

# Het Merwedekanaal, de vaarweg die aan zijn succes ten onder ging



Gezicht op het sluisencomplex in het Merwedekanaal te Utrecht, 1920.

FOTO: BEITZ EN ZN | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

*De Muntsluis is wellicht de beste plek om het Merwedekanaal te begrijpen. Bij de voormalige veevoederfabriek Cereol, voorheen de Stichtse Olie- en Lijnkoekenfabriek, ligt een in 1884 - 1885 gebouwde sluis. Ernaast, aan de stadskant, ligt een in 1904 opgeleverde tweede, 14 meter brede sluis. De tweede sluis is van de eerste gescheiden door een breed eiland, waar de passant een goed uitzicht heeft op het Merwedekanaal. Beide sluiskolken zijn 120 meter lang, ook nu nog een indrukwekkende lengte. De oudste sluis is voorzien van een ophaalbrug, de tweede van een toentertijd veel modernere basculebrug.*

De bouw van de tweede sluis, twintig jaar na de oplevering van de eerste, was een antwoord op de stormachtige ontwikkeling van de scheepvaart op het Merwedekanaal. Binnen tien jaar tijd verdubbelde het aantal schepen in de sluis. De wachttijden voor schippers liepen op. Het in 1905 bij de sluis geopende café Kanaalzicht deed hierdoor goede zaken.

### 19e-eeuwse vaarweg

Het Merwedekanaal is een typische laat 19e-eeuwse vaarweg. Het heeft grotere afmetingen dan bijvoorbeeld het Noordhollandsch Kanaal dat zestig jaar eerder werd gegraven. Het schaalverschil weerspiegelt de stormachtige ontwikkeling van de scheepvaart in deze periode. Het Merwedekanaal is breder dan het Noordhollandsch Kanaal en de sluisen in deze vaarweg zijn veel indrukwekkender. Wel had het een vergelijkbare doelstelling: ook het Merwedekanaal is gegraven om de positie van Amsterdam als zeehaven veilig te stellen. Het moest de hoofdstad beter verbinden met het Duitse achterland.

In het begin van de 19e eeuw liep de vaarverbinding van Amsterdam met de Rijn via de Zuiderzee en de Vecht. De Zuiderzee was echter gevaarlijk voor de toen gebruikte binnenvaartschepen en de Vecht was te smal, te bochtig en te ondiep voor de in omvang toenemende 'Keulenaars', de schepen die op Duitsland voeren. De Vecht was in de periode 1822-1824 in opdracht van kanalenkoning Willem I fors verbeterd onder de naam Keulsche Vaart. Het scheepvaartverkeer werd sindsdien binnendoor via de Weespertrekvaart van Amsterdam naar de Vecht geleid. De Vecht werd uitgediept en de vaargeul verbreed en bij Muiden, Weesp, Utrecht en Vreeswijk kwa-



*Gezicht op de sluis in het Merwedekanaal te Utrecht, met op de achtergrond de dienstwoningen, ca 1930.*

□ GLASNEGATIEF, MOGELIJK DOOR LANDMETER POST(H)UMUS | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

men nieuwe sluisen. Het Rijk en de steden Amsterdam en Utrecht betaalden de kosten gezamenlijk. Aansluitend liet Rijkswaterstaat ook een nieuw kanaal tussen Vianen en Gorinchem - het Zederikkanaal - graven om de schepen een betere vaarweg van Vreeswijk naar de Waal te bieden.

De klachten over ondiepten in de Keulsche Vaart hielden ook na de verbeteringen aan. Schepen lagen soms weken lang vast op zandplaten in de Vecht voor ze verder konden. Daarom nam het Rijk midden 19e eeuw het beheer van de Vecht over van de provincie Utrecht en liet de rivier opnieuw grootscheeps uitbaggeren. Maar met name de passage van dorpen als Breukelen en Maarssen bleef problematisch. Voor veel schepen waren de doorgangen hier te krap. Daarnaast ontstonden bij deze dorpen telkens nieuwe ondiepten door vuil en afval dat de bevolking en plaatselijke fabrikanten in de rivier gooiden.

Na de opening van het Noordzeekanaal in 1876 startten Amsterdamse handelaren een lobby om ook de vaarverbinding naar het Duitse achterland verbeterd te krijgen. De hoofdstad was bang dat handel op Duitsland grotendeels naar Rotterdam, Antwerpen en Hamburg zou weglekken. De pleidooi van Amsterdam was niet aan dovenmansoren gericht. De toenmalige liberale minister van Waterstaat Tak van Poortvliet stelde in 1878 de aanleg voor van een nieuw kanaal van Amsterdam via het Gooi en Amersfoort door de Gelderse Vallei naar de Nederrijn en Waal.

Tweede Kamerleden uit de stad Utrecht en Maarssen voerden fel oppositie tegen dit voorstel. Volgens hen zou het verleggen van deze hoofdvaarverbinding van Utrecht naar Amersfoort een enorme adering voor de stad Utrecht en de Vechtstreek betekenen. Hun oppositie had succes: de Tweede Kamer stemde het plan af. De stad Utrecht liet daarop op eigen kosten door twee ingenieurs een plan opstellen om de Vecht te verbeteren. In 1881 besloot de Tweede Kamer daadwerkelijk om de Vecht geschikt te maken voor grotere schepen en ook een nieuwe verbinding te creëren tussen Amsterdam en de Vecht binnendoor, los van de Zuiderzee. Bij Nigtevecht werden nieuwe sluisen gebouwd om de nieuwe vaarroute met de Vecht te verbinden. In 1883 waren ze klaar.

### Toch een nieuw kanaal

Desondanks stelde precies op dat moment Kamerlid Rutgers van Rosenberg voor om alsnog een nieuw kanaal te graven. Volgens hem viel de Vecht onvoldoende te verbeteren. De bestaande bebouwing van Breukelen en Maarssen zou verbreding van de Vecht te kostbaar maken. Hij overtuigde de Tweede Kamer die in 1884 zijn voorstel voor het graven van een nieuw kanaal aannam. Het tracé zou ten westen van de Vecht en de stad Utrecht lopen.

In totaal ging het om 48 kilometer vaarweg tussen de Amsterdamse Handelskade en Vreeswijk, aangevuld met een verbetering van de 23 kilometer lange vaarroute





tussen Vianen en de Merwede bij Gorinchem. Het kanaal was veel rechter en 13 kilometer korter dan de oude route via de Vecht. Met een bodembreedte van 20 meter was het ook veel ruimer. Bij bruggen en sluisen werden kommen aangebracht met een breedte van 100 meter. Het kanaal was 3.10 meter diep beneden de laagste waterstand. Bochten in het kanaal werden zo ruim uitgevoerd dat zelfs 'sleeptreinen' - door sleepboten getrokken binnenvaartschepen -, er geen problemen mee hadden en elkaar op de vaarweg konden passeren. Op de oude route waren talrijke brug- en sluisgelden verschuldigd. Het Rijk besloot op de nieuwe route geen heffingen op te leggen.

Bij Amsterdam werd in het afgesloten IJ bij de Stadsrietlanden een grote schutsluis gebouwd om het kanaal van het Noordzeekanaal te scheiden. Hier werd

een grote voorhaven gebouwd met ruimte voor pakhuizen. Nigtevecht werd voorzien van een kleine haven bij de daar al eerder gebouwde sluisen.

Het nieuwe kanaal liep op korte afstand parallel aan de Rijnspoorweg, vanaf het station Loenen-Vreeland tot aan Utrecht. De directie van deze particuliere spoorweg was weinig gecharmeerd van het kanaal.

Ze was beducht voor concurrentie voor het eigen goederenvervoer. Daarom verbood ze de kanaalbouwers toegang tot haar terreinen. Slechts door een truc lukte het de Rijkswaterstaatsingenieurs om toch vanaf de spoorwegterreinen de nodige werkzaamheden aan het kanaal uit te voeren. Wie nu bij Maarsssen, Breukelen, Nigtevecht of Loenen vanaf de kanaaloever naar de spoorlijn kijkt, begrijpt hoe het kanaal de Vechtdorpen van de spoorweg scheidde. Dit geldt nu zeker, nu de vaarweg als Amsterdam-Rijnkanaal 120 meter breed is, maar ook het Merwedekanaal vormde bij de opening met zijn breedte van 30 meter al een barrière.

Schutsluisen bij Nieuwersluis, Breukelen en Maarsssen verbonden het kanaal met de Vecht. De sluis in Maarsssen met de bijbehorende bakstenen sluiswachtershuisjes staat tegenwoordig op de Rijksmonumentenlijst. Pleziervaarders gebruiken de sluisen nog steeds om het plassengebied rond Loosdrecht te bereiken. Wanneer je de motorkruisers pal aan stuurboord door het kanaal ziet gaan te midden van alle beroepsvaart, zie je hoe adembenemend een dergelijke exercitie is.

Dat het kanaal evenwijdig liep aan de spoorlijn Amsterdam-Utrecht heeft symbolische betekenis. De Rijnspoorlijn was



Druk vrachtverkeer in de Koninginnensluis in Vreeswijk ca 1905.



bedoeld om de verbinding van Amsterdam met het Duitse achterland te verbeteren. Het kanaal had hetzelfde doel. Het kanaal zou de concurrentie met de spoorlijn om het vrachtvervoer glansrijk winnen. De spoorlijn trok echter wel vrijwel al het passagiersvervoer naar zich toe. Het Merwedekanaal heeft tussen Amsterdam en Utrecht nooit veel passagiersvaart gekend.

### Weer een nieuw kanaal

In 1892 werd het kanaal geopend door koningin-moeder Emma en haar toen 12-jarige dochter prinses Wilhelmina. De sluis die ze toen in Vreeswijk openden, heet nog steeds Koninginnensluis. En de bruggen over het sluisencomplex zijn nog steeds naar beide vorstinnen genoemd. Het Merwedekanaal kende veel kunst-



De Rijnhuizerbrug in Jutphaas, 1907.

□ ANSICHTKAART M.G. LA FÈBRE | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

werken: sluisen, bruggen en ponten. Bij Meerkerk werd een vlotbrug gebouwd. De Muntbrug in Utrecht is de enige oorspronkelijke brug die alle modernisering van het kanaal heeft overleefd.

Op verschillende locaties is het Merwedekanaal nog goed herkenbaar als 19e-eeuws kanaal: in Vreeswijk, bij de sluisen in Vianen en bij het sluisencomplex in Gorinchem. De jaartallen in steen gevat, het metselwerk, de gietijzeren bruggen en de sluisdeuren ademen nog steeds een 19e-eeuwse sfeer. Dit is zeker ook het geval bij de voormalige Rijksmunt in Utrecht. De Muntsluis, de sluiswachterswoningen en de mooie draaibrug over het kanaal bij de Munt vormen een passend ensemble.

Al zien dergelijke kunstwerken er nog steeds 19e-eeuws uit, het Merwedekanaal is sinds de opening drastisch veranderd. Binnen tien jaar na de oplevering schoot de capaciteit al tekort. Het kanaal trok veel meer scheepvaart dan gedacht, vooral door de sterke groei van het lokale scheepvaartverkeer. Tussen 1905 en 1915 werd het kanaal daarom verbreed en werden de sluisen vergroot.

Na de verbreding uit de jaren tien ontstonden er door de groter wordende schepen en toenemende vaart opnieuw capaciteitsproblemen. Na een langdurig en fel debat besloot het parlement in 1929 daarom weer een nieuw kanaal te laten graven, het Amsterdam-Rijnkanaal, om Amsterdam met de Rijn en Waal te verbinden. Tussen Amsterdam en Utrecht werd het bestaande Merwedekanaal verbreed en vanaf Utrecht (ter hoogte van de Vleutenseweg) zou dit nieuwe kanaal een oostelijker tracé volgen dan het Merwedekanaal. Ten zuiden van Utrecht kruist de nieuwe vaarweg het oude Merwedekanaal. Hier werden in de jaren





Luchtfoto, ca 1920 - 1925, van de spoorbrug in de spoorlijn Amsterdam-Utrecht over het Merwedekanaal in Zuilen. Op de achtergrond het complex van de Demka-staalfabrieken.

□ FOTO KONINKLIJKE LUCHTMACHT | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

dertig twee nieuwe sluisen geconstrueerd: de Noordersluis en de Zuidersluis. Wie hier recreanten met motorkruisers het drukke Amsterdam-Rijnkanaal ziet oversteken, houdt zijn hart vast.

De hele vaarweg kent tussen Amsterdam en Tiel alleen sluisen bij de toegang tot het IJsselmeer en bij Wijk bij Duurstede en Tiel waar het kanaal respectievelijk op de Lek en de Waal stuit. Voor de verbinding naar het zuiden kwam ten oosten van Vreeswijk het Lekkanaal tot stand. Het Lekkanaal werd van dezelfde strak betonnen functionalistische sluisen voorzien als het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede en Tiel. Deze sluisgebouwen uit de late jaren dertig weerspiegelen de tijd waarin ze tot stand kwamen.

De verschillen tussen de Beatrixsluis in het Lekkanaal en de Koninginnensluis in Vreeswijk zijn groot. In afmetingen, in vorm en in gebruikte materialen. In nog sterkere mate geldt dit voor in de oorsprong middeleeuwse Oude Sluis in het centrum van het dorp. Binnen een kilometer liggen in Vreeswijk drie generaties sluisen en waterwegen naast elkaar. Een unieke situatie. Waar het Utrechtse sluisencomplex bij de Rijksmunt de 19e-eeuwse oorsprong van de waterweg toont, illustreren de drie complexen op een rij in Vreeswijk de evolutie in de scheepvaart en kanalenbouw in zes eeuwen.

### Onverwachte gevolgen

Als internationale vaarweg was het Merwedekanaal deels een mislukking. De Rijnhandel zocht andere routes dan het Merwedekanaal, omdat het de omweg via Gorinchem te lang vond. Wel bleek het Merwedekanaal erg belangrijk voor de stad Utrecht en omgeving. Het Merwedekanaal bloeide vooral door het regionale verkeer dat er gebruik van maakte en de industrie die zich eraan vestigde. De

stad Utrecht lag door het Merwedekanaal aan diep vaarwater en werd daardoor een gewilde vestigingsplaats voor industrie. De fabriekszone rond de voormalige Rijksmunt getuigt er nog steeds van.

De Rijksmunt verhuisde in 1907 van de Oudegracht naar de huidige lokatie aan het kanaal, omdat die veel betere mogelijkheden bood voor de afvoer van de geslagen munten naar de Nederlandsche Bank in Amsterdam. Andere voorbeelden zijn de verplaatsing in 1914 van staalfabriek Demka vanuit het Groningse Maartenshoek, waar de onderneming eerder aan het Winschoterdiep draaide, naar Zuilen en de komst van de Werkspoorfabriek in 1913 (een dependance van de Amsterdamse fabriek) en de vestiging van Douwe Egberts in 1919 (als dependance van het moederbedrijf in Friesland). Al is Werkspoor



De Muntsluis uit 1904 met bedrijfswoningen Rijkswaterstaat en invarend hotelschip.

□ FOTO HANS BUITER



De Muntbrug, de enige nog oorspronkelijke brug over het Merwedekanaal.

□ FOTO HANS BUITER

verleden tijd, de historische Werkspoorhallen zijn nog steeds te vinden aan steekhavens die aan het Merwedekanaal werden gegraven, net als de voormalige fabrieksgebouwen van de in 1908 gestichte Stichtse Olie- en Lijnzadenfabriek (SOL). Dergelijke veevoederfabrieken zochten altijd diep vaarwater op vanwege de aanvoer van de grondstoffen. De UTD-fabrieken aan het Merwedekanaal in Maarssen (in 1921 vanuit Friesland verplaatst) zijn een ander voorbeeld. Zonder het Merwedekanaal zouden Utrecht, Zuilen en Maarssen nooit zulke belangrijke industrieplaatsen geworden zijn en zouden ze nooit zo'n sterke bevolkingsgroei hebben gekend.

### Nieuwe recreatiemogelijkheden

De fabrieksgebouwen van Douwe Egberts staan precies op het punt waar het nieuwe tracé van het Amsterdam-Rijnkanaal zich afscheidt van het oude Merwedekanaal. Op de landpunt tegenover de fabrieken heb je als toeschouwer een fascinerend uitzicht op de fabrieken, de spoorbruggen, de elektriciteitscentrales Lage Weide en Merwedekanaal en al het passerend scheepvaartverkeer op het drukst bevaarde kanaal van Europa.

Het deel ten zuiden van de Muntsluis tot aan de volgende sluisen - de Noordersluisen - die het Merwedekanaal afscheiden van de kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal ten zuiden van de stad, wordt

echter nauwelijks nog gebruikt door beroepsvaart. Het biedt veel ruimte voor recreatie. Het wordt vooral benut door roeiers, kanoërs en motorbootbezitters. De voormalige Stichtse Olie- Lijnkoeken fabriek is inmiddels omgebouwd tot grand café, bibliotheek, lagere school en wordt geflankeerd door nieuwe woningen. De oevers rond de Muntsluisen bruisen. 's Zomers worden de sluisseilanden massaal gebruikt als ontmoetingsplek door recreërende stadsbewoners. In het zuidelijke deel van de Utrechtse woonwijk Hoograven springt de herontwikkeling van de draadnagelfabriek Neerlandia aan de kanaaloever tot woningcomplex zeer in het oog. Ook in het voormalige schippersdorp Vreeswijk vinden aan het Merwedeka-

naal veel nieuwe activiteiten plaats. De hier gevestigde museumwerf voor historische schepen en tentoonstellingsruimten omringd door door het kanaal geïnspireerde nieuwbouw, toont het potentieel van deze waterweg. De aanlegplaatsen voor recreanten zijn in de zomer druk bezet, net als in de oude dorpskern van Jutphaas. De terrassen in Jutphaas en Vreeswijk zitten 's zomers vol.

De Muntsluisen bedienen nu weinig schepen. De oudste sluis kan niet meer gebruikt worden, er is een stuw in aangebracht. De tweede is nog wel operationeel, maar de bediening moet lang van te voren worden aangevraagd. Op de momenten dat de sluis handmatig wordt opengedraaid om een hotelboot voor de Jaarbeurs of een ander schip dit deel van het Merwedekanaal op te laten varen, trekt dit veel bekijks. Niet in het minst vanwege het goede uitzicht dat de bezoekers op het terras van café Kanaalzicht op dergelijke gebeurtenissen hebben. Ook zonder beroepsvaart van betekenis bruist het Merwedekanaal meer dan 120 jaar na de opening nog steeds volop.

### Bronnen

- Baars, K.E., *Varend Vervoeren, Van Amsterdam tot de Rijn: honderd jaar Merwedekanaal* (Utrecht 1991).  
 Brinkgreve, M., *Het Merwedekanaal* (Utrecht 1892).  
 Buiten, H., *Fabriekswerk. Industrieel erfgoed in de provincie Utrecht* (Utrecht 1997).  
 Buiten, H., 'Een motor voor groei? De transportrevolutie in de provincie Utrecht', in: *Jaarboek Oud-Utrecht 2014* (Utrecht 2014) 95-128.  
 Dekker, D. 'Het kanaal van Amsterdam naar de Merwedé', in: *Periodiek Historische Kring Maarssen* 11 (1983) 77-79.  
 Greup, G.M., *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis* (Amsterdam 1952).  
 Kamphuis, H.A., 'Tussen algemeen en plaatselijk belang: de verwerping van Tak van Poortvliets ontwerp-Kanalenwet in 1879', in: *Tijdschrift voor Waterstaatgeschiedenis* 9 (2000), nr. 1, 34-47.  
 Van der Woud, A., *Het lege land, De Ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987).  
 Van der Woud, A., *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam, 2006).