

# Het karakter van een kanaal

DOOR NOUD VAN DER ZEE

De belevingswereld van schippers, de betonning en bebakening van het kanaal vormen drie aanknopingspunten voor het behoud, herstel en versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de grote kanalen in Nederland.

“Besef dat de kanalen er echt zijn voor de schipper. Hij is de gebruiker van de vaarwegen, die hij bekijkt vanuit de middellijn van die kanalen”, zegt ir. Martijn Blaas, landschapsarchitect bij Bureau Verbeek uit Maastricht. “Soms vaart de schipper op het kanaal door een groene corridor, dan weer komt hij op een plek waar geen beplanting is neergezet. Hier kan hij een oriëntatiepunt ervaren. Op het Kanaal Wessem-Nederweert ziet hij de toren van Nederweert en op het Juliana-kanaal de Clauscentrale bij Maasbracht. Prachtige bakens waarop de schipper zich kan richten.”

“Kanalen hebben een doorgaand karakter. Ze nemen de kortste weg van A naar B. Vaak zien de kanalen eruit als kaarsrechte lijnen, die het landschap doorsnijden en domineren.”

## Eigenschappen

Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van kanalen is de titel van een rapport dat onlangs is opgesteld, mede door Martijn Blaas. Landshapsbureau Verbeek heeft dit rapport gemaakt op verzoek van Rijkswaterstaat. Het vormt de basis

voor toekomstige plannen met grote kanalen en het moet ervoor zorgen dat toekomstige ontwerpers en bouwers meer oog krijgen voor de plaats van grote infrastructurele werken in het landschap. “Als men in de toekomst iets aan zo'n kanaal wil doen, is het goed om met die nieuwe aanknopingspunten rekening te houden.”

“Geen enkel kanaal is eigenlijk hetzelfde en zo heeft ieder kanaal ook zijn bijzondere eigenschappen. Het Julianakanaal heeft een industrieel karakter en rond de vaarweg contrasteren het Maaslandschap en het heuvellandschap in Limburg als rechte lijn en hoogteligging. Die lijn heeft als accent de populierenrijen aan weerszijden van dit kanaal.”

Volgens Martijn Blaas heeft men die bomen vroeger langs het Julianakanaal geplant vanwege de zijwindgevoeligheid van de sleepvaart. Nadien zijn vele rijen bomen langs het Julianakanaal gekapt en nu is er langs het kanaal nog alleen sprake van bomenstructuren tussen Limmel en Stein.

## Zijwind

“Het Julianakanaal heeft een heel groot probleem en dat speelt geleidelijk bij meerdere kanalen: de waterveiligheid. De vraag rijst op: wat mag wel en niet op de kanaaldijk? Op en achter de dijk plant Rijkswaterstaat geen bomen meer omdat de dijk hierdoor wordt verzwakt.”

“Maar het punt is dat men heeft ontdekt dat zeker in het deel van

het Julianakanaal tussen Echt en Maasbracht de zijwindgevoeligheid groot is. De populieren mogen dan ook best terugkomen om de wind tegen te gaan.”

Dat zou ook gunstig zijn voor de meerlaags containervervoer op het Julianakanaal. “Nieuwe beschutting is wenselijk, maar niet vanuit de gedachte van de waterveiligheid. En dat vormt een dilemma”, zegt de landschapsarchitect.

## Moderner

“Aan de kanalen in Nederland kun je ook aflezen in welke tijd ze zijn aangelegd”, vertelt Martijn Blaas. “Er is een duidelijk onderscheid te maken bij bruggen en sluisen uit de 19e eeuw, die uit de jaren 20-30 en van de jaren 60 van de vorige eeuw. Hoe nieuwer de kanalen zijn, des te moderner ze ogen. Ingenieurs maakten gebruik van de nieuwste inzichten en technieken. Je mag best aan een kanaal zien dat er oudere en nieuwe delen zijn.”

Hij wijst op de situatie in Born, waar in het Julianakanaal de nieuwe sluisen naast de oude liggen. En in Maasbracht, waar de contouren van de bak en de kolken van de oude sluis achter de bomen naast de ‘drielingssluisen’ liggen. In Sluis in de provincie Zeeland is van de gedateerde sluisen een jachthavencomplex gemaakt.

## Meegroeien

21 kanalen in Nederland zijn onderzocht op hun ‘kernkwaliteiten op ruimtelijk gebied’. “De eerste

acht door de Dienst Landelijk Gebied, maar die instelling werd in 2015 opgeheven. Toen heeft Rijkswaterstaat de rest van de studie via een aanbesteding in de markt gezet. Die hebben wij, tot onze verrassing en die van Rijkswaterstaat, binnengehaald.”

Daarop zijn de overblijvende kanalen door Bureau Verbeek bekeken. Van elk kanaal is een apart boek gemaakt met daarin de bijzondere eigenschappen van die vaarweg.

Kanalen groeiden in de loop van de tijd mee met de ontwikkelingen op het gebied van economie, technologie en ruimte. Kanalen werden breder en dieper naarmate de binnenvaartschepen groter werden. Bij economische groei vestigde zich bijvoorbeeld kanaalgebonden industrie langs de vaarweg. Sluiskolken werden ook vergroot en met de komst van nieuwe materialen werden bruggen over het kanaal hoger.

“De beplanting langs kanalen is vaak bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit. Bij de sluis in Panheel is aan de ene kant monumentaal groen en aan de andere kant is geen groen te bespeuren, doordat Rijkswaterstaat er een extra kolk gebouwd heeft. Het sluisencomplex vormde een geheel met het groen, eigenlijk een park. Het is nu een monumentale helft met een unieke sluis en de andere helft een onbeduidende sluis. Dit is een aandachtspunt waar we echt iets mee moeten doen.”

## Noordervaart

De overheid beheert de kanalen, maar vraagt zich af of zij die wel alle moet behouden. In Limburg overlegt Rijkswaterstaat bijvoorbeeld voor de Noordervaart met Waterschap Limburg om deze vaarweg na 2020 over te dragen. Sinds eind 2017 is scheepvaart op de Noordervaart niet meer toegestaan. De kosten voor beheer, onderhoud en bediening stonden volgens Rijkswaterstaat niet meer in verhouding tot het gebruik. Het Waterschap wil de aanvoercapaciteit vergroten om het water naar de Peel door te voeren.

De vraag is wanneer sprake is van rijksbelang en wanneer een kanaal alleen regionaal of zelfs lokaal belang heeft. Martijn Blaas zegt dat over veiligheid op landelijk niveau wordt getoetst; het is van toepassing op elk kanaal. En veiligheid is ook voor Rijkswaterstaat prioriteit nummer één.

Op regionaal niveau is de beplanting een aandachtspunt voor toekomstige ingrepen bij kanalen: continuïteit van bomen en de vormgeving van de oevers.

Op lokaal gebied zijn de adviezen uit het rapport voor elk kanaal anders. Aandacht is er onder meer voor de sluiscomplexen, nieuwe functies en energie-opwekking.

Over dat laatste thema zegt Martijn Blaas tot slot: “Sluis 15 bij Nederweert heeft nog een werkende, monumentale waterkrachtcentrale uit de jaren 30. Elke sluis heeft verval. Als je het water doorvoert, benut het dan ook goed.”



Het Julianakanaal bij Echt. (foto Noud van der Zee)