

Roel Zijlmans, *Troebele betrekkingen. Grens, scheepvaart- en waterstaatskwesities in de Nederlanden tot 1800* (Hilversum: Verloren, 2017, 686 pp., ISBN 9789087046378).

Roel Zijlmans onderzocht de belangrijkste aspecten van de grensvorming tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden, van de Romeinse Tijd tot aan de negentiende eeuw. Onderdeel daarvan zijn bilaterale scheepvaart- en waterstaatskwesities. Zijlmans behandelt die vanuit het perspectief van politieke geschiedenis, rechtsgeschiedenis en waterbouwkunde. Daarbij gaat het om het streven naar historische of veilige grenzen tussen Nederland en België, de aanleg van strategische waterstaatswerken in die regio, zoals kanalen en rivieraanpassingen, en de theorie en de praktijk van het rivierrecht en de mythes daarover.

Het boek is chronologisch-thematisch opgebouwd. Na de twaalfde eeuw wordt het verhaal opgehangen aan casestudies, waarbij de chronologische volgorde enigszins wordt losgelaten, wat niet storend hoeft te zijn. Kwesties zijn de handels- en scheepvaartregelingen, onderhandelingen over de Schelde in de zestiende en zeventiende eeuw, Schelde-Rijn-Maasverbindingen in de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw, en de sluiting van de Schelde in de zeventiende en achttiende eeuw. Voor iedere periode wordt eerst de politieke geschiedenis uitvoerig behandeld en daarna de meer rechtshistorische en technische ontwikkelingen. Buiten het gestelde chronologische kader bevat het boek ook nog een overzicht van de relevante onderhandelingen tussen Noord en Zuid in de negentiende en twintigste eeuw, en een naschrift over de twintigste-eeuwse geschiedenis van het Scheldevraagstuk.

In de inleiding wordt de aanleiding voor dit boek helder uit de doeken gedaan. De auteur nam in de periode 1986-1995 in een hoge ambtelijke functie deel aan de onderhandelingen tussen Nederland en België over de zogenaamde ‘waterverdragen’. Daarbij ontdekte hij dat er aan Nederlandse zijde weinig aandacht en een grote kennislacune bestond ten aanzien van het onderwerp, maar dat aan Belgische zijde van een levendige belangstelling sprake was en van grote kennis, die evenwel grotendeels slechts in Franstalige literatuur te vinden was. Het maatschappelijk belang van deze studie is hiermee duidelijk aangegeven (1).

Het betoeg van het boek, dat de handelseditie is van een proefschrift verdedigd aan de rechtenfaculteit van de Universiteit van Tilburg in 2016, wordt niet gepositioneerd in een wetenschappelijk-historisch debat. Ik vraag me bijvoorbeeld af hoe de geschiedenis van deze grensregio zich verhoudt tot

die van andere grensstreken. Wel beschrijft de auteur aan het begin van een aantal hoofdstukken enkele stukken relevante historiografie.

Zijlmans onderneemt geen poging tot het opbouwen en toepassen van een conceptueel kader. De vraagstelling behandelt hij wel uitvoerig. Bij de drie genoemde thema's zet hij elf deelvragen en bijbehorende theses op een rij, vragen die eigenlijk vrij los van elkaar staan, wat vermoedelijk mede het gevolg is van het ontbrekende historiografische of conceptuele kader (26-29). Het is zo wel moeilijk een scherpe keuze te maken uit het omvangrijke materiaal en geen wonder dat dit een lijvig boek is geworden. Alleen al de hoofdtekst omvat zo'n zeshonderd pagina's.

Het boek bundelt een schat aan informatie en prachtige verhalen. Een enkel voorbeeld moet volstaan om dit aan te duiden. In hoofdstuk 5 komt een aantal plannen voor de bouw van kanalen voor het voetlicht. Diverse partijen, met name de centrale overheid en steden, wilden begin zeventiende eeuw de grote rivieren verbinden en zo nieuwe handelsroutes creëren voor de steden in de Zuidelijke Nederlanden die door de nieuwe politieke grenzen van de grote handelsroutes waren afgesneden. Het vroegste plan is van Paolo Francesquie (1612) en beoogde een verbinding tussen Maas en Schelde aan te leggen over Luiks en Brabants grondgebied. Hiervoor ontwierp Francesquie een stelsel van vier vaarten, met als hoofdas een kanaal van Antwerpen naar Maastricht. Van dit plan kwam niets terecht, maar een deel van een later plan werd wel uitgevoerd. Dit plan was ook gericht op een nieuwe verbinding, tussen de Limburgse Maas en Antwerpen, en tevens moest er volgens dit voorstel een aansluiting komen tussen de Maas bij Venlo en de Rijn bij Rijnberk. Dit laatste stuk kreeg de naam Fossa Eugenia (1626-1627), ter ere van de landvoogdes, Isabelle Clara Eugenia, en werd ook wel Nieuwe Vaart of Gelderse Grift genoemd. De aanleg van dit kanaal bleek buitengewoon kostbaar en duurde veel langer dan voorzien, ook al omdat Staatse troepen geregeld delen ervan vernielden. Aan de Spaanse zijde bleek er uiteindelijk niet genoeg kapitaal beschikbaar om dit werk te financieren en dat ziet de schrijver als de belangrijkste oorzaak van het mislukken ervan. Hoewel de landvoogdes haar juwelen verpandde om leningen los te krijgen en de grote steden extra gelden uit hun brouwindustrie persten, moest het project na twee jaar worden opgegeven. De sluis bij Rijnberk werd wel afgebouwd en is rond 1985 ter herinnering aan deze merkwaardige geschiedenis deels gerestaureerd (408-413, 441-448).

De auteur toont dat hij degelijk onderzoek heeft gedaan, over veel zaken diep heeft nagedacht en een genuanceerd oordeel heeft opgebouwd. Met betrekking tot veel grenskwesties brengt hij nuanceringen aan in het geschiedbeeld. Voor het onderwerp kanalenbouw bijvoorbeeld maakt hij aannemelijk dat de tegenstand van de Republiek vaak slechts een kleine rol heeft gespeeld bij de mislukkingen van die bouw. De Republiek mengde zich niet in onderhandelingen erover en de beperkte Staatse aanslagen op de

kanalen onderbraken de werken niet wezenlijk. Het hoofdprobleem lijkt de schaal en financiering van het werk te zijn geweest. Er waren niet veel mensen met ervaring met dit soort grote projecten die ook technisch zeer hoge eisen stelden. De begrotingen waren daarom niet realistisch, en toen de kosten zeer veel hoger bleken uit te vallen, was er niet genoeg investeringskapitaal beschikbaar. Dit is zonder meer een mooie bijdrage aan dit stuk geschiedenis (582-584).

Een vergelijking met kanalenbouw elders had echter iets meer perspectief aan de studie kunnen geven, bijvoorbeeld met kanalenbouw in Frankrijk of Engeland. Dan zou ook de rol van de ingenieur-ondernemer meer geproblematiseerd kunnen worden. Dit was beslist een nieuw professioneel type, dat opkwam in Europa in interactie met de vroegmoderne staat, zoals Eric H. Ash stelt. Dit zou een handvat geweest kunnen zijn om de samenhang tussen staatsvorming en ontwikkeling van technologie, ondernemerschap en financieringsmethoden scherper neer te zetten.

Voor wie is dit boek geschreven? De rechtshistorische paragrafen zijn tamelijk beperkt van omvang, terwijl de beschrijving van de politieke ontwikkelingen veel ruimte innemen. Mensen die beroepshalve betrokken zijn bij het oplossen van politieke en andere problemen in het grensgebied van Nederland en België kunnen hiervan profiteren en hun achtergrondkennis verbreden. Maar het is de vraag of het boek voor hen voldoende toegankelijk is. Het zou aanbeveling verdienen voor deze lezers per onderwerp op basis van dit boek korte nota's uit te brengen. Voor het grotere publiek zou een serie van kleine geïllustreerde boekjes over de diverse deelonderwerpen van dit boek mooi zijn.

Zijlmans' boek is ongetwijfeld zijn *opus magnum* en zal zeker als belangrijke referentie gaan functioneren voor iedereen die zich bezighoudt met de geschiedenis van het grensgebied ten aanzien van waterhistorische kwesties. Het maakt evenwel ook duidelijk dat naast een maatschappelijke vraagstelling een academisch meer uitgewerkte vraagstelling en inkadering wenselijk is om het als historische studie de gewenste scherppte en diepte te geven.

Petra J.E.M. van Dam, Vrije Universiteit Amsterdam