

Top 12 kanalen

Aanleiding

In de Waterkampioen van de ANWB zal aandacht worden besteed aan de kanalen in ons land. Dit vooruitlopend op de Wereld Kanaal Conferentie in Nederland in 2011. Het idee is om met een top 12 mensen kennis te laten maken met de (verschillende) kanalen in ons land. In deze notitie wordt een voorstel gedaan hoe tot een dergelijke top 12 is te komen.

Vooraf

De top 12 kanalen is een lijst waarin een dwarsdoorsnede wordt gegeven van de Nederlandse kanalen. Het benoemen van een top 12, in plaats van bijvoorbeeld een top 10, weerspiegelt een vertegenwoordiging per provincie. Per provincie is één kanaal in de top-12 opgenomen. De keuze is zo gemaakt binnen deze geografische ordening de geselecteerde kanalen een goede afspiegeling van de ontwikkeling van de kanalen in Nederland zijn.

Criteria voor selectie

Voor het schetsen van een goed beeld van de kanalen in Nederland is het wenselijk de aanwezige variatie in kanalen te achterhalen. Deze variatie is te herleiden tot:

1. functie
2. geschiedenis
3. geografie

1 - Functie

Kanalen kunnen vele functies hebben. De belangrijkste zijn:

- transport
- ontginning
- waterhuishouding
- watervoorziening
- toerisme
- natuur

De achtergrond van de eerste twee functies is vooral economisch van karakter en kan lokaal, regionaal, nationaal of internationaal gericht zijn. Veel kanalen dienen meerdere functies. Zo spelen vrijwel alle kanalen in Laag Nederland een rol bij de afvoer van overtollig water. Sommige kanalen vervullen juist ook een rol bij de aanvoer van water, maar te denken valt aan de inundatiekanalen en de waterleidingskanalen in de duingebieden. Toeristisch gebruik kan veel vormen hebben. Gedacht kan worden aan recreatievaart, wandelen en fietsen langs het kanaal en aan vissen. Kanalen kunnen zelfs inmiddels een functie als natuurgebied hebben. In onbruik geraakte kanalen kunnen dusdanig 'verwilderden' dat op een gegeven moment de natuurkwaliteiten zo hoog zijn, dat deze dienen te worden beschermd.

2- Geschiedenis

Hiermee krijgt het kanaal een verhaal. Elk kanaal is voortgekomen uit een bepaalde tijdsgeschiedenis, uit bepaalde politiek-bestuurlijke verhoudingen. Dat heeft zijn invloed op het gebruik, de inrichting en het tracé van het kanaal. In Nederland zijn

de volgende perioden belangrijk geweest voor de ontwikkeling van het kanalenennetwerk:

- de Romeinse Tijd
- de middeleeuwen
- de 16^e/ 17^e eeuw
- het tijdvak van Willem (1810-1840)
- de hoogtijdagen van industriële revolutie (1870-1914)
- het interbellum;
- de naoorlogse jaren.

In de Romeinse Tijd is voor het eerst sprake van de aanleg van kanalen, in de vorm van de Corbulogracht en de Drususgracht. Beiden zijn niet meer herkenbaar, maar wel zeer belangrijke symbolen voor het ingrijpen in het watersysteem in Nederland. In de middeleeuwen vonden diverse lokale en regionale initiatieven plaats waarbij vaarten voor de turfwinning worden aangelegd, met name in zuidwest-Brabant en Utrecht, maar ook vaarten voor lange afstandshandel werden gegraven (Vaartsche Rijn). Tijdens de tweede helft van de 16^{de} eeuw en in de 17^{de} eeuw kwam een samenhangend stelsel van trekvaarten tot stand. De 18^{de} eeuw kende minder activiteit, hoewel lokaal wel veel turfvaarten werden aangelegd, zoals in Friesland, Drenthe en Groningen.

Grootschalige kanalenaanleg met kanalenbouw over grotere afstand vond plaats in de periode van koning Willem I (1815 -1839), die naar Brits voorbeeld de basis legde voor het moderne kanaalstelsel in Nederland en België. Zijn stelsel werd uitgebouwd tijdens de industriële revolutie (1870-1914). Hoewel na de Eerste Wereldoorlog kleinere kanalen en vaarten al onbruik raakten, werden in de jaren twintig en dertig een aantal grote, bovenregionale kanalen aangelegd, zoals het Julianakanaal, het Twentekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het laatste kanaal werd pas in 1952 in gebruik genomen.

Hoewel in de periode na de Tweede Wereldoorlog talrijke kleinere vaarwegen veel minder gebruik werden of zelfs buiten gebruik werden gesteld, nam het gebruik van de grote verbindingen exponentieel toe, werden bestaande kanalen verbreed en of de loop ervan verlegd en ook nieuwe verbindingen als het Rijn-Scheldekanaal aangelegd.

De bevaarbaarheid van kleine vaarwegen nam sterk af door de bouw van vaste kunstwerken, terwijl talrijke delen ook gedempt werden. In deze periode is ook een sterk toenemend recreatief gebruik zichtbaar, vooral voor de kanalen buiten het hoofdvaarwegennet.

3 - Geografie

Het geografische aspect uit zich in de wijze waarop het kanaal is gelegen in het landschap. Hierbij kunnen we een onderscheid maken tussen:

1. kanalen door 'ledig/woest' land
2. kanalen in een bestaand cultuurlandschap
3. gekanaliseerde natuurlijke wateren
4. verdwenen kanalen

In het eerste geval is het kanaal structurerend in een landschap. De veenkoloniale samenlevingen in Groningen en Drenthe zijn hier een goed voorbeeld van. In het tweede geval doorsnijdt een kanaal bestaande ruimtelijke structuren. De

landschappelijke inpassing was (zeker in het begin) gering. In het geval van gekanaliseerde natuurlijke waterlopen is sprake van een meer landschappelijke inpassing, waarbij niet eens overal de natuurlijke loop kunstmatig is aangepast. Het kan vreemd overkomen dat vervolgens ook verdwenen kanalen worden genoemd. Vaak laten deze echter nog wel een stedenbouwkundige of landschappelijke structuur achter die geheel of gedeeltelijk zichtbaar is. Zoals aangegeven is dit een indeling op hoofdlijnen. Waar de natuurlijke omstandigheden voor kanalen aanleg lastig zijn, is meestal sprake van de bouw van meer (grootschalige) kunstwerken, zoals sluizen, aquaducten of scheepsliften.

De genoemde drie aspecten (functie, geschiedenis en geografie) staan vaak in onderlinge wisselwerking. Kanalen met een zelfde type gebruik, behoeven niet perse een zelfde vorm te hebben. Kanalen kunnen daarom qua vorm behoorlijk verschillen. Vanuit bovenstaande typering wordt hieronder een voorstel gedaan voor een selectie van kanalen als illustratie van de ontwikkeling van de kanalen in Nederland. Deze selectie is bedoeld als illustratie van de ontwikkeling de kanalen in Nederland.

De top 12

Limburg - Julianakanaal

In Limburg wordt gekozen voor het belangrijkste kanaal van de provincie: het Julianakanaal. Dit in de jaren twintig en dertig aangelegde kanaal loopt parallel aan de Maas en nam de vaarfunctie van deze kronkelige en qua bevaarbaarheid onbetrouwbare rivier over. Het kanaal was een onderdeel van de omvangrijke Maaswerken die in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw werden uitgevoerd om de bevaarbaarheid van de Maas te verbeteren. Het kanaal heeft een zeer belangrijke rol gespeeld bij de afvoer van de steenkolen uit de mijnen. Voor dit doel zijn meerdere havens aangelegd compleet met spoorwegemplacementen. Het kanaal heeft Limburg ook hechter met de rest van Nederland verbonden.

Noord-Brabant - Zuid-Willemsvaart

Het Noordhollandsch Kanaal is het beroemdste kanaal van koning Willem I in ons land. De aanleg van dit kanaal zorgde voor herstel en versterking van de handelsroute tussen Den Bosch en Maastricht/Luik. Grotendeels liep het kanaal door woest gebied dat vervolgens werd ontgonnen. Zowel de transportfunctie als ontginningsfunctie waren belangrijke economische motieven. Bedacht moet worden dat de Maas in die tijd slecht bevaarbaar was. Het kanaal droeg bij aan de industriële ontwikkeling van Noord-Brabant, waarvoor later nog meer relatief grootschalige kanalen zijn aangelegd, waarvan de meeste aantakken op de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal maakt onderdeel uit van de Canon van de ruimtelijke ordening.

Zeeland - Havenkanaal

Het Havenkanaal (zowel het kanaal bij Goes als bij Zierikzee zijn goede voorbeelden) is een goede illustratie van de gegraven verbindingen die vele dorpen en steden in Zeeland, Zuid- en Noord-Holland, Friesland (zeilvaarten) en in het zeeleigebied van Noord-Brabant hebben met de zee of rivier. Het zijn relatief korte verbindingen en niet zelden gaat het om gekanaliseerde natuurlijke wateren. Ze vormden eeuwenlang de kleinschalige levensaders van lokale gemeenschappen

die daarmee snel en gemakkelijk op het (inter)nationale vaarwegennetwerk konden aantakken.

Op een grotere schaal hebben ook de grote havensteden Amsterdam en Rotterdam vanaf de 19^e eeuw steeds hun verbindingen met zee via een kanaal vormgegeven. Het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg zijn daarvan het resultaat.

Zuid-Holland - Schie

De Schie vormt een onderdeel van de belangrijke vaarverbinding tussen Leiden en Rotterdam via (de voorsteden van) Den Haag en Delft. Het traject tussen Leiden en Voorburg is eeuwenoud en heeft naast een functie voor het transport ook een belangrijke functie voor de waterhuishouding in het hoogheemraadschap Rijnland. Dit gedeelte kent ook een Romeinse voorganger: de Corbulogracht. Dit door de Romeinen gegraven kanaal liep achter de duinenrij tussen de Rijn bij Katwijk en de Maasmonding bij Hoek van Holland. De Schie zou een deel van de loop van het tracé van de Corbulogracht weerspiegelen.

Noord-Holland - Naardertrekvaart

Een onderdeel van het uitgebreide stelsel van trekvaarten uit de Gouden Eeuw van Holland. Vrijwel alle steden in Holland werden met elkaar verbonden door trekvaarten waarover een geregelde vaardienst werd onderhouden. De Naardertrekvaart loopt van Muiden naar Naarden en is via de (nu gedeeltelijk verdwenen) Muidertrekvaart verbonden met Amsterdam. Veel trekvaarten zijn een combinatie van natuurlijke wateren en gegraven delen. De Naardertrekvaart is in zijn geheel gegraven en mooi gericht op de kerktoren van Naarden.

Utrecht - Merwedekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal

Het Merwedekanaal gaf Amsterdam in de 19^e eeuw de lang gekoesterde directe vaarverbinding met de Rijn. Voorheen ging het vaarverkeer via de Keulse Vaart. Deze route liep via de Vecht en Vaartse Rijn, was kronkelig en met het nodige oponthoud bij bruggen en sluizen.

Het Merwedekanaal liep van Amsterdam naar Utrecht en verder via Vianen naar Gorinchem. In de jaren dertig van de 20^e eeuw heeft er een ingrijpende verbetering en verbreding plaatsgevonden. Met de aanleg van het gedeelte tussen Utrecht naar Tiel via Wijk bij Duurstede in de jaren vijftig werd het kanaal omgedoopt tot Amsterdam-Rijnkanaal. Dit is nu één van de drukste bevaarde kanalen ter wereld. Het kanaal kent meerdere bijzondere kunstwerken, zoals de Plofsluis bij Houten en de sluizen bij Wijk bij Duurstede, die de grootste ter wereld waren bij de opening.

Met de komst van het Amsterdam-Rijnkanaal is het gedeelte van het Merwedekanaal tussen Utrecht en Gorinchem verkeersluwer geworden. Dit is nu een aantrekkelijke recreatieve vaarroute. Dit gedeelte is ook nog een mooi voorbeeld van 19^e eeuwse waterbouwkunde met bijbehorende voorzieningen als sluizen, bruggen, sluishuizen en dergelijke.

Gelderland - Apeldoorns Kanaal

Een symbool voor de koppeling van regionale ontwikkeling aan de aanleg van kanalen, zoals enkele decennia later met de spoorwegen zou gebeuren (de nu verdwenen spoorlijn Hattem-Apeldoorn-Dieren volgde ook dezelfde route als het kanaal). Een bijzonder kanaal door de ligging in het zand, hetgeen om enkele bijzondere waterstaatkundige ingrepen vroeg. Zo wordt het kanaal gevoed middels

sprengen vanuit de flank van de Veluwe. De grootste hiervan is de Vrijenberger spreng waarin zich twee watervallen bevinden. Ook de bij het kanaal behorende kunstwerken (bruggen en sluizen) geven een bijzonder karakter aan het kanaal. Voor wie dacht dat het kanaal in een vrijwel leeg gebied liep, moet zich wel bedenken dat zich in vrijwel alle dorpen langs de route een grootschalige papierindustrie had ontwikkeld. Deze is vervolgens aangetakt op het kanaal.

Overijssel - Kanaal van Almelo naar Nordhorn

Een voorbeeld van een kanaal uit de industriële revolutie in en tussen sterk geïndustrialiseerde plattelandsgebieden. Dit grensoverschrijdende kanaal (één van de weinige) was bij oplevering eigenlijk alweer te klein en heeft nooit goed gefunctioneerd. In 1960 werd het gesloten. Door het ontbreken van scheepvaart hier bezit het kanaal een zeer bijzondere flora en fauna langs de oevers. De kwaliteit van het water, de doorsnijding van verschillende landschapstypen, de langs het kanaal gelegen houtwallen en de aanwezigheid van enkele natuurgebieden langs het kanaal hebben ervoor gezorgd dat het kanaal een belangrijke drager van flora en fauna werd. Hier zou het weer bevaarbaar maken van het kanaal voor de recreatie een flinke inbreuk maken op deze natuurwaarden.

Flevoland - Hoge Vaart

In Flevoland komen veel vaarten voor. Sterker nog, vrijwel elk (groter) dorp (ook in de Noordoostpolder) is wel verbonden met een vaart die vervolgens weer aansluit op de andere vaarroutes in de polder en uiteindelijk op de hoofdvaarroutes over het IJsselmeer. In de Noordoostpolder was de transportfunctie (voor met name landbouwproducten) van de vaarten nadrukkelijk bedoeld. In Oostelijk en Zuidelijk Flevoland stond de waterhuishouding voorop, maar is transport wel mogelijk. De Hoge Vaart is daarvan het meest sprekende voorbeeld door zijn lengte en omvang. Aan de uiteinden bevinden zich de gemalen Colijn en Blocq van Kuffeler.

Drenthe - Drentsche Hoofdvaart

Een zeer goed voorbeeld van een ontginningskanaal. Aangelegd voor de turfwinning in het westelijke deel van Drenthe. Daarna ook een belangrijke verbinding tussen Assen en Meppel en later ook verbonden met Groningen. Het dorp Smilde kilometerslang langs het kanaal en is een goed voorbeeld van de voor de veenkoloniale gebieden zo kenmerkende kanaaldorpen.

Friesland - Wargaaster Vaart

Friesland kent de meeste vaarten en kanalen van ons land. Ze zijn gemiddeld genomen ook het minst lang. Vrijwel elk dorp was via een zogenaamde zeil- of opvaart verbonden met een groter natuurlijk water of meer. Vaak waren deze vaarten vergraven natuurlijke watertjes. Deze opvaarten zijn uitermate karakteristiek voor Friesland en zijn ook eeuwenoud. Een groot deel is nog bevaarbaar. Zo ook de Wargaaster Vaart, die Warga een verbinding geeft richting het watersportcentrum Grou. Deze vaart staat synoniem voor wel honderd andere die in de provincie voorkomen.

Groningen - Van Starckenborghkanaal

Een relatief modern kanaal (uit de jaren dertig van de vorige eeuw) als vervanger van een eeuwenoude vaarroute via het Kolonelsdiep. Samen met het Prinses Margrietkanaal in Friesland is het een onderdeel van de hoofdvaarroute van

Lemmer (IJsselmeer) naar Groningen. In tegenstelling tot het Prinses Margrietkanaal is het Van Starckenborghkanaal geheel gegraven. Het kanaal benadrukt de positie van Groningen als spin in het web in Noord-Nederland.

Hoogland, 16 september 2011

Roger Raat, eigenaar website www.kanalenin nederland.nl
JanPieter Janse, directeur Golfslagadvies & Projecten Historisch Water.
Hans Buiter, verenigingshistoricus ANWB

