

# Buitenlandse inmenging in onze rivieren

## Twee eeuwen Centrale Commissie voor de Rijnvaart

GERRIT JAN SCHIERECK

### Inleiding<sup>1</sup>

Tijdschrift voor  
Waterstaatsgeschiedenis  
25 (2016) 2, 47-58

In 2015 vierde het Koninkrijk der Nederlanden zijn tweehonderdjarig bestaan. Op hetzelfde moment bestond ook de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de instantie belast met de zorg voor de Rijnvaart, waaronder de regie over de Rijn als scheepvaartweg, tweehonderd jaar. Verjaardagen vallen wel vaker samen, maar dit was geen toeval: beiden zijn ingesteld door het Congres van Wenen in het Europa van 1815. Ook daarna bleef de Europese geschiedenis beider leven bepalen, misschien dat van de CCR nog het meest. Zo liet de Eerste Wereldoorlog Nederland relatief onberoerd, maar werd de CCR erdoor op zijn kop gezet. Dit gegeven is wellicht interessant, maar hoe past het in de waterstaatsgeschiedenis?

Het begrip ‘waterstaat’ is breed en niet precies afgebakend. Bij het voorbereiden van de Waterstaatswet 1900 werd gesteld: “Eene opsomming van de werken, die waterstaatswerken geacht worden, zoude, hoe lang de lijst ook werd, steeds onvolledig zijn. In het algemeen behooren tot waterstaatskundige werken die, welke dienen tot instandhouding van de bodem, tot regeling van den stand en de loop van het water en de land- en waterwegen”.<sup>2</sup> De CCR heeft steeds een aandeel gehad in de vormgeving van de Rijntakken als scheepvaartweg en is daarmee een van de spelers in het rivierbeheer. Aandacht voor het tweehonderdjarig bestaan in dit tijdschrift is daarom zeker op zijn plaats.

Het begrip waterstaat kent ook verschillende schaalniveaus. In Nederland is het sterk verbonden met de waterschappen, die sinds de middeleeuwen verantwoordelijk zijn voor de lokale en regionale waterhuishouding. Pas met de Franse overheersing kreeg de waterstaat voor het eerst ook een nationale invulling door de oprichting van Rijkswaterstaat in 1798, waarmee het mogelijk werd de grote rivieren op een bovenregionale schaal aan te pakken. Daar stopte het niet, zoals we weten: ingrepen in de rivier, waterverontreiniging en overstromingen zijn gekoppeld aan stroomgebieden en hebben vaak een grensoverschrijdend karakter. In 1885 kwam het Zalmverdrag voor de Rijn tot stand ter bescherming van de zalmstand en voor het oplossen van problemen met waterverontreiniging in de Rijn is in 1950 de Internationale Rijn Commissie (IRC) in het leven geroepen. Sinds 2000 kent Europa de Kaderrichtlijn Water, die een overkoepelend raamwerk biedt voor duurzaam waterbeheer en in 2007 kwam de Europese richtlijn voor het overstromingsrisico van rivieren tot stand. Een goed overzicht van deze ontwikkelingen wordt gegeven door Nil Disco en Alex van Heezik in hun boek *Different strokes for different folks*.<sup>3</sup>

Ook de scheepvaart is gebaat bij een grensoverschrijdende aanpak. Voor de Rijn werd daar dus al tweehonderd jaar geleden actie op ondernomen. De CCR, waarmee andere landen ook iets te zeggen kregen over onze rivieren en omgekeerd, is de oudste, nog bestaande, intergouvernementele organisatie ter wereld.<sup>4</sup> Veel in deze bijdrage is ontleend aan het boek *200 jaar geschiedenis CCR*.<sup>5</sup> Aanvankelijk was het slechts de bedoeling een bespreking daarvan te geven. Uiteindelijk is gekozen voor een uitgebreidere behandeling, enerzijds omdat deze verre neef in de waterstaatsfamilie voor veel mensen een onbekende is, anderzijds om meer aandacht te besteden aan de vraag of zo’n eeuwenoud, sectoraal instituut nog past in de wereld van vandaag. Is de CCR als instituut achterhaald nu een

1 Met dank aan de redactie van dit tijdschrift en aan mijn oud-collega's Pieter Huisman (Rijkswaterstaat en Secretaris IRC), Carol van Raalten (Rijkswaterstaat) en Bert Veraart (Rijkswaterstaat en Rijnvaartcommissaris).

2 Stukken Tweede Kamer, Memorie van toelichting – Algemeene regels omtrent het waterstaatsbestuur, zittingsjaar 1895-1896, 167-3.

3 Nil Disco en Alex van Heezik, *Different strokes for different folks. 50 years of agreements and disagreements in the Rhine, Meuse, Scheldt and Ems river basins* (Delft 2014).

4 Intergouvernementeel betekent dat landen zich binden aan gezamenlijke afspraken zonder hun soevereiniteit op te geven. Supranationaal betekent (gedeeltelijk) opgeven van soevereiniteit, zoals dat het geval is bij de EU.

5 Jean-Marie Woehrling (red.), *200 jaar geschiedenis CCR* (Straatsburg 2015).

holistische benadering van veel kwesties in een zich verder ontwikkelende Europese Unie (EU) voorgestaan wordt of kan de CCR juist een inspiratiebron zijn voor een Europa dat zichzelf opnieuw aan het uitvinden is?

## De CCR nu<sup>6</sup>

De CCR is een intergouvernementele organisatie waarvan thans Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland en België lid zijn. Elk land heeft één stem in de plenaire vergadering, die tweemaal per jaar bij elkaar komt in Straatsburg. Besluiten worden unaniem genomen en worden dan automatisch van kracht in de lidstaten, tenzij binnen een maand formeel bezwaar wordt gemaakt tegen een besluit. De formele status kan het best omschreven worden als een ‘periodieke diplomatieke conferentie’, een formulering die al op het Congres van Wenen gebruikt werd. De CCR heeft vergaande regelgevende bevoegdheden en er is een aantal malen discussie geweest of de CCR geen supranationale organisatie zou moeten worden. De omschrijving uit de slotakte van het Congres van Wenen is echter nog steeds de meest adequate.

De zorg voor de Rijnvaart door de CCR heeft als wettelijke basis de Akte van Mannheim uit 1868. Deze Akte geeft de CCR de bevoegdheid tot het opstellen van reglementen (materiële wetgeving) op terreinen als economie, veiligheid en milieu. De Akte regelt ook de instelling van Rijnrechtbanken in elke lidstaat, waar straf- en civielrechtelijke zaken behandeld worden met de CCR als hoogste beroepsinstantie. Sinds 1963 zijn wetgeving en rechtspraak gescheiden middels een aparte Kamer van Beroep met onafhankelijke rechters. Het bevorderen van de Rijnvaart gebeurt door het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen van natuurlijke (met name in de afmetingen van de rivier), administratieve en juridische aard.

Elke lidstaat wordt vertegenwoordigd door vier Rijnvaartcommissarissen. Voor Nederland komen drie daarvan vanuit de overheid – het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat – en één uit het bedrijfsleven. Naast de formele leden zijn er ook landen of organisaties die meedoen als waarnemer met een adviserende stem. Dat is bijvoorbeeld het geval met commissies uit andere riviergebieden. Zo zijn er banden met de Moezelcommissie en de Donaucommissie; Luxemburg en de Donaulanden hebben de waarnemerstatus. De EU is waarnemer in de CCR, terwijl de CCR zelf weer waarnemer is in het Comité Binnenvaart van de EU. Met de Internationale Rijn Commissie in Koblenz wordt nauw samengewerkt. Ook hebben een aantal niet-gouvernementele organisaties de waarnemersstatus, met name vakorganisaties uit het bedrijfsleven.

Het technisch, economisch en juridisch-inhoudelijke werk van de CCR vindt vooral plaats in de verschillende comités en werkgroepen. Voor elk van de aandachtsgebieden is er een comité, dat de besluiten voor de plenaire vergadering voorbereidt, terwijl daaronder deskundigen in werkgroepen studies verrichten en ervaringen uitwisselen. Bij dit inhoudelijke werk doen vertegenwoordigers van de landen met een waarnemerstatus volwaardig mee. Het geheel wordt ondersteund door een secretariaat van twintig personen. Frans, Duits en Nederlands zijn de officiële talen binnen de CCR.



Afb. 1. De loop van de Rijn met de belangrijkste aardrijkskundige namen die in de tekst voorkomen. Kaart auteur.

<sup>6</sup> Zie website CCR: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org), ook voor de tekst van de Akte van Mannheim, geraadpleegd op 1-8-2016.

Afb. 2. Het 'Palais du Rhin', gebouwd als 'Kaiserpalast' na de annexatie van Elzas-Lotharingen door Duitsland in 1871, is het CCR-kantoor. Door het Verdrag van Versailles moest de CCR verhuizen van Mannheim naar het toen weer Franse Straatsburg. Daar stond dit gebouw inmiddels toch leeg. Wikimedia commons.



## Opmaat

De Rijnvaart is zo oud als de weg naar Rome; de Romeinen gebruikten de rivier al voor verplaatsing en bevoorrading van hun troepen. In 47 na Christus werd de Rijn formeel de grens (*limes*) van het Romeinse Rijk, met een keten van *castella* als verdediging tegen de Germanen in het Noorden en het Oosten.<sup>7</sup> Daarbij hoorden steden als Koblenz en Keulen. In ons land waren Nijmegen, Utrecht en Leiden belangrijk. Verondersteld mag worden dat de Romeinen de dienst uitmaakten op de rivier. In de eeuwen daarna was er altijd wel handel tussen verschillende steden langs de rivier, waarbij regels en heffingen lokaal bepaald werden.<sup>8</sup> Tijdens de Franse Revolutie werden de eerste concrete ideeën over een vrije Rijnvaart geformuleerd. De Voorlopige Uitvoerende Raad van de Franse Republiek bepaalde in 1792 onder andere: “Een natie kan niet zonder onrechtvaardigheid een uitsluitend recht op de vaargeul van een rivier doen gelden en aldus verhinderen dat de bewoners van de oevers dezelfde voordelen genieten”.<sup>9</sup>

Het denken over vrije vaart greep terug op het gedachtengoed van Hugo de Groot, die zich weer mede beriep op het Romeinse recht.<sup>10</sup> Hij stelde dat alle volken in alle vrijheid met elkaar handel mochten drijven, simpelweg omdat niet alles overal voorhanden is en uitwisseling dus noodzakelijk.<sup>11</sup> De Groot richtte zich vooral op de zeevaart en bestreed daarbij met name het door de Portugezen geclaimde monopolie op de handel met Indië. Zijn uitspraak “Een volk kan een rivier in bezit nemen, als omsloten binnen zijn grenzen, maar een zee niet”,<sup>12</sup> lijkt beperkingen van internationale riviervaart niet uit te sluiten, maar hij stelde ook dat zelfs over land doortocht aan niemand ontzegd kon worden, mits “ongewapend en onschuldig”.<sup>13</sup> Terecht wordt Hugo de Groot daarom aangehaald als de grondlegger van de vrije vaart.

De Eerste Consul van de Franse Republiek, Napoleon Bonaparte, wilde zo snel mogelijk de rivieren openstellen voor meer handelsvrijheid, zeker nadat hij zijn territorium zodanig had uitgebreid dat de hele linker Rijnsoever Frans was geworden, waarmee de *limes* tussen een Romaans en een Germaans rijk weer terug was. In 1804 werd het ‘Octrooiverdrag voor de Rijnvaart’ tussen de Franse keizer en de Duitse vorsten van de rechter Rijnsoever, getekend.<sup>14</sup> Het Octrooiverdrag beschouwde de Rijn van Zwitserland tot Nederland als een gemeenschappelijk vaarwater tussen het Franse en het Duitse Rijk. Het stapelrecht werd afgeschaft – maar niet alle overslagrechten –, evenals alle tolleren. In de plaats

7 Zie bijvoorbeeld Theo Koops, Jan Willem Bultje, Henk Frijters, *De Canon. Wat elke Nederlander weten moet* (Antwerpen/Apeldoorn 2008), 15-20.

8 Paul Hübner, *Der Rhein. Von den Quellen bis zu den Mündungen* (Frankfurt 1974).

9 Woehrling, *200 jaar CCR*, 23.

10 Hugo Grotius, *Mare Liberum, De vrije zee, Een Uitzetting over het Recht van de Nederlanders om Handel te Drijven in Oost-Indië* (Leiden 1609), 14-20.

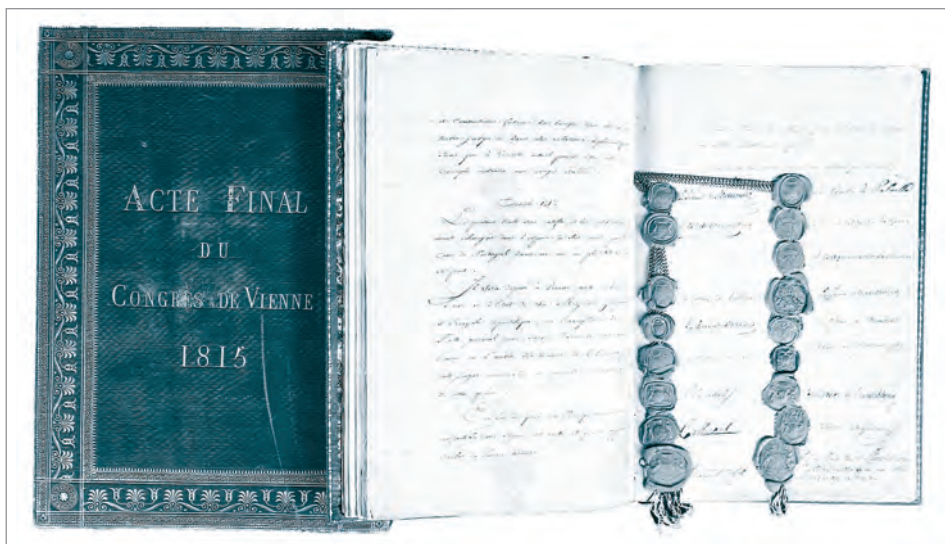
11 *Ibidem*, 52.

12 *Ibidem*, 26.

13 *Ibidem*, 35.

14 Woehrling, *200 jaar CCR*, 28.





Afb. 3. Slotakte Congres van Wenen met als ondertekenaars: Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk, Portugal, Pruisen, Rusland en Zweden. Het Koninkrijk der Nederlanden werd met deze akte wel in het leven geroepen, maar was geen ondertekenaar. Öster-reichisches Staatsarchiv, Wenen.

van deze heffingen kwam een octrooirecht, een soort vaarwegbelasting, waaruit beide oeverstaten het onderhoud van de jaagpaden betaalden. Er kwam een centraal Octrooi-bestuur, gevestigd in Mayence – nu Mainz, toen het meest oostelijk gelegen Franse fort – met inspecteurs die onder andere toezicht hielden op de jaagpaden en het rivierbed. Ze droegen een uniform met ‘Rhenus’ op de knopen.<sup>15</sup>

Hoewel er in 1815 met het Congres van Wenen een eind kwam aan het Napoleontische Rijk, bleven veel van de vernieuwingen die met het Octrooi-overdrag ingevoerd waren in stand. Het gedachtengoed van de Franse Revolutie over de riviervaart – niet alleen de Rijn, maar ook Maas en Schelde – was niet meer weg te denken en vormde juist één van de uitgangspunten bij de artikelen in de slotakte van het Wener Congres.

## Krimpen aan Zee?

De slotakte van het Congres van Wenen wijdde een aantal artikelen concreet aan de riviervaart.<sup>16</sup> Zo stelde artikel 109 dat de (handels)vaart op rivieren die langs of door verschillende landen lopen, van het punt waarop ze bevaarbaar zijn tot aan de monding (*embouchure*), aan niemand verboden kon worden. Artikel 113 bepaalde dat elke oeverstaat er voor moest zorgen, dat de jaagpaden en de geulen in de rivier in goede staat bleven. In een bijlage waren specifieke bepalingen voor verschillende rivieren opgenomen.<sup>17</sup> Voor de Rijn werd artikel 109 van de slotakte min of meer herhaald, maar daarbij wordt niet de term *embouchure* gebruikt maar *jusqu'à la mer*, ‘tot aan de zee’. Er moest een Centrale Commissie komen, die jaarlijks in Mainz vergaderde en die voor de communicatie tussen de oeverstaten zorgde. Elk land benoemde daartoe een commissaris. Een eerste taak voor de Centrale Commissie was het opstellen van een gemeenschappelijk reglement.<sup>18</sup>

Pas in augustus 1816 kwam deze commissie bijeen om het werk aan te vangen, maar dat liep ook meteen weer spaak. Nederland toonde zich een selectief aanhanger van het gedachtengoed van Hugo de Groot en lag dwars bij de invulling van het begrip *jusqu'à la mer*. Pruisen – waaronder ook het Ruhrgebied viel – en andere Duitse staten wilden als compensatie voor het opheffen van de overslag in Keulen en Mainz volledige vrije doorvaart in Nederland, zonder verplichte overslag in Rotterdam. Koning Willem I had weinig trek in buitenlandse inmenging en vond dat *jusqu'à la mer* het punt was waar het getij merkbaar werd op de Nederrijn-Lek: Krimpen aan de Lek. Als het anders bedoeld was, hadden de opstellers maar *jusque dans la mer* moeten schrijven, was zijn opvatting. Ook de Waal werd uitgesloten van de discussie, die was volgens Nederland een heel andere rivier dan de Rijn.

<sup>15</sup> Ibidem, 31.

<sup>16</sup> Slotakte Wener Congres, art. 108 tm. 117.

<sup>17</sup> Annex 16B bij slotakte Wener Congres, *Règlement concernant la libre navigation des rivières*.

<sup>18</sup> Woehrling, 200 jaar CCR, 44.

De impasse duurde nog vijftien jaar en moest uiteindelijk in bilaterale bijeenkomsten tussen Pruisen en Nederland doorbroken worden.<sup>19</sup> Dat leidde in 1831 tot de Akte van Mainz, waarvan de considerans een kijkje geeft in de loopgraven van de voorbije jaren door expliciet de tegenstelling te verwoorden en te stellen dat de zienswijze van Nederland door geen der andere staten werd gedeeld.<sup>20</sup> Maar de tekst stelde ook de gerezen moeilijkheden te laten voor wat ze waren en gezamenlijk reglementen op te stellen, die geen verder uitstel duldden, met het uitdrukkelijke voorbehoud dat ieder zijn eigen standpunt handhaafde. In de akte zelf stond dat de Koning der Nederlanden er mee instemde dat de Lek en de Waal beiden beschouwd zullen worden als de voortzetting van de Rijn in het Koninkrijk der Nederlanden.

De rivieren benedenstrooms van Krimpen en Gorinchem bleven buiten de Akte van Mainz. Op die punten ging de zeggenschap over de rivier als vaarweg dus van de CCR naar de Staat der Nederlanden. Nederland garandeerde in de Akte wel dat er altijd een doorvaartmogelijkheid naar zee zal zijn.<sup>21</sup> Krimpen en Gorinchem zijn ook nu nog de plaatsen waar het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) overgaat in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Die reglementen verschillen alleen in een paar details, maar dat kan soms toch verwarring geven, bijvoorbeeld bij schippers uit Oost Europa die het BPR niet kennen. Geschiedenis poets je niet zo maar weg, maar het is wel lastig uit te leggen. Verder bevatte de akte die zaken waar het allemaal voor bedoeld was: tolgelden voor de hele rivier, eisen aan schepen, regels voor een veilige vaart en maatregelen om de rivier als vaarweg te verbeteren. Het inhoudelijke werk, de uitwerking van de Akte, kon nu beginnen.

## De CCR en de rivier

Het midden van de negentiende eeuw was een tijd van grote politieke en maatschappelijke veranderingen. In 1849 trad in Nederland het kabinet Thorbecke aan, dat in alle opzichten een liberalere koers voer dan Koning Willem I en zijn zoon Willem II. Het protectionisme verdween naar de achtergrond met het idee dat een vrije marktpolitiek uiteindelijk meer voordelen zou bieden. De grondwet van 1848, waarin de ministers niet langer dienaar van de koning waren, maar politiek verantwoordelijk naar het parlement, was in dit opzicht ook behulpzaam. De opstelling van Nederland in de CCR, die met de Akte van Mainz al was bijgesteld, werd daarmee ook coöperatiever. In 1868 kwam de Akte van Mannheim tot stand, die formeel de herziene Rijnvaartakte heet. ‘Herziene’ omdat het de versie 2.0 was van de akte van Mainz. Deze akte, die op een aantal punten later nog aangevuld is, vormt tot vandaag de basis van alle regelgeving in de Rijnvaart. De herziening was geen beslechting van grote geschillen, zoals de Akte van Mainz dat wel was. De herziening was ook geen ommekeer in het beleid, maar veeleer de codificering van de ervaring met vijftig jaar Rijnvaart.<sup>22</sup> Iedere vorm van tol en nationale regelgeving werd uitgebannen.

De industrie in het Ruhrgebied had grote behoefte aan goedkoop transport van grondstoffen. Dat kon de scheepvaart in potentie bieden, maar dan moest wel de vaarweg op orde zijn. De CCR ging werk maken van haar taak om de toestand van de vaarweg te inspecteren. Bij de eerste zogenaamde “stroombevaring” in 1849 kreeg Nederland gelijk een dikke onvoldoende. De brede en ondiepe rivieren waren onbetrouwbaar als vaarwegen, waarbij de ondiepten ook nog wandelden.<sup>23</sup> De ondiepten leverden bovendien ’s winters vaak vorming van ijssdammen op met overstromingen als gevolg. De standaardaanpak om overstromingen te voorkomen was zijdelingse afvoer van water door middel van een stelsel van overlanten.

Gerelateerd aan deze discussies veranderde er ook technisch veel in het midden van de negentiende eeuw. Op het gebied van de rivierwaterbouw vond een stille revolutie plaats.<sup>24</sup> Een nieuwe generatie waterstaatsingenieurs trad aan met frisse ideeën. Het rapport van Ferrand en van der Kun (1850) pleitte voor smal en diep in plaats van breed en

<sup>19</sup> Woehrling, 200 jaar CCR, 45-47.

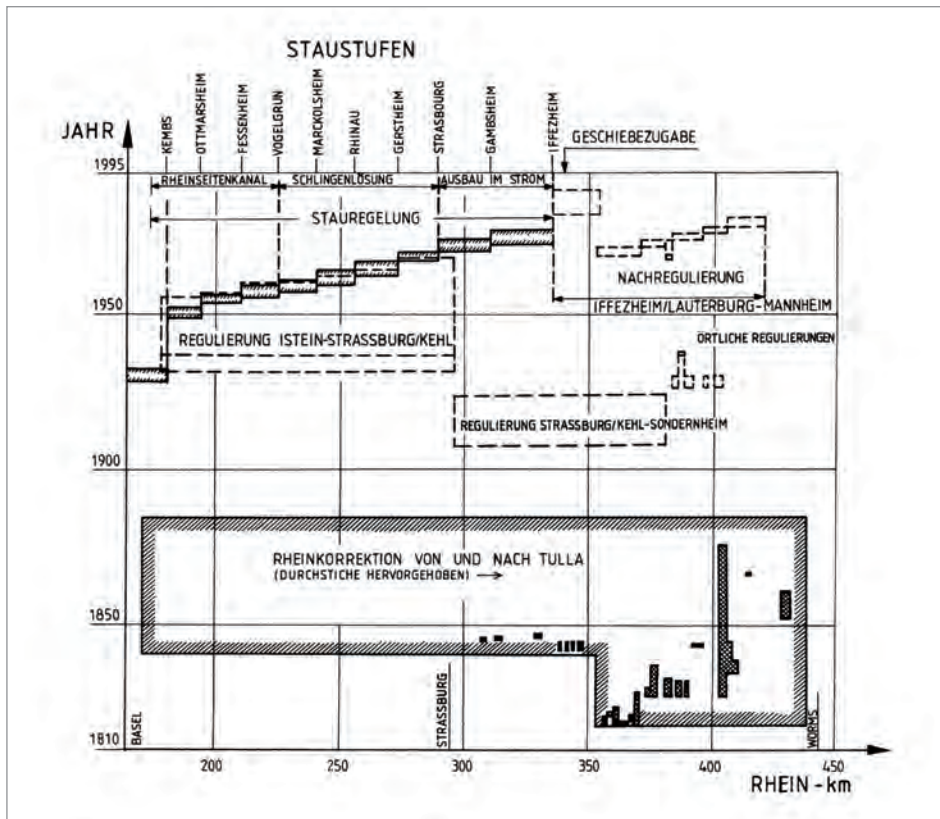
<sup>20</sup> Akte van Mainz, 31-3-1831, CCR, Mainz.

<sup>21</sup> In 1831 was de vaarweg naar zee sowieso nog onduidelijk, de Nieuwe Waterweg was nog niet gegraven. Overigens leidde deze bepaling er ook toe dat de aanleg van de Maeslantkering in de jaren tachtig van de vorige eeuw alleen gemeld is in de CCR, terwijl voor werken in de ‘echte’ Rijn toestemming vereist is.

<sup>22</sup> Woehrling, 200 jaar CCR, 75.

<sup>23</sup> Alex van Heezik, *Strijd om de rivieren. 200 jaar rivierenbeleid in Nederland of de opkomst en ondergang van het streven naar de normale rivier* (Haarlem/Den Haag 2008), 101 e.v.

<sup>24</sup> Ton Burgers, *Nederlands grote rivieren. Drie eeuwen strijd tegen overstromingen* (Utrecht 2014), 140 e.v.



Afb. 4. Overzicht uitgevoerde rivierwerken in Duitsland tussen Basel en Worms in de laatste 200 jaar. Overgenomen uit: Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes, *Der Rhein unter der Einwirkung des Menschen- Ausbau, Schifffahrt, Wasserwirtschaft*, Bericht Nr. I-11, (Lelystad 1993).

ondiep.<sup>25</sup> Met kribben werd het zomerbed van de rivieren versmald, waardoor deze beter op diepte bleven en er minder gevaar bestond voor de vorming van ijssdammen en dus voor overstromingen. Deze ideeën pasten ook goed in de technische ontwikkeling van de scheepvaart. De zeilvaart had breedte nodig om te kunnen laveren, terwijl de opkomende stoomvaart juist om een diepe geul vroeg.

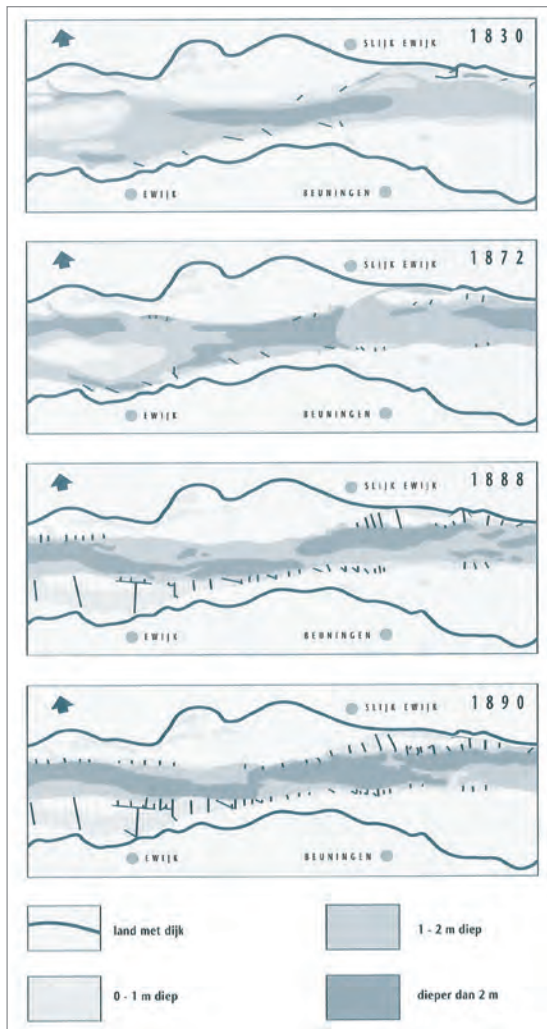
Langs de hele rivier werden in de negentiende eeuw grote werken uitgevoerd, vrijwel altijd een combinatie van verbeteringen voor de waterafvoer en de scheepvaart.<sup>26</sup> Voorbeelden zijn het rechtekken van de Bovenrijn tussen Basel en Mannheim – plannen Tulla, 1817-1876 – en in Nederland het graven van de Nieuwe Merwede (1851-1882) en de Nieuwe Waterweg (1863-1896). Nederland klaagde dat het belast was met het beheer van het ‘duurste’ riviergedeelte van de hele Rijn en zuchtte onder de financiële last. Bij de vierde stroombevaring door de CCR in 1885 werden veel verbeteringen geconstateerd, maar er moest ook nog veel gebeuren, vooral aan het op diepte houden van de Waal.<sup>27</sup> Nieuw in de Akte van Mannheim was artikel 28, waarin stond dat niet alleen de Rijn als vaarweg in stand gehouden moest worden, maar dat zulks ook gold voor de wateren tussen Gorinchem, Krimpen en de zee. Binnen Rijkswaterstaat veroorzaakte een beroep op de Akte van Mannheim bij niet direct betrokkenen soms wrevel, een beetje te vergelijken met het tegenwoordig vaak gehoorde ‘het moet van Brussel’.

## De CCR en de geschiedenis

In de slotakte van het Congres van Wenen werden de grenzen en verhoudingen in het post-Napoleontische Europa tot in detail vastgelegd, maar dat was vooral een papieren werkelijkheid. Vanaf 1860 werd de verhouding tussen Duitsland en Frankrijk steeds slechter. Frankrijk vreesde de Duitse éénwording, waarin de eerste minister van het steeds machtiger wordende Pruisen, Otto von Bismarck, een belangrijke rol speelde. Duitsland verdacht omgekeerd Frankrijk ervan de gehele linker Rijnsoever opnieuw te willen bezet-

<sup>25</sup> Ibidem, 186 e.v.  
<sup>26</sup> H. Kalweit, W. Buck, K. Felkel, H. Gerhard, *Der Rhein unter der Einwirkung des Menschen. Ausbau, Schifffahrt, Wasserwirtschaft* (Lelystad 1993).  
<sup>27</sup> Van Heezik, Strijd, 103.





Afb. 5. Regulering en normalisering van de Waal. Door baggeren en aanleg van kribben werd de breedte verkleind en de diepte vergroot, ten gunste van waterafvoer en scheepvaart. Overgenomen uit: A. Bosch en W. van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998* (Zaltbommel 1998).

ten.<sup>28</sup> In 1860 verhuisde de CCR van (het na 1815 Duitse) Mainz naar Mannheim. Mainz herbergde het grootste Duitse garnizoen en werd onveilig geacht voor de commissarissen. Uiteindelijk bezette Duitsland in 1871 in de Frans-Duitse oorlog Elzas-Lotharingen, waarmee Frankrijk niet langer aan de Rijn lag en de CCR een Duits-Nederlands onderonsje werd.

Het begin van de twintigste eeuw was een tijd van economische internationalisering, terwijl de politiek nationalistischer werd, wat voortdurend tot conflicten leidde met soms merkwaardige incidenten. Zo opende Thyssen een vestiging in de Rotterdamse haven, iets wat geheel paste in de economische internationalisering. De Engelsen zagen dat echter als een eerste stap naar de Duitse Kriegsmarine aan de Noordzee.<sup>29</sup> De toenemende spanningen in Europa leidden uiteindelijk tot de Eerste Wereldoorlog. Nederland bleef daarin neutraal. Het Rijntransport ging mondjasmaat door, maar de geallieerden zagen er streng op toe dat er geen oorlogsgoederen via Rotterdam naar Duitsland gingen. Het Verdrag van Versailles, waarmee de oorlog formeel beëindigd werd, bevatte expliciet een aantal artikelen over de CCR.<sup>30</sup> De Akte van Mannheim moest gewijzigd worden met meer supranationale bevoegdheden voor de CCR onder Franse leiding. Met het tekenen van het Verdrag van Versailles, dat voor Duitsland sowieso een totale vernedering was, verklaarde het land zich vooraf akkoord met elke wijziging van de Akte van Mannheim.

Frankrijk werd permanent voorzitter en de zetel werd verplaatst naar Straatsburg. Ook kreeg Frankrijk het recht het Grand Canal d'Alsace aan te leggen en water te onttrekken aan de Rijn om energie op te wekken, waarmee de Duitse oever werd afgesneden van de bevaarbare Rijn. Met het Verdrag werden België, Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en Italië lid van de CCR. Het opnemen van niet-oeverstaten was al bij het Wener Congres voorzien. Nederland was geen verdragspartij bij Versailles en was niet blij met België – en daarmee Antwerpen

als concurrerende zeehaven – aan tafel. Frankrijk, België en Italië zouden over de haven van Rotterdam kunnen gaan beslissen, zo schreef minister van Oorlog Colijn in 1919.<sup>31</sup> Zwitserland als lid was een logische optie, zeker nadat Basel in 1906 bereikbaar was geworden voor relatief grote schepen.<sup>32</sup>

Duitsland – en Nederland! – uitten hun ongenoegen over de uitwerking van het Verdrag door regelmatig de vergaderingen te boycotten. Toch ging het inhoudelijke werk door met verdere standaardisering van vaarwegafmetingen en bemanningseisen en in 1938 werd een nieuw politiereglement van kracht. Uiteindelijk moest ook Frankrijk op vrijwel alle punten inbinden en ging het zelfs akkoord met een wisselend voorzitterschap. Hitler, voor wie 'Versailles' een obsessie was, vond het allemaal te weinig en te laat en gaf persoonlijk instructie om het Duitse Rijk uit de CCR en andere riviercommissies terug te trekken. Na de Tweede Wereldoorlog werden het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, als bezetters van de Duitse Rijnrovers, lid van de CCR. Nadat in 1949 de Bondsrepubliek Duitsland gevormd was, nam Adenauer in 1950 de uitnodiging van de CCR aan om weer lid te worden. De draad van voor de oorlog kon weer opgepakt worden.<sup>33</sup>

<sup>28</sup> Woehrling, 200 jaar CCR, 64.

<sup>29</sup> Ibidem, 104.

<sup>30</sup> Verdrag van Versailles, 23-6-1919, art. 354 tm. 362.

<sup>31</sup> Woehrling, 200 jaar CCR, 121.

<sup>32</sup> Ibidem, 110-112, 122-123.

<sup>33</sup> Ibidem, 163.



Fig. 8.1 ZUID - WILLEMSVAART EN CANAL DU NORD

Afb. 6. Napoleons plan voor het Canal du Nord dat Antwerpen direct met de Rijn zou verbinden. Uiteindelijk is alleen het deel bij Lozen gerealiseerd. Overgenomen uit: Rudolf Filarski, Kanalen van de Koning-Koopman, Goederenvervoer binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw (Amsterdam 1995).

## Antwerpen aan de Rijn

Een andere terugkerende discussie binnen de CCR is die rond de toegang van de haven van Antwerpen. De blokkade van de Schelde na de val van Antwerpen in 1585 tijdens de Tachtigjarige Oorlog ten gunste van Amsterdam werd formeel vastgelegd in de Vrede van Münster (1648) en duurde uiteindelijk meer dan twee eeuwen. De Franse revolutie – met ideeën over de vrije scheepvaart op Maas en Schelde – bracht nieuwe hoop bij de Belgen. Met de inlijving van Vlaanderen door Frankrijk gebeurde er ook iets. De Schelddeblokkade werd opgeheven. Napoleon wilde van Antwerpen een belangrijke haven maken met goede verbindingen, waaronder het Canal du Nord, dat de Schelde met de Maas en de Rijn moest verbinden. Maar nadat Napoleon ook Nederland had ingelijfd, kwam het er toch niet van.<sup>34</sup>

Het in de ogen van de andere lidstaten gezeur van Nederland over *jusqu'à la mer* in de CCR na 1815 droeg er aan bij dat na het uitbreken van de Belgische opstand in 1830 geen enkel Europees land de behoefte had om Nederland te hulp te schieten.<sup>35</sup> Uiteindelijk leidde dat in 1839 tot de afscheiding van België, dat zijn bestaan dan mede dankt aan de houding van Nederland in de CCR. Ook na 1839 liep het allemaal niet soepel tussen Belgen en Nederlanders. In het Scheidingsverdrag werd de slotakte van het Wener Congres expliciet aangehaald en bevestigd dat de scheepvaart tussen de Schelde en de Rijn altijd vrij zou blijven.<sup>36</sup> Ook kreeg België het recht om bij Sittard een kanaal te graven van de Belgische tot de Duitse grens. Nederland wilde een spoorlijn naar Vlissingen om die haven beter te laten concurreren met Antwerpen, dat al een goede spoorverbinding had. Daartoe werd het Kreekrak afgedamd (1867) en werd als compensatie het kanaal door Zuid-Beveland gegraven, maar die route was in Belgische ogen langer, trager en gevaarlijker.<sup>37</sup>

Het Verdrag van Versailles maakte België lid van de CCR en bevestigde het recht op een verbindingskanaal met de Rijn, waarop het Rijnregime zou gelden en waarbij Duitsland moest opdraaien voor de kosten van het Duitse deel.<sup>38</sup> Aan het eind van de jaren twintig, toen het met de kanaalplannen weer niet zo hard liep, probeerde België de Akte van Mannheim zodanig te wijzigen, dat de bestaande verbinding via Nederland ook onder het Rijnregime zou vallen. Samen met de Belgische wens tot annexatie van Zeeuws-Vlaanderen en Limburg leidde dat tot de slechtst denkbare onderlinge verhoudingen, wat ook zijn weerslag had op het werk in de CCR.<sup>39</sup>

Na de Tweede Wereldoorlog werden de verhoudingen beter, waarbij de in 1950 geformaliseerde Benelux een positieve rol speelde. Wat ook hielp was dat de havens van Antwerpen en Rotterdam met een gezamenlijk voorstel voor een Schelde-Rijnverbinding

<sup>34</sup> Rudolf Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman. Goederenvervoer binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Amsterdam 1995), 115-120.

<sup>35</sup> M.I. van der Zee (hoofd Nederlandse CCR-delegatie), Toespraak bij het symposium 'Rotterdam en de Rijn', 17-10-2001.

<sup>36</sup> Scheidingsverdrag tussen België en Nederland (Verdrag van Londen), art. IX en XII.

<sup>37</sup> Woehrling, 200 jaar CCR, 66.

<sup>38</sup> Verdrag van Versailles, art. 361.

<sup>39</sup> Woehrling, 200 jaar CCR, 134.



kwamen en dat een dergelijke verbinding goed in te passen was in het Deltaplan. Dit alles leidde in 1963 tot het Schelde-Rijn verdrag.<sup>40</sup> In 1976 werd de verbinding via het Kreekrak en Volkerak geopend. In het Deltaplan zou het kanaal getijvrij worden, wat bij de wijziging van de plannen met betrekking tot de Oosterschelde één van de redenen was om de Oesterdam en de Philipsdam aan te leggen. Met dit kanaal kreeg Antwerpen vierhonderd jaar na de val van 1585 een volwaardige verbinding met de Rijn.

## De CCR en Europa

Na de Tweede Wereldoorlog ontstond er een nieuwe situatie in Europa. De Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) werd opgericht met als doel een gemeenschappelijke markt voor kolen en staal te creëren tussen de zes lidstaten Nederland, België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Italië. De eerste vier daarvan waren ook lid van de CCR, die zoals al genoemd daarnaast bestond uit Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Deze situatie ging al snel knellen. De EGKS zag het transport van kolen en staal als onderdeel van de gemeenschappelijke markt en streefde naar vaste vervoertarieven voor lidstaten, ook op de Rijn. Dit streven stond haaks op de vrije Rijnvaart waar de CCR voor stond. Met name Zwitserland trok fel van leer. Het vreesde een conflict tussen twee wetgevende circuits en marginalisering van de Rijnvaart ten faveure van het spoor als de EGKS de bovenhand kreeg. Na meer dan tien jaar en een drietal conferenties werden de problemen opgelost, waarbij de kern was dat tariefafspraken alleen konden worden gemaakt door de economische spelers, niet door regeringen of organisaties.<sup>41</sup>

Het werd nog ingewikkelder met de in 1957 opgerichte Europese Economische Gemeenschap (EEG), die uiteindelijk overging in de supranationale EU. De EEG zag zichzelf als de nieuwe orde in Europa en vond eigenlijk dat de CCR haar bestaansrecht had verloren, omdat de EEG verantwoordelijk was voor een integrale vervoerspolitiek voor zowel water, weg als rail in West-Europa. De CCR vond dat de EEG de oudere internationale organisatie niet kon negeren en baseerde zich op de staatsrechtelijke status van de Akte van Mannheim. Een praktisch punt was natuurlijk verder dat de leden van beide organisaties niet dezelfde waren. Met name Zwitserland weigerde zeggenschap van de EEG over de Rijnvaart te accepteren. Competentiestrijd plus de noodzaak tot praktische oplossingen te komen, leidden tot een *modus vivendi* met veel wederzijds overleg en het uitwisselen van waarnemers.<sup>42</sup>

Daarnaast zijn er andere vaarwegen waarmee de Rijn verbonden is en die net als de Rijn steeds meer onderdeel uitmaken van het Europese vaarwegennetwerk. Op de Moezel is sinds 1983 al vrijwel hetzelfde regime van kracht als op de Rijn. Met de bouw van het Main-Donaukanaal – gereed gekomen in 1992 – en de val van de Berlijnse Muur in 1989 trad een nieuwe fase in met zowel kansen als bedreigingen. Er was angst voor concurrentie van schepen die niet aan de CCR-eisen voldeden, maar die toch niet geweigerd konden worden op de Rijn. De jarenlange ervaring van de CCR op het gebied van regelgeving bleek van nut, met name voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Alle betrokken landen erkenden dat de Rijnnormen de standaard zouden moeten zijn voor de Europese vaarwegen. Onder de paraplu van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties in Geneve werd in 2000 een akkoord gesloten, waarbij in feite de op de Rijn geldende normen overgenomen werden voor alle Europese rivierbekkens.<sup>43</sup>

De verhoudingen in de Europese binnenvaart zijn heden ten dage zeker nog niet uitgekristalliseerd, maar de betrokkenen lijken niet langer in de loopgraven te zitten. Na de harmonisatie van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2000, werd eenzelfde harmonisatie in 2006 ook bereikt op het gebied van de bouw- en uitrustingsvoorschriften voor schepen. Ook daarbij werd de inhoud van de CCR-regelgeving grotendeels opgenomen in de EU-richtlijn. In 2013 werd een administratieve overeenkomst getekend tussen EU en CCR tot intensivering van de samenwerking.<sup>44</sup> Dit leidde tot de instelling van het *Comité Euro-*

40 Disco, Van Heezik, *Different strokes*, 119-123.

41 Woehrling, *200 jaar CCR*, 185-186.

42 *Ibidem*, 213-219 en 246-248.

43 *Ibidem*, 223.

44 Overeenkomst Secretaris Generaal CCR en Directeur Generaal Mobiliteit en Vervoer EU, 2013.

*péen pour l'elaboration de Standards dans le domaine de Navigation Interieure (CESNI).*<sup>45</sup> Dit comité zal vanaf 2016 gaan werken aan het ontwerpen en goedkeuren van standaarden voor met name de veiligheid van scheepvaart en milieu op de Europese vaarwegen.

## De CCR en het milieu

Ook de zorg om het milieu in de Rijn is al oud, aanvankelijk verband houdend met de visserij. In 1885 werd het Zalmverdrag tussen de Rijnsoeverstaten gesloten, waarin onder andere bepalingen over de maximale afmetingen van netten en het veiligstellen van de toegang tot de paaiplaatsen in de zijrivieren werden opgenomen.<sup>46</sup> In 1887 sloten de overheden rond de Bovenrijn een overeenkomst waarin het al verboden werd schadelijke stoffen in het water te brengen teneinde de visstand te beschermen.<sup>47</sup> Dat alles heeft niet kunnen voorkomen dat de zalm in de eerste helft van de twintigste eeuw volledig uit de Rijn verdween. In diezelfde tijd speelde ook de slechte kwaliteit van het drinkwater in Nederland, dat voor een groot deel afhankelijk was van Rijnwater. Met name de zoutlozingen van de Franse kalimijnen in de Elzas zorgden voor veel problemen. In 1946, op de eerste vergadering van de CCR na de Tweede Wereldoorlog, legde Nederland het probleem van de zoutlozingen op tafel. Ook werd Zwitserland, dat als enige bovenstrooms gelegen land niet bijdroeg aan de zoutlast, bilateraal benaderd voor steun. Beide acties leidden nog niet tot concrete stappen, maar wel werd verwezen naar de Zalmcommissie. Deze commissie was ingesteld bij het al even genoemde Zalmverdrag van 1885 ter verbetering en bescherming van de zalmstand in verband met de visserij. Die commissie vond het probleem echter te groot voor haar beperkte mandaat.

De Zalmcommissie beval aan een nieuwe commissie, gemodelleerd naar de CCR, in te stellen om de vervuiling aan te pakken. Dat werd in 1950 de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn tegen Vervuiling, kortweg de Internationale Rijn Commissie (IRC), gezeteld in Koblenz.<sup>48</sup> Ook deze commissie ging moeizaam van start. De vervuiling ging door en bereikte haar dieptepunt in de herfst van 1971 met een op veel plaatsen zuurstofloze Rijn. Onder druk van de publieke opinie werd er concrete actie ondernomen, leidend tot het Rijnchemieverdrag.<sup>49</sup> De grote doorbraak kwam in 1986 na de brand bij Sandoz in Bazel waarbij met het bluswater tientallen tonnen insecticiden in de Rijn stroomden en het waterleven over honderden kilometers werd uitgeroeid. Binnen het Rijn Actie Plan (RAP) werd de vervuiling met meer dan vijftig procent teruggebracht. Ook het ecologisch herstel werd ter hand genomen – ‘De zalm terug in de Rijn’ – waarbij de regels met betrekking tot de paaiplaatsen uit het oude Zalmverdrag eigenlijk alleen afgestoft hoefden te worden. Het Rijnwater moest weer geschikt worden voor drinkwaterproductie en het sediment moest weer schoon worden.<sup>50</sup>

De CCR hield de boot af bij de industriële vervuiling van de Rijn, maar is zich wel bewust van haar verantwoordelijkheid voor het milieu. De regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn zijn het voorbeeld geworden voor het watertransport in heel Europa. Nederland nam mede onder druk van de publieke opinie het initiatief om algemene milieuregels op te stellen voor de scheepvaart die passend waren binnen het mandaat van de CCR. Dit leidde in 1996 tot de *Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure* (CDNI).<sup>51</sup> Dit had een grotere reikwijdte dan de Rijn vanwege de nauwe verbondenheid met andere vaarwegen. Het CDNI regelt de verzameling, afgifte en inname van afval, inclusief de financiering.<sup>52</sup> Naast regels voor uitlaatgassen van motoren biedt het gebruik van *Liquid Natural Gas* als brandstof op de Rijn ter vervanging van dieselolie perspectief. De CCR draagt met haar apparaat bij aan de verdere ontwikkeling van deze milieuvriendelijke brandstof door samenwerking met transportondernemers en de scheepsbouwindustrie.<sup>53</sup> Al met al neemt de CCR haar milieutaken serieus, maar beperkt zich daarbij bewust tot de scheepvaart zelf.

45 Secretaris Generaal CCR Hans van der Werf in *Het Magazine. Vakblad voor de binnenvaart* 17, nr. 9 (sep. 2015), 18-20.

46 Overeenkomst over de regeling van de Zalmvisserij in het stroomgebied van de Rijn, Berlijn 30-6-1885.

47 Pieter Huisman, ‘Waarvan Akte. Internationale verdragen nopens de Rijn’, in: A. van Heezik e.a. (red.), *Zoals ook zee zich terugtrekt en legte achterlaat. Vriendenbundel Pieter de Wilde* (Den Haag 2001), 51.

48 Disco, Van Heezik, *Different strokes*, 31-40.

49 Om concurrentievervalsing te voorkomen stelde de EEG parallel hieraan de Richtlijn 76/464/EEG op waarvan de tekst identiek is met het Rijnchemieverdrag.

50 Pieter Huisman, ‘Rijnsoeverstaten en Europese Unie ondernemen acties na vergiftiging en overstromingsrampen’, *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis* 16 (2007), 46-55.

51 *Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure*, Straatsburg 1996.

52 Woehrling, 200 jaar CCR, 232-234.

53 *Ibidem*, 248-249.

Afb. 7. Met de zesbaks-duwvaart lijken de fysieke mogelijkheden van de Rijn wel uitgenut. In het RPR is, ter bescherming van de oevers, opgenomen dat het maximale vermogen van duwboden op het Nederlandse deel van de Rijn 4.500 kW bedraagt. Foto auteur.



## De CCR na 200 jaar

Op de vraag wat het geheim is van zo'n hoge leeftijd geeft de CCR zelf een antwoord. Hoewel de CCR van nu nauwelijks te vergelijken is met die van 1815 en zij al een aantal levens achter de rug heeft, zijn er een drietal constanten aanwezig: institutioneel, fysiek en cultureel.<sup>54</sup>

**Institutioneel:** Het beheer over de Rijnvaart bouwde voort op het Octrooibestuur van Napoleon en kon, toen het aanvankelijk niet zo soepel liep, gaande worden gehouden met de oude reglementen. Daarna heeft de CCR een netwerk opgebouwd met een secretariaat, gedelegeerden en deskundigen, dat zich inhoudelijk bezighoudt met technische, juridische en economische zaken. Met deskundigen uit overheid, wetenschap en bedrijfsleven kan de CCR de leidende positie in de binnenvaart waarmaken. De reglementeringsbevoegdheid van de commissie, met voldoende zelfstandigheid zonder te veel macht, draagt bij aan de institutionele kracht en identiteit.

**Fysiek:** De Rijn is een rivier met een vrij constante afvoer en daardoor zeer geschikt als vaarweg, hoewel de klimaatverandering een mogelijke spelbederver is. Bovendien stroomt de rivier door één van Europa's meest actieve industriegebieden. Dit bij elkaar maakt dat tweederde van alle binnenvaart in de EU Rijnvaart is. Met ingrepen, ook ten behoeve van hoogwaterbeheer, is het gelukt de rivier aan te passen met als resultaat een vaarweg van Bazel tot Rotterdam met mogelijkheden voor grootschalige scheepvaart, met name vervoer van containers en bulkstoffen. Die ingrepen zijn altijd door de lidstaten zelf gedaan, waarbij de CCR de rol had van internationale waakhond voor de scheepvaartbelangen.

**Cultureel:** Ondanks verschillen tussen de lidstaten is er sprake van een gemeenschappelijke Rijnlandse cultuur, met ons eigen poldermodel als de laaglandvariant daarvan. Het zoeken naar consensus is van belang, op basis van vrijheid in een kader van orde en verantwoordelijkheid. Het streven naar unanimiteit levert zelden onoplosbare problemen op omdat meningsverschillen doorgaans niet bestand blijken tegen een langdurig inhoudelijk debat. Waar elders veel kritiek is op lobbywerk, speelt dat binnen de CCR nauwelijks. Het bedrijfsleven doet volop mee aan het werk en de besluitvorming. Opvattingen van bedrijven staan in de notulen, evenals de redenen waarom ze wel of niet hun zin gekregen hebben.

Daarmee is de vraag of zo'n eeuwenoud, sectoraal instituut nog wel in de wereld van vandaag past uiteraard nog niet beantwoord. In het waterbeheer is de trend duidelijk een meer integrale benadering voor grotere eenheden. De gang van maatregelen tegen Rijn-

54 Ibidem, 6-17.





Afb. 8. Een zogenaamde ‘kruiplijncoaster’ van RMS (Rhenus Maritime Services). Dit type schip vaart direct van zee naar Duitse havens, zonder overslag in Rotterdam, en kan dus gezien worden als een moderne variant van de wijze waarop men in de negentiende eeuw in genoemde havens zich de ideale Rijnvaart voorstelde. Daar is zeker plaats voor, maar in de totale mondiale logistieke keten is dit een nichemarkt gebleken. Foto auteur.

vervuiling naar de Kader Richtlijn Water (KRW) voor de hele EU betekent het zetten van reuzenstappen in meerdere dimensies. De KRW brengt veel goeds voor het waterbeheer in alle landen van de EU, maar wordt soms als een bureaucratisch keurslijf ervaren, met name op de Rijn waar de initiatieven van de IRC juist ingekapseld leken te worden. Bij de uitwerking van de KRW worden inmiddels ook niet-gouvernementele organisaties betrokken in een poging meer draagvlak te krijgen.<sup>55</sup>

Hoe zich dit allemaal verder gaat ontwikkelen, is nog onduidelijk. Integrale beleidskaders zullen zeker blijven, maar sectorale uitwerkingen hoeven niet uitgesloten te worden. De EU staat als supranationale organisatie op dit moment ter discussie, waarbij een andere invulling van het subsidiariteitsbeginsel mogelijk kan bijdragen aan oplossingen voor de fundamentele discussie over de toekomst van het Europese project.<sup>56</sup> Kenmerken van de CCR – zoals het volwaardig meedoen van private partners, een accent op inhoud en deskundigheid en de bevoegdheid tot regelgeving op deelgebieden – kunnen daarbij wellicht als inspiratie dienen. De Rijnvaart, en de binnenvaart in het algemeen, is een sector die zowel binnen het integrale beleidskader van transport als van waterbeheer valt en vraagt om een aparte aanpak. Het uiteindelijke antwoord op de vraag of de CCR bestaansrecht houdt, ligt natuurlijk bij de lidstaten, maar mijn voorlopige antwoord luidt gewoon ‘ja’.

<sup>55</sup> Disco, Van Heezik, *Different strokes*, 86-91.

<sup>56</sup> Bron: <http://eur-lex.europa.eu/>, geraadpleegd 1-8-2016.