

Havenkanaal van Goes

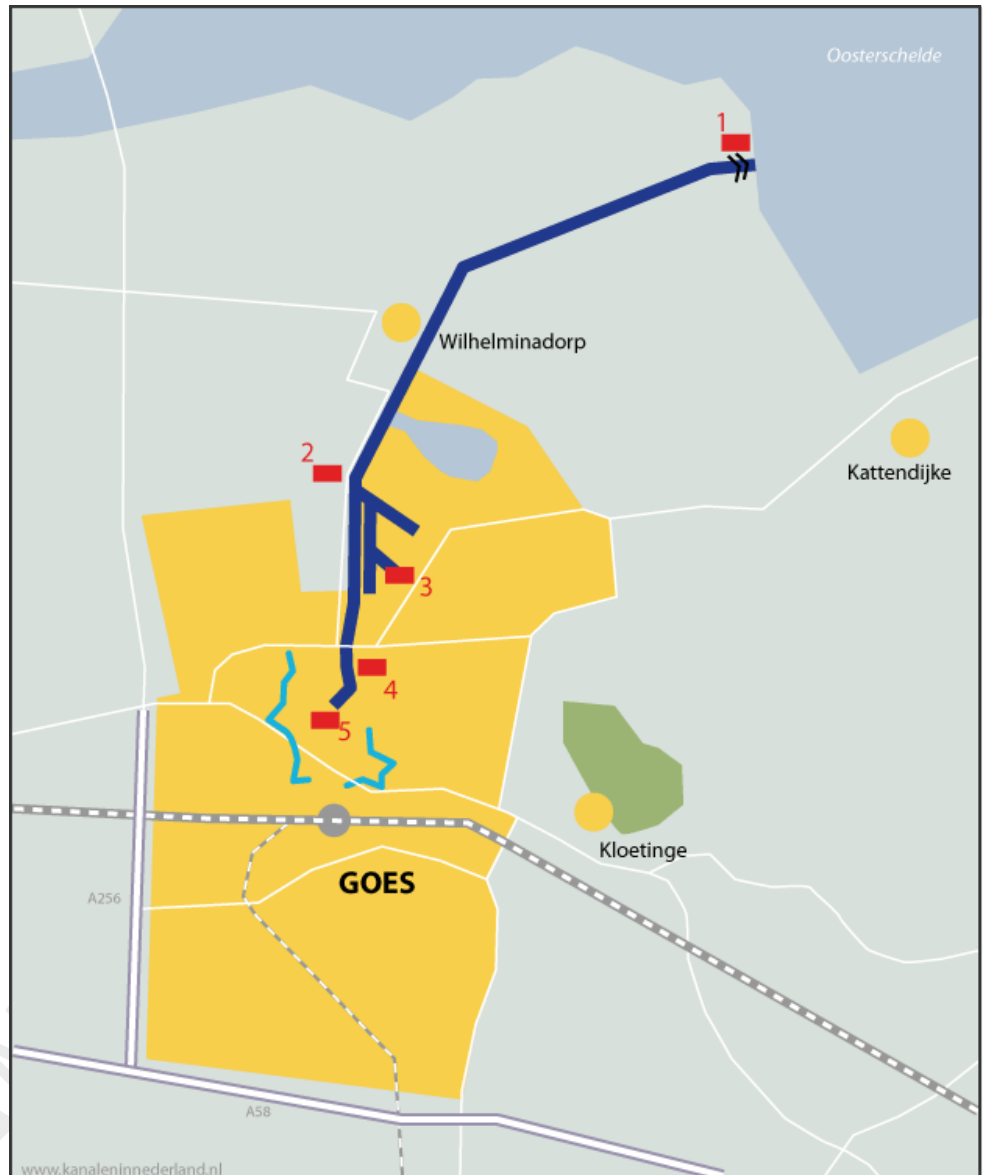
Ligging

Het Havenkanaal van Goes loopt van het historische centrum van de stad Goes naar de Oosterschelde bij het buurtschap Goese Sas. Het kanaal is, na enkele verlengingen in de loop van de tijd, nu 4,9 kilometer lang. Goes ligt op Zuid-Beveland. Het noordelijke deel van het kanaal loopt door de later ingepolderde Wilhelminapolder.

Geschiedenis

Het wisselende landschap van Zeeland

Het huidige Zeeuwse landschap is pas tot stand gekomen na een lange strijd tegen het water. De Romeinen vonden hier rond de jaartelling nog een uitgestrekt veenmoeras dat liep van de Vlaamse en Brabantse zandwallen tot aan de duinenrijen langs de Noordzee. De weinige mensen die hier woonden werden vervolgens verjaagd door de stijgende zeespiegel. De lage duinenrijen werden doorgebroken en grote krekten braken door het veenmoeras. Het veen werd weg geslagen of bedekt met klei en naast de krekten zelf of op verlande krekten ontstonden kreekkruggen. Deze hoog gelegen kreekkruggen werden vanaf de middeleeuwen weer geleidelijk aan bewoond. Om zich te beschermen tegen de zee legden de bewoners dammen en dijken aan. Het Zeeland dat we nu kennen met de bekende eilanden en



schiereilanden, begon toen geleidelijk te ontstaan. Veel land zou nog worden gewonnen, veel land ging ook verloren. Het heeft Zeeland gemaakt tot wat het nu is.

Met dank aan het water

In Zeeland was men boven alles aangewezen op het vervoer over water. Water dat overal overvloedig aanwezig was in de krekten en in de zeearmen. Door de gunstige ligging aan zee met de Vlaamse en Brabantse steden als achterland, ontstonden in de middeleeuwen al snel bloeiende havensteden. Middelburg, Zierikzee, Sluis,

Reimerswaal en Goes zijn daarvan duidelijke voorbeelden. Opvallend is dat deze steden niet pal aan zee liggen, maar enigszins landinwaarts aan een kreek die directe toegang gaf tot de zee. Deze beschutte ligging had zo zijn voordelen. Een groot nadeel was echter de verzanding van de krekken die vroeg of laat al deze steden zou treffen. De havens werden minder goed bereikbaar en de handel nam af. Om de stad weer tot bloei te brengen was er slechts één oplossing mogelijk: de aanleg van een kanaal. Zie hier de oorsprong van het Havenkanaal Goes.

Een nijvere stad

Goes is in de 12e eeuw ontstaan op een hogere kreekrug aan de kreek Korte Gos, nadat een eerdere nederzetting was overstroomd. In 1405 kreeg de stad een stedelijke status. De bloeiperiode van de stad is gelegen in de 15e eeuw. De lakennijverheid en de zoutwinning in de directe omgeving brachten de stad tot grote welvaart. Dit is goed te zien aan onder meer de nog aanwezige Grote Kerk en het stadhuis. Aan de haven stonden tal van zoutketen waar de zoutige grond uit de omgeving werd 'gekookt' ten behoeve van het zout. Deze zogenaamde sel- of moernering ging wel ten koste van de omliggende gronden.



De historische binnenstad van Goes.

Een eeuw van rampspoed

Zoals in vele Zeeuwse steden, zet ook in Goes in de 16e eeuw de economische neergang in. Het is een direct gevolg van tal van overstromingen.

Zeestromen veranderen en de zeearm De Schengen tussen Zuid- en Noord-Beveland werd steeds lastiger bereikbaar als gevolg van verzanding van de haven. Door een stadsbrand in 1554 verdween ook nog eens driekwart van de bebouwing. Het is het moment om de stad in steen weer op te bouwen. Aan het einde van de eeuw raakt Goes betrokken bij de strijd tussen de Spanjaarden en de Geuzen. De stad werd twee keer belegerd in 1672, maar hield stand tegen de Geuzen. In 1577 vertrokken de laatste Spanjaarden uit de stad en voegde Goes zich bij de Prins van Oranje. Deze laat meteen de stad versterken door een omvangrijke fortificatie. De werkzaamheden hieraan begonnen in 1678 en zouden wel 50 jaar duren.

Hernieuwde bloei

In de 17e eeuw profiteerde de stad van de grote bloei die de Gouden Eeuw met name Holland en Zeeland zou brengen. Middeleeuwse neringen als het zoutbedrijf en de lakennijverheid zijn dan verdwenen. Daarvoor in de plaats kwam een sterke handelspositie gebaseerd op de agrarische productie in Zuid-Beveland, waarvan Goes het onbetwiste regionale centrum is. Dat is een belangrijk voordeel op grote concurrent Reimerswaal. Deze stad is vrijwel ten onder gegaan aan de overstromingen uit de 16e eeuw en werd in 1631 definitief opgegeven door haar bewoners. Het is een sterke stimulans voor de verdere groei van Goes.

Een nieuwe haven

De haven van Goes bevindt zich deels binnen de gebastioneerde stad, maar loopt, met een lengte van ruim een kilometer, ook door het ten noorden van de stad gelegen agrarische gebied tot aan de zeedijk bij De Schengen. In de periode 1624-1629 werd deze buitenhaven voorzien van nieuwe bolwerken. Bij de ingang van de haven komen aan de west- en oostzijde schansen te liggen met de welluidende namen: Wester Schans en Ooster Schans. Het is ook in deze tijd dat de oude haven, een kronkelige vrij smalle en steeds

ondieper wordende kreek, de aandacht van het stadsbestuur krijgt. De stad heeft dan net de Oude – en Nieuwe Havenpoort gebouwd (in 1624 en 1634) ter hoogte van respectievelijk de Sint Maartensbrug en de Houttuinen. Nu staat de verbetering van de haven op de agenda waarvan de voorbereiding start vanaf 1645. In 1650 en 1651 werd de nieuwe haven aangelegd. Het is feitelijk een nieuw havenkanaal dat in een rechte lijn vanaf de stad naar de zeedijk loopt. Op 6 oktober 1651 deed het eerste schip de nieuwe haven aan. Na Middelburg (in 1532) en Zierikzee (1597), kreeg eindelijk ook Goes haar moderne nieuwe havenkanaal.



Meestooft 'Zeeland' in Wilhelminadorp.

Nieuw land

In de eeuwen die volgen verliest Nederland, en daarmee ook Zeeland, haar leidende rol in de wereldhandel. Het maakt dat men in Goes met het Havenkanaal nog eeuwen vooruit kan, gezien de afgenomen handelsstromen. Wel blijft de Zeeuwse delta voortdurend in beweging. De Westerschelde neemt de positie als hoofdvaargeul over van de Oosterschelde en langs de randen van de Oosterschelde begint het te verzanden. Aan het einde van de 18e eeuw zijn er dan ook tal van schorren, hoge zandplaten, ontstaan in De Schengen en wordt het lastiger om de Goese Haven te bereiken. Goes dringt stevig aan bij de Staten van Zeeland voor het graven van een nieuw kanaal door dit schorregebied. In 1809 werden de schorren van Goenje, Hongersdijk en de Mosselbank geveild

voor inpoldering. Rijke Rotterdamse kooplieden en koning Lodewijk Napoleon steken geld in deze inpoldering. Zij moesten daarbij rekening houden met de eis dat er een kanaal voor Goes zou worden aangelegd door de nieuwe polder. Deze nieuwe polder wordt Lodewijkspolder genoemd, maar zal vanaf 1815 door het leven gaan als Wilhelminapolder. Het is een eerbetoon aan de echtgenote van de net aangetreden koning Willem I, Wilhelmina van Pruisen. De investeerders verenigen zich in de maatschap 'De Wilhelminapolder' die zorg draagt voor het beheer van de polder.

Problemen met de sluis

Met de inpoldering van de schorren werd het havenkanaal verlengd naar zijn nieuwe uitmonding in de Oosterschelde. Het nieuwe kanaaldeel is zo'n drie kilometer lang en loopt door nieuw vruchtbaar agrarisch land. Het is gemiddeld 25 meter breed en 4 meter diep. Bij de monding in de Oosterschelde werd voor het eerst in het Havenkanaal van Goes een sluis gebouwd. Deze sluis had nogal wat voeten in de aarde. Rond 1810 wordt met de aanleg gestart, maar oorlogssperikelen en slappe grondlagen maken dat de bouw niet goed van de grond komt. Uiteindelijk besluit men de bouw te staken en even verderop te starten met een hernieuwde poging. In deze tijd ontstaat ook een buurtschap bij de nieuwe sluis: Goese Sas (een 'sas' is een ander woord voor 'sluis'). In 1893 zal deze oude sluis vervangen worden door een nieuwe sluis die beter aangepast is aan de eisen van de tijd met grotere en dieper liggende schepen. Het is deze sluis die nu nog bij Goese Sas is te vinden, alhoewel ook deze sluis inmiddels is vervangen door een nieuwer exemplaar even ten oosten ervan.



De Oude Sluis uit 1893 bij Goese Sas.

Wilhelminadorp en Wilhelminapolder

Ongeveer halverwege het nieuwe kanaal in de Wilhelminapolder ligt Wilhelminadorp. Het is de directeur van de Wilhelminapolder, de heer Van den Bosch, die hier tussen 1810 en 1820 de eerste contouren van het dorp op kaart zet. De polderdirectie gaf er de voorkeur aan om hier in het hart van de polder, bij de toekomstige ophaalbrug over het kanaal, een dorpje te bouwen in plaats van bij het al spontaan ontstane Goese Sas. Bij de in 1819 geopende ophaalbrug werden aan de oost- en westzijde van het kanaal een concentratie van woningen gebouwd voor de vaste landarbeiders. Het is de start van een nauwe band tussen dorp en omliggende polder dat in handen is van de maatschap 'de Wilhelminapolder'. Deze maatschap bestierde vanaf de start één van de modernste en grootste particuliere landbouwbedrijven van Nederland. Zij is nog altijd één van de belangrijkste spelers in dit gebied en beheert nu 1.700 hectare aan gronden, waarvan 1.300 bestaat uit akkerbouwgrond. Het bedrijf is gespecialiseerd in de vermeerdering van zaaigranen en pootgoed (aardappelen). De hoofdlocatie van de inmiddels koninklijke maatschap bevindt zich in meestoof 'Holland' in Wilhelminadorp. Deze meestoof is vanuit Den Briel in 1817 naar het dorp verplaatst en na het teloor gaan van de meekrapcultuur in gebruik genomen door de maatschap. Aan het kanaal staat de meestoof 'Zeeland', die in 1820 vanuit Middelburg is overgeplaatst en die ook dienst heeft gedaan als graanpakhuis.

Het Proefstation voor de Fruitteelt

Aan het einde van de 19e eeuw doet zich een stevige landbouwcrisis voor. Door goedkope import uit de Verenigde Staten heeft de agrarische sector het moeilijk. Nederland zet sterk in op vernieuwing en innovatie. Er komt een Landbouwhogeschool (in Wageningen) en in Zeeland wordt de 'Vereniging Zeeland's Proeftuin' opgericht. Het doel van deze vereniging is om een voorbeeldtuin voor de fruitteelt te gaan exploiteren. Deze tuin wordt aangelegd in de Wilhelminapolder. Het initiatief werd een succes en in de jaren veertig van de 20e eeuw worden er ook laboratoriumactiviteiten aan toegevoegd. In de jaren vijftig is de rijksoverheid alle regionale proefstations gaan bundelen tot één landelijk proefstation. Het Zeeuwse proefstation werd gekozen tot landelijk proefstation. Het nieuwe gebouw verrijst aan de Brugstraat in Wilhelminadorp. Tientallen jaren heeft dit proefstation kleur gegeven aan Wilhelminadorp totdat in een nieuwe bezuinigings- en concentratieronde de activiteiten in 2000 worden overgeplaatst naar Wageningen. Een deel van de voormalige terreinen van het proefstation zijn inmiddels in de verkoop ten behoeve van nieuwe woningbouw.



Het Havenkanaal in de Wilhelminapolder rond 1920.

De Deltawerken

Wat gebeurde er intussen met het kanaal? Dat wordt goed gebruikt. In de naoorlogse groei werd er een moderne haven aangelegd net ten noorden van de Goese binnenstad. Het

scheepvaartverkeer groeide, zowel wat betreft vrachtschepen, als recreatievaartuigen. De aanleg van de Deltawerken dreigden echter de bereikbaarheid van Goes over water te belemmeren. De watersnoodramp zelf is aan dit deel van Zeeland overigens grotendeels voorbij gegaan. Als gevolg van de voorgestane afsluiting van de Oosterschelde dreigen de gebruiksmogelijkheden van de sluis bij Goese Sas aanzienlijk beperkt te worden. Met de komst van de Oosterscheldekering daalt het aantal uren dat geschikt kan worden nu de toekomstige waterpeilen een optimaal gebruik van de sluis niet meer mogelijk maken. Daarnaast zijn de benodigde werkzaamheden om de primaire waterkering op deltahoogte te krijgen niet mogelijk bij de oude sluis. Het Rijk gaat dan ook akkoord met de bouw van een nieuwe schutsluis voor het Havenkanaal van Goes. In 1979 geeft zij aan een sluis te willen bouwen die geschikt is voor schepen tot 1.000 ton (klasse Dortmund-Eemskanaalschip). De gemeente Goes wil echter de haven bereikbaar maken voor schepen tot 1.350 ton (klasse Rijn-Herne kanaalschip of Europaschip). Beide partijen kunnen het vervolgens niet eens worden en dit eindigt met het beschikbaar stellen van een bedrag van f 25 mln voor Goes. De stad moet het dan maar zelf uitzoeken wat zij wil. Goes kiest ervoor om uiteindelijk toch een sluis te bouwen die schepen tot 1.000 ton kan schutten. Deze sluis is in de periode 1984-1986 gebouwd. Bijzonder is dat er nog een schotbalken kering naast ligt en dat de sluis zelf ook nog met schotbalken kon worden afgesloten. Dit was een gevolg van het feit dat bij de opening van de sluis de Oosterscheldekering nog niet gereed was.

Naar een meer recreatief kanaal

Na de bouw van de nieuwe sluis hebben er verder geen noemenswaardige ingrepen meer plaatsgevonden aan het kanaal. Hoewel bereikbaar voor grotere schepen, is de vrachtvaart van minder belang geworden de laatste jaren. Dit wordt meer dan voldoende

gecompenseerd door de toename van de recreatievaart. De Oude Haven van Goes is een geliefde ligplaats en ook Goese Sas heeft aan belangstelling niets te klagen. Met de aanleg van de aan het kanaal aangehaakte woonwijk Goese Meer (1993-2000) is het belang van het kanaal voor de recreatie alleen maar verder toegenomen. In deze bijzondere woonwijk beschikt elke woning over een eigen steiger aan het water en dat vraagt om een eigen boot. Vanuit je huis kun je via het kanaal zo naar de Oosterschelde varen. Tenslotte zijn er ook meer ludieke acties op het kanaal. Zo is er de jaarlijkse Zeeuwse bietentocht, een vierdaags evenement waarin met (historische) platbodems bieten worden vervoerd. Via het Havenkanaal doet dit evenement ook Goes aan. Daarnaast is er jaarlijks de zwemwedstrijd 'De Ganzetrek' tussen Goes en Wilhelminadorp over het kanaal. Het maakt het Havenkanaal Goes nog altijd tot een levendig kanaal.



Recreatief gebruik van het kanaal.

Langs het Havenkanaal Goes

Op de tweesprong

Deze tocht begint nu eens niet aan het begin- of eindpunt van het kanaal, maar halverwege in Wilhelminadorp. Een dorp dat in het hart van de Wilhelminapolder is gebouwd met dank aan de brug over het kanaal. Dit was ooit een dubbele houten ophaalbrug, maar deze werd in 1879 vervangen door een ijzeren draaibrug. Deze bruggen waren eigendom van de maatschap 'Wilhelminapolder'. De huidige brug uit 1988 is een vrij standaard basculebrug waarvan het beheer is overgenomen door de gemeente Goes. De brug wordt bediend vanuit het sluisgebouw bij Goese Sas. Vanaf de brug is er een mooi uitzicht over het strakke kanaal. Naar het zuiden toe is Goes duidelijk te zien. Naar het noorden toe kijk je op de scherpe bocht van het kanaal richting Goese Sas.

Een bijzonder dorp

Wilhelminadorp kan ik geen mooi dorp noemen. Het is wel een bijzonder dorp waarvan de geschiedenis nog in stukjes en beetjes is af te lezen. Zo staan er langs het kanaal nog de oude landarbeidershuisjes met fel oranje daken. Het zijn kleine woningen van steen en hout die in de loop van de tijd waar dat kon zijn uitgebouwd. Ze vormen wat mij betreft het gezicht van het dorp langs het kanaal. Daarnaast vallen enkele aparte gebouwen op. Ten noorden van de brug is dat de vroegere meestoof 'Zeeland'. Je herkent het meteen als wat anders, maar de nieuwe invulling met woningen is nog niet heel geslaagd. Het is alsof de ziel uit het gebouw is verdwenen. Dat geldt ook voor het oude gemeentehuis dat vrijwel niemand als zodanig zal herkennen. Het is nu een woning tussen alle andere. Van de korenmolen die hier ooit achter stond ontbreekt elk spoor. Aan de westzijde is er nog het vroegere huis van de polderdirecteur. Het staat nu wat verlegen in de rij. Daarachter begint de vruchtbare polder. Het meest voornaam is nog de bebouwing aan de oostzijde van het kanaal ten zuiden van de brug.

Hier vinden we onder andere de vroegere pastorie en enkele fraaie historische panden.

De verte lonkt

Het kanaal loopt als een streep door het dorp. De groene oevers liggen er rustig bij. Enkel bij de vroegere meestoof 'Zeeland' is sprake van een kleine kade. De enige zweem van mogelijke laad- en losactiviteiten die in het dorp hebben plaatsgevonden. Overigens zijn er ook geen recreatieve voorzieningen. Geen bankjes langs het water. Geen steigers in het water. Enkel de drainagepijpen steken eigenwijs hun kop uit de oeverrand boven de waterspiegel. Langs het kanaal kijk je zo het dorp uit. Het is verleidelijk dat te doen en ik ga noordwaarts richting Goese Sas. In de bocht van het kanaal wacht een fraaie hoge bomenlaan die het kanaal zal begeleiden tot dit verderop gelegen buurtschap.



De landarbeiderswoningen aan het kanaal in Wilhelminadorp.

Lome lijnen

Je bent zo uit het dorp en in de bocht zie je het kanaal loom verder buigen richting een grote windmolen aan het einder bij Goese Sas. Het is een mooi stuk om te rijden. Er is weinig verkeer over de wegen langs het kanaal. In het kanaal zelf is nu ook weinig te zien. Een eenzame roeier trekt trage lijnen door het water. Het pad langs het kanaal gaat vergezeld van een kade met daar bovenop de bomenlaan. Het maakt dat je nog een beetje in de luwte kunt fietsen of wandelen. Dat laatste wordt overigens veel gedaan. Vanuit

Goes, maar zeker vanuit Wilhelminadorp, kun je mooi een frisse neus halen door via het kanaal naar Goese Sas te gaan en weer terug.

Recreatieve uitspanning

Goese Sas is eigenlijk één grote recreatieve uitspanning (1). Het dorp wordt gedomineerd door 'Hansa', een groot watersportcentrum met een jachthaven, watersportwinkel, botenverkoop, opslagruimten en recreatiewoningen. Dit centrum heeft gebouwen en activiteiten door het hele buurtschap. Daarnaast zijn er ook nog een tweetal restaurants. Het is duidelijk dat alles in Goese Sas is gericht op de vaarrecreanten. De toevallige passanten over land zijn vooral voor de restaurants mooi meegenomen. Wie verder kijkt dan de grote loodsen, de talloze boten in de haven en de beeldbepalende windmolen, ontdekt daarnaast iets heel moois in het buurtschap. Het is de oude sluis uit 1893 die hier nog in volle glorie aanwezig is.

Een opbergsluis

Alhoewel, in volle glorie? Nee, dat kun je niet zeggen, want de sluis kent niet meer het gebruik voor wat het ooit was bedoeld. De sluis is nu onderdeel van de jachthaven. Zowel in de sluis zelf, als in de nu op de deltadijk doodlopende buitenhaven, liggen tal van zeiljachten en motorboten. De sluis is nu een fraai monumentaal object. Het is een relatief kleine, maar indrukwekkende sluis met hoge deuren. Bouwkundig is gebruik gemaakt van metselwerk in rode steen en beton. De bijgebouwtjes en wachtgebouwtjes staan er nog. Wie alles van dichtbij bekijkt, ziet echter dat er van onderhoud weinig sprake meer is geweest sinds de sluiting in 1986. In het water is alles goed geregeld, maar het landgedeelte van het sluiscomplex en de sluis zelf krijgen minder aandacht. Je moet goed opletten waar je loopt, maar dat maakt het eigenlijk wel zo spannend en ik kan het waarderen dat men alles laat staan te verroesten en te verweren in plaats van het (mogelijk uit veiligheidsoverwegingen) te verwijderen. Het is

werkelijk een kleine belevenis om er te zijn, maar let op, de sluis is eigenlijk niet openbaar toegankelijk.

Een vissenkomp

De buitenhaven, die gelegen is tussen de oude sluis en de nieuwe deltadijk, ziet er heel bijzonder uit. Het ligt als een soort van vissenkomp tussen hoge dijken in geklemd. Het zijn de oude dijken rondom de havenmonding die hier vroeger lag. Om deze op een goedkope wijze te verhogen zijn er aan het begin van de 20e eeuw betonnen muurtjes van ruim 1 meter hoog opgebouwd: de Muraltmuurtjes. Deze muurtjes zijn bedacht door ir. Muralt uit Schouwen en zijn na de stormvloed van 1906 veelvuldig toegepast in Zeeland. De muurtjes beginnen zeldzaam te worden, omdat ze tijdens de Watersnoodramp niet voldeden en bij de dijkverhogingen na 1953 vrijwel overal zijn afgebroken. Dat de muurtjes hier zijn blijven staan is te danken aan het feit dat hier een nieuwe dijk om het complex heen is aangelegd. Nu kun je dus nog fraai langs deze muurtjes lopen en genieten van het uitzicht over de buitenhaven en de oude sluis.



In de haven bij Goese Sas.

Moderne functionaliteit

Vanuit Goese Sas kun je in een wijde bocht, tussen de nieuwe deltadijk en de oude sluis met buitenhaven door, richting de nieuwe sluis. Deze sluis ligt wat meer ten oosten van het buurtschap. De inrichting is hier functioneel en modern. Strakke en hoge dijken begeleiden de

lange vaargeul richting de nieuwe sluis. Je kunt ver kijken over de Oosterschelde. Het is een groot contrast met het besloten en bijna knusse karakter van de oude sluis en Goese Sas. De sluis zelf is in strak beton opgetrokken. Het meest in het oog springt het verticale bedieningsgebouw met blauw dak. De sluis is 86 meter lang en 10 meter breed. De diepgang bedraagt maximaal 2,80 meter. Aan de zuidzijde van de sluis kijk je weg over het kanaal en zie je weer de mooie hoge bomenrijen die het kanaal begeleiden tussen Goese Sas en Wilhelminadorp. Hier staat ook de Zeeuwind. De in 1991 gebouwde 26 meter hoge windmolen die het baken vormt van Goese Sas.

Zee, land en weer water

Via de oostzijde van het kanaal ga ik terug naar Wilhelminadorp. Het is hier vooral rustig en rustiek, mede omdat er nauwelijks gemotoriseerd verkeer rijdt. Na Wilhelminadorp gaat de tocht richting het al van verre zichtbare Goes waarvan de Grote Kerk en vooral de 123 meter hoge tv-toren ware blikvangers zijn. De westzijde is de beste kant om het kanaal te beleven. Hier kun je tot aan de binnenstad van Goes langs het kanaal gaan. Net ten zuiden van Wilhelminadorp ligt een indrukwekkende infrastructurele kruising waar fietsers onder de nieuwe randweg van het dorp door worden geleid. Een grootse verkeersingreep voor wat nu toch niet echt het meest drukke deel van Goes lijkt. Je bent echter weer snel boven en aan de overkant is te zien hoe het Goese Meer aanhaakt op het Havenkanaal. Dit Goese Meer maakte deel uit van de Wilhelminapolder, maar is in de jaren tachtig van de vorige eeuw verkocht aan de gemeente Goes. Deze heeft er vervolgens weer water van gemaakt met ruime woningen eraan. Ik word er niet echt warm van, maar de mensen zullen er vast prettig wonen. Je kunt er op een mooie dag gemakkelijk op uit varen om wat te zeilen of varen op de Oosterschelde en vervolgens toch nog op tijd thuis zijn voor het avondeten.

Een (vrijwel) onzichtbare grens

Het Goese Meer grenst aan de zuidzijde aan de Oude Zeedijk. Als je langs het kanaal gaat valt deze geografisch toch belangrijke grens nauwelijks op (2). Zelf had ik het pas in de gaten op de terugweg naar Wilhelminadorp. De oude zeedijk grenst niet meer direct aan het kanaal, zodat dit weinig opvalt in het profiel van het kanaal. Wie het weet zal zeggen dat het gemakkelijk te zien is. Juist op de overgang van het 'nieuwe' oude havenkanaal uit 1651 naar het kanaal dat in 1909-1910 door de Wilhelminapolder is gegraven, verbreed het kanaal zich aanzienlijk. Dat is nodig om goed toegang te geven tot de verschillende havenarmen van de industriehaven. Een situatie die overigens pas in de jaren vijftig van de vorige eeuw is ontstaan. Wie de geschiedenis heeft gelezen, weet dat hier vroeger ook twee schansen waren gelegen. De Ooster Schans is jammerlijk verdwenen onder de Goese Havenbekkens. Van de Wester Schans resteert nog een deel van de omwalling. Als je vanaf de weg langs het kanaal de Oude Zeedijk opgaat, dan rond je een klein deel van het voormalige bolwerk. Een schans is er nauwelijks in te herkennen, maar toch.



De Nieuwe Sluis met voorhaven.

Ruim baan voor de industrie

De industriehaven is ruim 25 ha. groot, maar slechts 5 à 6 hectare wordt nog gebruikt door watergebonden bedrijven. Het is een beeld dat je op veel plaatsen tegenkomt. Enkel een zand- en

grindhandel en een betonfabriek maken nog actief gebruik van het vervoer over water. Dichter bij de stad liggen nog enkele openbare loskaden, maar heel levendig is het er (nu) niet. In 2009 werd bijna 400.000 ton overgeslagen in de haven van Goes en waren er 580 afvaarten. Dat scheelt nog altijd heel wat vrachtwagens op de weg. Vanaf de Westhavendijk kun je er alleen maar naar kijken. Er ligt hier geen brug en je zult verder moeten richting de binnenstad van Goes. De weg is druk en het voet- en fietspad ligt niet aan de kanaalzijde. Je hebt echter prima zicht op het kanaal. Na de roeivereniging, die als een soort van obstakel in het kanaal is gelegen, komt je eerst een strip bedrijfsbebouwing tegen tussen het kanaal en de weg. Daarna kom je bij een netjes ingerichte kade met aanlegplaatsen voor met name pleziervaartuigen. Je kunt er wachten tot de Ringbrug open gaat en toegang geeft tot het meer pittoreske deel van het kanaal. Niet zo heel lang geleden stond er nog een opvallend wit weegbrughuisje, maar dat is helaas gesneuveld. Het industrieterrein aan de overzijde oogt wat desolaat. Wie de industriehaven wil bezoeken zal de brug over moeten en één van de insteekwegen moeten gebruiken. Er is niet heel veel te beleven, maar de Houthaven met de ligplaatsen van de bruine vloot is niet onaardig (3).

Een andere wereld

Na het landelijke kanaal van de Wilhelminapolder en het industriële kanaal langs de Westhavendijk, wisselt het kanaal na de Ringbrug weer van karakter. Het wordt smaller en komt terecht in een meer historische omgeving. Hier ligt de oude binnenhaven. Helaas is er geen poort meer om ons te begroeten. Deze zijn al vroeg in de 19e eeuw gesloopt. Om toch enige stedelijke allure ten toon te stellen, heeft Goes gekozen voor fikse appartementencomplexen aan de westzijde van het kanaal. Deze staan overigens niet langs het water, maar pal op het water. Een jammerlijke vergissing uiteraard. Het kanaal stroomt weg langs een stenen muur en van enige beleving is

hier geen sprake. Aan de andere zijde ligt jachthaven De Werf. Ook hier kun je niet langs het kanaal. Zo vormt de entree tot de historische binnenstad een beetje een domper.



De bruine vloot in de industriehaven.

Niets is wat het lijkt

Gelukkig is deze teleurstelling snel voorbij als je na de appartementencomplexen aankomt bij de Sint Maartensbrug (4). Ineens toont Goes zich hier van zijn mooiste kant langs het kanaal. Monumentale bebouwing spiegelt zich in het water, zoals de grote voormalige strafgevangenis. De fraaie houten klapbrug geeft toegang tot een mooie verblijfshaven. Hier is het in de zomer vechten om een plek. Nog even wend ik de blik terug naar het noorden, richting de appartementencomplexen. Het is ineens een ander gezicht en de loop van het kanaal laat de blik als vanzelf vallen op de kleurrijke woningen aan de overzijde. Dit door zware kanonnen aangegrijsde woonbuurtje blijkt heel bijzonder te zijn. Het zijn de opgeknapt loodsen van een houtzagerij die hier in 1977 maar vervallen bijstonden. Ze zijn opgeknapt en roepen in hun uiterlijk herinneringen op aan Zaanse en Scandinavische woningbouw. Het was ook de tijd dat er stemmen opgingen om de haven maar te dempen. Gelukkig verzoonde iemand een fraaie klapbrug en is het nu nog steeds één van de mooiste gebieden in de stad.

Een glorieus eindpunt

Die schoonheid wordt alleen maar meer getoond naarmate ik verder naar het einde van het kanaal gaan. De huizen worden ouder en statiger om uiteindelijk te eindigen in een mooie havenkom aan de Turfkade (5). Langs het water staan kleurrijk gepleisterde woningen, een weegplaats, patriciërswohnungen, het soephuis en het opvallende Karel V huis. Het is een waardige afsluiting van het Havenkanaal van Goes, dat op deze plaats toch vooral als haven en minder als kanaal zal en kan worden gezien. De historische binnenstad met de Grote Kerk en het stadhuis ligt er om de hoek. Daar is het druk met tal van winkels. Hier in de haven kan het ook druk zijn met al die boten, maar dan nog geeft het water altijd rust. Een rustieke en in de winter verstilde plek in een levendige stad.



De voormalige strafgevangenis in het historische deel van Goes.

Wat valt op?

- het Havenkanaal is een kanaal met meerdere gezichten. Het is niet zozeer dat het kanaal zelf erg verandert, maar wel de omgeving. Van een historische omgeving naar een industriële omgeving. Van een landarbeidersdorp naar een uitgestrekte landbouwpolder om tenslotte te eindigen in een recreatieve uitspatting;
- gezien het bovenstaande is ook dit kanaal weer een toonbeeld van een verhaal dat wordt verteld door allen maar langs het kanaal te gaan. Het is jammer dat hiervan langs het kanaal vrijwel niets wordt uitgelegd aan de argeloze bezoeker;
- het Havenkanaal wordt nog goed gebruikt, zowel door de beroeps- als door de pleziervaart. Wellicht is de keerzijde daarvan dat er relatief weinig aandacht is voor recreatie en ontspanning langs het kanaal. Geen bankjes, geen informatieborden en geen speciaal voetpad (jaagpad). Vooral in Wilhelminadorp zou je toch best wel meer kunnen doen met die mooie waterkant;
- Goese Sas ligt aan het kanaal, maar de jachthaven ligt hier vooral als goed beschutte plek voor wie eigenlijk vooral op de Oosterschelde wil zijn. Het maakt in ieder geval dat het kanaal en de sluis goed in gebruik blijven;
- de oude sluis is het meest bezienswaardige object in het kanaal. Het vervalt heel geleidelijk tot een zekere ruïneuze staat en dat is best wel eens mooi om te zien. Overigens is het ook prima toeven bij de levendige nieuwe sluis. In tegenstelling tot veel andere sluizen kun je hier overal goed bij en lopen de wandel- en fietsroutes over de sluisdeuren;
- het Havenkanaal kent een weinig eenduidige landschappelijke begeleiding. Vooral in de Wilhelminapolder zou je dat wel verwachten. Enkel ten noorden van Wilhelminadorp is er een robuuste kade met hoge bomenlaan. Ten

zuiden van het dorp is de structuur danig aangetast door de woonwijk Goese Meer en de infrastructuur;

- in de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden en in de zeekeleigebieden van Noord-Brabant bevinden zich tal van havenkanalen. Het Havenkanaal van Goes is vrij bijzonder in de zin dat het in etappen tot stand is gekomen en dat er een dorp aan is ontstaan.



Literatuur

- Barth, A., F. de Klerk en A. van der Wel, Van Marktveld tot Meestoof;
- Fietsen naar en wandelen door Kloetinge, Kattendijke, Goese Sas, Wilhelminadorp, Uitgeverij Het Paard van Troje, Goes, 2013;
- Klerk, F. de en C. van den Wijngaard, Goes, Het Gezicht van Nederland, Uitgeverij Uniepers/Stichting Het Gezicht van Nederland, Abcoude, 1991;
- Klerk, F. de en L. Moerland, Van gesloten bolwerk tot open stad; vier eeuwen verandering in en rond Goes, Uitgeverij De Koperen Tuin, Goes, 1993.





