

## **170 Jaar vrije vaart op de Schelde Het Tractaat van 1839 en “wat ons bindt en wat ons scheidt”**

Doeke D. Roos

“Opdat de waakzaamheid niet  
zal verslappen,  
want het is niet alleen het water  
dat aan de Zeeuwse eilanden knaagt”

Dit gezegde werd na de totstandkoming van het Tractaat van 1839 tussen België en Nederland menigmaal gebezigd. Bij talloze kwesties die er in later jaren met onze zuiderburen waren, werd het nog gehoord en eigenlijk beheerste het ook nog de berichtgeving in de jaren na de Eerste Wereldoorlog.

Nu er opnieuw aan de Zeeuwse eilanden dreigt te worden ‘geknaagd’, leek het mij een goede gedachte even stil te staan bij bijna 170 jaar vrije vaart op de Schelde. Een terugblik naar het moment waarop de scheiding tussen België en Nederland een feit was, er een grens tot stand kwam en wat er daarna gebeurde. Over “wat ons bindt en wat ons scheidt”. Dit geschrift is geen partijdig betoog. Ik wil slechts verhelderen naar beide zijden, met de hoop dat Belgen en Nederlanders tot een nog nauwere samenwerking zullen komen.

### **Het Scheidingsverdrag**

*Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst de aangewezenen wegen voor de scheepvaart voor het vervolg onbruikbaar mogten maken, zal de Nederlandsche Regeering aan de Belgische scheepvaart, ter vervanging van gezegde, onbruikbaar geworden wegen voor de scheepvaart, andere zoodanige wegen, die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn, aanwijzen.*

Deze passage treffen we aan in het Tractaat met België van 22 juni 1839. Thans, na meer dan anderhalve eeuw, is zowel de lengte als de diepgang van vele schepen die de Schelde bevaren vertienvoudigd. Wie uit bovenstaand citaat opmaakt dat de Schelde niet zou moeten worden aangepast aan deze voortdurende schaalvergroting, kan zich nauwelijks nog in het Antwerpse vertonen. De talloze verdiepingsoperaties die in de laatste decennia in de Schelde werden uitgevoerd, vloeiden in veel gevallen voort uit overeenkomsten die werden gesloten na wat heet ‘voor-wat-hoort-wat-discussies’, *justes compensations*, een nog steeds gebruikelijke gang van zaken.

Op 19 april 1839 kwam in Londen het Scheidingsverdrag tot stand. In dit verdrag waren regels opgenomen met betrekking tot een vrije en onbelemmerde vaart op de Schelde, de verbinding van deze rivier met de Rijn, maar ook de wijze waarop de scheepvaart moest worden begeleid en uitgevoerd. Deze regels worden dan ook wel het Scheldetractaat genoemd. Bij een scheiding dienen goede afspraken gemaakt te worden. De Belgen hadden niet al te prettige ervaringen met de Nederlanders waar het de vrije vaart op de Schelde betrof en voor eens en voor altijd diende deze rivier open te zijn voor alle scheepvaart naar de Belgische havens. De Nederlanders hadden in het verleden de Schelde nogal eens afgesloten, en dit mocht nooit meer gebeuren.

In 1830, na de opstand in Brussel, riep een voorlopige Belgische regering de onafhankelijkheid uit en bij wijze van voorzorg sloot koning Willem I de Schelde af. Op hem moet de wens van de Belgen om zich van Nederland los te maken, zijn overgekomen als een daad van ontrouw. Van Noord-Nederlandse zijde was hem zelfs verweten dat hij meer de belangen behartigde van Antwerpen dan die van de havens in het Noorden. De periode na de opstand van 1830 werd gekenmerkt door een aaneenschakeling van voorstellen, tegenvoorstellen, protesten, pleidooien pro en contra, gedaan door vertegenwoordigers van beide landen en afgevaardigden van een aantal grote Europese landen. Deze bijeenkomsten - ook wel de Conferentie van Londen genoemd -

hadden in 1839 tot resultaat dat er een verdrag tot stand kwam. België kreeg hier de steun van Palmerston, de Britse minister van Buitenlandse Zaken. Het verdrag werd in feite beschouwd als een wat geforceerde oplossing om maar van het geharrewar en het gekrakeel af te zijn. In Nederland was geen algemene bijval voor de overeenkomst en in België werd ze met tegenzin en slechts na sterk verzet aanvaard.

Het Scheidingsverdrag, ook wel Vredesverdrag genoemd, is ruim anderhalve eeuw vrijwel ongewijzigd gebleven. Te pas en te onpas worden de Nederlanders door hun zuiderburen gewezen op de inhoud ervan. "Feiten uit het verleden behouden immer hun invloed op het handelen in het heden." Deze uitspraak van mr. dr. Smit is nog altijd van toepassing op de Belgisch-Nederlandse verhoudingen, vooral waar het de Schelde betreft. Smits' uitspraak komen we tegen in zijn vele geschriften over de Scheldekwestie. Hij schreef in 1976 een gedenkboek in opdracht van de Belgisch-Nederlandse Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

De Tachtigjarige Oorlog die in de zestiende en zeventiende eeuw de Nederlanden teisterde, bracht een einde aan de Antwerpse voorspoed. Reeds in 1572 beleemmerden met name de Zeeuwen in hun opstand tegen het Spaanse gezag de scheepvaart naar Antwerpen. Vanaf 1585 was er zelfs sprake van een sluiting die meer dan twee eeuwen zou duren. Het waren ook voornamelijk de Zeeuwen die zich bleven beijveren voor handhaving van deze sluiting. Ook na de Vrede van Münster in 1648, toen tussen de Republiek en Spanje de vrede getekend was, bleef de Schelde gesloten. Deze feiten zijn nooit vergeten en het Tractaat van 1839 is vooral voor België nog altijd van groot belang voor een vrije en onbelemmerde vaart op de Schelde. Hoewel de verstandhouding tussen Nederland en België na de Tweede Wereldoorlog aanmerkelijk is verbeterd, zien we tot op de dag van vandaag dat België waakt over haar belangen op de Schelde.

### **Scheldekwesties**

In 1939, bij de herdenking van het honderdjarig bestaan van het Tractaat, werd wel gesproken van een periode die met evenveel recht kon worden bestempeld als een honderdjarige oorlog. Geestdriftig en hartelijk werd toen echter de Belgische koning in Nederland ontvangen. Men sprak van een goede verstandhouding en samenwerking, maar zweeg over de soms vinnige strijd die over allerlei Scheldekwesties werd gevoerd.

De volgende kwesties kunnen alle in verband gebracht worden met de inhoud van het Tractaat:

- de Schelde-Rijnverbinding (1846-1867);
- Schelde en Maas; loodsgeldtarief gebonden;
- afkoop van de Scheldetol (1863);
- herziening van het Tractaat (1919-1927);
- de Schelde-Rijnverbinding (1948-1975).

Zoals hiervoor al vermeld, werd vooral van Belgische zijde het Tractaat gezien als een opgedrongen overeenkomst. Deze overtuiging heeft, zeker in de eerste honderd jaar, een normale Belgisch-Nederlandse verstandhouding in de weg gestaan. Uit de verslagen van de besprekingen die in de loop van de laatste 170 jaar zijn gevoerd, wordt duidelijk dat de Belgische onderhandelaars stevig vasthielden aan wat er in het Tractaat is vastgelegd. Nederland wilde in feite niet altijd weer aan deze overeenkomst herinnerd worden en richtte liever de blik op het belang van beide volken.

### ***Schelde-Rijnverbinding (1846-1867)***

In 1846 kwam voor het eerst een bepaling in het Tractaat ter discussie. Nederland besloot tot aanleg van een spoorweg van Vlissingen naar Venlo. Vlissingen zou hierdoor kunnen uitgroeien tot een bloeiende havenstad, zo meende men. Onmiddellijk ondernam België stappen: de goede verbinding van de Schelde met de Rijn - die toen liep via het oude Kreekrak en de Eendracht - zou door deze

Nederlandse plannen in gevaar komen. Het leek wel alsof Nederland zo kort na het maken van goede afspraken deze nu al niet meer wilde nakomen. Een blik op de kaart van het negentiende-eeuwse Zeeland maakt duidelijk dat de geplande spoorweg niet alleen de afsluiting van het Kreekrak zou betekenen, maar ook dat het Sloe zou moeten worden afgedamd. De consternatie bij de zuiderburen was voorstelbaar.

Om tegemoet te komen aan de bepalingen in het Tractaat legde Nederland - na een groot aantal besprekingen - in 1867 het Kanaal door Zuid-Beveland aan. Deze vaarweg betekende voor de scheepvaart van Antwerpen naar de Rijn een niet geringe omweg. Nederland vond echter dat de nieuwe vaarweg "minstens zo veilig, zo goed en gemakkelijk" was als de vaarweg door het Kreekrak. Men meende België voldoende te zijn tegemoetgekomen, beriep zich op de eigen soevereiniteit en wees verdere medezeggenschap van de hand. Deze eenzijdige Nederlandse actie betekende dat de reeds vertroebelde verstandhouding onveranderd bleef. Pas een eeuw later zou voor de omweg een andere oplossing worden gevonden.

### ***Afkoop van de Scheldetol***

In de geschiedenis van het Tractaat blijkt steeds weer de grote vrees van Antwerpen voor concurrent Rotterdam. Dit was ook het geval bij de loodsgeldtarieven. De grote wens van België om de loodsgeldtarieven van beide havens aan elkaar te koppelen kwam menigmaal ter sprake. In de periode na de Franse tijd (1813-1830) toen Noord- en Zuid-Nederland waren verenigd, meenden de Antwerpenaren dat de loodsgeldtarieven die waren vastgesteld voor hun haven vergeleken bij die van Rotterdam te hoog waren. In artikel IX, paragraaf 2 wordt niet alleen de vrije loodskeus genoemd maar ook gesteld dat "in gemeenschappelijk overleg gematigde loodsgelden worden vastgesteld" en dat deze niet hoger zullen zijn dan het tarief van 1829 voor de Monden van de Maas, van de volle zee tot aan Hellevoet en van Hellevoet tot aan Rotterdam naar evenredigheid van afstanden.

In hoofdzaak werden deze onenigheden veroorzaakt door de koerswijzigingen tussen de Belgische frank en de Nederlandse gulden. Na langdurig overleg werd tot verlaging en aanpassing van het Scheldetarief besloten. Deze heeft ten slotte haar beslag gekregen door opname in het Tractaat van 1863, ook wel genoemd het Tractaat tot afkoop van de Scheldetol.

Het Tractaat van 1839 (art.IX, par. 3) liet Nederland nog steeds toe tol te heffen op het scheepvaartverkeer op de Schelde. Deze heffing was nadelig voor de concurrentiepositie van Antwerpen. Om al te grote kosten voor de scheepvaart die Antwerpen aanliep te vermijden, werd deze tol door de Belgische staat betaald. In 1839 ging het nog om een bedrag van 354.916 Belgische frank, maar het was door de toename van de scheepvaart al snel hoog opgelopen.

Op 12 mei 1863 kwam tussen Nederland en België een verdrag tot stand waarin werd vastgelegd dat Nederland een afkoopsom zou betalen van ongeveer 36 miljoen Belgische frank, toen 17 miljoen gulden. België betaalde slechts een derde van deze som, en twintig zeevarende landen namen het restant voor hun rekening, waarvan Engeland een kwart. Dat laatste mag een onwaarschijnlijk gebaar van solidariteit genoemd worden, typerend voor het internationale streven naar vrije handel. In Antwerpen werd deze gebeurtenis op 1 augustus 1863 gevierd en nadien vele malen herdacht.

### ***Pogingen om het Tractaat te herzien***

Kort na de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) verzocht de Belgische minister van Buitenlandse Zaken Hymans niet alleen om de absolute soevereiniteit over de Westerschelde, maar hij wenste ook de annexatie van Zeeuws-Vlaanderen. Nederland kreeg met een nabuur te doen die meende, doordat zij in de oorlog betrokken was geraakt, gunsten te kunnen afdwingen. Er waren niet veel Zeeuws-Vlamingen die iets voelden voor een blijvende verbintenis met België.

Tijdens de oorlog was Nederland neutraal gebleven. Die neutraliteit moest ook op de Westerschelde gedurende de oorlogsjaren worden gehandhaafd. Hierdoor waren conflicten met België ontstaan en

na de oorlog drongen de zuiderburen dan ook aan op herziening van het Tractaat. Het ging de Belgen in eerste instantie om het ongedaan maken van de beperkingen die het Tractaat hen ten aanzien van de Schelde oplegde. Nederland beschouwde dit als een inbreuk op haar soevereiniteit. Het waren de Zeeuwen die als eersten hun bedenkingen tegen de Belgische eisen uitten. Op 21 september 1925 verzoeken de Staten van Zeeland om verwerping van de voorgestelde herziening van het Tractaat. Het nieuwe verdrag opende namelijk de mogelijkheid dat dijken zouden worden verlegd in het belang van de scheepvaart op de Schelde en dit veroorzaakte voornamelijk in Zeeland een storm van protest. De geschiedenis herhaalt zich, zo is wel beweed.

Het Rotterdamse dagblad de 'Maasbode' meldde in deze roerige dagen na de verwerping van de herziening in 1927 deze betekenisvolle woorden: "Nederland stelt een goede verstandhouding met België op hoge prijs. Het verlangt door een allesbehalve schriële welwillendheid de toenadering tusschen de beide volken te bevorderen. Het beschouwt een redelijke toepassing van de scheidingsregeling als een staatkundige wenschelijkheid." En vervolgt dan: "Maar Nederland wenscht de nieuwe onderhandelingen los van de voorgedij van de Mogendheden zelfstandig en met een zelfstandig België te voeren."

Perscommentaren in België waren wat minder vriendelijk en zelfs tot in de Belgische senaat werd betoogd dat "als de Hollanders ons niet vrijwillig de sleutel van onze eigen voordeur willen geven, men hun die sleutel eenvoudig afpakke!" De katholieke Vlamingen betreurden het dat Nederland de uitgestoken vriendenhand had geweigerd en zij stelden vast dat tussen Noord en Zuid een diepe kloof was ontstaan.

De Haagse bestuurders gingen in eerste instantie voorbij aan de Zeeuwse ongenoegens. De Tweede Kamer echter aanvaardde de voorgestelde herziening. "Grote beroering", schreef C.A. van der Klaauw in zijn proefschrift waarop hij in 1952 promoveerde. De toenmalige Minister van Buitenlandse Zaken jhr. H.A. van Karnebeek deed een poging de Eerste Kamerleden voor zich te winnen. Met 33 stemmen tegen en 17 voor werden de Belgische eisen in de Eerste Kamer verworpen. Van der Klaauw, de latere minister van Buitenlandse Zaken, memoreerde nog: "De economische offers die van Nederland werden gevraagd waren te groot."

Nederland verzette zich eveneens tegen de aanleg van het Moerdijkkanaal, een betere verbinding van de Schelde met de Rijn. Hier waren de Rotterdamse belangen in het geding, zo meende men. Later zou blijken dat de Rotterdamse concurrentieregels ongegrond waren en er toch met toestemming van Nederland een goede Schelde-Rijnverbinding diende te worden gegraven.

### ***De Schelde-Rijnverbinding (1948-1975)***

Bij de honderdjarige herdenking van het Tractaat van 1839 werd betoogd dat de Belgisch-Nederlandse geschillen niet herleid moesten worden tot een concurrentiestrijd tussen Rotterdam en Antwerpen. Na de Tweede Wereldoorlog leidden langdurige onderhandelingen tot een oplossing voor de Schelde-Rijnproblematiek. Nederland erkende dat de door haar bijna een eeuw eerder genomen eenzijdige beslissing tot het graven van het Kanaal door Zuid-Beveland niet juist geweest was. Hecht verbonden, zo leek wel, herrezen beide landen uit de Tweede Wereldoorlog.

Ongetwijfeld zijn deze banden ontstaan door een gemeenschappelijk lot tijdens déze oorlog: Nederland en België leden en streden tussen 1940 en 1945 in vrijwel gelijke mate.

België eiste de aanleg van een Schelde-Rijnverbinding. In Antwerpen ging men er terecht van uit dat de toekomst van haar haven alleen door een rechtstreekse, veilige en gemakkelijke vaarweg voor de binnenvaart verzekerd kon zijn. De omweg via het Kanaal door Zuid-Beveland accepteerden de Belgen niet langer.

Artikel VI van het in 1927 verworpen, gewijzigde Tractaat voorzag voor België in het recht om door Nederlands grondgebied een waterweg aan te leggen. Deze moest - uitgaande van het Antwerpse havengebied - uitkomen in het Hollands Diep in de nabijheid van Moerdijk.

België overwoog ook andere mogelijkheden. Zo werd er gedacht aan een verbinding met de Rijn via Luik en Aken. De Tweede Wereldoorlog had de onderhandelingen onderbroken. Later zou blijken dat geen enkele vaarweg eeuwigheidswaarde heeft en geen enkel verdrag onveranderlijk is.

De bestaande verbinding via de Westerschelde was door de toename van de binnenvaart op het traject Antwerpen-Hansweert niet meer acceptabel. Hoewel men zich van Nederlandse zijde nog verzettede, toonden de Belgen duidelijk en terecht aan dat van een veilige vaart op dit traject geen sprake meer was. De Belgen meenden dat de enige oplossing bestond uit een kanaal gegraven van Antwerpen, dwars door westelijk Brabant en vervolgens uitmondend in het Hollands Diep. Van Nederlandse zijde bestond de bereidheid om gezamenlijk een oplossing te vinden, maar het Antwerpse verlangen om haar haven te laten uitmonden zo dicht bij de haven van Rotterdam leek wat te veel van het goede. Naast de Rotterdamse bezwaren waren er protesten uit Noord-Brabant, waar men weigerde grote delen van de cultuurgrond te laten verminken. Nederland stelde dat een kanaal via de Eendracht een goede oplossing zou zijn. Via dit kanaal zou Nederland aan België kunnen geven waarop het redelijkerwijs recht had.

Het ambitieuze Deltaplan van 1955 bracht opnieuw enige onrust in België. Het bleek echter al snel dat Nederland bij de opstelling ervan de verdragen van 1839 had geëerbiedigd. Het heeft nog tot 23 september 1975 geduurd voordat de Schelde-Rijnverbinding in gebruik kon worden genomen. Het is een merkwaardige samenloop van omstandigheden te noemen dat deze verbinding, zoals die na een discussie van bijna anderhalve eeuw tot stand kwam, vrijwel dezelfde route volgt als de natuurlijke vaarweg liep bij de totstandkoming van het Tractaat.

Over de wijze waarop het Tractaat moet worden uitgelegd bestaan nog altijd wrijvingen. In het begin van de 21ste eeuw spreekt men van de interpretatie van het Scheldestatuut. Had men 170 jaar geleden de ontwikkelingen kunnen voorzien, dan was wellicht in deze overeenkomst de voorwaarde opgenomen dat de bevaarbaarheid van de Westerschelde ten allen tijde aangepast moest zijn aan de ontwikkelingen in de scheepvaart. Nederland wijst deze aanpassing niet van de hand en wil hier graag aan meewerken, maar wel met inachtneming van de Nederlandse oeverbelangen. De Westerschelde is voor Antwerpen van vitaal belang. Nederland heeft echter als vaarwegbeheerder te maken met een aantal andere belangen.

### **Baggerwerken en het milieu**

Zo kregen onderhoudsbaggerwerken in toenemende mate af te rekenen met milieubezwaren. De baggerspecie is sterk verontreinigd. Vooral het slib, dus de kleinere deeltjes, is vervuild. Door de wisselwerking van baggeren en het elders terugstorten dreigt de verontreiniging zich over een groter oppervlak te verspreiden. Getracht zal moeten worden de schade zoveel mogelijk te beperken door de verspreiding van gecontamineerd slib te minimaliseren. De maatschappelijke druk ten aanzien van deze problematiek nam hand over hand toe.

In 1985 werd door Nederland in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (WVO) vastgesteld dat België moest beschikken over een vergunning voor het (terug)storten van baggerspecie afkomstig van onderhoudswerk op Belgisch gebied en een tweede vergunning voor het terugstorten van baggerspecie afkomstig van Nederlands gebied. Beide vergunningen zijn verleend op 18 mei 1988 na een procedure van tweeënhalf jaar. De hierin genoemde bepalingen waren voor België aanvaardbaar.

Inmiddels hanteert Nederland steeds strengere milieueisen. Ook kan men zich de vraag stellen of de immer voortgaande ontwikkelingen in de scheepvaart blijvend gevolgd kunnen worden. In Nederlandse milieukringen beweert men dat de Schelde niet langer verdiept hoeft te worden omdat een andere Belgische haven - Zeebrugge - de 'diepe scheepvaart' wel aankan. Ook Rotterdam koos immers voor Europoort toen de Waterweg de grotere vaartuigen niet meer aankon.

Het zal duidelijk zijn dat deze opmerkingen uit Nederland in het Antwerpse enige wrevel opwekten. Het antwoord is dan ook geweest dat men zich daar beter niet mee kon bemoeien. Elke

haven heeft zijn beperkingen en uit het bovenstaande blijkt dat Antwerpen, ondanks de gunstige ligging van haar haven - zo dicht bij het West-Europese achterland - nu ook met deze beperkingen in toenemende mate te maken krijgt. Leren leven met deze beperkingen is echter nog altijd niet de prioriteit van havenautoriteiten.

### **Het incident met de ‘Garbi’**

“Dat de Schelde moet zijn een vrije stroom” was een onverbiddelijke en rechtmatige eis van België. Nederland heeft zich hier, naar eigen inzicht, dan ook nooit aan onttrokken. Vrij van alle belemmering die het als soevereine macht aan de scheepvaart zou kunnen opleggen. Van Belgische zijde werd angstvallig gewaakt voor de handhaving van die vrijheid. Bij elke vermeende inbreuk in welke vorm dan ook werd alarm geslagen.

In 1939 was er een incident met een Spaans schip, de Garbi, dat van Antwerpen naar zee afvoer. De Nederlandse autoriteiten dwongen het schip de reis te onderbreken en de haven van Vlissingen op te lopen. Dit schip had bij de Vlissingse havenautoriteiten nog veel schulden. Het ging ‘aan de ketting’ en werd nauwlettend bewaakt. Dat leidde tot grote opwinding in Antwerpen. “Een verkrachting door Nederland van de vrijheid van de scheepvaart op de Schelde”, werd er geroepen. Tussenkoms van de Belgische regering dreigde, en er werd naarstig gewerkt aan een uitvoerige juridische bewijsvoering. Van Nederlandse zijde werd de kwestie als een civielrechtelijke zaak beschouwd en uiteindelijk werd ook van Belgische zijde toegegeven dat het recht van vrije doorvaart onaangetast was gebleven. Tegenwoordig is een dergelijke aanhouding een normale zaak, kenmerkend voor de verbeterde onderlinge verstandhouding.

In de jaren tachtig van de vorige eeuw werd de Nederlandse overheid er door België op gewezen dat bij de voorgenomen aanleg van een Westerschelde Oever Verbinding (WOV) er eerst sprake zou moeten zijn van overleg. In januari 1989 werd het torenhoge Belgische boorplatform Super Yatzy de Schelde afgesleept. Dit product van Belgische scheepsbouw was bijna 100 meter hoog en bij Doel moest de hoogspanningskabel voorzichtig gelicht worden om dit enorme vaartuig te laten passeren. Men kan zich afvragen of het wel helemaal toeval was dat aan de vooravond van de bouw van de WOV deze afvaart over de Schelde plaatsvond. Zou België hiermee hebben willen laten zien dat de Nederlanders hun brug zo hoog moesten bouwen dat ook een dergelijk transport mogelijk bleef? Zou men de Nederlanders willen dwingen een brug tot in de wolken te bouwen, een zoveelste prestigieus waterbouwkundig hoogstandje in het kader van de Deltawerken? Na de Zeelandbrug en de Stormvloedkering weer een nieuwe uitdaging: een 100 meter hoge brug. Waar vele jaren geleden gemaakte afspraken al niet toe kunnen leiden. De Nederlandse minister Smit-Kroes vertelde de Belgen dat de aanleg van de verbinding slechts plaats zou vinden na goed onderling overleg. Uiteindelijk werd het de Westerscheldetunnel.

### **Beneluxhavens na 1992**

Dit verhaal begon in 1839 met een scheiding; over het ontstaan van een grens tussen België en Nederland, een grens tussen de noordelijke en zuidelijke Nederlanden. In de zomer van 1988 werd voor de negende keer te Antwerpen het Internationale Havencongres georganiseerd. Europese eenwording lag in het verschiep en wat er na 1992 met onze economie ging gebeuren, daarover viel slechts te gissen. Toch waren er lichtpuntjes die wezen op een toenadering tussen de havens die voordien nog grote concurrenten waren. Feiten uit het verleden... zoals hiervoor al is betoogd, zijn niet zo gemakkelijk vergeten. Daarom enige vraagtekens bij de pogingen tot toenadering. Tijdens het havencongres zat een aantal belangrijke vertegenwoordigers van Nederland en België aan tafel. Het is te betreuren dat zich in dit gezelschap geen vertegenwoordigers bevonden van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent. Maar hoe dan ook, getracht werd een antwoord te vinden op de vraag “Benelux-havens na 1992, bruggenhoofd voor Europa?” Overleg tussen de

betrokken Beneluxhavens zou nuttig zijn, al was het maar om de bestaande overcapaciteit te saneren.

Ondanks de ontkenning van concurrentievervalsing bleek uit de reacties tijdens het debat dat er wel degelijk sprake was van onderling wantrouwen. Als er echt samengewerkt moest worden, als er onderling vertrouwen diende te groeien tussen de diverse Benelux-havens, dan moesten knelpunten uit de weg geruimd worden. Van Belgische zijde werd gewezen op de Nederlandse houding ten aanzien van de verdieping van de Westerschelde. Hoe kunnen we tot een samenwerking komen terwijl Rotterdam en Amsterdam een goede verbinding hebben met de zee en Nederland verhindert dat de natuurlijke toegang tot Antwerpen aangepast wordt?

In maart 2005 werd een 'Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium' vastgesteld. Hierin staan tientallen projecten die de Schelde veiliger, toegankelijker en natuurlijker moeten maken. Op 8 maart 2006 publiceerde Rijkswaterstaat Zeeland de startnotitie 'Verruiming Vaargeul Beneden-Zeeschelde en Westerschelde'. Een eerste stap richting realisatie derde verdieping Schelde? Elders lezen we dat Zeeland eensgezind een 'tijdslot' zet op de verdere verdieping van de Westerschelde. Pas over een aantal jaren mag gesproken worden over een eventuele derde verdieping.

### **Nabeschouwing**

*Als twee zwermen noeste bijen.*

*Verscheidenlijk beheerst,*

*maar vrienden.*

(Christiaan Huygens, 1629-1695)

Zo zou de verstandhouding moeten zijn, meende Huygens al in de zeventiende eeuw. Als goede vrienden die naast elkaar leven, zonder elkaars voorspoed met lede ogen aan te zien. In de Zeeuwse politiek zouden we iets terug willen zien van de vasthoudendheid van de Zeeuwen in de tijd van de Republiek, die zich niet lieten ringeloren door de Hollanders. Het zou een goede zaak zijn als we in de opstelling van de Zeeuwse bestuurders iets terug konden vinden van de toenmalige vrijbuitersmentaliteit. Bij de discussie over de ontwikkeling van het Westerscheldegebied zal met alle mogelijke middelen getracht moeten worden te voorkomen dat deze ten koste gaat van het eigen gebied.

Tot besluit nog een citaat uit 1939. Het zijn regels die werden geschreven door de Belgische hoogleraar dr. Peeters in een boekwerkje dat werd uitgegeven ter gelegenheid van de herdenking van het honderdjarig bestaan van het Tractaat. Wat hij schreef, is ook nu nog van toepassing: "Laat ons wegens het belang van een goede nabuurschap en met het oog op vriendschappelijke betrekkingen tusschen de bewoners van de lage landen aan de zee, de regeling van de Nederlandsch-Belgische geschillen niet herleiden tot een concurrentiestrijd tusschen Antwerpen en Rotterdam. Daarin ligt m.i. de oorzaak van de mislukking van vele zeer goed bedoelde pogingen. Er is niet alleen het voordeel van deze steden, maar ook het belang van Amsterdam en Luik, van Gent en Maastricht en de Vlaamse kusthavens. Boven al deze particuliere belangen, profijten en prerogatieven staat de hele verhouding Nederland-België: hun lotsverbondenheid op internationaal gebied, hun economische en politieke toenadering en vooral hun culturele taak in deze Westhoek van Europa." Wijze woorden gesproken door een wijs man, die we na zeventig jaar met genoeg herhalen.

Wie lang en veelvuldig de bochtige en snelstromende Schelde heeft bevaren, zoals de schrijver van dit artikel, weet dat deze rivier zich nauwelijks door mensenhand laat dwingen om haar natuurlijke loop en diepte drastisch en blijvend te wijzigen. Wie in het Antwerpse vele openbare gelegenheden heeft bezocht, kent de Belg van de waterkant in de Scheldestad. Als de bezoeker dan ook nog gekleed gaat in het uniform van de Nederlandse loodsdienst, dan kan men zich voorstellen dat hier veelal het onderwerp van gesprek de Nederlands-Belgische verhoudingen was. In deze soms heftige discussies bleek de altijd zo beminnelijke Vlaming bereid zich pittig uit te laten en vaak het

achterste van zijn tong te laten zien. Nietsverhullende opmerkingen werden gemaakt over hun noorderburen en het leek alsof de “noeste bijen” van Christiaan Huygens nog altijd geen vrienden zijn.

Indien dit artikel echter kan bijdragen tot een versteviging van de band die er reeds bestaat tussen Belgen en Nederlanders en als de nadruk blijft liggen op “wat ons bindt en niet op wat ons scheidt”, dan zal de schrijver zich rijkelijk beloond achten.

### **Geraadpleegde literatuur**

A.A. Beekman, *Nederlands of Belgisch?*, 's-Gravenhage 1919.

S.T. Bindoff, *The Scheldt question*, Londen 1945.

H.T. Colenbrander, 'Het Scheldevraagstuk', *Econ. Stat. Berichten*, 1918.

H.T. Colenbrander, *De Belgische Omwenteling*, 's-Gravenhage 1905.

C.A. van der Klaauw, *Politieke betrekkingen tussen Nederland en België, 1919-1939*, Leiden 1953.

K.C. Peeters, *De politieke betekenis van den Scheldestroom*, Antwerpen 1939.

Ir. J.C. Ramaer, *Het verdrag met België een ramp voor het vaderland*, 's-Gravenhage 1925.

D. Roos, 'De concurrentiestrijd tussen de Nederlandse en Belgische loodsdiensten, 1839-1939', *Zeeuws Tijdschrift* 1983, no. 5.

D. Roos, 'Zeeuws territoriaal water en de Wielingenkwesie', *Zeeuws Tijdschrift* 1985, no.4.

D. Roos, 'Maas- en Scheldemon; Loodsgeldtarief gebonden', *De Nederlandse Loods* 1986, no. 3.

De Schelde toegang tot Antwerpen; Colloquium, 1-2 december 1988.

P. Segers, *Onze onderhandelingen met Nederland*, Antwerpen, april 1930.

C. Smit, *De Scheldekwestie*, Rotterdam 1966.

C. Smit, *De Belgisch-Nederlandse Commissie van Toezicht, 1840-1976*, Antwerpen-Vlissingen 1976.

R.J. van de Wouwer, *Belang van Rijn-Schelde- en Maasrecht*, Antwerpen 1958.

Nota Verdieping Westerschelde; Programma 48'-43', Middelburg 1984.

Studierapport Verdieping Westerschelde; Programma 48'-43', Deel 1 en 2, Middelburg 1984.