

De culturele noodzaak van de Scheldeverdieping, dimensies van een obstructiepolitiek

[Eric van Hooydonk](#)

In de eeuwenlange Noord-Nederlandse obstructie van de vrije vaart op de Schelde is een nieuwe stap gezet.

De tegenwerking begon in de middeleeuwen met barrières als de tol van Zeeland (1321) en het stapelrecht van Middelburg (1405). In 1585 kwamen religieuze geschillen de handelssteden van het Noorden goed uit om de Schelde te blokkeren en de Europese metropool Antwerpen terug te wijzen naar een bijna onbeduidende rang. In 1648 werd de sluiting van de Schelde geformaliseerd als onderdeel van de internationaal-politieke afspraken in het Verdrag van Münster. In 1723 zocht de Antwerpse handelswereld opnieuw een zeeweg naar de kolonies via de Oostendse Compagnie; Holland hielp goed mee om ook deze poging te kelderen. De beveling van Jozef II om de heropening van de Schelde te forceren door de brik Louis naar zee te laten afvaren leidde in 1784 tot de marmietenoorlog, die werd beslecht met een Hollands kanonschot pal in de aan dek sudderende soepketel. Pas in het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden werd Antwerpen terug een belangrijke havenstad, ofschoon het van de Hollandse centrale administratie voortdurend plagerijen ondervond. Bij de Belgische revolutie in 1830 werd de Schelde door de Hollanders onmiddellijk opnieuw gesloten; ijskoud deelden ze mee dat het Verdrag van Münster terug van kracht was geworden. Onder druk van de Europese grootmachten werd de vrije vaart op de Schelde hersteld in het Belgisch-Nederlands Scheidingsverdrag van Londen van 1839. De uitvoering van dit verdrag is door Nederland bemoeilijkt en vertraagd met een steenharde consistentie. Al vóór de ondertekening werd Koning Willem door zijn ministers gerustgesteld dat de uitvoering ‘tot in het oneindige’ zou kunnen worden gerokken¹. Deze verdragingspolitiek lijkt vandaag – nog maar eens - te worden toegepast op het dossier van de baggerwerken in de stroom om plaatselijke zanddrempels af te toppen, nodig opdat grotere containerschepen Antwerpen kunnen bereiken. Voor de havenleek voeg ik toe dat Antwerpen momenteel de tweede haven van Europa is, de vierde internationale haven ter wereld, een van de meest succesrijke containerhavens van het laatste decennium, en de hardste mededinger van Rotterdam, mondiaal de allergrootste haven. Zonder onmiddellijke Scheldeverdieping verglijdt Antwerpen naar een ondergeschikt niveau. Rotterdam heeft een onbeperkte diepgang en andere concurrerende havens als Felixstowe, Hamburg en Le Havre bereiden zich nu volop voor om zwaardere schepen te ontvangen, deels door gelijkaardige verdiepingsbaggerwerken. Een verwant dossier is de reactivering van de IJzeren Rijn tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, een bestaande spoorlijn aangelegd op basis van het Scheidingsverdrag, waarvan hergebruik en modernisering door Nederland eveneens worden verhinderd, terwijl de nieuwe Betuwelijn tussen Rotterdam en Duitsland voortvarend wordt afgewerkt.

Doorheen de hele twintigste eeuw heeft Nederland de baggerwerken in de Schelde belemmerd onder verwijzing naar zijn territoriale soevereiniteit over het mondingsgebied. In de jaren twintig en dertig stelde het openlijk dat België niet mocht verwachten dat Nederland de commerciële belangen van zijn eigen havens zou schaden door de positie van Antwerpen te versterken. Het verzet van de Nederlandse havens kreeg beslissende steun van de latere nationaal-socialist Anton Mussert, leider van het ‘Nationaal Comité van Actie’ tegen het Belgisch-Nederlands verdrag van 1925, dat het beheer van de Schelde zou hebben geliberaliseerd en expliciet onbeperkte verdiepingswerken mogelijk had gemaakt. Na de oprichting van de Benelux en de EEG liet Nederland dit protectionistische en nationalistische discours achterwege. De oppositie tegen verdiepingswerken lijkt er niet minder door geworden. Ze worden nu vertraagd op basis van zagezegde milieu-bezwaren, de beweerde negatieve impact op de beveiliging tegen overstromingen en de voorgespiegelde onzekerheid over de maatschappelijk-economische noodzaak van de investering (zelfs indien Vlaanderen de kosten op zich neemt).

Godsdienst, internationale politiek, territoriale soevereiniteit, nationalisme, handelsprotectionisme,

ecologie, waterbeheersing, budgetbeheer: men zou denken dat Nederland nu ongeveer wel uit alle dimensies van de menselijke existentie argumenten heeft geput om de ontwikkeling van de haven van Antwerpen te fnuiken. De Nederlandse vindingrijkheid kent echter geen grenzen. De Nederlandse regering heeft nu ook verklaard dat een verdere Scheldeverdieping ‘de cultuurhistorische kwaliteit’ van het Westerscheldegebied ‘verder’ zal aantasten². Men leze het goed: de cultuurhistorische kwaliteit. Zo’n onbeschaamde provocatie hebben we in een millennium obstructiepolitiek nog niet gehad. Ze wordt inmiddels volop politiek benut om de concurrentiepositie van Antwerpen te ondergraven, want het cultuurhistorische bezwaar van de Nederlandse regering tegen de Scheldeverdieping werd al voorgewend als rechtvaardiging van de bouw van een nieuwe containerhaven in Vlissingen gefinancierd door... Rotterdam en een Antwerps-Singaporese groep³.

Anderzijds is de besproken cultuurhistorische suggestie zo dwaas, dat het een zuiver plezier is ze te weerleggen. Daarom wordt hieronder de culturele noodzaak van de Scheldeverdieping aangetoond. Dit gebeurt door dertien cultuurhistorische waarden te definiëren die, bij verder uitblijven van de Scheldeverdieping, onherroepelijk zouden worden aangetast.

Voor alle duidelijkheid: dit stuk behandelt niet de economische noodzaak van de Scheldeverdieping. Die is al meer dan afdoende aangetoond door anderen. Ook de afwezigheid van milieu- en veiligheidsbezwaren staat vast, net zoals de mogelijkheid voor België en Vlaanderen om de verdieping desnoods juridisch af te dwingen⁴. Onderstaande beschouwingen beogen evenmin de aan de gang zijnde onderhandelingen en studies op regeringsniveau te doorkruisen. Met eenieder wie de haven dierbaar is, hoop ik dat deze zo snel mogelijk een gunstig resultaat opleveren⁵. Ondertussen is tegenover de verzekering door Nederlandse gezagsdragers, dat de verhoudingen tussen de twee landen opperbest zijn, scepsis op haar plaats. De Scheldeverdieping en de reactivering van de IJzeren Rijn lopen een onderwijl absurde vertraging van minstens acht, mogelijk zeventien of meer jaren op⁶. Dat beleidsmakers van het Zuiden een engelengeduld aan de dag leggen, en dat overleg, diplomatie en behoorlijke besluitvorming altijd zijn te verkiezen boven het conflict, ontzenuwt niet de twijfel of Nederland wel onderhandelt te goeder trouw en er niet op uit is de Belgische en Vlaamse belangen te schaden. Hier slechts vier redenen voor ongerustheid: (1) als Nederland maar had gewild, waren de twee projecten nu allang uitgevoerd, en moest er helemaal geen drukte meer over worden gemaakt, (2) Nederland legt in verband met de Scheldeverdieping het donkerste taboe op het verdragsrechtelijke statuut van de stroom, waarvan het eerder erkende dat het België op verdieping *recht* geeft, (3) de Belgen wordt mordicus toegang tot de IJzeren Rijn verboden terwijl de lijn in Nederland heel simpel voor het verkeer blijkt open te staan⁷ en (4) vlak voordat Antwerpen en de andere bij de Scheldeverdieping betrokken partijen - na jarenlang constructief overleg - aan de regeringen gaan adviseren om de mogelijkheid van een Spoedwet voor de verdieping te onderzoeken, sluit de Nederlandse ambassadeur doodleuk de deur en spreekt hij over dergelijke wet op voorhand de banvloek uit⁸, dat terwijl Nederland voor dringende interne projecten aan de lopende band Spoedwetten produceert. Voor meer illustraties van de door onze noorderburen steeds zo hartstochtelijk bezongen goede nabuurschap wordt verwezen naar andere literatuur⁹.

Over dan naar de cultuurhistorische waarden die bij verdere vertraging in het gedrang komen. Zij worden gerangschikt naar opklimmend niveau waarop ze zijn te situeren.

1. De havenbiotoop Antwerpen

De stad Antwerpen is een unieke, historisch gegroeide havenbiotoop en dit maakt als dusdanig een cultuurhistorische waarde uit. Alhoewel niet alle Antwerpenaren de haven even goed kennen, leven ze ermee mee; ze weten dat ze er is en dat ze werkt, en dat volstaat. Zonder de haven, zou Antwerpen Antwerpen niet zijn; de haven is Antwerpens trots, Antwerpens rijkdom, Antwerpens ziel, zo synthetiseert de literaat Roger Avermaete verder¹⁰. Korter gezegd: Antwerpen dankt de Schelde aan God en al het overige aan de Schelde. Het samenleven en het stadsbeeld zijn volledig gevormd door de aanhoudende wereldhavenactiviteit. Het is overbodig en ondoenbaar dit hier in

detail te illustreren. Verken de stad langs de rede, over de kaaien en de wandelterrassen, langs de legendarische held Brabo die de Schelde vrijmaakt op de Grote Markt, de put van Quinten Matsys en het Loodswezengebouw¹¹, langs het Schelde Vrij-monument en het Lambermontmonument, langs de Handelsbeurs, het Scheepvaartmuseum, de Zeevaartschool en de Haven-, Hessen-, Zeemans- en Zuiderpershuizen, langs de pakhuizen op het Eilandje, aan de Brouwersvliet en de Oude Leeuwenrui, langs de Deense, Finse en Noorse zeemanskerken, langs het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout, langs de kantoren van rederijen, scheepsagenten, expediteurs, stuwadoors, naties, de douane, de scheepvaartcontrole, de Pool der Zeelieden, het loodswezen, maritieme verzekeraars, zee-experts en zee-advocaten, allen liefhebbers van bevlogen havenletteren verschijnend in het *Jaarboek van de haven van Antwerpen*, het *Vademecum van de haven van Antwerpen*, de *Codex van de havenarbeid*, de bloedstollende *Tijvoorspellingen*, de glossy dagbladen *Le Lloyd* en *De Lloyd* (sinds 1858) en het flamingante society-magazine *Jurisprudence du Port d'Anvers* (sinds 1856); zie en hoor de dokwerkers aan het Kot en volg de zeemannen met uitgekiende plannen heen en weer op bus 31 *Centraal Station - C.M.B. Kaai 210*, bus 35 *Fr. Rooseveltplaats - Kaai 58* of bus 37 *Fr. Rooseveltplaats - Van Cauwelaertsluis* (en anders maar kilometers te voet); geniet in en rond de haven verdere lichaamsverzorging in zakenrestaurants, dokwerkers- en schipperscafés, gaarkeukens en diverse superieure frietkoten. Als de gonzende wereldhaven stilvalt, valt meteen heel deze stedelijke havenbiotoop stil, niet alleen door het verdwijnen van werkgelegenheid, maar, zoals sociologen waarschijnlijk beter kunnen uitleggen, ook door het afsterven van de havengebonden leefgemeenschap. Zonder wereldhaven is Antwerpen, van hoog tot laag, een doodse stad, waar, zoals meer dan twee eeuwen het geval is geweest, het gras in de straten groeit. De voorbeelden van Antwerpen zelf (mondiaal emporium afgestorven tussen 1585 en 1795), Detroit (vroeger centrum van de Amerikaanse auto-industrie) en Liverpool (vroegere wereldhaven van het Britse imperium) tonen aan dat wanneer een economische monocultuur teniet gaat, dit het hele leefklimaat in een stad zeer snel kan vernietigen. Vandaag dreigt Antwerpen met zijn wereldhaven opnieuw in een dergelijke situatie terecht te komen. Om het zo typische maatschappelijke weefsel in de havenstad in al zijn facetten in stand te houden, is de Scheldeverdieping dus allernoodzakelijkst.

2. Landschappelijke waarde

Alle hedendaagse hetzes tegen (decennia tevoren in publiek debat vastgelegde) havenuitbreidingen ten spijt, heeft een wereldhaven als de Antwerpse een onschatbare landschappelijke waarde, die uniek is voor België. Nergens hebben internationale vrijhandel en integratie een grotere visibiliteit. Het landschap in een wereldhaven is groots, kleurrijk, vol beweging van mensen en vaar- en voertuigen, alles met een eigen licht, lucht, taal en klank. Het staat vol bouwtechnische monumenten van faraonische allure en wordt doorkruist door helse gedochten, zoals de emmerbaggermolens van het Havenbedrijf, die een bij duisternis allerverschrikkelijkst dinosaurussengekrijs uitstoten. Bij de jaarwisseling blazen boten onder honderd vlaggen elkaar een Voorspoedig Nieuwjaar toe (ter stede oneerbiedig overstemd door banaal vuurpijlengeplof). Een levende haven verandert bovendien voortdurend van aanschijn, niet alleen door de aankomst en het vertrek van steeds nieuwe zeedozen, kolenhopen, katoenbalen, fruitkisten, staalplaten, *bigbags*, *coils*, *drums* en *flats*, maar ook door onophoudende bouwwerken aan dokken, sluizen, bruggen, radartorens, terminals en fabrieken.

Een van de wonderbaarlijkste uitzichten op de haven heeft men bij opkomend tij vanuit het onooglijke Prosperhaven op de linkeroever van de Schelde tegen de Nederlandse grens, en verder stroomafwaarts op de Nederlandse dijk: onafgebroken banen grote en kleine zeeschepen uit alle hoeken van de wereld zich een weg door de moeilijke en zandige bochten van de Schelde om toch, koste wat het kost, die diep in het land gelegen oerhandelsplaats te bereiken waarvan de reuzenkranen opdoemen van tientallen mijlen ver. Die containerportieken zijn voor zeevaarders het baken en het symbool van Antwerpen zoals de kathedraaltoren het was in de zestiende eeuw. Na een bezoek aan de Nieuwe Waterweg in Rotterdam, met zijn onbegrensde diepgang, ligging vlak aan zee en vlot verkeer van de zwaarste mammoettankers, is het beeld vanuit het slijkerige riet van

Prosperhaven op de overdrukke Antwerpse containerkaaien des te indrukwekkender. Omdat de 40 sleepboten, de 130 km ligplaatsen, de meer dan 300 kranen, de 13.500 ha havengebied, de 16.000 jaarlijkse zeeschepen, de 58.000 jaarlijkse binnenschepen, de 714.000 jaarlijks geladen treinwagons, de 142.000.000 ton jaarlijks met zeeboten aan- en afgevoerde goederen en de ontelbare vierkante en kubieke meter hangars, houtloodsen, tanks, graansilo's en vries-, tabak- en koffiemagazijnen zo geijkt, ja klassiek staan te schitteren in de promotiefolders, wordt vergeten dat zij in België, Europa en de hele wereld, bijna honderd kilometer van de zee, een vrijwel miraculeus geheel vormen. Conclusie: alleen al omwille van de unieke landschappelijke waarde kan men de Antwerpse wereldhaven niet terugdringen naar een ondergeschikte rang.

3. Havenkunst

Een wereldhaven is altijd en overal een artistieke inspiratiebron. De voorbeelden van havengerelateerde kunst in Antwerpen zijn legio; pogingen tot inventarisatie zijn door anderen gedaan¹². Ik gooi er hier maar wat eigen favorieten en/of curiosa tussendoor.

Karel Van den Oever maakte een virtuele rondgang langs de Antwerpse getijdenterminals van 1508:

‘Craen en Bierhoot, van galjoten omleid,
rieken van koopwaar, hun wal overspreid;
‘Craenkinderen’ rollen en sjouwen al vaten,
sokklen de balen van ‘t Werf op de straten’¹³.

Het somptueuze stads- en havengezicht op Antwerpen (met de verrukkelijke Flora) van Jan Matsys uit 1559 heeft een letterlijk spiegelbeeld in het stads- en havengezicht op Genua (met de nog iets naaktere Flora) van dezelfde schilder uit 1561. Samengenomen beelden ze prachtig de rijkdom en de internationale uitstraling van de Antwerpse haven- en kunstwereld in de zestiende eeuw uit. Het Antwerpse stadhuis is binnenin gedecoreerd als een tempel ter ere van de riviergod Scaldis (fries met het huwelijk van Scaldis en Amphitrite in de Trouwzaal en plafondschilderingen met de slapende en de bevrijde Scaldis in de Raadzaal, deels aangebracht in de hoop de onderhandelingen over het Barrièretractaat te beïnvloeden). Na de herleving van de haven in de negentiende eeuw werd de havenschilderkunst vrijwel een genre op zich (Richard Baseleer, Frans Hens, Romain Steppe, Eugène Van Mieghem). De wisselwerking tussen haven en kunst leidde ook tot sociale aanklachten (*De doolaar en de weidsche stad* van Lode Baekelmans). Zij kon gejustifieerd romantisch zijn (Brabo-, Schelde-Vrij- en buildragermonumenten, Wagners zwaanridder *Lohengrin* aan het Steen, Peter Benoits oratorium *De Schelde* en de *Rubenscantate*). Zij verkende bijwijlen de grenzen van de bombast: de Belgische truc om de Nederlandse obstructie van de aanleg van de IJzeren Rijn door Nederland te omzeilen door eerst een andere, zuidelijke IJzeren Rijn naar Keulen aan te leggen *omheen* Nederlands Limburg, ontlokte Karel Lodewijk Ledeganck in de *Drie Zustersteden* volgende lierzang aan Antwerpen (1846):

‘En even of de kiel, gedragen door uw Schelde,
Niet spoedig meer genoeg langs hare golven snelde,
Hebt ge u een’ weg gebaend tot aen Germanjes stroom,
Waerlangs uw handel zweeft op vleuglen van den stoom¹⁴!’

Toen, na veertig jaar pijnlijke Nederlandse tegenwerking¹⁵ de eerste treinen reden op de tweede, echte IJzeren Rijn, die wél door Nederland ging, bleef de Vlamen begrijpelijkerwijze energie noch lust meer om dergelijke lierzangen te bereiden. De huidige, nu al minstens zeven jaar vruchteloze onderhandelingen over de reactivering van deze zelfde IJzeren Rijn verdienen eerder een kundig spotticht¹⁶.

Veel kunstenaars zijn gewoon verliefd op de haven, zoals de Vlaamsche poëet Frans de Cort, die uitriep:

‘Zooals gij rijst voor ‘t oog der schepelingen,
Wier bodem blij naar uwe haven spoedt,
Zoo zie ik u, en hoor mijn harte zingen:
o lieve Scheldestad, wees mij gegroet¹⁷!’

Roger Avermaete parafraseerde als volgt: ‘Navires, navires du port d’Anvers, comme on vous

aime ! Nous lisons inlassablement vos noms, où se retrouvent vingt idiomes, vos ports d'attache'¹⁸. 'Si Anvers sent bon, c'est que l'âme du port parfume son haleine. La bonne odeur du port, alchimie de l'âme de l'eau et de toutes les choses bonnes que le port garde sous ses hangars, dans ses wagons, au fond des câles, dans les entrepôts'¹⁹. Bij Werner Lambersy neigde deze exaltatie tot literaire dronkemenspraak: 'Antwerpen, gelegen op tachtig kilometer van de oceaan, leeft nog altijd op het keren van het tij en de grote Atlantische noorderwinden. Antwerpen raakt in verlegenheid zoals een meisje, dat bij haar maandstonden, verbaasd, ergens wel een beetje fier, bewust van de intieme geur van de vloed, van de bevruchtende kelk, reeds overtuigd is van haar vrouwelijke macht'²⁰. Tot onschuldig amusement leidde steeds dezelfde liefde voor de haven in de avonturen van Kuifje en Bobbie²¹ en van Suske en Wiske²².

Blaise Cendrars beschreef dubieuze emigrantentransporten van en naar Amerika en de onnoemelijke triestheid van de Antwerpse kaaien in regen en mist, maar kon toch niet aan de fascinatie voor de wereldhaven ontsnappen²³. Dichters als Emmanuel Looten lieten zich betoveren door de reusachtige industriehaven van vandaag:

'Lors, vient le dieu Pétrole, énorme et puant. ...

Anvers, ô Cathédrale d'Industrie, de Commerce,

Circuler jumelé de l'Export-Import...

Anvers, Cité ardente en son muscle Marin²⁴ ! '

Zelfs in zijn grootste afstomping is het havenleven artistiek bevruchtend. Lode Baekelmans kon er ondanks alle sociale ellende niet aan weerstaan: 'De haven! Een bange beking heeft de haven. Water, tumult en mensen zingen er een wonder lied'²⁵. Het cynisme van Willem Elsschot is goeddeels uitgebroed tijdens uren boekhouderswerk in stoffige scheepsagenturen, handelsbanken en traderskantoren in Antwerpen en Rotterdam. Niet voor niets is Laarmans klerk bij de *General Marine and Shipbuilding Company*. In *Een ontgoocheling* zeult Karel De Keizer duchtig door de stad met cognosementen, t.t.z. 'grote vellen papier waarop de kapitein erkent dat hij de rommel aan boord heeft genomen'. Toen Karel deze vellen allemaal kwijtraakte en dientengevolge besliste zijn prille havencarrière af te breken, voelde hij zich meteen lichter worden 'en blies de wind der vrijheid hem in 't gezicht'. De parallel met het ontstaan van de Belgische rockmuziek is treffend: de agressieve platen van België's geniale punkpioniers The Kids zijn niet zomaar een kopie van de Sex Pistols, maar een revolutie tegen het uitzicht van stichter Ludo Mariman op een verzekerd leven als erkend scheepshersteller; ze worden begeleid door de leidgitaar van een expediteur en de trommels van een havenduiker²⁶. De wereldhaven sluiten, is dan ook een misdaad tegen de cultuur. En hoe hard of stomp het havenwerk ook mag zijn, uiteindelijk neemt iedereen het voor de haven op: Willem Elsschot schreef in het NRC heelder artikels over de Antwerpse havenbelangen en over de noodzaak om door Nederland het Schelde-Rijnkanaal te graven; in afspraak met Marnix Gijsen lijmden hij naar het schijnt zelfs advertenties van scheepvaartlijnen voor een havenagenda uitgegeven door het stedelijk Havenbedrijf²⁷. The Kids van hun kant bezongen de geneugten van het oorspronkelijke Schipperskwartier in de smerige aria *Another World*.

4. 'Civic pride' en cultureel havendarwinisme

Tijdens een recent congres over havenontwikkeling merkte iemand op dat in Hamburg containerterminals worden gebouwd uit loutere 'civic pride', d.w.z. uit stedelijke burgertrots, los van de economische noodzaak²⁸. Het is goed daarover wat dieper na te denken. Nog eens de plastische Werner Lambersy: 'Het gotische Antwerpen wil, door de vaart, de hoge vlucht, die haar ontrukkt aan de Ripuarische modder en aan de zware vette Brabantse grond, naar de onmetelijke zeelucht ontsnappen. Antwerpen wil die holte van de arm verlaten, dat nest, waar een heel machtige stroom vloeit, zonder wie Antwerpen niets meer droomt'²⁹. Dit komt dicht bij plagiaat van de *Psychologie van den Antwerpenaar* van Emmanuel De Bom: 'Die stroom, die haven, ze dwingen den Antwerpenaar om ver-uit te kijken. Van uit de kleine burcht, waar hij zich heeft genesteld, tot ver over de wateren. Hij kan, hij mag niet klein zien'³⁰. Deze 'civic pride' is historisch geworteld en tot op vandaag kenmerkend voor heel wat wereldhavens, van Antwerpen (de *Metropool*, bewoond door *Sinjoren*) over Rotterdam (*Rotterdam Mainport* is meer dan een commerciële slagzin) en

Hamburg (die officieel heet de *Freie und Hansestadt Hamburg*) tot Genua (kort en bondig geheten *la Superba*). De 'civic pride' wordt in deze steden terecht gekoesterd als een cultuurhistorische waarde.

Meer nog, er is geen reden om 'civic pride' uit te sluiten als geldige beleidsoverweging *an sich* om vandaag een haven uit te breiden. Anders dan men zou denken, wordt de opgang en neergang van havens in eerste instantie *niet* gestuurd door de markt, want de infrastructuur wordt in vele landen - noodgedwongen - gefinancierd met overheidsmiddelen. Daarom blijven uiteindelijk alleen die havens en havensteden bloeien, welke voldoende 'civic pride' aan de dag leggen om hun eisen door te drukken op hoger niveau en daar publieke middelen in de wacht te slepen zodat zij op de markt vaarwateren, kaaien en dokken kunnen aanbieden; de havenstad waarvan de 'civic pride' uitdooft, is gedoemd te verdwijnen. Men zou dit cultureel havendarwinisme kunnen noemen. Heden ten dage wordt de 'civic pride' technocratisch ingekleed in kosten-batenanalyses, economische impactstudies en milieu-effectrapportages. Maar dat niemand eraan twijfele dat de actuele Antwerpse 'civic pride' met aandrang een Scheldeverdieping eist – het dossier leeft in Antwerpen bijzonder sterk in heel brede lagen van de bevolking. Dat de verdieping van de Schelde om een wereldhaven te behouden beantwoordt aan de lokale 'civic pride' en deze versterkt, moeten ook Nederlanders kunnen begrijpen: hun eigenste regeringsleider Thorbecke zag in 1862 in de aanleg van het Noordzeekanaal naar Amsterdam, 'daargelaten alle materiele gevolgen', bovenal 'de verhooging van zelfvertrouwen en zedelijke kracht'³¹.

Conclusie: wanneer de Antwerpse 'civic pride' een Scheldeverdieping vraagt, dan moet die er ook komen, punt uit. Men moet dit niet afwijzen als irrationeel en onzakelijk, want in de grond gaat het er juist zo aan toe bij de concurrenten in Rotterdam en Hamburg. De Scheldeverdieping daarentegen verder uitstellen, tast met de 'civic pride' van de havenstad, d.w.z. de diepste ziel van haar bewoners, een onvervreembare cultuurwaarde aan.

5. De Vlaamse drang naar de zee

De drang naar de zee en de ambitie om wereldhavens te hebben zijn in de Vlaamse geschiedenis constanten. Brugge, Gent en Antwerpen hebben voor hun havens een eeuwenlange en heroïsche strijd gevoerd (het weze toegegeven, soms tegen elkaar, maar meestal tegen Holland en Frankrijk³²). Het Vlaamse landschap draagt van deze strijd – nog meer dan van beide wereldoorlogen - de sporen. Hoe ontroerend is het niet in de zompige weiden buiten de wallen van Damme het onnozele beekje terug te vinden dat overblijft van het machtige Lievekanaal dat de Gentenaren al in de dertiende eeuw uitgroeven naar de zeehaven aan het Zwin? Uit elk tijdperk van de Vlaamse geschiedenis zijn er nu nog oude zeeverbindingen – of aanzetten daartoe - te vinden, tot in Brussel, Ieper, Leuven en Mechelen. Het kanalenet van West- en Oost-Vlaanderen is een wanhopige Vlaamse poging om na de Scheldesluiting de zee te bereiken via Oostende, Nieuwpoort en Duinkerken. De typische afwateringskanalen in deze provincies zouden er niet liggen zonder de Hollandse politiek om de Westerschelde zelfs voor waterafvoer te sluiten. Afgesneden bochten en kanaalarmen getuigen van de opeenvolgende, maar te trage verbredingen van het Kanaal Gent-Terneuzen. Het dichte Belgische spoorwegnet zou er niet zijn zonder het regeringswaagstuk uit 1834 om Antwerpen met Duitsland te verbinden over een 'route à ornieres de fer', gegeven de blokkering van de natuurlijke Hollandse binnenvaartwegen naar de Rijn. Andere projecten stuitten op politieke obstakels en werden abrupt afgebroken: de Damse vaart en de Noordervaart door de Kempen richting Duitsland eindigen ver voor hun eindpunt. Het Albertkanaal is door België gegraven na de Nederlandse keldering van het bovenvermelde verdrag van 1925 dat de aanleg beoogde van het Moerdijkkanaal tussen Antwerpen en de Rijn.

Door zijn ligging aan de Rijn-Schelde-Maasdelta is Vlaanderen, na al die eeuwen, nog steeds voorbestemd om, midden naburige rivalen, als Europees doorvoergebied te fungeren en daaruit eigen rijkdom en bloei te puren. Het continueren van deze oeroude Vlaamse rol is meteen een cultuurhistorische opgave. Nu niet met alle macht vechten voor de internationale rang van de Antwerpse haven, zou in de Vlaamse geschiedenis een breuk zonder voorgaande zijn. Het zou een vrijwillig terugkeren naar 1585 betekenen.

6. Poort op de wereld

Het is tegenwoordig bon ton om alles te verketteren wat Leopold II deed en liet, en liefst zo vurig mogelijk. Niemand kan echter ontkennen dat hij v r zag, oneindig verder dan de trage en timide Belgen die zich hun glorieuze maritieme geschiedenis niet eens meer herinnerden³³. Volgens de vorst was een land nooit klein wanneer het aan zee ligt, en moesten de Belgen het bezit van een kust en van ‘un port magnifique, peut-être unique dans le monde’, uitbuiten zoals alle andere volkeren dat zouden doen. Hij vond dat België ‘un immense entrepôt’ moest hebben ‘o  les marchandises de toutes les nations aient un abri solidement assuré contre tous les tempêtes’. Volgens hem hebben kleine volkeren doorheen de geschiedenis naam gemaakt door de zee op te gaan; ‘[c]’est qu’il est permis   toutes les nations, quelle que soit l’exiguit  de leur territoire, d’occuper sur la mer une place qui n’a d’autres limites que leur activité et leur audace’³⁴. Degenen wie al dit imperialistisch geweld teveel is, nemen dan maar een lieflijk dichtstuk van Emile Verhaeren tot zich, dat juist hetzelfde zegt:

‘Anvers, c’est l’océan dompté et prisonnier,

En bassins de fer, de grès ou de basalte:

[...]

Anvers, c’est le grand cri de la Flandre   l’espace.

C’est l’effort qui s’enrage et, chaqu’an, se surpasse [...]

Of nog:

‘Escaut! Escaut!

Tu es le geste clair

Que la patrie entière

Pour gagner l’infini fait vers la mer’³⁶.

Minimaal beoefent de havenstedeling een virtueel wereldburgerschap: in *Tille* van Lode Baekelmans zoeken de vrouwen in een aan de dokken geleende *Shipping Gazette* lang naar zeilers en stomers om te weten in welke verre havens de relevante mannen waren aangeland: ‘Wat was de wereld groot! Wat landen en mensen, wat veelsoortigheid van rassen en mensen’³⁷. In de oude havenbuurt wordt alle exotiek volgens Ivo Michiels inheems, en de ongekendste klank een lokale klank³⁸. Exact zo ging het er al aan toe in Antwerpens gouden eeuw: Lodovico Guicciardini berichtte in 1567 dat vreemdelingen in hun handel en wandel nergens zo vrij waren als in Antwerpen en dat verre buitenlandse reizen overbodig waren voor wie de gebruiken of eigenaardigheden van een of ander volk wilde bestuderen of navolgen³⁹.

In de  enentwintigste eeuw is Antwerpen nog steeds de enige Belgische en Vlaamse poort op de wereld⁴⁰, en wel omdat het de enige wereldhaven is, waar het land elke dag in fysiek contact staat met buitenlanders van over de ganse aardbol, van gehaaide rederijbonzen tot simpele dekzwabbers. Deze poort sluiten betekent Vlaanderen weer eens te doen indommelen tot een in zichzelf gekeerd kerktoerenolkje, waaraan de echte wereld letterlijk voorbijvaart. De goedbedoelde preken voor binnenlandse xenofobie die worden gesteund op de Antwerpse internationale haventraditie en op de historische, uit diezelfde haven vertrekkende emigratiestromen naar Amerika⁴¹, missen de essentie van het havengebonden cosmopolitisme. In een tijd van globalisering van de economie en van delokalisatie van industrie⁴² is het des te dringender te beseffen dat een volk maar waarlijk internationaal is ingesteld wanneer het zelf over de grenzen kijkt met expansieve blik en dat ook in harde en moeilijke zakendossiers. De plaats bij uitnemendheid waar dat gebeurt, is een wereldhaven als de Antwerpse, die alle landen, niet in het minst de vrienden van het Noorden, ons benijden. Zoals op de Groenplaats om de tien minuten vaste trams vertrekken naar alle hoeken en gaten van de stad, varen vanuit de Antwerpse dokken elke dag opnieuw vaste pakjesboten af naar 50 andere havens; elke week is er een gegarandeerde afvaart naar 325 overzeese handelsplaatsen, en in totaal worden 800 zeededen vanuit Antwerpen aangelopen door 300 vaste lijnen; daarbij blijven de massale ongeregelde transporten nog buiten beschouwing. Om vanuit de Antwerpse bazaar van wereldnegotie een volwaardig cosmopolitisme in praktijk te kunnen brengen en om hem te behouden als uitvalsbasis voor internationale cont(r)acten en meteen als levensnoodzakelijke cultuurwaarde moet, zo is het, de Schelde worden verdiept⁴³.

7. Nationale rancune

Nationale rancune over de sluiting van de Schelde in 1585, dat klinkt nu wel héél onvriendelijk. Maar wat anders dan een gezonde rancune kan een Antwerpenaar, Vlaming of Belg doorgloeien die in *Lof van Antwerpen* van Marnix Gijsen⁴⁴ - zoon van een in de Schelde verdrongen natiebaas - de ooggetuigenverslagen leest over hoe het New York van de zestiende eeuw, op het toppunt van zijn bloei, en tot verbijstering van de hele wereld, met één klap werd vernietigd en, samen met het ganse land, tegen alle natuur in tot eeuwenlang verval werd gebracht? Van de circa honderdduizend inwoners van Antwerpen gingen er zestigduizend lopen, met onder hen de integrale commerciële elite, waardoor een hol als Amsterdam kunstmatig, neen valselijk aan een eigen gouden eeuw werd geholpen. Wanneer niet slechts de WTC-torens zouden instorten, maar een atoombom heel Manhattan in één keer zou wegblazen, zou de impact van 1585 misschien een klein beetje worden benaderd⁴⁵. Over de formalisering van dit onrecht in het Verdrag van Münster akteerden de Antwerpse stadshistorici Mertens en Torfs: 'De ongenadige handelwyze der Hollanders by deze gelegenheid, is door vele schryvers, zoowel uitheemsche als belgische, billyk geschandmerkt, als een misbruik van het regt des sterkste, als eene krenking van het regt der volken, en als een bewys van onverzadelyke begeerlykheid. Na dit voor ons zoo noodlottig traktaet kleefde Holland zich aen België als aen eene prooi; het begon dadelyk deszelfs levenskrachten uittezuigen, en mestte zich vet, naer maete het zynen vyand uitmergelde'⁴⁶. Hollandse historici beaamden deze schildering van Brabant en Vlaanderen: volgens Scheltema bleef het 'op zich zelve heerlijke en rijke land' door de Scheldesluiting 'als het ware een slapend ligchaam'⁴⁷.

Als hij zijn medeleven met zijn geliefde Scheldestroom betuigde, moest zelfs de zachtzinnige Emile Verhaeren zijn woede onderdrukken:

'Un soir mortel sur tes vagues s'est épandu.

Au long des ports qui dominant tes plaines,

On t'a chargé de chaînes,

On t'a flétri, on t'a vendu'⁴⁸.

Zoals de treurige moeder van Arthur Schopenhauer nog in 1803 beschreef, groeide het gras in Antwerpen in de schrikkelijk lege straten, en was menig raam gebroken of dichtgenageld. De door de Hollandse handelsnijd gehandhaafde sluiting van de Schelde liet een onuitwisbaar litteken na. Wie met een historisch goefend oog door Antwerpen en België gaat, ziet er overal nog de sporen van, niet alleen in stads- en landschapsbeelden, maar tot in de hedendaagse samenlevingsvormen. Het beste bewijs dat 1585 blijvend doorwerkt, is het feit dat de Scheldesluiting in het Zuiden vandaag niet eens meer in de collectieve herinnering zit: dat is dezelfde goedmoedigheid waarmee de niet-geëmigreerde Vlaming zich gedurende meer dan tweehonderd jaar economisch de keel liet dichtknijpen, alle latere romantische hoogdraverij over den alouden Vlaamschen trotsch ten spijt. Gebrek aan nationale rancune, een cultuurhistorische waarde die ieder ander volk in dezelfde omstandigheden een blijvende drijfveer zou zijn, verklaart ongetwijfeld ook de goedgelovigheid van sommigen over de werkelijke bedoelingen van de Nederlanders vandaag.

Men beelde zich even het Antwerpen van vandaag in wanneer het zich van de zestiende eeuw tot nu vrij had kunnen ontwikkelen: zonder andere internationaal-politieke ongelukken was het nu niet alleen de grootste Europese haven geweest, maar ook het grootste economische, financiële en culturele centrum van Europa, misschien wel de onbetwiste Europese hoofdstad; van Amsterdam of Rotterdam was nauwelijks sprake geweest. Wie een beetje vertrouwd is met de vaderlandse geschiedenis, en de realiteitszin en de moed heeft om in te zien hoeveel nodeloos nadeel de haven van Antwerpen weedom lijdt, zal nationale rancune niet alleen perfect legitiem vinden, maar ook koesteren als vanzelfsprekende politieke inspiratiebron en eminente cultuurwaarde. Dit heeft niets agressiefs: het gaat er enkel om zich met alle macht teweer te stellen tegen de herhaling van een onrecht dat in de geschiedenis van de maritieme handel waarschijnlijk uniek is. Gechoqueerde Nederlanders overpeinzen maar eens hoe ze zouden reageren indien België vandaag zou beslissen om de Nieuwe Waterweg voor 250 jaar te sluiten.

8. Symbool van de Belgische onafhankelijkheid

Jean-Baptiste Nothomb, piepjong grondlegger van het onafhankelijke België (immers jongste Kamerlid, verslaggever van de grondwetscommissie, secretaris-generaal van Buitenlandse Zaken, onderhandelaar tijdens de Londense conferentie, later diplomaat in het Scheldetoldossier, en als minister van openbare werken pleitbezorger van de eerste IJzeren Rijn), merkte in zijn *Essai historique et politique sur la révolution belge* uit 1833 op dat de eerdere sluiting van de Schelde tekenend was voor de onverschilligheid van de vreemde vorsten die steeds over België hadden geregeerd. Hij citeert Johan de Witt volgens wie Filips II de Schelde na het beleg van 1585 gesloten hield om het te machtige Antwerpen klein te krijgen⁴⁹. Hij herinnert eraan dat ook Jozef II de vrije vaart op de Schelde opofferde aan andere belangen. Nothomb besloot dat een eigen nationale dynastie de sluiting van de Schelde nooit had uitgelokt, noch had geduld⁵⁰.

Zoals de sluiting van de Schelde sinds 1585 een Nederlands leerstuk, ja de hoeksteen van het Nederlandse staatsrecht is geweest (Huizinga)⁵¹, is de vrijheid van de Schelde het symbool van de Belgische onafhankelijkheid⁵². De Europese grootmachten die de Belgische revolutie moesten regulariseren, meenden dat België zonder vrije vaart nooit levensvatbaar kon zijn. Zoals Wellington het in 1831 uitdrukte: ‘That which is essentially necessary for Belgium, in order to be independent at all, is the navigation of the Scheldt’⁵³. De vrijheid van de Scheldevaart werd dan ook prominent verankerd in de *bases de séparation* van 27 januari 1831, a.h.w. de door de grootmachten gedicteerde internationale geboorte-akte van België. De vrije vaart op de Schelde stond daarin op dezelfde rang als de neutraliteitsproclamatie en de bepaling van de staatsgrenzen, en maakte daarmee deel uit van de ‘Arrangemens fondamentaux’ omtrent de Belgische afscheiding⁵⁴. De vrije Scheldevaart compenseerde het opgeven van Zeeuws-Vlaanderen, de IJzeren Rijn het afzien van Nederlands-Limburg. Wie aan de Belgische economische rechten op Hollands grondgebied tornt, stelt derhalve de Belgische staatsgrenzen en de Belgische onafhankelijkheid in vraag, en wekt irredentisme op. De vrijheid van de Scheldevaart werd nader uitgewerkt in het Belgisch-Nederlandse Scheidingsverdrag van 19 april 1839, dat door de regering van in het begin werd beschouwd als de internationale grondwet van België⁵⁵ - wat het vandaag nog steeds is. De aanleg van de eerste IJzeren Rijn hield Leopold I al volop bezig vijf dagen na zijn eedaflegging; de spoorweg werd door minister Rogier in de Kamer verdedigd als de materiële uitdrukking van de Belgische revolutie, zoals de aanneming van de meest liberale grondwet van Europa er de politieke en morele uitdrukking van was⁵⁶. Even begrijpelijk verklaarde de regering dat de afkoop van de Scheldetol in 1863 ‘en quelque sorte, le complément de la nationalité belge’ was⁵⁷. Volgend toekomstvisioen van Ledeganck figureert niet toevallig in de *Zegepraal van 's lands onafhankelijkheid. Lotbestemming des vaderlands*:

‘Daar verder, waar de Scheld’ zich wendt in breedren boog,
Prijkt eene tweede stad, met torens hemelhoog !
Hier is de handelsplaats der wereld ! duizend kielen
Verheffen in het dok haar statig mastgeboomt !
Wie telt de volkren ooit, die op de marktplaats krielen?
De schatten van het Oost alhier te zaam gestroomd⁵⁸?’

De Belgische rechten tegenover Nederland werd van bij de onafhankelijkheid een sacrosancte draagwijdte toegemeten. Toch werd al vlug gepleit voor een alternatief om Antwerpen met de zee te verbinden via een nieuw zeekanaal integraal over Belgisch grondgebied, dat zou uitmonden in de nieuwe kusthaven *De Grondwet* en dat lastige discussies met de noorderburen overbodig zou maken⁵⁹. Dergelijke plannen werden echter verworpen omdat ze zouden neerkomen op een opgeven van onze internationale erfdienstbaarheden op het Nederlandse territoir, en dus op een abdicatie tegenover de eeuwige Hollandse rivaal⁶⁰. Anno 2004 afstand doen van vrije Scheldevaart en het eraan vasthangende recht op aanpassing van de Schelde aan de noden van de hedendaagse scheepvaart, is voor een België dat zich bewust is van zijn historische achtergrond, zijn internationaal statuut als onafhankelijke staat in ere houdt, en daarmee zijn eigenwaarde respecteert, dus een volstrekte onmogelijkheid.

9. Belgische diplomatieke traditie

Onderhandelen met Nederland over de verkeersverbindingen is een van de sterkste Belgische diplomatieke tradities. Onze grootste diplomaten hebben naam gemaakt in de Nederlandse dossiers. Op zijn achtentwintigste heeft Sylvain van de Weyer met grote behendigheid de Belgische en Antwerpse belangen verdedigd op de Londense Conferentie (1830-1839), toen het statuut van België en de Schelde moest worden vastgelegd. Auguste Lambermont heeft op basis van een uitgekende strategie een vijftiwintigtal maritieme naties weten te overhalen om zwaar financieel bij te dragen in de afkoop van de Nederlandse Scheldetol (1863). Hij werd op Buitenlandse Zaken ondersteund door zijn rechterhand Emile Banning, archivaris-bibliothecaris van verre Hollandse komaf, begiftigd met een ongemeen scherpe pen en - zonder enige juridische opleiding – benoemd tot lid van het *Institut de Droit International*. Deze lieden werden later terecht geëerd met monumenten en straat- en pleinnamen. Nog in de jaren dertig ergerde Anton Mussert zich aan de veel grotere scherpzinnigheid van de Belgische onderhandelaars en de corresponderende onhandigheid van de Nederlanders⁶¹.

De Belgische diplomatieke traditie is uiteraard gesproten uit de levensnoodzaak de unieke politieke handicap te neutraliseren die de havens van Antwerpen en Gent ondervinden door de ligging van hun zee- en achterlandverbindingen op het grondgebied van een rivaliserende handelsnatie. Het werk van de Belgische topdiplomaten ligt neer in internationale verdragen die nog steeds de basis vormen van de welvaart van het land en van de bloei van de Antwerpse wereldhaven in het bijzonder. In die verdragen is ook het verworven recht op verdieping van de Schelde opgenomen. De Belgische diplomatieke traditie, gestoeld op gezonde argwaan tegenover Holland, doelgericht handelen, juridische reflexen, geduld (maar niet teveel) en vasthoudendheid, is een cultuurhistorische waarde die bij verder uitstel of zelfs weigering van de Scheldeverdieping eveneens dramatische schade zou oplopen.

10. Inter-Nederlandse rivaliteit

De rivaliteit tussen Noord en Zuid omtrent het water is op zich normaal en is onderdeel van het politiek, economisch en juridisch samenleven. Wanneer de rivaliteit tussen de Rotterdamse en Antwerpse wereldhavens zou uitdoven doordat de Schelde niet wordt aangepast, zou de Belgisch-Nederlandse coëxistentie in haar diverse facetten erg verschromelen. De rivaliteit houdt voortdurend mensen bezig uit uiteenlopende hoeken, van staatshoofden en politici over diplomaten, ambtenaren, handelaars, industriëlen, waterbouwkundigen, economen, journalisten, historici, juristen, tot werknemers en burgers die alleen maar meelevens. De havenconcurrentie leidt tot maatschappelijk engagement en culturele identificatie, te weinig tot goede Hollander- en Belgenmoppen, soms tot een geslaagd bon-mot, zoals volgende definitie van het vaderland: ‘La Belgique est un pays qui au sud est borné par la France et au nord borné par la Hollande’⁶², soms tot koddige uitvalen van heetgebakerde staatshoofden zoals Jozef II, die tempeestte over de blokkade van zijn Schelde door die verschrikkelijke en onbeschaamde ‘marchands de fromage’⁶³. De reeds vermelde pleidooien van Willem Elsschot voor het Schelde-Rijnkanaal zijn een andere illustratie van het cultureel bevruchtende spel van de mededinging tussen wereldhavens. De ontwikkeling van het Scheldestatuut is een artistiek en literair thema op zich. Rubens’ gravure *De Handel verlaat Antwerpen* spreekt al boekdelen⁶⁴. Contemporaine letterkundigen als Scribani, Ysermans en Ogier voegden er barokke weklachten aan toe⁶⁵. In 1716 inspireerde het Barrièretractaat een Vlaamse dichter tot een zoveelste klaagzang:

‘All’ ons schoon en rijcke steden
Zijn al sieck of overleden.
Op de kaey daar groyt het gras
Die voortijds te kleyne was
Om het volck te kunnen leyden
Siet de straeten groen als weyden
Sij sijn doot, zonder ghetier
Sonder volck en zonder zwier⁶⁶’.

Louis Paul Boon concludeerde dat Vlaanderen na de Scheldesluiting een ‘verlaten, verwilderde en

vernietigde streek' was geworden⁶⁷. In de historische volksroman *Gekluisterde stroom* liet Emiel Van Hemeldonck de licht beschonken achttiende-eeuwse Antwerpse scheepsbouwer Joannes Somers eens goed doordraven: 'Zal men voortgaan deze stad te wurgen? Het is nu meer dan honderd jaar geleden dat deze stroom aan banden werd gelegd. Koopje, koehandel, honds gesjacher, en wij zijn het kind van de rekening geweest. De heren Hollanders hebben een fregat liggen bij Lillo en grendelen de waterweg af. Op welk gezag? Ik vraag mij af op welk gezag? [...] Officiële paljassen hebben op diplomatieke weegschalen voor- en nadeeltjes met belachelijke ernst afgewogen en hun orakel luidde: de Schelde afsluiten om wille van de lieve vrede. Hebben wij die verdomde lieve vrede gevraagd⁶⁸?' In *La nouvelle Carthage* merkt Georges Eekhoud wat optimistischer op dat Antwerpen alle tegenslagen overwint en, 'grâce à son fidèle Escaut, qui lui tient à la fois de Pactole et de Jouvence, [...] renaît chaque fois plus belle, plus désirable et recouvre même au décuple sa prospérité ravie'⁶⁹. De juiste interpretatie van het Scheldestatuut is ook nog eens voorwerp van een *Battle of the Books* die noordelijke en zuidelijke rechtskundigen sedert eeuwen uitvechten en die zelfs een Belgisch-Nederlandse juridische sport mag worden genoemd. Om al deze redenen is de havenconcurrentie een onschatbaar cultuurgoed op zich. Ze moet echter eerlijk worden gespeeld en mag niet worden verstoord door unfaire protectionistische manoeuvres.

11. De eerste Europese haven

Antwerpen is historisch de eerste zeehaven met een Europees statuut. Op aandringen van Lord Palmerston, de Britse minister van Buitenlandse zaken, werd de Schelde in 1839 als eerste maritieme stroom open gesteld voor schepen van alle naties; het Scheldestatuut was daarmee een keerpunt in de ontwikkeling van het internationaal rivierenrecht⁷⁰. Palmerston wilde niets horen van een Nederlandse en een Belgische Schelde en kende alleen een 'Escaut européen'⁷¹. De Europese grootmachten proclameerden dat vrije vaart op de Schelde onderdeel was van het Europees publiekrecht en voortvloeide uit 'la maxime Européenne d'une navigation sans entraves'⁷². In het bijzonder Groot-Brittannië en de Duitse Rijnstaten wensten Antwerpen te installeren als vooraanstaande Europese transithaven, en hebben steeds aan hun verworven rechten i.v.m. de Schelde vastgehouden⁷³.

Rotterdam moge momenteel dan al wat meer verkeer verwerken, politiek, diplomatiek en juridisch is de eerste Europese haven Antwerpen. Meer nog, bij de afkoop van de Nederlandse Scheldetol in 1863 werd plechtig bevestigd dat de Schelde en Antwerpen openstaan voor de hele maritieme wereldgemeenschap. De grootmachten meenden dat de bevaarbaarheid van de Schelde geenszins een zuiver Belgisch-Nederlands dossier was, maar de wereldhandel aanbelangde⁷⁴. Dit unieke internationale statuut - waarin ook het recht op verdieping van de Schelde besloten ligt - heeft de Antwerpse havenmensen steeds geïnspireerd. Het is meer dan ooit actueel nu de Scheldeverdieping en de reactivering van de IJzeren Rijn worden bepleit door talrijke buitenlandse overheden en ondernemingen. Besluit: Antwerpen is het in de meest letterlijke zin aan zijn status verplicht om een Europese en mondiale tophaven te blijven.

12. Europese gemeenschapstrouw

Al lang geleden werd opgemerkt dat het Belgische havencomplex ten dienste staat van de Europese gemeenschap; 'doch opdat het die dienst verlenen kunne moet het vrij zijn van alle banden: vrijheid van toegang naar de zee, vrij verkeer op de binnenwateren, vrij doorvoerkeer'⁷⁵. In het licht van de Europese integratie is de onnodige vertraging van de Scheldeverdieping een regelrechte schande. Tijdens besprekingen met België en Vlaanderen over de Schelde en de IJzeren Rijn verschuilen de noorderburen zich voortdurend achter Europese milieubezwaren. Meestal zijn die bezwaren er bij nader juridisch toezien echter niet, en als ze er wél zijn, zijn ze zeker niet onoverkomelijk⁷⁶. Zelfs wanneer de Europese Commissie tussenkomt om Nederland te laten weten dat zijn milieueisen overdreven zijn, zoals in 2001 gebeurde in het dossier van de IJzeren Rijn⁷⁷, stoort Nederland zich daar niet aan. Fundamenteel is de vaststelling dat Nederland alleen naar Europese normen blijkt te verwijzen om (milieu)bezwaren te creëren. De essentie van Europa, te weten vrije handel in goederen en diensten, vrije mededinging, wegwerking van nationale belemmeringen en volledige

economische integratie, laat Nederland koud. Dergelijk selectief en abusief milieudiscours is uiteraard volkomen ongeloofwaardig. Hier staat niets minder op het spel dan de Europese gemeenschapstrouw⁷⁸. Die houdt in dat de lidstaten alles moeten doen wat ze kunnen om de Europese integratie vooruit te helpen. Een Europees buurland en zijn wereldhaven voortdurend stokken in de wielen steken door nationale, nu ook al culturele barrières op te werpen voor normale economische ontwikkelingen, is een wel erg pijnlijke schending van de gemeenschapstrouw⁷⁹.

13. *Pacta sunt servanda* en *bona fides*

Constant de Kinders jeugdheld Jan zonder Vrees uit het Krabbenstraatje bij het Steen gaf het goede voorbeeld door een Zeeuwse schipper af te tuigen die hem het overeengekomen havenarbeidersloon had geweigerd⁸⁰. *Pacta sunt servanda* is niet alleen een juridische en een culturele waarde van de hoogste rang, maar ook een religieuze. Het naleven van gemaakte afspraken is als oudste volkenrechtelijke regel van godsdienstige oorsprong. Het is hier dan ook de heiligste cultuurwaarde in de hele rij. Ook zij wordt op bedenkelijke wijze in het gedrang gebracht. Juridisch is er immers geen twijfel over dat België, Vlaanderen, Antwerpen en zelfs individuele havengebruikers beschikken over een verworven recht om de Schelde te zien uitdiepen – op kosten van Nederland – én om de IJzeren Rijn te zien reactiveren en moderniseren. Dit recht vloeit voort uit het verdragsrecht (i.h.b. het Scheidingsverdrag van 1839) en bovendien uit het Europees Gemeenschapsrecht m.b.t. vrij verkeer en vrije mededinging, dat het oude verdragsrecht versterkt. De vrije vaart op specifiek de Schelde en de Maas is in oorsprong zelfs de uitdrukking van een fundamenteel mensenrecht op vrije handel, en werd als dusdanig solemneel gedecreteerd door de Franse Conseil Exécutif Provisoire in 1792 en onmiddellijk te Antwerpen afgekondigd door generaal de la Bourdonnay⁸¹. Terstond werden in de stad grote feesten gehouden, want ‘de Koningin van het Noorden ging eindelijk ontwaken uit haren doodslaap van bij de twee eeuwen, en de oude Schelde zou opnieuw de schatten der volkeren voor hare voeten brengen’⁸². De Franse principiële verklaring was ultra-vooruitstrevend; zij lag in de lijn van de proclamatie van de vrije scheepvaart op de Mississippi door de prille Verenigde Staten⁸³ en luidde ook voor het beheer van andere internationale rivieren een nieuw tijdperk in⁸⁴.

Zoals gezegd zijn er meer dan twee eeuwen later tegen de uitoefening van de Belgische rechten geen milieubezwaren in te brengen. Uit eerdere stellingnamen blijkt dat Nederland het bestaan van de Belgische rechten im- of expliciet heeft erkend. Derhalve is het niet geoorloofd dat Nederland de twee bedoelde dossiers jaren aan een stuk vertraagt. Wanneer Nederland aanspraken gebaseerd op gesloten verdragen stelselmatig ontwijkt of frustreert, nu eens door geraffineerde manoeuvres en botte *faits accomplis* die klaarblijkelijk te kwader trouw zijn⁸⁵, dan weer door de buur te verleiden tot alsmaar peripatetischer onderhandelingsronden, probleemstellingen, denkmomenten, inoverwegingnemen, herinoverwegingnemen, kaderschetsen, schetskaders, stapbenaderingen, benaderingsstappen, trapstapstrapatsen, strapatsstaptrappen, planodysseeën, vergunningsqueesten, machtigingsmystagorieën, vervolgtrajectfantasmagorieën, concertatiepandemonia, studiefestijnen, adviesroezen, overleghallucinaties, inspraakextases, bezwaarschriftorgasmen en consultatiesessiebevragingsrapportage-toetsingsdoorloop bekrachtigingsterugkoppelingsprocessen (ik vergeet de beroepsmogelijkheden), dan rijst - helaas - de fundamentele vraag naar de geloofwaardigheid van de Nederlandse rijksoverheid, en naar de zin van het maken van elke toekomstige afspraak met deze partij. Evenmin ware het te begrijpen dat België en Vlaanderen zouden nalaten hun rechten uit te spelen, om te beginnen aan de onderhandelingstafel, en later, desnoods, via procedures. Indien de twee partijen gemaakte afspraken en verworven rechten naast zich zouden neerleggen, de ene uit kwade trouw, de andere zelfs maar om tactische redenen⁸⁶, komt het *pacta sunt servanda* dubbel onder druk te staan. De uiteindelijke begunstigden van de aloude tussenstaatse afspraken – de havenwereld en ieder die er economisch, maatschappelijk en cultureel van leeft, tot ver buiten de haven- en landsgrenzen – blijven dan verweesd achter. Het negeren van aangegane verbintenissen en verworven rechten voedt alleen twijfel, onbehagen, ontgoocheling, wantrouwen en frustratie, en is cultureel gezien nog het meest schadelijk van al. Daarom moet *goede nabuurschap* beginnen bij het integraal vasthouden

aan en het naleven van gemaakte afspraken.

Onderhandelingen, processen, represailles of excuses?

Gelet op de economische repressiepolitiek die Holland ten aanzien van Vlaanderen gedurende eeuwen in toepassing heeft gebracht, is de officiële Nederlandse stelling, dat een verdere Scheldeverdieping de cultuurhistorische waarde van het Westerscheldegebied aantast, niet zomaar kwetsend, maar van een ongehoorde brutaliteit en gruwzaamheid. Nederland kan niet harder op de historische ziel van Antwerpen, Vlaanderen en België trappen. Uitgerekend vanuit Nederland cultuurhistorische bezwaren tegen het voortbestaan van de Antwerpse haven opwerpen, is cultuurhistorisch sadisme.

De cultuurhistorische beletselen zijn bovendien volmaakt onzinnig, daar verder uitstel van de Scheldeverdieping minstens dertien fundamentele cultuurwaarden zou aantasten. Deze cultuurwaarden zijn samengenomen van dusdanig gewicht, dat de oude these dat de haven van Antwerpen als Belgische nationale haven een moreel belang vertoont⁸⁷, begrijpelijk en zelfs ongemeen actueel wordt: het gaat om het enige internationale uitkijkpunt van wereldformaat dat ons land bezit, en dat krachtens zijn eigenste politieke en juridische constitutie. Bovendien staan hoge Europese en internationale cultuurwaarden op het spel.

Ik geef toe dat bovenstaand betoog scherp is aangezet, en hoop vurig op het bewijs dat ik mij totaal in de intenties van mijn vrienden de kezen heb vergist, zodat processen en represailles kunnen worden vermeden. Als Nederland zich in 2004 verbindt tot verdieping van de Schelde tot minstens 13,10 m gegarandeerd te starten ten laatste in 2006, en zonder verdere verdieping uit te sluiten, herroep ik zelfs alle boze woorden en trakteer ik. De bal ligt in het Nederlandse kamp. Volgens de interministeriële afspraken moet dit jaar eindelijk over de verdieping en haar tijdstip worden beslist. Wat de vanuit het Noorden zo fanatiek beleden *goede nabuurschap* betreft, geldt dan één enkele regel: *the proof of the pudding is in the eating*.

Ondertussen beogen deze beschouwingen Nederland begrip te vragen voor de zeer bijzondere cultuurhistorische dimensie van de ganse verdiepingskwestie, en het terzake uit te nodigen tot wat meer fijngevoeligheid, want de domme Nederlandse cultuurhistorische streek slaat alle Belgen met verstomming en brengt het al zo delicate vertrouwen een lelijke knauw toe.

Los daarvan is het nuttig zich eens fundamenteel te bezinnen over de Belgisch/Vlaams-Nederlandse verhoudingen. Daarbij kunnen de volgende drie aanbevelingen van dienst zijn.

Vooreerst moet men aan beide zijden beseffen dat in de hier behandelde economische dossiers inderdaad echte cultuurwaarden op het spel staan. Zoals de toonaangevende maritieme advocaat en politicus Louis Franck pleitte, is de haven van Antwerpen meer dan transatlantiekers en uitgebreide kaaien, dokken en havens, meer dan zakenmensen en rijkdom: '[i]deale krachten zijn mede aan het werk'⁸⁸. Alles reduceren tot economische kosten en baten verarmt ook het debat over de Scheldeverdieping en dreigt de besluitvorming te vertekenen, want zelfs een strikt economisch volstrekt onverantwoord project (waarvan de Scheldeverdieping géén voorbeeld is) kan cultureel en maatschappelijk levensnoodzakelijk zijn. Indien men desalniettemin opteert voor een puur zakelijke afweging, zónder culturele nevenbeschouwingen, dan moet deze cultuurneutrale benadering uiteraard worden gerespecteerd door de twee partijen. Het huidige Nederlandse cultuurhistorische manoeuvre is dan impertinent.

Ten tweede wordt de op zich zo sympathieke culturele samenwerking tussen Noord en Zuid een leugen wanneer de ene partij de andere economisch nog maar eens de nek zou omdraaien en haar aloude 'slinksche en nydige staetkunde'⁸⁹ omtrent de Schelde zou voortzetten. Culturele samenwerkingsprojecten verliezen hun zin en draagvlak wanneer zij voorbijgaan aan de harde realiteit van de dag, die er volgens Nederlandse waarnemers niet één is van samenwerking, maar van sabotage⁹⁰. Deze laatste nog eens opdrijven op cultuurhistorische drooggronden, ware al te bar. In dergelijke context moet elk streven naar een Algemeen-Nederlandse cultuurgemeenschap een wereldvreemde onderneming worden en dreigen de Belgisch/Vlaams-Nederlandse verhoudingen onomkeerbaar te verzuren, wat buitengewoon treurig zou zijn.

Ten derde rijt de Nederlandse cultuurhistorische miskleun historische wonden open. De

eeuwenlange economische repressie door het Noorden, die Antwerpen zijn rang als wereldstad ontnam, en die tegen alle principes van het verenigd Europa tot op vandaag dreigt te worden doorgezet, moet nu eens eindelijk worden beëindigd. Bovendien moet zij uit de herinnering worden gewist door het aanbieden door de Nederlandse regering van officiële verontschuldigen aan België, Vlaanderen en Antwerpen. Gezien hun traumatiserend verleden en heden mogen de Antwerpenaren zich immers met recht en reden beschouwen als de Indianen of Joden van het internationale scheepvaart- en havenbedrijf. De Hollandse excuses moeten gepaard gaan met een substantiële *Wiedergutmachung* die bestaat in daadwerkelijke en expediete diplomatieke, wetgevende en financiële (d.w.z. in klinkende munt gematerialiseerde) tegemoetkomingen aan alle Antwerpse, Vlaamse en Belgische verzuchtingen op havengebied, zonder het geringste voorbehoud. En dit pleidooi is voorzeker minder provocerend dan de Nederlandse cultuurhistorische bezwaren tegen het snel wegscheppen van luttele centimeter bagger van een handvol onzichtbare zandbulten onder water.

Antwerpen, 3 maart 2004

Noten

1 Zeer geheim advies van minister Verstolk aan Koning Willem van 30 november 1838, in Colenbrander, H.T., *Gedenkstukken der algemeene geschiedenis van Nederland*, X, 1830-1840, vijfde stuk, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1922, 668, nr. 350.

2 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Vijfde nota ruimtelijke ordening*, hoofdstuk 6, p. 44: 'Voor het containervervoer met zeeschepen naar Antwerpen zal mogelijk op termijn de Westerschelde opnieuw te ondiep worden geacht. Verdieping staat op gespannen voet met de veiligheid voor overstromingen van met name het oostelijk deel van de Westerschelde en de Zeeschelde. Daarnaast tast verdieping van de Westerschelde de ecologische en cultuurhistorische kwaliteit van het gebied (verder) aan'.

3 *Herziening van het streekplan Zeeland. Westerschelde Container Terminal*, vastgesteld door de Provinciale Staten van Zeeland bij besluit van 4 oktober 2002, p. 9, met

verwijzing naar de Vijfde nota: 'Aangegeven wordt dat dit [het verdiepen van de Schelde] op gespannen voet staat met het aspect veiligheid en een verder aantasting van ecologische en cultuurhistorische waarden betekent'.

4 Zie Van Hooydonk, E. (ed.), *De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen. De Schelde in de XXIste eeuw*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2002, 521 p., en inz. de bijdragen aldaar van J.J. Peters over de fysische aspecten, J. Blomme over de economische, ecologische en veiligheidsgebonden aspecten, en E. Somers en de editor over de juridische aspecten.

5 In de *Kennisgeving Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium* (Bergen op Zoom, ProSes, november 2003, 96 p.) wordt een

onderzoek van cultuurhistorische effecten van o.m. de Scheldeverdieping

aangekondigd. De vraag rijst welke zin dergelijk onderzoek nog heeft nu Nederland eerder al verklaarde dat er sowieso cultuurhistorische bezwaren zijn.

6 De Scheldeverdieping werd gevraagd in 1998. Volgens een rapport van Nederlandse en Vlaamse juristen is het mogelijk dat zij pas kan starten in 2015. In het uiterst geval is medio 2006 of einde 2007 mogelijk, maar daaromtrent kan geen enkele zekerheid worden geboden.

7 De IJzeren Rijn staat open over haar volledige lengte: zie Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding, *Netverklaring 2003*.

8 Balduyck, M., 'Nederlandse ambassadeur Toine van Dongen: 'Scheldeverdieping blijft op schema'', *Gazet van Antwerpen*, 9 januari 2004, 10.

9 Zie nogmaals Van Hooydonk, E. (ed.), *o.c.*, inz. de bijdrage van de editor.

10 Avermaete, R., *Synthèse d'Anvers*, Brussel, L'Eglantine, 1932, 266.

11 Zie meer in Schoups, I., *Brabo en de reus*, Antwerpen / Zwolle, Stadsarchief / Waanders, 2002, 80 p.

12 Zie recent [Hoorne, Ph.](#), *Antwerpen. De stad in gedichten*, Amsterdam, Uitgeverij 521, 2003, inz. 161 e.v.; Lampo, J., 'Dan begint de buikspraak van de zeekolos'. De Antwerpse haven in kunst en letteren', in *Stroomversnelling. De Antwerpse haven tussen 1880 en nu*, Antwerpen, Pandora, 2002, 131-145; Voiturier, M., *Sur les pas des écrivains de l'Escaut*, Brussel, Les Editions l'Octogone & Le Point sur la ligne, 1998, 104 e.v. Zie voorts Borré, J. en Van Hoof, G., *Literaire gids voor provincie en stad Antwerpen*, Schoten, Hadewijch, 1985, passim; Lampo, J., *Verzonnen stad*, Antwerpen/Amsterdam, Manteau, 1994, passim.

13 Van den Oever, K., 'Lof van Antwerpen 1508', in Id., *Lof van Antwerpen*, Antwerpen / Leiden, Mercurius, s.d., (7), 11.

14 Ledeganck, K.L., 'De drie zustersteden. Vaderlandsche trilogie', in van der Heijden, M.C.A., *Strevend Vlaanderen*.

- 19e-eeuwse teksten in verband met Vlaanderens heropleving, Utrecht/Antwerpen, Prisma-boeken, 1972, 106.
- 15 De aanleg van de IJzeren Rijn was gegarandeerd in het Scheidingsverdrag van 1839; de eerste treinen reden er in 1879, na veertig jaar obstructie, die door diverse Nederlandse historici pijnlijk is genoemd (zie nader Van Hooydonk, E., 'Het juridisch statuut van de Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen in actueel en Europees perspectief', in *Id.*, (ed.), *o.c.*, 149-150, nr. 53).
- 16 Onder impuls van de Belgische Eerste Minister G. Verhofstadt werd op 11 april 2003 een principiële overeenstemming bereikt over een internationale arbitrageprocedure, die in september 2004 tot een uitspraak zou moeten leiden.
- 'O lieve Scheldestad', weergegeven in Anseele, A. en Van Herrewege, G., *Het vaderland*, Gent, I. Vanderpoorten, 1922, 157.
- 18 Avermaete, R., *o.c.*, 270.
- 19 *Ibid.*, 273.
- 20 Lambersy, W., *Antwerpen of De Engelen van het verderf*, Brussel, Les éperonniers, 1998, 63.
- 21 Voor de betekenis van de Antwerpse haven in Kuifje, zie, i.s.m. het Franse Musée National de la Marine, <http://www.kuifje.com> (doorklikken via 'Toot !' naar 'Havens en Dokken') (12 april 2003). In boekvorm: Horeau, Y., *Kuifje, Haddock en de schepen*, s.l., Hergé/Moulinsart / Lannoo, 2001, 54.
- 22 Zie bijvoorbeeld Lambiks ontboezemingen over de havenbouw in het grandioos staatsfilosofisch tractaat *De Stalen Bloempot* (nr. 11). *Het Verdronken Land* (nr. 263) daarentegen, bedoeld als karikatuur van de havenuitbreiding, is eerder geslaagd als karikatuur van een deugdelijk Suske en Wiske-album. In de hitparade van Suske en Wiske-albums op het internet staat het nog onverdiend gunstig gerangschikt op nr.... 179.
- 23 Cendrars, B., *Bourlinguer*, s.l., Denoël, 1948, 79 en 107-108.
- 24 *Anvers, ce chant de vie*, weergegeven in Peleman, B., *De Schelde*, Antwerpen, Orteliuss-Boekenfonds - MIM, 1982, 164.
- 25 Lode Baekelmans over Eugeen Van Mieghem in *De Vlaamsche Elsevier*, 1927, 298 e.v., zoals weergegeven in *Eugeen Van Mieghem en de Antwerpse haven*, Antwerpen, V.Z.W. Eugeen Van Mieghem, 1987, 38.
- 26 Van Hooydonk, E., 'The Kids 1976-2002: versnelde Chuck Berry in Vlaanderen', *Portulaan*, 2de kwartaal 2002, jg. 18, nr. 70, 21-32.
- Zie kort Daane, M. en 't Hoen, W., *U schijnt de stad niet goed te kennen? Een literaire wandeling door het Antwerpen van Willem Elsschot*, Amsterdam, Bas Lubberhuizen, 2002, 34-38; Surmont, J., Willem Elsschot, *Tussen droom en daad*, Baarn, Tirion, 1994, 98-99.
- 28 Dibley, R., 'Port development needs versus environmental constraints: Is there overcapacity in European ports?', seminarie *Sustainable Port Development: Accomodating the Human and Natural Habitat* georganiseerd door de European Seaports Organisation (ESPO), Genua, 22 november 2002, slide 18.
- 29 Lambersy, W., *Antwerpen of De engelen van het verderf*, *o.c.*, 108.
- 30 De Bom, E., *De psychologie van den Antwerpenaar*, Antwerpen, C. de Vries-Brouwers, 1976 (derde druk), 6.
- 31 de Vries, J., *Amsterdam-Rotterdam. Rivaliteit in economisch-historisch perspectief*, Bussum, C.A.J. van Dishoeck, 1965, 82.
- 32 Minder bekend is dat de havens van Nantes en Bordeaux tijdens het Frans bewind toenadering zochten tot Holland om de Schelde opnieuw te sluiten (Devos, G. en Van Dammme, I., *In de ban van Mercurius. Twee eeuwen Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen-Waasland 1802-2002*, Tielt, Lannoo, 2002, 21).
- 33 Dumont, G.-H., Léopold II. *Pensées en réflexions*, s.l., L'amitié par le livre, 1948, 33.
- 34 *Ibid.*, 34-41, *passim*.
- 35 Verhaeren, E., 'Aujourd'hui', in *Toute la Flandre*, II, Parijs/Brussel, Mercvire de France/Editions N.R.B., 1943, (96), 99-100 (oorspronkelijk uit *Les Héros*).
- 36 Verhaeren, E., 'L'Escaut', in *Toute la Flandre*, *o.c.*, (103), 112 (ook uit *Les Héros*).
- 37 Baekelmans, L., *Tille*, Antwerpen, De Sikkell, 1935 (derde uitg.), 143-144.
- 38 Michiels, I., *Vlaanderen, ook een land. Journal brut*, boek drie, Amsterdam, De bezige bij, 1987, 84.
- 39 Guicciardini, L., *De idyllische Nederlanden*, Antwerpen/Amsterdam, C. De Vries Brouwers, 1987, 72.
- 40 Het belang van de Belgische koopvaardij neemt na de herinvlagging in 2003 terug toe.
- 41 Zie ter illustratie *Landverhuizers. Antwerpen als kruispunt van komen en gaan*, Antwerpen, Pandora, 2002, 103 p.
- 42 En van de vreselijkste modewoorden.
- 43 Hierbij dient aangetekend dat dergelijke aanbevelingen volkomen overbodig zonet ridicuul zouden klinken in Nederland, waar niemand aan de noodzaak van expansief internationaal optreden twijfelt en eenieder dienovereenkomstig handelt.
- 44 Goris, J.A., *Lof van Antwerpen*, Brussel, N.V. Standaard-Boekhandel, 1940, 277 p.
- 45 De historische bedenking dat de Schelde na 1585 in feite open bleef maar door Holland en Zeeland enkel werd bezwaard met verplicht lastbreken en hoge taksen, doet niets af aan het feit dat Antwerpen zijn leidende rol als wereldhaven en handelscentrum, meer dan de helft van zijn bevolking en zijn enorme kolonie vreemde kooplieden verloor. Door het Verdrag van Münster werd de Schelde expliciet gesloten verklaard. De sluiting van de Schelde heeft hoe dan ook een verwoestende uitwerking gehad en haar handhaving werd niet toevallig ondersteund door de Hollandse havensteden.
- 46 Mertens, F.H. en Torfs, K.L., *Geschiedenis van Antwerpen*, V, Antwerpen, C. de Vries- Brouwers, 1976 (herdruk van de uitgave uit 1846), 446, met verwijzing naar Michelet.

- 47 Scheltema, J., *Verhandeling over het bewerken van de Geschiedenis der Nederlanden*, Haarlem, 1829, geciteerd in van de Sande, A.W.F.M., 'De scheuring geheeld, het Noorden verdeeld. De officiële geschiedschrijving over de opstand en de invloed van Bilderdijk ten tijde van het Verenigd Koninkrijk van Willem I, 1815-1830', in '1585: op gescheiden wegen...'. *Handelingen van het colloquium over de scheiding der Nederlanden, gehouden op 22-23 november 1985*, te Brussel, Leuven, Peeters, 1988, (181), 186-187.
- 48 Verhaeren, E., 'L'Escaut', *l.c.*, 110.
- 49 Zie ook Tarte, J., *Histoire des troubles des Pays-Bas*, IV, Brussel, Hublou, 1822, 153.
- 50 Nothomb, J.-B., *Essai historique et politique sur la révolution belge*, Brussel, J.P. Meline, 1833, 278 en inz. vn. 2 aldaar.
- 51 Huizinga, J., *Nederland's beschaving in de zeventiende eeuw*, Haarlem, Tjeenk Willink, 1963, 24-25.
- 52 Het aantal grote Belgische figuren die politiek, diplomatiek, artistiek of anderszins met de Hollandse dossiers te maken hebben gehad is verbazingwekkend; men grasduine zelf maar eens in Lebrun, G. en Bieleveld, A., *Grandes Figures de la Belgique Indépendante*, Brussel, Bieleveld, 1934 (tweede uitgave), 524 p.
- 53 Wellington aan Lord Aberdeen, 1 januari 1831, in Colenbrander, H.T., *Gedenkstukken der algemeene geschiedenis van Nederland*, X, 1830-1840, eerste stuk, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1918, 185, nr. 133.
- 54 Twaalfde Protocol van de Londense Conferentie, 27 januari 1831, in de Martens, G.F., *Nouveau recueil de traités*, Nouvelle Série, I, 1826-1832, Göttingen, Dieterich, 1837, (164), 170-171, nr. XXXIX.
- 55 Belgische regering aan de Londense Conferentie, 28 juli 1831, in de Martens, G.F., *Nouveau recueil de traités*, Nouvelle Série, II, 1830-1834, Göttingen, Dieterich, 1837, (229), 230.
- Poplimont, Ch., *La Belgique depuis mil huit cent trente*, Gent, Désiré Verhulst, 1848, 481.
- 57 Tamse, C.A., *Nederland en België in Europa (1859-1871)*, Den Haag, Martinus Nijhoff, 1973, 278.
- 58 Ledeganck, K.L., *Volledige Dichtwerken in chronologische orde verzameld*, Aalst, De Seyn-Verhougstraete, 1904, (24), 27.
- 59 Bilé, E. en Trips, E., *Zeebrugge. Een haven in de branding 1895-1970*, Brugge, Brugsch Handelsblad, 1970, 26.
- 60 Tamse, C.A., *Nederland en België, o.c.*, 218.
- 61 Zie van der Heide, H., *Mussert als ingenieur*, Utrecht, Nenasu, 1944, 248 (weergave van een rede van Mussert over de Belgisch-Nederlandse onderhandelingen ten aanzien van de tussenwateren en de Limburgse kanalen uit februari 1932).
- 62 Bon-mot van mevr. M.-D. Simonet, directeur-generaal van de Autonome Haven van Luik, ons meegedeeld door baron Delwaide, schepen van de haven van Antwerpen.
- 63 Magnette, F., *Joseph II et la liberté de l'Escaut*, Brussel, Hayez, 1897, 139 en 161.
- 64 Zie ook 1648. *War and Peace in Europe*, Münster, Verlagsgesellschaft 350 Jahre Westfälischer Friede, 1998, 136-137 (cat. nr. 400).
- 65 Enkele citaten in Baetens, R., *De nazomer van Antwerpens welvaart*, I, Gemeentekrediet van België, 1976, 36, vn. 12.
- 66 Geciteerd in Van der Essen, L., 'L'unité Historique des Pays-Bas', in Van der Essen, L. en Hoogewerff, G.J., *Le Sentiment National dans les Pays-Bas*, Brussel, Les Editions Universitaires, 1943, (5), 48.
- 67 Boon, L.P., *Het Geuzenboek*, Amsterdam, De Arbeiderspers / Em. Querido, 1987, 705.
- 68 Van Hemeldonck, E., *Gekluisterde stroom*, Brussel, D.A.P. Reinaert Uitgaven, 1964, 17.
- 69 Eekhoud, G., *La nouvelle Carthage*, Parijs / Genève, Slatkine, 1982, 342.
- 70 Zie voor een situering Vitányi, B., *The international regime of river navigation*, Alphen aan den Rijn/Germantown, Maryland, Sijthoff & Noordhoff, 1979, 79-80.
- 71 Verstolk en Dedel aan van Zuylen, 2 augustus 1833, in Colenbrander, H.T., *Gedenkstukken der algemeene geschiedenis van Nederland*, X, 1830-1840, vijfde stuk, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1922, 320, nr. 202.
- 72 Zie de Martens, G.F., *Nouveau recueil de traités*, Nouvelle Série, III, 1827-1835, Göttingen, Dieterich, 1837, (305), 312-313.
- 73 Zie voor uitvoerige verdere verwijzingen Van Hooydonk, E., 'Het juridisch statuut van de Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen in actueel en Europees perspectief', in Id. (ed.), *o.c.*, 257-258, nr. 87 en 273-284, nr. 93.
- 74 Stanley aan Milbanke, 21 november 1866, in Gerretson, C., *De tussenwateren 1839-1867. Diplomatieke documenten*, Haarlem, Tjeenk Willink, s.d., 266-267, nr. 203.
- 75 De Vos, H. en Bronne, Ch., *De Belgen en de zee*, Brussel/Antwerpen/Luik, C.G.P.I., s.d., 136.
- 76 Voor een weerlegging van de bedoelde milieu-bezwaren, zie Van Hooydonk, E., *o.c.*, 311 e.v., nrs. 112 e.v.
- 77 Zie Van Hooydonk, E., 'Het juridisch statuut', *o.c.*, 323-324, nr. 121.
- 78 Expliciet verankerd in artikel 10 van het Verdrag van Rome.
- 79 Zie nader Van Hooydonk, E., 'Het juridisch statuut', *o.c.*, 340-343, nrs. 136-137.
- 80 De Kinder, C., *Jan zonder Vrees*, Antwerpen / Amsterdam, L. Opdebeek, 1978, 8-9.
- 81 Zie Delwaide, L., 'De ontstaansgeschiedenis van het beginsel van de vrije vaart op internationale rivieren', in Blauwens, G., De Brabander, G. en Van de Voorde, E., *De dynamiek van een haven. Liber Amicorum aangeboden bij het emeritaat van Prof. Fernand Ridder Suykens*, Kapellen, Pelckmans, 1993, (124), 141.
- 82 Beetemé, G., *Antwerpen moederstad van handel en kunst*, II, Antwerpen/Ninove, 1888 (tweede uitgave), 9.
- 83 van Eysinga, W.J.M., *Les fleuves et canaux internationaux*, in Bibliotheca Visseriana, II, Leiden, E.J. Brill, 1924, (121), 128.
- 84 Schluckebier, U., *Internationales Rheinschiffahrtsrecht*, Göttingen, Institut für Völkerrecht der Universität

Göttingen, 1965, 12.

85 Voor een opsomming, zie Van Hooydonk, E., 'Het juridisch statuut', *o.c.*, 338-339, nr. 135.

86 In het dossier van de Scheldeverdieping heeft het Vlaams Parlement in 2001 om tactische redenen gemeend voorlopig geen juridische aanspraak te moeten formuleren.

87 Aldus François, S., *Le port d'Anvers. Sa fonction nationale et la politique commerciale après la guerre*, Parijs, Sirey, 1935, 15-20 en inz. 20.

88 Franck, L., 'Tot inleiding', in *Weerspiegeld Antwerpen. Hoe 't vroeger was: onze schrijvers over hun stad*, Antwerpen, De Sikkel, 1929, V.

89 Mertens, F.H. en Torfs, K.L., *o.c.*, VI, 317.

90 Over sabotage, zie het uitstekende achtergrondartikel van de Nederlandse journalist B. Wildenburg onder de titel 'Hoe Nederland de IJzeren Rijn saboteert' in *De Financieel-Economische Tijd*, 16 januari 2003, 2. Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt er aangeduid als de firma List en Bedrog.