

Kanalen als cultureel kapitaal

WAAR KOMEN ZE VANDAAN EN WAAR GAAN ZE NAARTOE?

Kanalen behoren tot de kenmerkendste elementen die ons land structureren. Als lijnen in de ruimte en als leidraden om het verhaal van het landschap te vertellen zijn ze onze aandacht meer dan waard. Op de World Canals Conference die in september in Nederland wordt gehouden, worden de koppen bij elkaar gestoken.

FRITS NIEMEIJER



In de middeleeuwen is de Vliet gegraven als verbinding tussen de Oude Rijn en de Schie, van Leiden naar Delft

Volgend jaar in China, vorig jaar in de Verenigde Staten. En dit jaar is Nederland gastland voor de World Canals Conference. Sinds 1988 houdt de Engelse organisatie Inland Waterways International elk jaar in een ander land een conferentie over historische en nieuwe kanalen.

In september zullen zo'n 250 deelnemers in Groningen hun kennis en ervaring delen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is mede-organisator van deze editie. Op de conferentie zal het er onder andere over gaan hoe historisch waardevolle kanalen aan de eisen van de moderne tijd gekoppeld worden.

Peter Nijhof van de Rijksdienst is gespecialiseerd in industrieel erfgoed en waterbouw: 'Het congres geeft de Rijksdienst de kans dit onderwerp op de agenda te zetten. Steeds meer mensen beseffen dat historische kanalen waardevol kunnen zijn en nog gebruikt kunnen worden.' Historische kanalen spelen in Nederland een grote rol, zoals bij het aan- en afvoeren van water in het watermanagement, en voor de beroeps- en recreatievaart.

Nederland is het dichtst met bevaarbare wateren dooraderde land ter wereld. Sterker: voor de Tweede Wereldoorlog waren hier zelfs bijna twee maal zo veel kilometers te bevaren. Sindsdien zijn er inefficiënte bochten uit rivieren gehaald, maar de grootste oorzaak van de vermindering ligt bij de kanalen. Een deel van de Nederlandse kanalen is gedempt en andere zijn afgesloten of onbevaarbaar gemaakt.

Kanalen liggen overal

Vaarwegen zijn tot de Tweede Wereldoorlog veruit de belangrijkste verkeersaders van ons land geweest. Er waren zelfs plaatsen die over land niet of nauwelijks te bereiken waren. In zogenoemde vaarpolders in Noord-Holland bijvoorbeeld moest alle verkeer over water plaatsvinden. Steden lagen bijna zonder uitzondering aan bevaarbaar water. Maar ook dorpen die niet op de een of andere manier over water bereikbaar waren, bleven in economische ontwikkeling meestal ver achter.

Dit gold voor hoog Nederland, maar in sterkere mate voor het rivierengebied en voor het lage en natte noorden en westen. Daar was het grootste deel van de wateren eigenlijk gegraven om het land te ontwateren. Deze sloten waren er hoogstens in gebruik voor lokaal transport. Hiernaast kwamen vele grotere verbindingen tot stand, die meestal kanalen werden genoemd, maar soms ook wel vaart, gracht of diep.

Veel kanalen zijn verbindingen tussen stelsels van wateren, zoals rivieren en meren. Rivieren kennen onderling verschillende en ook nog eens wisselende peilen. Waar dat nodig was, zijn schutsluizen

gebouwd om peilverschillen te overbruggen en om zo van het ene stelsel van waterwegen in het andere te komen.

Kanalen zijn van alle tijden

Er zijn kanalen aangelegd van enige tientallen of zelfs van meer dan honderd kilometer lengte, zoals de Zuid-Willemsvaart tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch. Terwijl er ook kanalen bestaan die amper op de kaart vallen weer te geven. Het Kanaal van St. Andries bij Kerckdriel bijvoorbeeld omvatte vroeger nauwelijks meer dan een schutsluis die de Maas en de Waal met elkaar verbond. Sommige onderdelen van de Zuid-Willemsvaart zijn tegenwoordig rijksmonument, zoals de sluis uit 1826 bij het Bosscherveld in Maastricht, met ophaalbrug uit 1931.

In de eerste eeuw na Christus legden de Romeinen al enkele vaarwegen in ons land aan. Zo zijn uit de historie het Kanaal van Corbulo en de Drususgracht bekend. Over het Kanaal van Corbulo konden zij veilig tussen de Oude Rijn en de Maasmond varen, zonder de gevaarlijke Noordzee op te hoeven. Tussen Leiderdorp en Naaldwijk hebben archeologen meerdere resten van het kanaal aangetroffen.

In de middeleeuwen groeven kolonisten in het westen en noorden van het land duizenden sloten en weteringen om het veen te ontginnen. De grotere daarvan kregen al gauw ook betekenis voor de scheepvaart. Zoals de Gouwe tussen de Oude Rijn bij Alphen aan den Rijn en de Hollandse IJssel in Gouda, en zoals de Vaartse Rijn van Utrecht naar de Lek. Specialist Peter Nijhof: 'Ontginning en infrastructuur gingen hand in hand en daar was altijd water bij betrokken.'

Nederland is het dichtst met bevaarbare wateren dooraderde land ter wereld

De Gouden Eeuw

In de eerste helft van de zeventiende eeuw zijn in de Noordelijke Nederlanden meerdere trekvaarten aangelegd. Tot de bekendste, speciaal voor intensief personenvervoer gegraven trekvaarten behoren die van Leiden naar Haarlem en die van Amsterdam naar Haarlem. Haarlem was erg belangrijk in het netwerk, omdat via die stad de gevaarlijke tocht over de meren in het hart van Holland kon worden vermeden.

De Naarder Trekvaart is in 1641 aangelegd tussen Naarden en de Vecht in Muiden en is nu nog een van de fraaiste. Een deel van het zogenoemde jaagpad, waarover paarden de schuiten voorttrokken, bestaat nog. De Naarder Trekvaart vertegenwoordigt bijzondere culturele waarden, die het verhaal over dit verkeerssysteem kunnen helpen vertellen. Peter Nijhof: 'Een kanaal is zo mooi levendig. Er gebeurt altijd wel iets. En tegelijk vind je er de meest prachtige, verstilte plekken.'

De 19de-eeuwse kanalenmanie

Vanaf de vroege negentiende eeuw nam het aantal kanalen overal ter wereld flink toe. De industriële revolutie – met vraag naar kolen – en ook grootschalige ontginning van veen- en zandgebieden schreeuwde om flexibel en goedkoop massatransport. In ons land kon de binnenvaart hierin vrijwel onbepaald voorzien. Kanalen vereisten bij ons veel minder dure voorzieningen dan in andere landen, waar kapitale stenen constructies zoals aquaducten nodig waren. Bij ons volstonden relatief simpele, soms zelfs geheel in hout uitgevoerde sluisen en bruggen. »

» In Nederland hoeven namelijk minder grote hoogteverschillen overwonnen te worden. Meestal gaat het om ten hoogste enkele meters, gewoonlijk zelfs maar om decimeters. De grootste uitzondering is de Zuid-Willemsvaart, die bij Maastricht tot veertig meter boven NAP reikt. Meerdere kanalen in andere Europese landen overbruggen hoogten tot enkele honderden meters boven zeeniveau. Daar zijn dan vele tientallen sluizen, scheepsliften en aquaducten nodig in één kanaal, wat een veelvoud van de Nederlandse investeringen vergde. Geen wonder dat het spoor in het buitenland al vroeg een grotere concurrent van de kanalen was dan bij ons.

Bij de aanleg van de kanalen in de negentiende eeuw denken we meestal in de eerste plaats aan koning Willem I, de Kanalenkoning. Hoewel zijn grootste productie in het huidige België ligt, kan onder meer het Noordhollandsch Kanaal, van Amsterdam naar Den Helder, geheel op zijn conto geschreven worden. Net als het Kanaal door Voorne en het noordelijke deel van het Apeldoorns Kanaal. Ze zijn alle drie nog in aanzienlijke mate representatief voor de toenmalige kanaalwerken. De sluizen en wachterswoningen zijn nog voor een groot deel bij deze kanalen aanwezig en meerdere ervan zijn als rijksmonument aangewezen. Behalve onder Willem I kwamen ook onder Willem III en Wilhelmina vele kanaalkilometers tot stand, zoals het Noord-Willemskanaal, het Noordzeekanaal, het Merwedekanaal, het Wilhelminakanaal en vooral talloze turfvaarten.

Afsluiten en dempen

De halvering van het aantal kanaalkilometers in de laatste decennia is vooral het gevolg van de opkomst van de vrachtauto. De binnenvaart, die tot de Tweede Wereldoorlog veruit de belangrijkste vervoersprestatie leverde, legde het af tegen de wendbare en flexibele vrachtwagen. En niet te vergeten tegen buizentransport en elektriciteit. Turf verdween rond 1945 definitief van het toneel en twintig jaar later ook de steenkolen. Ze werden vervangen door aardgas, terwijl energie nu ook via hoogspanningsleidingen wordt overgebracht. Voor een aantal bulkgoederen, zoals zand en grind, meststoffen en later containers en auto's, bleven binnenschepen echter van enorme betekenis. Maar dat geldt alleen voor de grotere schepen.

Hierbij zijn we bij de tweede belangrijke oorzaak van het verdwijnen van kanalen. Omdat de laadcapaciteit van binnenvaartuigen reusachtig toenam, werden kleinere vaarwegen grotendeels onrendabel en dus overbodig. Sluiting van een kanaal om te besparen op onderhoud en op het bedienen van sluizen en bruggen kwam dan al snel om de hoek kijken. En er is nog een oorzaak. Het herstructureren van gebieden in de naoorlogse jaren heeft op veel plaatsen tot schaalvergroting en egalisering van het terrein geleid. Ook dat zorgde voor het afsluiten of dempen van kanalen.

Sommige kanalen konden intact blijven om het land af te wateren. Waar oude functies verdwijnen, kan echter ook complete ondergang het gevolg zijn. Een kanaal dat een stad of dorp doorsnijdt kan door demping een nieuw type verkeersslagader worden en zo beide delen met elkaar verbinden in plaats van ze te scheiden. Dempingen zijn van alle tijden. Denk maar eens aan de tientallen stadsgrachten die door de eeuwen zijn verdwenen. Maar tot voor kort hadden zulke grote structurelementen als kanalen – anders dan grachten – schijnbaar het eeuwige leven.

De toekomst van kanalen

Waar voortzetting van het gebruik als vaarweg gegarandeerd is, loopt een kanaal geen gevaar afgesloten of gedempt te worden. Maar dat betekent niet dat de bijbehorende historische sluizen, bruggen, wachterswoningen, jaagpaden en laad- en losvoorzieningen dan ook ongeschonden blijven. Zo zijn bij verbredingen van

kanalen talrijke authentieke bruggen verloren gegaan en zijn vele sluizen opgeruimd om te worden vervangen door grotere. De cultuurhistorische betekenis van een oud kanaal met uitsluitend nieuwe voorzieningen is beperkt.

Peter Nijhof: 'Op tijd inspelen op veranderingen is van belang, bijvoorbeeld als er een historisch kanaal verbreed gaat worden. Wacht je als Rijksdienst in zo'n geval af met adviseren over het behouden van de cultuurhistorische waarden van het kanaal, dan ben je direct weg. Want dan wegen andere belangen oneindig veel zwaarder. Je moet uitdragen dat dat kanaal een drager is van het cultuurlandschap. Inderdaad, het is een vaarweg met bruggen eroverheen, maar vanaf een iets hoger niveau bekeken is het kanaal ook de ruggengraat van het landschap.'

Sommige kanalen bleven in gebruik voor kleinere schepen. Daar zijn originele voorzieningen vaak behouden en nog gewoon in gebruik. Er is echter een risico dat ook bij deze kanalen een noodzaak zal ontstaan tot verruiming van de capaciteit, met als bijna onvermijdelijk gevolg de opoffering van authentieke elementen. Dit geldt voor meerdere kanalen uit de negentiende en de eerste helft van de twintigste eeuw, zoals het Rijn-Schiekanaal van Leiden naar Overschie, uit 1893, met sluiscomplexen, bruggen en gemalen.

Tentoonstelling

Onder de titel *In de vaart: Nieuw gebruik van oude kanalen presenteert het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen, in samenwerking met de ANWB en de World Canals Conference, een tentoonstelling over historische kanalen in Nederland. De tentoonstelling geeft een historische schets aan de hand van kaarten en foto's, en is te zien van 18 september tot en met 12 februari 2012. Zie ook www.noordelijkscheepvaartmuseum.nl.*

Recreatievaart

Als een kanaal met bewaard gebleven kenmerkende onderdelen zijn functie verliest, bevriest de betekenis daarvan in feite, zoals bij de sluizen in het Apeldoorns Kanaal. Een historisch kanaal dat bevaarbaar blijft of – als dat niet meer het geval is – opnieuw bevaarbaar gemaakt wordt, kan tegenwoordig belangrijk zijn voor de recreatievaart. Het kanaal kan zo een motor vormen in de ontwikkeling en revitalisering van een regio. Het krijgt dan zijn centrale plaats in het gebied terug en kan voor nieuw elan zorgen. Soms vergt dat aanpassingen. Specialist Peter Nijhof: 'Op een kanaal dat nog wordt gebruikt kun je geen stop zetten. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor gemalen. Je kunt niet zeggen: "Ga maar fijn met die stoommachine door." Technisch en logistiek moet je kunnen meedenken.'

De recreatievaart is pas relatief kort geleden op grote schaal opgekomen. Een deel van de kleinschalige kanalen was toen al gesloten voor de beroepsvaart. Ze zijn daarna nogal eens voorzien van vaste bruggen en dammen of zijn zelfs gedempt. Verbindingen die een belangrijke rol hadden kunnen vervullen waren hierdoor uit de boot



In 1904 wordt er bij Utrecht een tweede schutsluis in het Merwedekanaal aangelegd



Het Noordhollandsch Kanaal doorsnijdt sinds 1824 Noord-Holland van Den Helder tot Amsterdam. Hier bij IJpendam

gevallen, vaak tot ongenoegen van de latere recreatieschippers. In de laatste jaren worden dan ook op verschillende plaatsen initiatieven ontplooid om kanalen of andere vaarwegen weer te openen of zelfs te ontgraven. Voorbeelden zijn de overkluisde wateren van 's-Hertogenbosch, de vaart door Drachten en pogingen het Apeldoorns Kanaal weer bevaarbaar te maken. Het gaat echter steeds om miljoeneninvesteringen die moeilijk zijn terug te verdienen met een duit in de klomp van de brugwachter. Hier komt nog bij dat de pleziervaart een seizoensgebonden inkomensbron is. Opleving van de kleine beroepsvaart als concurrent van de vrachtauto zou voor het rendabel maken van deze heropeningen dan ook een oplossing zijn.

Kanalen kunnen voor nieuw elan zorgen

Beschermde gezichten

De stad Groningen, gastheer van de conferentie, was eeuwenlang de ruimtelijke, politieke, bestuurlijke en economische spin in het web van het noordelijke kanalenstelsel. Hier geldt: zien is geloven. Daarom stellen de organisatoren van de World Canals Conference de beleving van de kanalen centraal door middel van excursies en inhoudelijke bijeenkomsten op locatie. Ook is er na de conferentie een rondreis langs interessante waterstaatkundige werken. De noordelijke waterschappen hebben veel kennis over waterhuishouding en over hergebruik van cultuurhistorische elementen als sluisen, gemalen, oevers en beschoeiingen. Ook van natuur, ecologie en klimaatverandering weten zij veel. Zij kunnen die kennis delen met de internationale deelnemers aan de conferentie. Het noordelijke veenkoloniale kanaal het Kieldiep, dat is aangelegd vanaf 1647, heeft een kaarsrecht beloop en is nog ruim voorzien van historische sluisen en bruggen. Dat geldt ook voor het Grevelingskanaal uit 1780. Deze kenmerken hebben ertoe geleid dat de aanliggende dorpen Kiel-Windeweer en Annerveenschekanaal-Eexterveenschekanaal enige jaren geleden zijn aangewezen als beschermde dorpsgezichten. Het ruimtelijk structurerende element van deze dorpsgezichten wordt gevormd door de beide

kanalen, die elkaar – ter weerszijden van de provinciale grens tussen Groningen en Drenthe – bijna raken.

Schatbewaarders

Pogingen van het Rijk om het Apeldoorns Kanaal integraal tot beschermd gezicht te bestempelen zijn stukgelopen op conflicterende belangen van gemeenten en provincie. Dit kanaal is destijds aangelegd om de oostelijke Veluwe te ontsluiten en de papierindustrie in dit gebied te bevorderen. Een regelrechte plaats van herinnering dus.

Enkele jaren geleden is er wetgeving in werking getreden die provincies de bevoegdheid geeft beschermde landschapsgezichten aan te wijzen. Dat zorgt voor een nieuwe kans om het Apeldoorns Kanaal op cultuurhistorische en landschappelijke gronden planologisch veilig te stellen voor latere generaties. Peter Nijhof: 'De kanalen worden beheerd door professionele organisaties als Rijkswaterstaat, de provincies en veel waterschappen, maar het beleid is verbrokkeld. Bij het Apeldoorns Kanaal zijn acht gemeenten en 1001 belangen betrokken. Dat vraagt om een regionale aanpak of een benadering als stroomgebied, dat onder een waterschap valt. Het is juist dat de provincie drager van dit beleid wordt. Al deze overheden moeten beseffen dat ze samen schatbewaarders van het Apeldoorns Kanaal zijn.'

Mooie inzichten, maar welke kansen maken die in een fors bezuinigende BV Nederland? Peter Nijhof: 'We moeten het beleid om de kanalen te behouden en te herontwikkelen via de politieke kanalen veiligstellen. En dan helpt het dat we op en rond de World Canals Conference binnen- en buitenland laten zien wat we op dit gebied aan cultureel kapitaal hebben.'

Frits Niemeijer is beleidsmedewerker bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, f.niemeijer@cultureelerfgoed.nl.

Met medewerking van Sander Klos.

World Canals Conference, 19 t/m 24 september 2011, Groningen. De voertaal is Engels. Deelname kost € 650 met rondreis langs kanalen of € 450 zonder, of € 150 per dag of € 200 voor alleen de rondreis. Programma en aanmelden via www.worldcanalsconference2011.nl. Meer informatie via projectsecretaris Marika Schmitker, m.schmitker@cultureelerfgoed.nl. Projectleider is JanPieter Janse.



Sinds 1876 kunnen schepen bij IJmuiden het Noordzeekanaal opvaren om de Amsterdamse haven te bereiken