



*de wateroorlog tussen  
België en Nederland*



Voor je je kunt verdiepen in de tot vandaag voortdurende strijd tussen België en Nederland, om waterwegen die over elkaars grondgebied lopen, moet je eerst weten hoe België en Nederland ontstaan zijn. Daar zijn een aantal kantelpunten op te merken, namelijk de Opstand der Noordelijke Nederlanden (1568) en de campagne van de Franse Revolutionaire troepen (1794-'96) waarin ze de Nederlanden onder de voet liepen. De Opstand werd met succes afgerond door het losmaken van de Noordelijke Nederlanden uit het Habsburgse Rijk door het Verdrag van Münster, onderdeel van de Vrede van Westfalen in 1648, die o.a. ook een einde maakte aan de Dertigjarige Oorlog. Veel ingrijpender was de Franse Tijd, zoals heel eufemistisch de bezetting van de beide Nederlanden door Franse revolutionaire troepen genoemd wordt. Voor Limburg en de rest van de Zuidelijke Nederlanden begon die al in 1794, voor het noorden via Bataafse Republiek/Gemenebest (1795-1806) en Koninkrijk Holland (1806-1810) en eindigde ook in volledige annexatie (1810-'13). De machtshonger van Napoleon werd na diens mislukte Ruslandcampagne een halt toegeeroepen door een coalitie van het Verenigd Koninkrijk, Pruisen, Oostenrijk, Rusland, Zweden, Spanje en Portugal met nog enkele kleine Duitse staten. De Volkerenslag bij Leipzig, 16 tot 19 oktober 1813, betekende het einde voor het Eerste Franse Keizerrijk en Napoleon. De vier eerstgenoemde coalitieleden belegden 1814-'15 het Congres van Wenen, met het doel tot een staatkundige herordening en institutionele reconstructie van Europa te komen. Het (Britse) Verenigd Koninkrijk zorgde er daarbij voor dat Pruisen zich

[Links: Het \(Verenigd\) Koninkrijk der Nederlanden 1814-1831.](#)



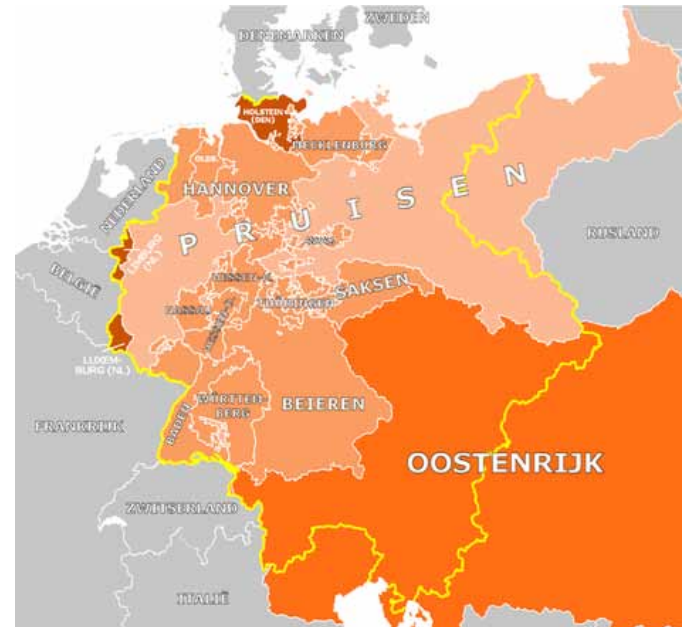
niet meester zou maken van de Noordzeehavens en was geïnteresseerd in een sterke bundeling van de Nederlanden onder één vorst. Gesprekspartner werd de zoon van de inmiddels overleden stadhouder Willem V, Willem Frederik, de latere koning Willem I, die in 1813 al 40 jaar oud was. De goodwill had het Huis

van Oranje verdiend door de militaire inspanningen van de in 1792 geboren zoon van Willem Frederik, Guillot, de latere koning Willem II. Die was de lieveling van de Engelse generaal Wellington geworden en had geëxcelleerd in de finale campagnes tegen Napoleon vanaf 1808. Willem I werd direct in 1813 geïnstalleerd als soeverein vorst der Nederlanden, terwijl de invulling van zijn vorstendom nog in Wenen moest plaatsvinden. Willem maakte zich sterk om zoveel mogelijk de contouren van de oude Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden te herstellen. Voorop stond dat de nieuwe staat een eenheidsstaat zou worden, zonder rol voor allerlei min of meer zelfstandig

opererende deelstaatjes. In 1815 werd, als gevolg van alle onderhandelingen in Wenen, het Koninkrijk der Nederlanden gesticht, nu met Willem I als volwaardig koning. Limburg en Luxemburg gingen daar toch een afwijkende rol in spelen.

### Duitse Bond

In 1806 stortte het Heilige Roomse Rijk in en werd nooit opnieuw tot leven gewekt. Na de nederlaag van Napoleon in 1813 overwoogen de afzonderlijke Duitse staten en Oostenrijk



*Boven: Prins Willem VI, na 1813 als soeverein vorst en na 1815 als koning Willem I van het Koninkrijk der Nederlanden.*

*Rechts: Kaart van de Duitse Bond, met Luxemburg en Nederlands-Limburg als volwaardige leden, zij het in personele unie met Nederland.*



tot oprichting van een los gestructureerde statenbond. In 1815 trad de Duitse Bond in werking, bestaande uit 37 vorstendommen en 4 vrije steden. Het hertogdom Luxemburg was ook toegetreden, zij het in personele unie met het Koninkrijk der Nederlanden.

De Duitse Bond was geen lang leven beschoren. De Duits-Duitse oorlog die in 1866 uitbrak tussen Oostenrijk en Pruisen maakte formeel een einde aan de statenbond die in 1867 met opheffing afgesloten werd. Onder kanselier Bismarck kreeg ons deel van Europa te maken met een militant en agressief koninkrijk en vanaf 1871 keizerrijk Pruisen.

### Luxemburgse kwestie

Het hertogdom Luxemburg probeerde neutraal te blijven in de troebelen rond de Reformatie en bleef trouw aan keizer Karel V en later koning Philips II. Het ondertekende niet de Pacificatie van Gent, niet de Unie van Brussel, noch de Unie van Atrecht. Na de Spaanse Successieoorlog kwam Luxemburg in 1715, tezamen met de rest van de Zuidelijke Nederlanden direct onder de Oostenrijkse Habsburgers, die sedertdien ook hertog van Luxemburg waren. Luxemburg werd tot de Zuidelijke Nederlanden gerekend, het viel onder de jurisdictie van de Grote Raad van Mechelen, maar deed in 1790 als enige Zuid-Nederlandse staat niet mee aan de oprichting van de VNS (Verenigde Nederlandse Staten).

In 1813 lobbyde soeverein vorst Willem I voor inlijving van Luxemburg bij de Nederlanden, omdat het immers deel van



de Zuidelijke Nederlanden uitmaakt had. Pruisen blokkeerde dat en Luxemburg werd opgeschaald tot groothertogdom en bij de oprichting van de Duitse Bond in 1815 meteen lid. Willem I mocht

wel groothertog van Luxemburg worden. Hij heeft vanaf het begin de indruk willen vestigen dat Luxemburg, ondanks het lidmaatschap van de Duitse Bond, volwaardig onderdeel vormde van het 'Verenigd' Koninkrijk der Nederlanden.

Moeilijk werd het voor Luxemburg door de afscheiding van België uit het Koninkrijk der Nederlanden in 1831. België maakte in de plaats van Willem I aanspraak op het groothertogdom. De onderhandelingen in Londen sleepten zich voort tot 1839 met het resultaat dat Luxemburg bijna volledig werd uitgekleed. België kreeg de Franstalige delen aan de westgrens, meer dan de helft van het toch al niet grote staatje. In 1815 had Pruisen al de Duitstalige streek aan de oostgrens geannexeerd. Wat overbleef was het overgangsgebied, dat we sinds het opheffen van de Duitse Bond in 1867 als het onafhankelijke groothertogdom Luxemburg kennen, wel nog steeds onder een groothertog uit het Huis van Oranje. Op dat moment was dat koning Willem III, maar bij diens overlijden in 1890 accepteerde Luxemburg geen vrouwelijke erfopvolging. Met succes deed men een beroep op de Salische wet, waarna het Huis Nassau-Weilburg de groothertogen ging leveren. Waarom deze bizarre actie gehonoreerd werd is politiek en speelt in dit verhaal geen rol.

## De Limburgse kwestie

Het verlies van de helft van het Luxemburgse grondgebied dat bij het nieuw gevormde koninkrijk België kwam, wilde de Duitse Bond gecompenseerd zien. Motor achter deze nogal kinderachtige wens was het dominante en gebiedshongerige Pruisen. Die compensatie kwam uit de verdeling van de provincie Limburg in een Belgisch en Nederlands deel, met de Maas als grensrivier (van Eisden tot Thorn, met uitzondering van de vesting Maastricht als een enclave op de linker Maasoever<sup>1</sup>. Dit alles zeer tegen de zin van de Belgen; hun parlement verwierp de voorstellen dan ook unaniem. De grote mogendheden waren echter niet te vermurwen en de deling volgde als gedictoord. Daarmee was het nog niet gedaan voor Limburg. Het Nederlandse deel werd een hertogdommetje met Willem I als hertog en als zodanig moest het lid worden van de Duitse Bond, met uitzondering van de vestingsteden Maastricht<sup>1</sup> en Venlo. Dit was dus de zo hardnekkig nagestreefde compensatie voor het 'verlies' van half Luxemburg. België had ook

---

<sup>1</sup> De Duitse Bond noemde als reden voor de uitsluiting van Maastricht de tweeherigheid van die stad. Dat is uitzonderlijk en feitelijk onjuist. De tweeherigheid was al een papieren gegeven sinds de Duitse keizer Karel V tevens hertog van Brabant én de 'baas' over de Prins-bisschop van Luik was. De Fransen hadden in 1794 die papieren tweeherigheid officieel afgeschafte en van een herinvoering is niets bekend. Het is ook onwaarschijnlijk door het van de Fransen overnemen van de scheiding van kerk en staat en het onmogelijk maken van staatkundige invloed door kerkelijke leiders. Buiten dat werd geen reden opgegeven waarom Venlo dan buiten de Bond moest blijven. Het is veel waarschijnlijker dat het behoud van niet alleen deze vestingen, maar ook die in Zeeuws-Vlaanderen bijvoorbeeld, uitonderhandeld waren door de Nederlandse overheid onder druk van beroepsmilitair kroonprins Willem II.



aanspraak op oostelijk Limburg gemaakt, maar de kans de problemen met Pruisen op de boven omschreven manier op te lossen greep ook Londen gretig aan. België had het nakijken!

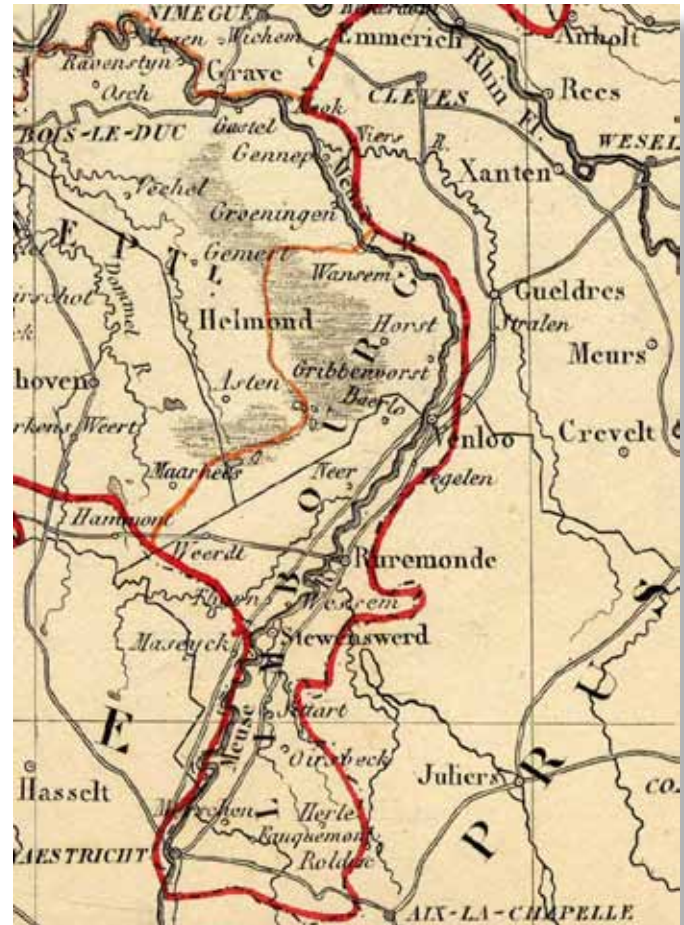
Opnieuw deden de Oranjevorsten er alles aan om Nederlands Limburg, ondanks het lidmaatschap van de Duitse Bond, als een volwaardige provincie te laten functioneren. In een aantal zaken werd bewezen dat Limburg echter meer Duits dan Nederlands was; zo was de Nederlandse wetgeving ondergeschikt aan die van de Duitse Bond, in die zin dat als wetten conflicteerden de Nederlandse niet toegepast werden. So wie so voeren de eerste koninklijke commissarissen een geheel eigen koers bij het besturen van Limburg. Bovendien waren de plattelandsburgemeester bepaald onwillig de Nederlandse wetgeving te volgen, wat in Den Haag regelmatig tot ergernis leidde.

Algemeen wordt door historici aangenomen dat, zo er een volkstemming gehouden zou zijn, de Limburgse bevolking in meerderheid voor aansluiting bij België had gekozen. Het kiesrecht dat in 1839 gold voorzag echter niet in volksraadplegingen, maar was voorbehouden aan een minieme toplaag der bevolking en afhankelijk van de hoogte van de betaalde belastingen.

In 1848 verklaarde de Duitse Parlement in Frankfurt aan de

*Boven: De vlag van het Hertogdom Limburg 1839-1867*

*Rechts: Het Hertogdom Limburg na de verdeling in een Belgisch en Nederlands deel in 1839.*



Main niet gelukkig met de constructie te zijn en eiste dat Nederlands Limburg volledig Duits werd. Ook dit was weer een actie van Pruisen, die in het Duitse parlement verder weinig interesse opwekte voor die vreemde Limburgse eend in de Duitse bijt. De Limburgse bevolking raakte in jubelstemming en zag zijn kans schoon alsnog onder de Nederlandse heerschappij uit te komen. Tamelijk massaal werd de bondsvlag uitgestoken, wat pas na maanden een Haagse reactie opriep. In een poging het ontluikende Limburgse separatisme de kop in te drukken werden alle blijken van anti-Hollandse uitingen onder milde druk verwijderd. Zo bleef oostelijk Limburg en Maastricht op de andere oever Nederlands. De Maas als grensrivier heeft voor een reeks problemen gezorgd, die de relatie België-Nederland nog vele decennia verstoorde en een grote rol speelde in de nu volgende wateroorlog.



De Belgen hadden reden verontwaardigd te zijn over de honoreren van hun eisen. Een eerste verdrag in 1831, direct na het uitbreken van de opstand en de Tiendaagse veldtocht van de



*Boven: De vlag van de provincie Limburg sinds 1867*

*Links: De vlag van het koninkrijk België  
Rechts: Tiendaagse Veldtocht, de slag bij Leuven, troepen onder aanvoering van de kroonprins Willem II*

Noord-Nederlanders, zag er veelbelovend uit maar na de lange onderhandelingen was het Verdrag van Londen in 1839 een teleurstelling voor ze. Nederland had de hoge financieringskosten van alle ondernomen werken in het zuiden als aandeel in de staatsschuld op de Belgen afgewenteld. De Nederlanders accepteerden niet dat de Belgische grens tot de Westerschelde zou reiken wat het verlies van Zeeuws-Vlaanderen betekende. Met vooruitziende blik was dit landsdeel al in 1814 bij de provincie Zeeland gevoegd, tot de grens zoals die in de Tachtigjarige Oorlog was verwezenlijkt. Daarbij waren de vestingsteden Sluis, Hulst en Axel en de versterkingen Aerdenburg en Sas van Gent grensbepalend. Op basis van deze pre-Napoleontische grens kreeg Nederland het voor elkaar dat



Zeeuws-Vlaanderen niet aan België toegewezen werd en het garandeerde alleen de vrije doorvaart naar Antwerpen.

De deling van Limburg betekende ook dat de Belgen opgezadeld werden met het armste deel van Limburg. Het Land van Overmaze, waar al sinds 1723 steenkool gewonnen werd, bevatte de betere grondstoffenreserves en de vele riviertjes voor de bevoeiing van de akkers. Na de deling woonden in het Nederlandse deel enkele tienduizenden mensen meer dan in het Belgische. Hun grotere welvaart blijkt deels uit de ontwikkeling van de bevolkingsaanwas. Bij het uitbreken van WO1 was dat verschil al 100.000 en bij die van WO2 bijna 200.000 zielen.

In 1839 werden alle Limburgers voor de keuze gesteld welke nationaliteit men wenste. Die keuze bepaalde ook een eventuele verhuizing en voor de overwegend agrarische provincie werd die keuze bepaald door grondbezit, pacht of aan een lokatie gebonden broodwinning. Ongeveer 1500 Nederlands-Limburgers kozen voor de Belgische nationaliteit, waarvan alleen al zo'n 600 Maastrichtenaren. Toen in 1917 in Nederland

het Algemeen Kiesrecht ingevoerd was (vrouwen in 1919) en een volkstemming tot de mogelijkheden had behoord was er onder de Nederlands-Limburgers nagenoeg geen animo meer voor aansluiting bij België, ondanks aandringen van de Belgen. Vaderlandsliefde is het echter nooit geworden.

Het Congres van Londen in 1867 was noodzakelijk door het uiteenvallen van de Duitse Bond en had als hoofddoel de Luxemburgse kwestie opnieuw te regelen. Luxemburg werd een zelfstandig groothertogdom met Willem III als groot-hertog. Parallel daaraan werd eenzelfde wijziging ook voor Nederlands-Limburg doorgevoerd. Het hertogdom Limburg hield op te bestaan en werd een volwaardige Nederlandse provincie. De titel hertog van Limburg verviel daarmee.

***Terminologie in het vervolg van dit verhaal***

*In 1830 kwam het zuiden in opstand, in 1831 werd een voorlopige scheiding verordeneerd en werd de staat België gesticht. In 1839 volgde de definitieve scheiding in het verdrag van Londen. Om de kempfanen aan te duiden spreken we vóór 1813 van de Zuidelijke Nederlanden en de Noordelijke of de Republiek der Verenigde Nederlanden. Na 1815 van het (Verenigd) Koninkrijk der Nederlanden, met een zuidelijk en noordelijk deel. Na 1831 van België en het Koninkrijk der Nederlanden of Nederland.*



## Kanaalprojecten tot 1839

Kanalen waren een passie van koning Willem I, waarvan hij de voordelen in Engeland had leren inzien. Daar was de Industriële Revolutie op gang gekomen dankzij de aanleg van een netwerk van kanalen van productieplaatsen naar de kust. In zijn nieuwe koninkrijk pakte Willem de verbetering van waterwegen en aanleg van nieuwe ferm aan. In de periode 1813-'39 werden de volgende nieuwe kanalen aangelegd of afgemaakt (de grensoverschrijdende in cursief):

<i>Nieuwe vaarweg</i>	<i>Bouw</i>	<i>Km in Ned.</i>	<i>Km in België</i>	<i>Kosten/milj.f</i>
Kanaal Mons-Condé	1807-1818	---	17,9	1,4
<b><i>Kanaal Brugge-Sluis</i></b>	<b><i>1809-1818</i></b>	<b><i>1,1</i></b>	<b><i>13</i></b>	<b><i>1,4</i></b>
Dedemsvaart	1810-1825	39,3	---	0,8
Havenkanaal Middelburg	1814-1817	7	---	1,1
Willemsvaart	1818-1819	2,5	---	0,2
Noordhollands kanaal	1819-1824	80	---	11,0
<b><i>Zuid-Willemsvaart</i></b>	<b><i>1822-1826</i></b>	<b><i>79</i></b>	<b><i>43,5</i></b>	<b><i>4,5</i></b>
Kanaal Pommeroeul-Antoing	1823-1826	---	25	3,5
Zederikkanaal	1824-1825	22,6	---	1,5
Apeldoorns kanaal	1824-1829	32	---	0,3
<b><i>Kanaal Gent-Terneuzen</i></b>	<b><i>1825-1827</i></b>	<b><i>16</i></b>	<b><i>17</i></b>	<b><i>4,0</i></b>
Voornse kanaal	1827-1830	10,6	---	1,6
Kanaal Brussel-Charleroi	1827-1832	---	74,5	5,0

Wat hierbij meteen opvalt is de hogere prijs per strekkende kilometer in het heuvelachtige zuidoosten.

Dan de vaarwegverbeteringen:

<i>Verbeterde vaarweg</i>	<i>Bouw</i>	<i>Km in Ned.</i>	<i>Km in België</i>	<i>Kosten/milj.f</i>
Amsterdam-Rijnverbinding	1821-1824	61	---	0,9
Kanaal Brugge-Oostende <sup>2)</sup>	1818-1825	---	23,3	1,2
Roosendaalse/Steenbergse Vliet	1822-1823	22	---	0,6
Amstel-Drecht-Aarverbinding	1823-1825	41	---	0,5
Kanalisatie Sambre	1825-1830	---	94,4	4,7
Mark en Dintel	1826-1828	40	---	0,6
Plassendaele-Duinkerken	1827-1833	---	31,8	0,2
Kanaal Brussel-Willebroek	1829-1835	---	28,2	0,6 <sup>3)</sup>

2) inclusief havenwerken Oostende

3) voor Belgische rekening afgebouwd

Verder werden de havenwerken van Amsterdam en Antwerpen gemoderniseerd voor respectievelijk *f*4 en *f*0,6 milj. Onvoltooid bleef de Maas-Moezelverbinding waaraan tot 1831 *f*1,2 milj. gespendeerd was.

Het koninkrijk had in totaal in deze projecten bijna *f*52 miljoen geïnvesteerd, meestal via leningen. In 1839 werd aan België de rekening gepresenteerd voor de werken in dat land tot 1833 in de vorm van het afwentelen van een redelijk deel van de gezamenlijke staatsschuld. Een onaangename verrassing voor de Belgen!

### Na 1839 grensoverschrijdende kanalen

In het hier volgende zal blijken dat sommige onmin al veel ouder is dan de scheiding van België en Nederland. Toch gaan we ons hier beperken tot de ruzies over grensoverschrijdende waterwegen vanaf het moment dat beide landen door de grote mogendheden, die Napoleon overwonnen hadden, tot het Koninkrijk der Nederlanden samengevoegd werden.

Het grensoverschrijdende karakter van de rivieren Maas en Schelde is evident. De noordelijke helft, Nederland, is daarbij steeds benedenstromer en de zuidelijke helft, België, bovenstromer. Dat is met uitzondering (na 1839) van de Maas ter hoogte van Maastricht. De Maas is na de afscheiding wel grensrivier, maar door Maastricht op de linkeroever ter plaatse

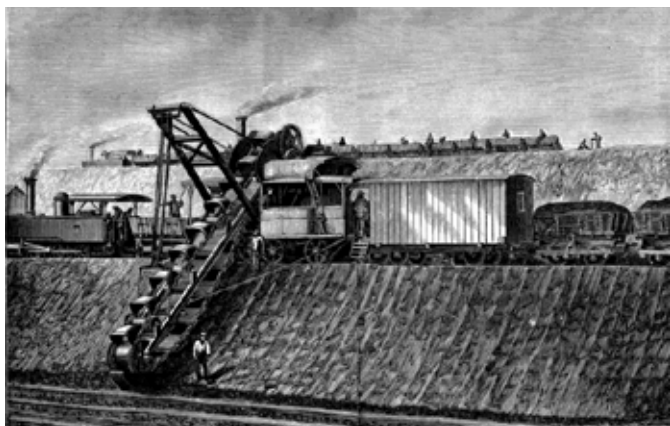


weer even een Nederlandse rivier. Bovenstromers bepalen de hoeveelheid en de kwaliteit van het water dat naar zee stroomt en de benedenstromers wie er over dat water naar zee mag varen. Daar gaan we nog unieke dingen van zien hieronder. Over de grensoverschrijdende kanalen is het nodige te berichten.

Het **Kanaal Brugge-Sluis** was onder Napoleon al in 1809 begonnen als Damse Vaart. Napoleon wilde dit kanaal als één in een netwerk van vaarwegen achter de duinen, zodat hij zijn troepen kon bevoorraden en verplaatsen zonder last te hebben van de Engelse marine. Het kanaal sloot aan op het reeds bestaande maar verbeterde Kanaal Brugge-Oostende. De bedoeling was het kanaal ooit tot de Westerschelde door te trekken, maar zover kwam het nooit. Willem I liet het vergevorderde werk afmaken tot Sluis, dat in 1839 vlak aan de grens met België kwam te liggen. Het kanaal was voor Nederland van geen enkel belang en het heeft ook geen rol gespeeld in de wateroorlog, behalve dan dat Nederland er niet over dacht het naar de Westerschelde te laten verlengen.

Het **Kanaal Gent-Terneuzen** heeft altijd een behoorlijke capaciteit gehad. Tot Sas van Gent was het meteen 4,5m diep en de rest tot Gent 2,5m. Het was 24 m breed, verlopend tot 10m op de bodem. In Terneuzen waren twee zeesluizen van 12 en 8 m breed. De Zeeuwen waren niet geïnteresseerd in het kanaal en keer op keer strandde het project op de financiering. Koning Willem I bracht tevergeefs in 1823 een militaire

*Links: De Damse Vaart, Napoleonsvaart of Kanaal Brugge-Sluis.*



noodzaak in, maar de gebrekkige afwatering van de Zeeuwse akkers in Zeeuws-Vlaanderen en de rol die het kanaal daarbij kon spelen gaven eindelijk de doorslag. In 1825 startte het graven en in 1827 werd het kanaal opengesteld. Tijdens de schermutselingen in 1830 werd het door België afgesloten voor alle verkeer. Ter hoogte van Zelzate plaatste de Belgische generaal Neillon palen in het water om te voorkomen dat Nederlandse schepen Gent zouden bereiken. Het kanaal verzandde en in 1841, toen Nederland de blokkade van de Westerschelde ophef moest het eerst opnieuw uitgebaggerd worden voor er weer scheepvaart op het kanaal mogelijk was. In 1870 en ook daarna heeft België het kanaal sterk verbeterd. In het Nederlands-Belgisch traktaat van 20 juni 1960 wer-

*Boven: Het graven/verbreden van het Kanaal Gent-Terneuzen -1878.  
Rechts: Recente foto van het Kanaal Gent-Terneuzen bij Sluiskil.*

den opnieuw afspraken gemaakt ten aanzien van verbreding en verdieping van het kanaal. Een deel van het dorp Sluiskil zou hierbij plaatsmaken voor het kanaal. In 1963 werden twee nieuwe sluisen in Terneuzen gebouwd; één voor de binnenvaart en één voor de zeevaart. De oude sluis bij Sas van Gent werd gedempt en maakte plaats voor de oprit van de nieuwe brug en het Keizer Karelplein. Op 19 december 1968 werd het vernieuwde kanaal in gebruik genomen door koningin Juliana en koning Boudewijn. In het gezelschap van een delegatie van ambtenaren en bedrijven die aan de bouw hadden meegewerkt, voeren zij mee op de Prinses Margriet van de Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland, die voor deze openingshandeling het kanaal af voer. Het is nog steeds vol in gebruik en nu over de ruim 32 km lengte steeds 200 m breed. Van de in totaal vijf zeesluisen in Terneuzen zijn er nog drie in gebruik.



De **Zuid-Willemsvaart** en het na de scheiding tussen België en Nederland gegraven Kanaal Luik-Maastricht zouden samen de verbinding vormen tussen Luik en het rivierengebied benoorden Den Bosch en vandaar naar Rotterdam en Den Helder. De Maas was slechts vijf maanden per jaar bevaarbaar en de beide kanalen vormden een lateraal kanaal dat de Maas omzeilde. De financiering van beide kanalen was nooit op economische gronden rond te krijgen, zodat Willem I er een militaire rede bij moest halen (bevoorrading vesting Maastricht, inundatie vesting Den Bosch) met een bijpassende investering uit de schatkist, voor er een goedkeuring voor de aanleg kon komen. De Zuid-Willemsvaart tot het Bassin in Maastricht werd in 1826 opengesteld, maar het aarzelend op gang komen van scheepvaartverkeer daarop deed het ergste



vermoeden voor de rentabiliteit van het kanaal. Ondanks dat het kanaal als doorgaande route gedacht was werd het vooral regionaal gebruikt met een accent op het Noord-Brabantse deel richting noorden. De aanleg van de resterende kilometers naar Luik was zo kostbaar dat Willem I er voor terugschrok, ondanks aandringen van Luik. Na de scheiding bleek dat de laatste 43 km van de Zuid-Willemsvaart op Belgisch grondgebied lag, om dan in de enclave Maastricht weer op Nederlandse bodem terecht te komen. De totale lengte van de vaart is 122,5 kilometer waarbij een hoogteverschil van 40 meter wordt overbrugd. Om dit verval te overbruggen waren in 1826 21 sluisen nodig. In de 20<sup>e</sup> eeuw hebben voortdurende verbeteringen en omleggingen het Nederlandse deel van het kanaal steeds aangepast, zodat het vandaag nog in gebruik is.

*Links: De vernieuwing van een sluis in de Zuid-Willemsvaart -1866.*

*Dan nog een aantal kanalen die na de afscheiding van België werden aangelegd en waar Nederland mee te maken kreeg.*



### Kanaal Luik-Maastricht

Na de afscheiding van België en het herstel van een redelijke dialoog tussen beide landen werd eindelijk de verlenging van de Zuid-Willemsvaart naar Luik uitonderhandeld. Tussen 1846 en '50 werd het kanaal aangelegd en in 1853 officieel opengesteld. België diende zowel de kosten van aanleg als onderhoud en exploitatie te dragen. Tot de laatste dag (1963) werd zelfs het kanaalpersoneel in Nederland door België in Belgische franken uitbetaald. Het moest ook goedvinden dat

*Boven: Voor het Kanaal Luik-Maastricht werd een deel van de stad afgebroken. Rechts: Het Kanaal Luik-Maastricht ter hoogte van Herstal, even na 1895.*

het deel op Nederlandse bodem voor hun rekening door Rijks-waterstaat werd aangelegd.

De doorgang over water door Maastricht was problematisch en kon vier tot acht dagen in beslag nemen, waarbij vier douaneposten, zeven bruggen, drie sluizen en een tunnel door de vestingwerken te nemen waren. Zoals de Belgen mopperden: *“Faut-il rappeler qu’au cours d’un voyage de huit kilomètres dans l’enclave de Maastricht le batelier doit s’arrêter à quatre bureaux de douane, traverser un tunnel, passer par trois écluses et sept ponts mobiles en naviguer dans un chenal étroit, tortueux et bordé de quais encombrés? Faut-il rappeler que ce voyage de huit kilomètres durait huit jours?”*

Nederland wilde het probleem wel oplossen door de Maas van Visé tot Maasbracht te kanaliseren en zo de verbinding via Rotterdam leggen. De Belgen wilden liever de Zuid-Willemsvaart aanpassen en zo de verbinding grotendeels over Belgisch grondgebied en naar Antwerpen laten verlopen. De politieke



strijd spitste zich toe tot in 1921 de Nederlandse Tweede Kamer besloot op eigen bodem het Lateraalkanaal aan te leggen, of Julianakanaal zoals het later genoemd zou worden. Daarbij hoorde de kanalisatie van het Nederlandse deel van de Maas, inclusief het kleine stukje van Ternaaien tot Borgharen.

Dit was de aanleiding voor de Belgische overheid om de oplossing voor een rechtstreekse verbinding tussen Luik en Antwerpen uitsluitend op eigen bodem te zoeken en vooral de enclave Maastricht te omzeilen. Het nieuwe kanaal zou geschikt moeten zijn voor schepen tot 2000 ton en de duur van de vaart tussen Luik en Antwerpen van 16 naar 5 á 8 dagen moeten terugbrengen. Het Belgische Nationale Fonds voor Grote Werken opteerde voor dit **Albertkanaal**, aangevuld met een kort



verbindingskanaal **Briegden-Neerharen** voor schepen tot 600 ton, dat het Albertkanaal met de Zuid-Willemsvaart verbond. Het Kanaal Luik-Maastricht diende voor het Nederlandse verkeer tot de kanalisatie van de Maas voor Maastricht en het Julianakanaal gereed waren (1936) en voor het Belgische tot in 1939 het Albertkanaal opengesteld werd. In 1960 werd besloten het kanaal in elk geval in Maastricht te dempen, wat in 1963-'64 uitgevoerd werd.

*Boven: Het Kanaal Bocholt-Herentals verbindt de Zuid-Willemsvaart bij Lozen met het Albertkanaal.*

*Links: In het zeer korte Kanaal Briegden-Neerharen moet een verval van 20 meter overbrugd worden met twee sluisen.*



### Kanaal Bocholt-Herentals

Na de afscheiding begon België met de aanleg van een aantal kanalen van de Kempen westwaarts richting Antwerpen, met zo mogelijk een aansluiting op het Belgische deel van de Zuid-Willemsvaart. Het Kanaal Bocholt-Herentals (Kempisch kanaal) werd 1843-'46 gegraven en sloot in de buurt van Lozen aan op de Zuid-Willemsvaart. Deze omslachtige verbinding

*Boven: Deze foto van het Albertkanaal geeft aan hoeveel moeite België zich moest getroosten om het tot een efficiënt kanaal te maken met zo min mogelijk sluisen en bruggen. Zie ook de foto op de omslag.*

tussen Maas en Schelde werd pas na WO2 overbodig door de afronding van het Albertkanaal.

België begon via de Zuid-Willemsvaart water van de Maas te onttrekken voor het voeden van o.a. deze Kempische kanalen en om de aangrenzende landbouwgronden vruchtbaarder te maken, waardoor de Maas in Nederland over een nog langere periode onbevaarbaar werd. Daarover werd intensief, langdurig en vooral tevergeefs onderhandeld met België.

Afgezien daarvan waren er in de Zuid-Willemsvaart ook te veel belemmeringen (sluisen) voor de scheepvaart. Drie liberale Kamerleden, onder wie Thorbecke, wilden in 1860 weten welke de middelen tot herstel zouden zijn, en hoeveel dat zou kosten. De enquêtecommissie stond onder leiding van Gevers Deynoot, die naast Thorbecke en het Limburgse Kamerlid Strens één van de initiatiefnemers was. De commissie deed in haar verslag de aanbeveling krachtig verbetering van de Beneden-Maas aan te pakken. België zou daaraan moeten bijdragen. Daarnaast moest er een verdrag met België komen over de wateraftappingen en dienden die aftappingen beperkt te worden. Dat leidde in 1863 tot het Maastraktaat, dat niet bepaald gunstig uitpakte voor Nederland.

Gelijk met het Albertkanaal werd het Kanaal Briegden-Neerhalen gegraven (1930-'34) als verbindingskanaal tussen de Zuid-Willemsvaart en het Albertkanaal. Het was meteen een Belgisch tappunt om de Zuid-Willemsvaart van water te voorzien, teneinde de Nederlandse weerstand (en boycot) tegen watertapping via het Kanaal Luik-Maastricht en Zuid-Willemsvaart te omzeilen. Dat dit nog steeds Maaswater was werd weggewuifd.

### Grensoverschrijdende rivieren

België kent drie rivieren die allemaal in Frankrijk ontspringen en waarvan alleen de IJzer in eigen land in zee uitmondt. Beide andere rivieren, de Schelde en de Maas, stromen naar Nederland om daar in de Noordzee uit te monden. België, als bovenstromer, was afhankelijk van Nederland voor de vaart over de Schelde naar zee. Nederland als benedenstromer zag de bevaarbaarheid van de Maas tot nul reduceren door de wateraftappingen in België. Dat samen leverde veel problemen op.

### De Maaskwestie

De Maas is hierboven al diverse malen aan bod gekomen en dat toont aan dat deze rivier zeer nauw verbonden was met de kanalen er omheen. De Maas moest namelijk alle kanalen die



er op aansloten van water voorzien. In tijden van droogte was het aanbod onvoldoende maar dat betekende alleen dat niet de kanalen te weinig water kregen maar dat de Maas stroomafwaarts bijna droog stond.

De Maas is een regenrivier met een lengte van 925 kilometer. Dit type rivier kent sterk variërende waterstanden, wat de bevaarbaarheid negatief beïnvloedt. Slechts vijf maanden per jaar was de rivier redelijk bevaarbaar en in een overgangsfase konden slecht onbeladen of half beladen schepen passeren. Dat had al tot het aanleggen van de Zuid-Willemsvaart geleid maar daar kwam een eind aan door de afscheiding van België

*Boven: Hoogwater op de Maas bij Borgharen...*

*Links: ...en zo ziet de Maas bij Stein er bij laagwater uit.*







uit het Koninkrijk der Nederlanden. Ook na het Verdrag van Londen in 1839 verbeterde er niets. In korte tijd legde België op eigen grondgebied enkele kanalen aan die de Zuid-Willemsvaart met Antwerpen verbonden, die tegelijk de Kempen ontsloten en bevoelden. Vervelend werd het toen bleek dat voor de voeding van deze nieuwe kanalen opnieuw Maaswater nodig was dat via de Zuid-Willemsvaart afgetapt werd. Afgezien van het feit dat de verhoogde stroomsnelheid van het kanaalwater de scheepvaart ernstig belemmerde, zeker stroomopwaarts, betekende het dat er minder water door de Maas zelf overbleef en over een nog kortere periode bevaarbaar bleek. Nu had Nederland in het Maastrichtse Bassin een mogelijkheid de Belgen dwars te zitten, ook nog na de aanleg van het Kanaal Luik-Maastricht. Het Bassin had een uitlaatklep in een sluis naar de Maas om een verhoogd wateraanbod af te voeren. Daarop legde België op eigen grondgebied bij Hocht een tappunt tussen Maas en kanaal aan en begonnen de aftappingen pas goed op gang te komen en werd de Maas bijna helemaal onbevaarbaar. Ne-

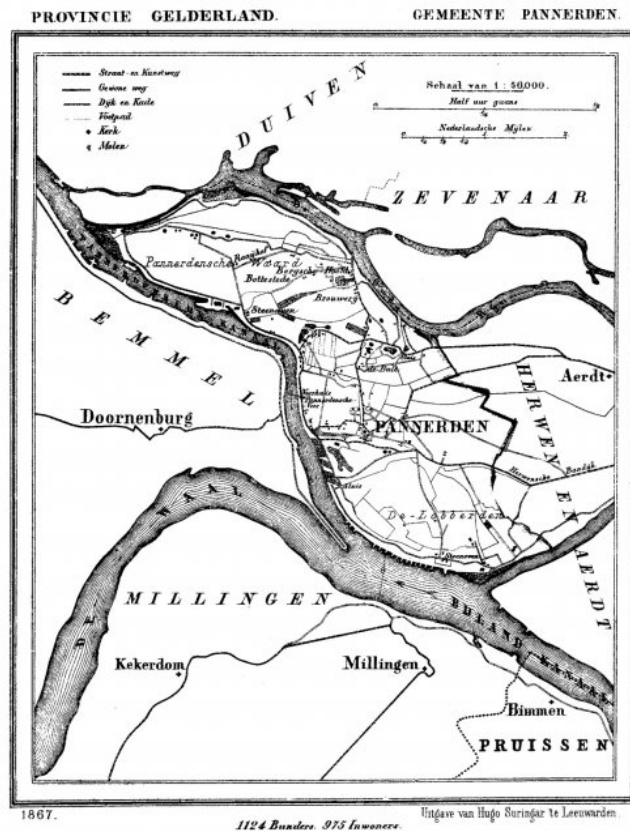
*Links:  
Kaart van het  
Julianakanaal  
van Borgharen tot  
Maasbracht.*



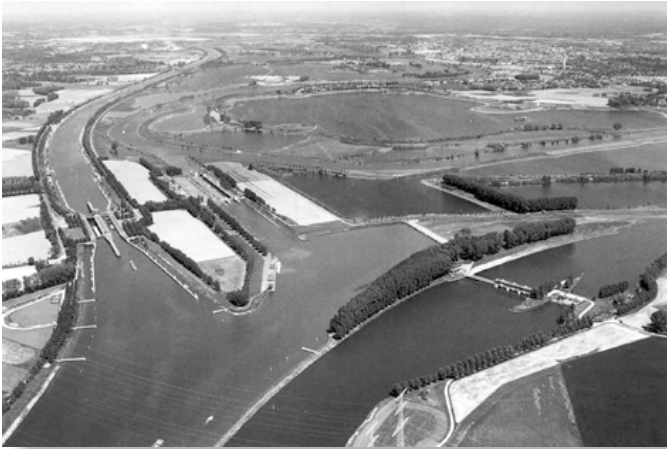
*Rechts:  
Het Julianakanaal  
bij Bunde, met  
rechts het jaagpad.*

derland reageerde furieus en een conferentie volgde met als resultaat het Maastraktaat van 1863, waarop in 1879 nog een aanvulling kwam. In het (in 1993 nog geldende) Maastraktaat kwamen Nederland en België overeen dat Nederland verplicht was een bepaalde hoeveelheid via de Zuid-Willemsvaart aan België te leveren (in de praktijk 14 m<sup>3</sup>/s). België was dan weer verplicht om een deel daarvan (in de praktijk 5 m<sup>3</sup>/s) naar Nederland terug te doen stromen via Lozen. Het tappunt in Hocht werd weer gesloten, maar de verplichting tot minimale doorlating van water naar de Zuid-Willemsvaart betekende in de praktijk dat de bevaarbaarheid van de Maas niet veel verbeterde. De ontwikkeling van kolenmijnen in Zuid-Limburg, begin 20<sup>e</sup> eeuw, maakten het probleem nijpend en Nederland onderzocht opnieuw de kanalisatie van de Maas.

Als de Maas nu geen grensrivier was geweest zou alleen geld een probleem zijn. Nu was er bij elk project ter verbetering van de Maas overleg met België nodig en dat scheen niet bereid de kosten van kanalisatie mede te dragen. Daar zaten de Antwerpse havenbaronnen achter, die hun concurrentiepositie zagen verslechteren als de vaart naar Rotterdam zou verbeteren. De Luikse industrie daarentegen had alle belang bij een betere afvoerweg over de Maas. De regering in Den Haag moest ook keuzes maken: de benedenloop van de Maas kreeg een geheel nieuwe afwatering via de Bergse Maas en de Rijn met al zijn vertakkingen behoefde ook zeer kostbare verbeteringen. Dat laatste was urgent geworden door de grote Rijnwerken in Duitsland die de afvoer van rivierwater door Duitsland verbeterden en daardoor in Nederland bijna jaarlijks voor overstromingen zorgden. De in 1798 - tijdens het Franse bewind - opgerichte



Boven: Er waren meer grote rivierwerken die Nederland onderhanden moest nemen, zoals de omlegging van de Rijn door een geheel nieuwe bedding, het Pannerdens Kanaal. Dit kreeg prioriteit boven de Maas.



Rijkswaterstaat handelde onder het Koninkrijk bijna volledig autonoom en bepaalde de prioriteiten. Daar konden ook verongelijkte Waalse en Limburgse industriëlen geen invloed op uitoefenen. Pas toen begin 20<sup>e</sup> eeuw de grote rivierverbeteringen gereed waren kwam er capaciteit en geld vrij voor verbeteringen aan de Maas. Verschillende Maasverenigingen (van industriëlen) in zowel België als in Nederland lobbyden samen bij hun respectievelijke regeringen voor de gewenste

*Boven: In het kader van de Maaskanalisisatie werd onder meer bij Heel een sluizencomplex met stuw gebouwd (1920-'22). De in de meanders van de Maas door uitgraving ontstane grindplassen zijn ook goed zichtbaar.*

*Rechts: Grindwinning zoals het zou moeten, gericht op gelijkmatig uitdiepen van de Maas en hoe het niet moet, vanuit één punt, waardoor een diepe trog ontstaat.*

Maaswerken, maar de politiek en vooral die in België wierp steeds opnieuw bezwaren op. Tot Nederland er genoeg van kreeg en in 1915 de plannen voor de kanalisatie van de Maas van Ternaaien tot Borgharen ontwikkelde, wat in juni 1915 tot de Wet op de Maaskanalisisatie uitmondde. WO1 gooide roet in het eten en de plannen bleven liggen. Na WO1 speelde België hoog spel door via de geallieerde mogendheden te proberen Nederland onder druk te zetten. België wenste grenscorrecties zoals Nederlands Limburg ten zuiden van Roermond en Zeeuws-Vlaanderen, zodat de Westerschelde een grensrivier werd. België nam het Nederland zeer kwalijk dat het neutraal gebleven was waardoor de Nederlandse economie in een klap op voorsprong raakte. Bovendien had Nederland de vluchtende Duitse troepen ongehinderd door Limburg naar Duitsland gelaten en ook nog de gevluchte Duitse keizer Wilhelm II exil verschaft. België kreeg niet zijn zin van de geallieerden en er bleef niets anders over dan de onderhandelingen weer op te pakken. Tot 1921 ging het gestechel door en ook de lobby van de Belgische en Limburgse Maasverenigingen konden de politieke strijd niet oplossen. Nederland besloot tot een alleen-gang en ging het Julianakanaal aanleggen tussen Borgharen en Maasbracht, waar de Maas weer volledig Limburgs was



geworden. In 1925 stak prinses Juliana de eerste spade in de grond en tien jaar later werd het kanaal opengesteld. In de 30-er jaren werd de kanalisatie van het stuk Maas van Ternaaien tot Borgharen en van Maasbracht tot Grave aangepakt. In antwoord daarop ontwikkelden de Belgen het **Albertkanaal**, waarvan de aanleg in 1930 begon en in 1939 gedeeltelijk opengesteld werd.

Het **Kanaal Briegden-Neerhalen** werd 1930-'34 gegraven als een verbindingskanaal tussen de Zuid-Willemsvaart en het Albertkanaal. Na al dit gegraaf bleef de Maas tenslotte onbeheerd en nog steeds onbedijkt achter. 's Zomers loopt men met gemak door het stuk Maas in de buurt van Stein naar de overkant. In het kader van het Benelux-verdrag werd de samenspraak steeds beter. Vandaag is de samenwerking op het gebied van



de Maasbeheersing vertaald naar een internationale Maascommissie, waarin alle regio's en landen waar de Maas doorheen stroomt zitting hebben.

Alles verloopt in nauw overleg en er worden geen eenzijdige maatregelen getroffen die funest kunnen zijn voor een andere partij.

In 1961 werd zo waar tussen beide landen een verdrag gesloten om te komen tot een vaartverbetering tussen beide concurrerende kanalen. Daarbij werd de Maas tussen begin Albertkanaal en begin Julianakanaal verder uitgediept, de spoorbrug verhoogd en bij Ternaaien werd een tweelingsluis aangelegd. België werd ontslagen van de kosten voor het Kanaal Luik-Maastricht, in casu de demping.



*Boven: Albertkanaal, sluis Klein Ternaaien.*

*Links: Belangstelling in de 30-er jaren voor de gigantsche klus die het Albertkanaal betekende. De insnijding in de verte is de St.Pietersberg.*



### De Scheldekwestie

Tot slot het grootste struikelblok voor betere betrekkingen tussen België en Nederland: de Scheldekwestie. Die begon in de 13<sup>e</sup> eeuw en duurt voort tot vandaag. Tot de 11<sup>e</sup> eeuw stroomde de Schelde via wat vandaag de Oosterschelde is naar de Noordzee. Door een springvloed in 1014 ontwikkelde zich uit een kreek de Honte, de latere Westerschelde. Daardoor ontstonden uit voormalig vasteland de eilanden die we tot voor kort Walcheren en Noord- en Zuid-Beveland noemden. Door het inklinken van de bodem was het geen pretje in de Scheldedelta te wonen. Het aantal overstro-

*Boven: Zeeland in 1612.*

*Rechts: Satellietfoto van de Scheldestroom.*

mingen nam alleen maar toe en net als in Friesland leefde men op terpen. Die van Vlaanderen lieten dat aan de ruwe bevolking van het noorden over en de benodigde inspanningen en het onderhoud aan de graven van Holland. In 1323 werd bij het Verdrag van Parijs graaf Willem III van Holland ontslagen van alle leenhulde voor de gehele delta, die we later Zeeland zijn gaan noemen. Uit omschrijvingen in de akte valt op te maken dat de zeggenschap van de graaf zich uitstreckte tot de kust van het vasteland van Vlaanderen, in die zin dat de graaf van Vlaanderen zeggenschap had zover als hij bij laagwater de Westerschelde in kon lopen en zijn zwaard reikte. Dit hield in dat de beneden-Schelde een nagenoeg puur Zeeuwse stroom was en geen grensrivier met zeggenschap tot de helft van de



stroom voor beide aangrenzende staten. De graven van Holland en Zeeland meenden hieruit het recht te hebben tol te heffen op de Westerschelde, wat het begin van de Scheldekwestie betekende. Hollands gelijk werd bevestigd door Filips (de Stoute) van Bourgondië toen deze in 1384 hertog van Vlaanderen werd, in 1430 ook hertog van Brabant en in 1433 graaf van Holland en Zeeland. Tot slot werden de aanspraken in



1504 nog eens schriftelijk vastgelegd door de Grote Raad van Mechelen. De Westerschelde was definitief een Zeeuwse stroom! Onder de opvolger van de Bourgondische hertogen, de Habsburgse keizer Karel V waren Vlaanderen, Zeeland en Holland verenigd in een en dezelfde politieke bond. De Tachtigjarige Oorlog maakte daar echter een einde aan. De Reformatie was begonnen in West-Vlaanderen en vandaar uitgewaaid naar het noord-oosten. Wrang genoeg werd de opstand in ongeveer diezelfde richting ook weer onderdrukt en met de inname van Antwerpen door de Spaanse troepen in 1585 stonden de legers aan de Zeeuwse wateren. Met een bedenkelijke gretigheid legden de watergeuzen een blokkade voor de Scheldemonde, die de Antwerpse handel liet doodbloeden. Het vertrek van het puikje van de Vlaamse handelsfamilies naar de Noordelijke Nederlanden was de opmaat naar de Hollandse



Boven: *Het tol bij Bergen op Zoom, rond 1500.*  
Links: *Zeeland rond 1300. De Honte gaat de taak van de Oosterschelde overnemen. De doorgang via het Kreekrak blijft belangrijk voor de binnenlandse verbindingen naar de Rijn en de Maas.*



Gouden Eeuw en het einde van de welvaart voor de Zuidelijke Nederlanden. De hele oorlog door bleef Antwerpen geblokkeerd en ook na de vrede in 1648 werd dat niet opgeheven. In 1794 bezetten de Franse revolutionaire troepen de Zuidelijke Nederlanden en in het noorden ontstond de Frans-gezinde Bataafse Republiek. De blokkade werd toen overgenomen door de Engelsen. Nadat Napoleon verslagen was werd in 1814 de toegang tot Antwerpen eindelijk vrijgegeven.

*Boven: Inundaties tijdens het beleg van Antwerpen 1584-'85, dat eindigde met het definitieve verlies van de stad aan de Spanjaarden.*

*Rechts: Het Verdrongen Land van Saafdinge, waar de Hedwigepolder en de Prosperpolder deel van uitmaken.*

De Engelsen waren door de oorlog met Napoleon het gevaar gaan inzien van de Schelde als uitvalsbasis voor een invasievloot die op Engeland gericht was. Tijdens de onderhandelingen tussen 1813 en '15 zorgden zij ervoor dat Antwerpen uitsluitend een handelshaven zou zijn en er nooit oorlogsschepen mochten liggen. Door de Belgische onafhankelijkheidsstrijd (geïnitieerd door het Franstalige Wallonië en de katholieke kerk) bestond het gevaar dat België onder invloed van Frankrijk kon komen. Daarop vonden bijna alle claims van Nederland goed gehoor bij de Engelsen en trok België aan het kortste eind.

Tijdens de succesvolle 17<sup>e</sup>-eeuwse campagnes van Maurits en Frederik Hendrik was een keten van versterkingen en ves-



tingsteden opgebouwd die dwars door Vlaanderen en Brabant liep. Zo ontstonden Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Brabant. Na de losmaking van België werd met het verdrag van Londen in 1839 bepaald dat de grenzen van de Republiek in 1795 maatgevend waren en Zeeuws-Vlaanderen aan Nederland zou komen. Dit was een doodsteek voor de Belgen, die opnieuw de toegang tot hun belangrijkste haven over grondgebied van een vijandig gezinde natie zagen lopen. Tijdens de schermutelingen na 1830 werd de Westerschelde door het koninkrijk afgesloten, wat tot 1841 heeft geduurd. Nederland kreeg echter bij het verdrag opgelegd de vrije doorvaart naar Antwerpen te garanderen. De Engelsen konden tevreden zijn met de controle over de Westerschelde door de loyale Oranjevorsten. Tijdens WO1, toen Nederland neutraal bleef, legden de Britten weer een blokkade voor de Westerschelde, wat ze in WO2 met heel wat minder succes probeerden te herhalen.



Door allerlei verdragen werd de relatie tussen België en Nederland wel beter maar bij de Westerschelde bleef het wringen. Men kan er niet omheen dat Nederland de kans om een naaste concurrent uit te schakelen niet kon weerstaan. Het Benelux-verdrag niet, de Europese economische samenwerking in de EKSG en de EEG niet, nog de EG hebben een totale oplossing van de Scheldekwestie. Steeds weer wist Nederland bezwaren in te brengen die oplossingen op z'n minst vertraagden. Het laatste voorbeeld (2009) is de interventie van de Raad van State in een verdrag dat Nederland min of meer gedwongen was te ondertekenen: het ontpolderen van de Hedwigepolder, die nota bene geheel door België betaald zal worden.

In 1860 maakte de Spoorwegwet het mogelijk het omstreden baanvak Vlissingen-Bergen op Zoom (Zeelandlijn) aan te leggen, waarvoor het **Kreekrak**, de doorvaart tussen Zuid-Beveland en het vasteland bij Bergen op Zoom, geblokkeerd werd door het dijklichaam voor deze eerste staatsspoorlijn. Plannen voor afdamming van het Kreekrak stamden overigens al van 1810, de Franse tijd. In 1863 reed de eerste werktrein over

*Boven: Het Sloe voor de afdamming.*

*Links: Werkzaamheden aan het Kreekrak.*





de dam en het jaar daarop begon de dienstregeling tot Goes. Het Kreekrak werd, zij het alleen bij hoogwater, door binnenvaartschepen vanuit Antwerpen gebruikt als verbinding met de grote rivieren en verder naar bijvoorbeeld het Ruhrgebied. Bij laagwater waren de schepen gedwongen de langere route via het **Sloe** te nemen, die in 1871 eveneens afgesloten werd voor de doortrekking van de Zeelandlijn tot Vlissingen. Ter compensatie van de af te sluiten doorvaarten werd vanaf 1850 bij Wemeldinge het **Kanaal door Zuid-Beveland** gegraven, dat in 1866 opengesteld werd. Dit was een logisch gevolg van het dictaat in het Verdrag van Londen (1839), dat Nederland

*Boven: Het Kanaal door Zuid-Beveland is ook vandaag nog in vol bedrijf.  
Rechts: Door de aanleg van de Oosterschelde, in het kader van de Deltawerken, is het Schelde-Rijnkanaal volledig getijdenvrij.*

niet alleen de vrije vaart naar zee liet garanderen, maar ook die naar de rest van Nederland. De aanleg van het **Schelde-Rijnkanaal** (1975) heeft voor schepen vanuit Antwerpen het Kanaal door Zuid-Beveland overbodig gemaakt, maar het is nog steeds een dankbaar gebruikte manier om van de Westerschelde naar de Oosterschelde te komen.

België zag mogelijkheden van het Schelde-Rijnkanaal op Belgische bodem een aftakking te maken naar de Kempen, maar Nederland blokkeerde dit plan. De kruising ligt er maar het kanaal naar de Kempen is nooit gegraven.

Wat rest ons nu nog van de wateroorlog tussen België en Nederland?



### **Prosperpolder (België)**

Sinds enkele jaren zoekt men naar gebieden voor natuurcompensatie. In 2009 zal worden begonnen aan een nieuwe dijk die loopt van de Schelde ter hoogte van het gehucht Ouden Doel naar de Polderdijk. Vandaar loopt de dijk naar het noorden langs de Carolusstraat ten oosten van het gehucht Prosperpolder, om te eindigen ter hoogte van het Verdrongen Land van Saeftinghe. Door deze natuurcompensatie dreigen minstens 20 boerderijen, huizen en hoeven (zoals de Antoniushoeve) te verdwijnen. Om dezelfde reden zou in Nederland het aangrenzende deel van de Hedwigepolder ook worden heraangesloten bij het Verdrongen Land.



### **Hedwigepolder (Nederland)**

In een verdrag tussen Nederland en België over de verdieping van de vaargeul in de Westerschelde ten behoeve van de Antwerpse haven werd vastgelegd dat de Hedwigepolder weer bij het Verdrongen Land van Saeftinghe aangesloten zou worden (door het doorsteken van de dijken) bij wijze van natuurcompensatie (meer ruimte voor de Westerschelde). In Zeeland rees verzet tegen het idee een op de zee veroverd stuk land weer terug te geven. In 2008 werd door een commis-

*Boven: De Nederlandse Hedwigepolder: onderwerp van de laatste fase in de wateroorlog tussen België en Nederland.*

*Links: De Belgische Prosperpolder, die aan de Hedwigepolder grenst.*



sie onder leiding van oud-minister Ed Nijpels bevestigd dat het onder water zetten van de polder de goedkoopste en meest effectieve manier is voor natuurcompensatie; in het verdrag is vastgelegd dat ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder voor het grootste deel of helemaal betaald wordt door Vlaanderen.

Bronnen:

*Handboek voor de geschiedenis van Limburg*, Dr.P.J.H.Ubachs, Verloren, 2000  
*Kanalen van de Koning-Koopman*, R.Filarski, NEHA, 1995  
*Land in Zee*, Wilfried ten Brinke, Veen, 2007  
*Kanaliseert de Maas. Doot et Noe of Noets*, Antoon Bosch in: *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg*, jaarboek 2008 van SHCL.

Internet:

[http://www.rechten.unimaas.nl/lrg/pdf/staatkundige\\_geschiedenis\\_limburg\\_1794-1867.pdf](http://www.rechten.unimaas.nl/lrg/pdf/staatkundige_geschiedenis_limburg_1794-1867.pdf)  
Wikipedia, diverse bijdragen

# Theo Bakker's Domein

## *De topografische bijzonderheden van Maastrichts ontwikkeling*

- **Maastricht**, mix van twintig eeuwen stedelijke structuren. Hoe geografische omstandigheden en menselijk ingrijpen de stad vorm gegeven hebben.
- **Vesting Maastricht**, aanleg, uitbreiding, onderhoud, ontmanteling en slechting der Maastrichtse vestingwerken.
- **Middeleeuwse kloosters** in Maastricht, hun ontstaan en hun doelstellingen. Bijna en bloc moeten ze tijdens de Franse overheersing sluiten. Wat is er van over en waarvoor wordt dat gebruikt?
- **Verdwenen kerspelkapellen en gasthuizen**. In Maastricht stonden veel buurtkapellen en gasthuizen met kapellen, die ingeschakeld werden in de buurtorganisatie en armenzorg. Hoogst zelden kregen ze een taak binnen de parochie.
- **Onze Lieve Vrouwebasiliek**. Stap binnen in de Hoge Middeleeuwen en geniet van een goed geconserveerde romaanse kerk. Lees over de kapittelstrijd tussen het Sint Servaas- en het O.L.Vrouwekapittel, over de restauratie door P.J.H.Cuijpers en over het verdwijnen van de belangrijkste kerkschatten naar het Vaticaan. Lees ook over de geschiedenis van het wonderbaarlijke beeld van de Sterre der Zee.  
*Vergeet niet de monumentbeschrijving in de volgende kolom.*
- **Van Kanaal tot Maasboulevard**. De geschiedenis van het Kanaal van Luik naar Maastricht.

## *Diversen*

- **Maastrichts tweeherigheid**. Hoe een middeleeuwse overeenkomst door de eeuwen slim gebruikt werd voor het welzijn van de stad en hoeveel tweedracht die ook bracht.
- **Wateroorlog België–Nederland**. Sinds 1830 woedt een wateroorlog tussen België en Nederland rond de angels in het “Belgische vlees”: Maastricht en Zeeuws-Vlaanderen.

## *Artikelen over Maastricht van andere auteurs*

- \* **Elisabeth Strouven**, stichtster van het tertiariissenklooster Calvariënberg, de bakermat van Maastrichts moderne ziekenhuizen. Door Florence Kroon
- \* **Sint Servaasbasiliek**, een monumentbeschrijving
- \* **O.L.Vrouwebasiliek**, een monumentbeschrijving