De Schelde afgegrensd door Hollandse kanonnerboten, augustus 1831, lithografie Clermans, Stedelijk Prentenkabinet Antwerpen*

# De Belgische opstand



*Vóórdat de Schelderegeling hier aan de orde komt stippen we eerst even de andere geschilpunten aan waarvoor de Londense conferentie een oplossing moest zoeken.*

*In de eerste plaats de schuldenregeling. Koning Willem I wenste dat België een fors deel van de staatsschuld die vooral ontstaan was door het faillissement van de VOC 40 jaar eerder, voor haar rekening zou nemen. Dank zij de steun van de Franse afgevaardigde Talleyrand die door Den Haag was omgekocht, kreeg de koning voor een belangrijk deel zijn zin. De Belgen van hun kant wensten vrije toegang tot de Nederlandse koloniën. Aan dit verlangen kwam de conferentie niet tegemoet. Dan waren er de territoriale kwesties. Brussel wenste geheel Limburg te behouden, terwijl Den Haag de delen van Limburg die al tot het territorium van de Republiek hadden behoord, niet wilde af te staan. De conferentie honoreerde deze eis. Niet de wens van de bewoners, die trouwens niet al te veel met de 'Hollanders' ophadden gaf de doorslag, maar een politiek strategische overweging.*

## Belgische en Nederlandse claims op de Londense Conferentie



**P**ruisen wenste de Maas overgangen niet in handen van de Belgen te zien, die vroeg of laat, zo vreesde men in Berlijn, misschien in Frans vaarwater terecht zouden komen. Met de Maasovergangen in Belgisch bezit zou de Rijnprovincie dan openliggen voor de Fransen. Eenzelfde redenering gold voor Luxemburg. Het deel van Luxemburg met de door de Pruisen bezette vesting werd als zelfstandig groothertogdom toegewezen aan de Nederlandse koning.

De Belgen claimden in Londen ook Zeeuws-Vlaanderen. In tegenstelling tot wat men in Brussel had gehoopt, toonden de inwoners van deze streek weinig belangstelling voor aansluiting bij België. Zeeuws-Vlaanderen had al sinds 1600 tot het territorium van de Republiek behoord. Er was dan ook geen enkele rechtstitel waarop de Belgen zich konden beroepen. Achter de Belgische aanspraken op Zeeuws-Vlaanderen ging natuurlijk een motief schuil dat in de stukken nergens werd genoemd, maar dat men zich zowel in Den Haag als in Londen terdege realiseerde: zodra de Belgische claim op Zeeuws-Vlaanderen zou worden gehono-

reerd, zou Nederland de soevereiniteit over de Schelde met België moeten delen. Omdat er geen rechtsgrond voor de Brusselse aanspraken bestond maar ook om politiek-strategische redenen was de conferentie niet bereid op dit punt de Belgen tegemoet te komen.

## Belgische en Nederlandse claims op de Londense Conferentie

**P** Op de Londense conferentie draaide het uiteraard niet alleen om gewisselde nota's, commentaren en protocollen, maar ook om de gedachtenwisseling in de wandelgangen. Daar waren de Belgen in het voordeel. In de persoon van de jonge gezant Van de Weyer hadden zij een uiterst competente pleitbezorger die bovendien het oor had van de Britse minister van Buitenlandse Zaken Palmerston, de man die uiteindelijk zijn stempel drukte op de regeling van de Scheldekwestie.

Maar naast de gewisselde stukken en de persoonlijke contacten speelden ook percepties een rol, voor een deel gebaseerd op ervaringen uit het verleden, voor een ander deel bepaald door toekomstverwachtingen.

Wat de percepties ten aanzien van Nederland betreft spreekt het vanzelf dat de sluiting van de Schelde door de Republiek gedurende twee eeuwen, de hernieuwde sluiting na de Belgische opstand en de chicaneuze politiek ten aanzien van de Rijnvaart zowel tijdens het Ancien Régime als na 1814, het land een dubieuze reputatie hadden bezorgd bij de Engelsen

en de Pruisen. De sluiting van de Schelde was voor de Belgen helemaal een traumatische ervaring geweest. De toegang tot Antwerpen had voor de Belgische diplomatie op de Londense conferentie daarom de hoogste prioriteit. De Belgen lieten geen gelegenheid voorbij gaan om bij de conferentiedeelnemers de herinnering aan de Nederlandse praktijken ten aanzien van Schelde en Rijn levendig te houden. Men krijgt de indruk dat Nederland zich deze handicap niet volledig bewust was.



JEAN-PAUL VAN DE WEYER  
George Edmeads  
The National Archives, London

## Percepties op de Londense Conferentie



**P**

*Wat de percepties van Britten, Pruisen, Oostenrijkers en Russen betreft ten aanzien van een zelfstandig België*

*stonden de zorgen over de stabiliteit in Europa centraal. Vanaf de Middeleeuwen tot en met de napoleontische periode hadden de Fransen oorlogen ontketend met het doel vaste voet in Noord-Italië te vatten, zich de linker Rijnsoever toe te eigenen of de Zuidelijke Nederlanden in bezit te krijgen. De Republiek, Engeland en Oostenrijk hadden Frankrijk vóór 1800 in een reeks conflicten de voet dwars gezet. In de napoleontische oorlogen hadden ook Pruisen en Rusland de Franse hegemoniale pretenties op het slagveld bestreden. Ook al was België direct na haar onafhankelijkheid geneutraliseerd, toch was men er in Londen, Berlijn, Wenen en Sint-Petersburg niet gerust op dat België als gevolg van grote machtsverschuivingen in Europa vroeg of laat niet onder Franse invloed zou raken. Men dient zich hierbij te realiseren dat in 1839 niet Duitsland (dat pas na het midden van de eeuw van zich zou doen spreken) als de meest prominente militaire macht in Europa gold, maar Frankrijk. Bovendien hield men in de Europese hoofdsteden bij elke politieke crisis in*

*Frankrijk het hart vast uit vrees dat een nieuw Frans bewind op militair avontuur zou gaan.*

*Het standpunt van de conferentie ten aanzien van Luxemburg en Limburg werd niet alleen ingegeven door bestaande rechtstitels, maar was evenzeer gebaseerd op bovengenoemde politiek-strategische percepties. Hoe zeer de Londense conferentie (de Britse minister Palmerston voorop) verder ook geporteerd was voor Belgische wensen ten aanzien van een zo vrij mogelijke vaart op de Schelde, de Nederlandse souvereiniteit op de rivier en over het oevergebied (Zeeuws-Vlaanderen) stond voor hen niet ter discussie. Zelfs geen gedeelde souvereiniteit, zoals de Belgen voor ogen stond. Met name de Britten vonden het wel zo veilig dat de sleutels van de Schelde in Nederlandse handen waren.*

*Naast deze percepties was er de volkenrechtelijke realiteit. Door de erkenning van België door de mogendheden was de*

*Schelde weer een rivier geworden die door twee staten stroomde en waarop de bepalingen van Wenen inzake de vrije vaart op internationale rivieren van toepassing waren. Mede gezien de manier waarop Nederland in het verleden met de vrije vaart was omgesprongen, waren alle vertegenwoordigers op de conferentie van mening dat de bepalingen van Wenen alléén België te weinig garanties boden voor de vrije vaart en dat de nieuwe staat terecht extra waarborgen verlangde. Deze konden alleen gegeven worden door op een aantal punten inbreuk te maken op de souvereiniteit van Nederland op de Schelde. België wilde ook details inzake de Schelde in het scheidingsverdrag opgenomen zien, terwijl Nederland juist het liefst wilde volstaan met enkele verwijzingen naar de beginselen betreffende vrije vaart die door het congres van Wenen waren geformuleerd om vervolgens de details in bilateraal overleg met België te regelen.*

## Percepties op de Londense Conferentie



**P** Het was de Britse minister Palmerston die de artikelen over de Schelde in het scheidingsverdrag redigeerde en de regeringen in Den Haag en Brussel wist over te halen zijn redactie te accepteren. Daarbij gebruikte hij enerzijds stevige politieke druk, anderzijds jongleerde hij met concessies en condities, met name tegenover Den Haag.

Palmerston was van mening dat België, nu het eenmaal als zelfstandige staat was erkend, ook een faire kans moest krijgen. Daarvan wist hij de Pruisen, Oostenrijkers en Russen, die weinig op hadden met de regering in Brussel, te overtuigen. Wilde België, aldus de gedachtengang van de Britse minister van Buitenlandse Zaken, zijn onafhankelijkheid tegenover Frankrijk kunnen bewaren en zich ontwikkelen tot een politiek stabiele staat, dan diende het over voldoende economische ontplooiingsmogelijkheden te beschikken. Vrije vaart naar de zee via de Schelde was daarom een levensvoorwaarde. Een goede toegang tot het continent voor de Engelse handel en scheepvaart was daarnaast ook een Brits belang. In de derde plaats, zoals hierboven al is aangestipt, zag men in

Londen de verantwoordelijkheid voor de Schelde in crisissituaties liever in handen van de Nederlandse marine dan van de onstuimige heren in Brussel.

De regering van koning Willem I heeft met betrekking tot de Schelde de meeste concessies moeten doen. Het idee dat de Belgen zich zouden bemoeien met de bebakening op de Nederlandse kust of de betonning in water waarover Nederland soevereine rechten had, beschouwde men in Den Haag als absurd. Evenals de gedachte dat het Belgische loodswezen vanaf Nederlands grondgebied zou opereren.



Lord Palmerston

1805-1865

## Palmerston en de vrije vaart op de Schelde





*De Belgen waren teleurgesteld omdat de conferentie hen niet tegemoet kwam in hun verlangen naar een vorm van medesouvereiniteit of medezeggenschap in de Scheldemonding. Ook vonden ze dat het eindverdrag wel erg summier was inzake de Schelde en dat te veel werd overgelaten aan nader overleg tussen Brussel en Den Haag.*

*Op een drietal punten was Palmerston zowel tegenover de Belgen als de Nederlanders onverbiddelijk. De vrije vaart op de Schelde mocht geen zaak tussen Nederland en België zijn, maar diende evengoed voor schepen van andere staten te gelden. De kapiteins van alle schepen moesten vrij zijn in de loodskeuze.*

*De loodstarieven op de Schelde mochten niet hoger zijn dan die op de monden van de Maas. Deze laatste voorwaarde had natuurlijk ten doel de Nederlanders de kans te ontnemen uit concurrentie-overwegingen de tarieven voor de Maas te verlagen en tegelijkertijd geen medewerking te verlenen aan verlaging van de tarieven op de Schelde.*

*De artikelen betreffende de Schelde in het scheidingsverdrag van 1839 kwamen op het volgende neer:*

- *De bepalingen van de Slotacte van Wenen betreffende de vrijheid van scheepvaart zijn ook van toepassing op stromen en bevaarbare rivieren die het Nederlandse en Belgische territorium scheiden of er doorheen stromen.*

- *Het loodswezen, de bebakening, betoning en het onderhoud van de monden van de Schelde worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht dat wordt uitgeoefend door wederzijds te benoemen commissarissen. In gemeenschappelijk overleg worden gematigde loodstarieven vastgesteld, die voor alle naties gelijk zijn.*

## Palmerston en de vrije vaart op de Schelde



• Totdat deze tarieven zijn vastgesteld worden geen hogere loodsgelden geheven dan die in 1829 voor de monden van de Maas zijn vastgesteld. Elk schip dat op de Schelde vaart heeft vrije loodskeuze. Beide landen kunnen langs de Schelde en haar monding loodsdiensten vestigen. De inrichting van de loodsdienst zal nader worden vastgesteld. De loodsdienst staat onder gemeenschappelijk toezicht. De regeringen van beide landen verplichten zich ieder voor het eigen deel van de rivier zorg te dragen voor de bevaarbaarheid en het plaatsen en onderhouden van tonnen en boeien.

• Nederland mag aan tol heffen f.1.12 voor schepen bij opvaart, f. 0.38 per ton voor schepen bij afvaart.

• De vaart op de tussenwateren blijft vrij. Als er tol geheven wordt, moet die gelijk zijn voor schepen uit de beide landen.

Direct na het van kracht worden van het scheidingsverdrag werd een tijdelijke Belgisch-Nederlandse commissie benoemd die het verdrag, en met name de artikelen

betreffende de Schelde, nader moest uitwerken. De onderhandelingen namen vier jaar in beslag en leidden o.m. tot een reglement van 74 artikelen, waarin de loodsdienst en het gemeenschappelijk toezicht werden geregeld (het Scheldereglement van 20 mei 1843).

Inmiddels was de Belgisch-Nederlandse Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart waartoe het verdrag van 1839 verplichtte, al op 9 april 1840 voor het eerst bijeengekomen.

# Palmerston en de vrije vaart op de Schelde



**P***Aan het werk van de Permanente Commissie in de 160 jaar van haar bestaan is bij vroegere jubilea in verschillende publikaties aandacht besteed. Hier wordt volstaan met het aangeven van enkele grote lijnen die het functioneren van de Permanente Commissie die vier maal per jaar bijeen pleegt te komen, markeren.*

*Het is logisch dat de relatie tussen Brussel en Den Haag soms ook haar weerslag had in de Permanente Commissie. Over het algemeen kan men echter vaststellen dat de commissarissen hun werk naar beste weten verrichtten en zich niet al te veel lieten beïnvloeden door irritaties in Brussel, Antwerpen of Den Haag. Bij andere internationale commissies met een technisch, duidelijk afgebakend werkteerrein ziet men ook vaak een zekere solidariteit binnen de commissie tegenover politieke invloeden van buiten. Niettemin zijn er in de geschiedenis van 160 jaar duidelijk periodes aan te wijzen waarin het in de Permanente Commissie niet al te harmonieus toeging.*

*Gedurende de eerste tien jaar was de sfeer gespannen. Men moest aan elkaar wennen en de vooroordelen over en weer sleten*

*slechts langzaam. De commissarissen hadden de handen vol aan klachten, vooral uit Antwerpen, over het aan boord klimmen van loodsen, niet betaalde loodsgelden en het elkaar hinderen van loodssloepen. Van Nederlandse kant liet men zich ook niet onbetuigd: graag rekende men voor dat Belgische loodsen, die 30% meer loodsdiensten verrichtten dan de Nederlanders, percentueel veel meer schepen aan de grond zetten dan de Nederlandse loodsen.*



J. WELS (1794 - 1865)

# 160 jaar Permanente Commissie



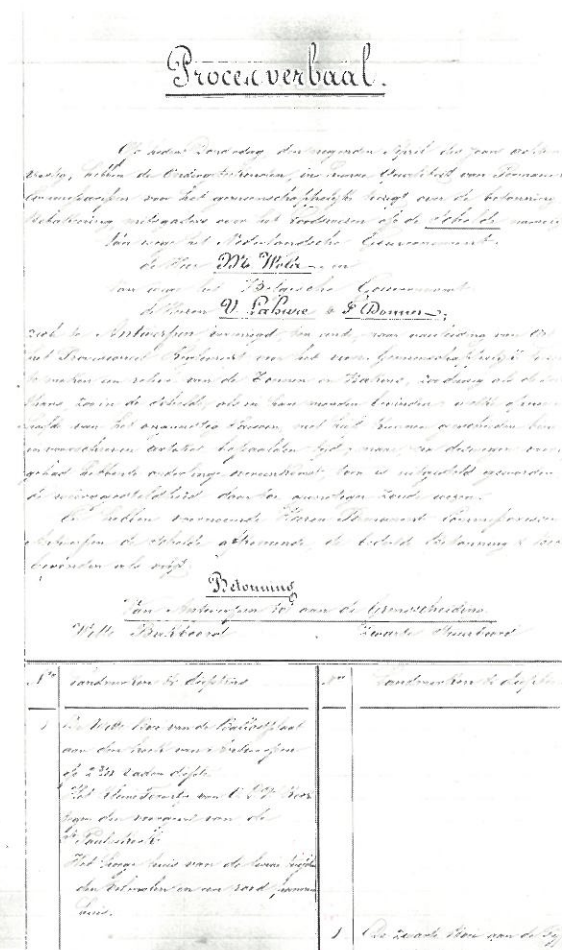
**P**In het revolutiejaar 1848 vond een toenadering plaats tussen Den Haag en Brussel.

Er bleef wel enig wantrouwen over en weer, maar in de Permanente Commissie, waar door de geweldige bloei van de scheepvaart op Antwerpen en de komst van grote, stalen stoomschepen veel werk te verrichten viel, concentreerde men zich in de eerste plaats op de vele nieuwe taken. Van het midden van de negentiende eeuw tot aan de Eerste Wereldoorlog zou men de sfeer in de Commissie kunnen omschrijven als zakelijk koel, niet collegiaal. Daarbij moet men in aanmerking nemen dat het hele maatschappelijke leven erg formeel was en weinig ruimte bood voor het scheppen van wat heden ten dage wel een 'vergaderklimaat' wordt genoemd.

In de negentiende eeuw keek men vanuit Brussel met een geheel andere blik naar de Permanente Commissie dan vanuit Den Haag. In België stonden de commerciële belangen, geformuleerd door de Kamer van Koophandel van Antwerpen, op de eerste plaats. Of de loodsdienst zichzelf kon bedruipen dan wel als verliespost op de nationale begroting drukte, was van minder belang dan de vraag of Antwerpen als

haven aantrekkelijk was. In Nederland werd er daarentegen scherp op gelet of de loodsdienst niet te zwaar op de begroting zou drukken. Natuurlijk wilde Den Haag zowel om redenen van prestige als ook uit militair belang de eigen loodsdienst niet opgeven. Maar kosten maken voor de Belgen, dat ging te ver.

# 160 jaar Permanente Commissie



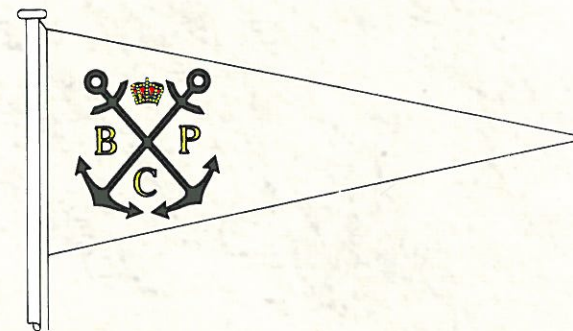
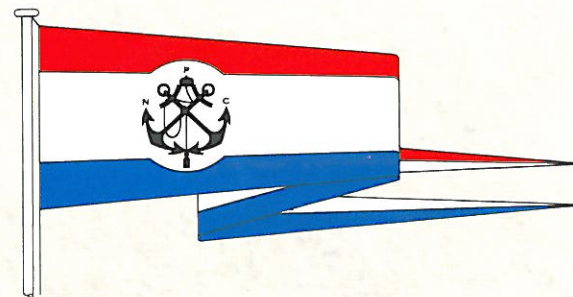


**D**e Belgische commissarissen vertegenwoordigden in de eerste plaats het belang van Antwerpse handels- en scheepvaarkringen, terwijl de Nederlandse commissarissen, altijd afkomstig van de marine, zich in de eerste plaats oriënteerden op de Nederlandse soevereiniteitsaanspraken en op de nationale begroting.

Na de Eerste Wereldoorlog beperkten de commissarissen het werk van de Commissie tot een minimum. Op de vredesconferentie van Versailles in 1919 had Brussel geprobeerd weer een aantal oude aanspraken op Limburg, Zeeuws-Vlaanderen en de soevereiniteit op de Schelde, die het in 1839 niet gehonoreerd had gekregen, op de agenda van de internationale politiek te plaatsen. Dat viel uiteraard slecht in Den Haag. De grote mogendheden in Versailles honoreerden de Belgische aanspraken niet. Wel nam de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken Van Karnebeek het initiatief voor een Belgisch-Nederlands verdrag waarin Nederland op een aantal punten aan de Brusselse verlangens tegemoet kwam. De Eerste Kamer verwierp echter in 1927 het

verdrag dat grote gevolgen zou hebben gehad voor de Belgisch-Nederlandse betrekkingen in de Schelderegio. De commissie had in afwachting van aanneming van het verdrag allerlei maatregelen op de lange baan geschoven en had er duidelijk moeite mee na 1927 de draad van vóór de Eerste Wereldoorlog weer op te vatten.

De dreiging van de Tweede Wereldoorlog in 1939 leidde tot irritaties in de Commissie. Nederland achtte zich in het kader van de landsverdediging verantwoordelijk voor de handhaving van zijn neutraliteit, ook op de Schelde en nam uit dien hoofde voorzorgsmaatregelen, o.m. door het leggen van mijnenvelden en het instellen van onderzoeksdiensten. De Belgische commissarissen betoogden dat hierdoor de vrije vaart gehinderd werd. In Brussel was men ook geïrriteerd over het feit dat Nederland sommige maatregelen zonder vooroverleg genomen had.



Boven: De vlag van de Nederlandse Permanente Commissarissen  
Onder: De vlag van de Belgische Permanente Commissarissen

# 160 jaar Permanente Commissie



**D**e taak van de Permanente Commissie is in de eerste plaats van toezichhoudende aard - zo was het in 1839 bedoeld. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog kreeg het werk echter al snel een ander karakter. Het werd een werkcommissie die de besluitvorming op de departementen in beide landen stuurde en, zij het op afstand, leiding moest geven aan allerlei ontwikkelingen op nautisch gebied. De schepen werden groter, gingen nieuwe, soms gevaarlijke stoffen vervoeren, de wal- en boordradar werden geïntroduceerd en de telecommunicatie nam een hoge vlucht. In de commissie ontstond, zeker vanaf de jaren '60, een mentaliteit die men 'esprit de corps' zou kunnen noemen, het besef samen een taak te hebben. De sfeer werd gekenmerkt door collegialiteit.

Een internationale commissie die 600 maal heeft vergaderd in 160 jaar heeft natuurlijk tradities ontwikkeld, die misschien sterker verankerd zijn in de departementale bureaus waar de vergaderingen worden voorbereid, dan in het geheugen van de commissarissen. Er ontstaat een eigen dynamiek en eigen traditie.

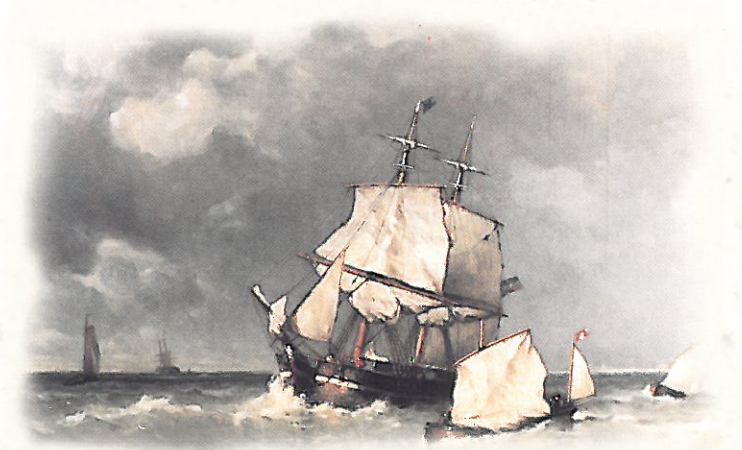
Terwijl er al een kwart eeuw schrijfmachines bestonden, werden de protocollen van de Commissie tot 1922 met de hand geschreven en tot 1933 mondeling ter vergadering voorgedragen. Pas na de Tweede Wereldoorlog stemden de secretariaten de werkzaamheden van de commissarissen op elkaar af door een vergaderagenda op te stellen, zodat de commissarissen zich ook enigszins konden voorbereiden.

De Permanente Commissie is formeel een Belgisch-Nederlandse Commissie, maar in de laatste decennia in de praktijk een Vlaams-Nederlandse. De voertaal, zowel mondeling als schriftelijk, is sinds 1958 op Belgisch verzoek Nederlands. Twintig jaar

eerder was de tweetaligheid ook al een punt van discussie geweest. De Belgen hadden toen echter vastgehouden aan het Frans naast het Nederlands.

De Schelde is al ruim vier eeuwen een uiterst gevoelig punt in de betrekkingen tussen de Zuidelijke en Noordelijke Nederlanden, tussen België en Nederland. Er is alle reden met gevoelens van erkentelijkheid stil te staan bij de hardnekkigheid waarmee Palmerston op de Londense Conferentie een regeling voor de Schelde wist af te dwingen, die na 160 jaar en 600 vergaderingen van de Permanente Commissie nog steeds functioneert.

C.B. Wels. 5 februari 2001



# 160 jaar Permanente Commissie