

Julianakanaal

Ligging

Het Julianakanaal loopt van Maastricht tot Maasbracht direct ten oosten van de Maas (de Grensmaas) in het brede Maasdal. De totale lengte van het kanaal bedraagt ruim 35 kilometer.

Geschiedenis

Belgisch-Nederlandse twisten

Met de wispelturige en veelal onbevaarbare Maas was het slechts een kwestie van tijd dat er een kanaal zou komen dat de vanaf de 19e eeuw opkomende Luikse en Limburgse mijngebieden goed zou ontsluiten. Dat dit voor Nederland in de vorm van het Julianakanaal zou zijn is een direct gevolg van een langdurig Belgisch-Nederlands conflict. In de 19e eeuw werkten Nederland en België samen aan plannen om de Maas te kanaliseren. Als in 1867 de vaarverbinding tussen Antwerpen en de Rijn zwaar wordt belemmerd door de aanleg van de spoorlijn Bergen op Zoom-Vlissingen is Antwerpen woedend. Tandennarsend werd ingestemd met het smalle kanaal door Zuid-Beveland als alternatief, maar de samenwerking aan de Maaskanalise was er ernstig door gehinderd. Antwerpen zag liever geen goede en volwaardige vaarverbinding ontstaan tussen Rotterdam en het Luikse mijngebied. Als België later betrokken raakt in de Eerste Wereldoorlog en Nederland het plan voor het Moerdijkkanaal (een nieuwe verbinding tussen Antwerpen en de Maas) schrapt, komt het even niet meer goed in



de onderlinge relatie. Ieder gaat zijn eigen weg en dat zorgt ervoor dat in 1921 bij wet werd besloten tot de aanleg van het Julianakanaal op Nederlands grondgebied. Op 23 oktober 1925

steekt de dan zestienjarige prinses Juliana de eerste schop in de grond.

Een hoogstandje

Voor Nederland is het een bijzonder bouwwerk. Het is voor het eerst dat in Limburg een dergelijk grootschalig kanaal werd aangelegd in geaccidenteerd terrein. De werkzaamheden werden zowel vanuit Maasbracht in het noorden als vanuit Maastricht in het zuiden gestart. Net ten zuiden van Stein ontmoeten beiden delen elkaar in 1935. Het kanaal werd gefaseerd in gebruik gesteld. Zo is in 1933 het gedeelte tussen Maasbracht en Born al bevaarbaar gemaakt. Op 16 september 1935 opende prinses Juliana officieel het kanaal. Het kanaal heeft een lengte van 35 kilometer en overbrugt een hoogteverschil van 23 meter. Dit vindt plaats door middel van vier sluizen: bij Limmel, Born, Roosteren en Maasbracht. De keersluis bij Limmel wordt alleen gebruikt in het geval van hoogwater in de Maas en staat het merendeel van de tijd open. De sluis bij Born kent met een kerende hoogte van 11,35 meter op dat moment het hoogste verval in Nederland.



Het Julianakanaal net na de opening in 1940 bij Elsloo.

Door bergen en dalen

Het Julianakanaal ligt op de grens van de riviergronden in het Maasdal en de zandgronden op de Maasterrassen. De Maas zelf is nooit meer dan een kilometer verwijderd van het kanaal. Bij Elsloo nadert de Maas zeer dicht aan de Limburgse heuvels. Hier kon geen ruimte voor het

kanaal worden gemaakt zonder een stuk van de hier gelegen Scharberg af te graven met daarop de helft van het dorp. Het buurtschap Onder de Berg verdween geheel voor het kanaal, evenals het buurtschap Op de Berg ten westen van de kerk. Hiermee verdwenen 43 huizen, de school en het gemeentehuis. Een ontwikkeling die tot boosheid en frustratie in het dorp leidde, maar die door de als hoog ervaren schadevergoeding toch vrij soepel verliep.

Een gat in het kanaal

De Limburgse geologische gesteldheid bracht ook andere problemen met zich mee. Het Julianakanaal loopt namelijk pal over een zakkingsgebied van de mijnen. Het betreft het gedeelte tussen Born en Elsloo. De verwachting was dat er een maximale zakking van 7 meter zou kunnen plaatsvinden, waarvan 4 meter in de eerste 30 jaar. Omdat op voorhand niet duidelijk was waar deze zakkingen zich voor zouden doen, is gekozen voor de praktische oplossing om zo min mogelijk geld aan het probleem te besteden en in de toekomst waar nodig met oplossingen te komen. Wel werden de bruggen in dit gebied zo licht mogelijk uitgevoerd. Deze no-nonsense aanpak heeft goed gewerkt, al was de schrik groot in januari 2004 toen bij Stein een stuk van de dijk wegzakte en het dorp onder water dreigde te lopen. Uiteindelijk bleek een lekkende vergeten waterleiding uit de tijd van de aanleg de boosdoener. Het is nog altijd wachten op de eerste verzakkingen.

King Coal

Het Julianakanaal wordt vanaf de opening druk gebruikt. Het vervoer van goederen van en naar de mijnen levert veel transport op. Miljoenen tonnen aan zwart goud (steenkool) werd jaarlijks over het kanaal vervoerd richting de Randstad en Duitsland. Waar de kolen vroeger in Maasbracht werden overgeslagen van spoor naar schip, daar neemt het dichtbij de Staatsmijnen gelegen Stein deze rol al snel over. Deze haven groeit uit tot de tweede binnenhaven van Europa. Op het

hoogtepunt in de jaren vijftig van de 20e eeuw werd serieus overwogen het kolenbekken van Aken te verbinden met het Julianakanaal. Al eerder waren er plannen voor een zijkanaal naar Nuth om zo aan te sluiten op de mijnen bij Heerlen. Uiteindelijk bleken de kosten hiervan te hoog. In de jaren zestig zakt de mijnbouw in Limburg in en wordt King Coal opgevolgd door Prins Kiesel. Het merendeel van het vervoer bestaat nu uit zand en grind uit de vele Maasplassen, gevolgd door opkomende industrieën als DSM en Nedcar. Ook de aansluiting op het Luikse industriegebied via de aansluiting op het Prins Albertkanaal zorgt voor het nodige transport. Langs het kanaal zelf ontstaan industrieterreinen, met name bij de sluizen.



Fragment van de ontwerpschets van het geplande Zijkanaal naar Nuth.

Een sluis minder

Alle drukte heeft ook een keerzijde. De oorspronkelijke sluizen zijn al snel te klein. In de jaren zestig van de vorige eeuw is de sluis bij Maasbracht vervangen door een drielingsluis. Bij Born zijn twee nieuwe sluizen naast de oude sluis geplaatst. De sluis bij Roosteren is in 1965 verwijderd. Om dit mogelijk te maken is het kanaal tussen Born en Maasbracht verbreed en zijn de begeleidende dijken opgehoogd. Met deze ingreep kreeg de sluis bij Maasbracht een groter verval en nam zo met een vervalhoogte van 11,85

meter het Nederlands record over van de sluis bij Born.

Moderne tijden

Na deze opwaardering rond 1965 kon het kanaal weer een tijd mee, maar met de komst en de groei van de container- en duwbakvaart ontstonden nieuwe eisen voor vaarwegen. Rijkswaterstaat is dan ook gestart met de verbreding van het kanaal om in ieder geval tweebaksduwvaart mogelijk te maken. Daarmee wordt het kanaal geschikt gemaakt voor schepen met een lengte van 190 meter, een breedte van 11,4 meter en een diepgang van 3,5 meter. De werkzaamheden vonden plaats tussen 2010 en 2017 en bestaan uit de volgende onderdelen:

- het verlengen van één sluiskolk in de sluiscomplexen van Maasbracht en Born tot 225 meter;
- tussen Maasbracht en Born wordt het peil 25 centimeter verhoogd;
- tussen Born en Stein wordt het kanaal lokaal met 15 meter verbreed;
- tussen Stein en Elsloo wordt gebruik gemaakt van damwanden om de doorvaartbreedte te vergroten;
- tussen Elsloo en Limmel worden twee passeervakken aangelegd met een totale lengte van twee kilometer.

Aangezien deze werkzaamheden tot het nodige oponthoud kunnen zorgen, is toentertijd gezocht naar maatregelen om overlast te voorkomen. Een opvallende maatregel daarin was de promotie van de alternatieve 'Willemsroute' via de Zuid-Willemsvaart als verleidelijk alternatief voor met name de recreatievaart. Je kreeg daarbij korting op het Belgische vignet. Inderdaad een verleidelijk alternatief als je niet al teveel haast hebt.

Het Cabergkanaal

Jarenlang stond een nieuwe verbinding tussen het Julianakanaal en het Belgische Albertkanaal in de planning. Het tracé voor dit zogenaamde

Cabergkanaal liep ten noorden van Maastricht. In 1961 sloten Nederland en België een verdrag voor deze verbinding. De noodzaak of benodigde financiën waren er echter niet om het kanaal ook daadwerkelijk aan te leggen. Beide landen wilden graag af van de belemmering die dit 'papieren' kanaal gaf. Hier heeft een Beneluxcommissie zich over gebogen en in december 2009 geadviseerd om af te zien van het kanaal. Met het afvoeren van het kanaal is wel weer nieuw leven in de goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken geblazen ten behoeve van de ontwikkeling van een grensoverschrijdend bedrijventerrein.



Het moderne Julianakanaal tussen Echt en Maasbracht.

Langs het Julianakanaal

Een feestje

De aanleiding voor het bezoek aan het Julianakanaal was ditmaal een feest. Het Julianakanaal bestaat in 2010 75 jaar en dat is in de week van 22 november gevierd door middel van een vaartocht van een expositieboot over het kanaal. Deze expositieboot is vervolgens aangemeerd in Maastricht en dat leek mij een mooi moment om in Maasbracht te beginnen en zo de ruim 35 kilometer naar Maastricht af te leggen.

Over oude kolen en een oude sluis

In Maasbracht was ik nog niet eerder geweest. Het spreekt natuurlijk ook minder tot de verbeelding dan die andere Maasplaats aan het andere eind van het kanaal. Je ziet echter aan alles af dat het een bedrijvig plaatsje was en ook nog wel is. De haven strekt zich over de gehele lengte van het dorp uit en ligt vol schepen (1). Op de achtergrond zie je de schepen over het Julianakanaal en de Maas varen. Maasbracht was voor het kanaal kwam een belangrijke overslagplaats van kolen die hier van de trein op de schepen in de Maas werden geladen. Deze overslagfunctie verminderde met de aanleg van het Julianakanaal, maar het kanaal trok wel andere havenactiviteiten aan. Het bracht Maasbracht zelfs tot een positie van tweede grootste binnenhaven van het land, althans volgens het gemeentelijke informatiebord. Bij het dorp zelf ligt een bonte mengeling van beroepsvaartuigen, woonschepen, pleziervaartuigen en rondvaartboten voor de kade. Het bruisende middelpunt zal op mooie dagen het café-restaurant de 'Kolentip'. Dit restaurant rust op het indrukwekkende betonnen geraamte van de vroegere 'kolentip'; een grote kiepinstallatie die de kolen van de treinwagons in het scheepsruiem kiepte. Het totaalbeeld in de haven is rommelig, maar ook wel vrolijk en wonderlijk. Wie op een luchtfoto kijkt komt tot een verrassend inzicht. Al deze (woon)schepen liggen in de oude kanaalarm die aansloot op de

oude sluis. Deze sluis is verwijderd, maar is in de grondwerken en het bos ten zuiden van deze kanaalarm nog te herkennen. Het huidige Julianakanaal loopt, na de aanleg van de nieuwe drielingsluis, meer ten westen van het dorp.



Zicht op Maasbracht, waar de oude kanaalarm nu een woon- en passantenhaven is.

Drukke in de sluis

De drielingsluis van Maasbracht is behoorlijk indrukwekkend. Het is de sluis met het hoogste verval in Nederland. Dat is goed te zien en wat opvalt is het tempo waarin de schepen worden geschut. Je ziet de schepen met grote snelheid stijgen of dalen. Tijdens mijn bezoek wordt er overigens hard gewerkt aan de sluisen. Alleen de westelijke kolk is in gebruik. Van de overige worden de sluisdeuren vervangen, terwijl de oostelijke kolk wordt verlengd.

Een eindeloze pier

Om het begin (of einde) van het kanaal te zien, moet ik nu aan de westoever een ruim twee kilometer lange landtong volgen tussen Maas en Julianakanaal. Het eerste deel kun je nog over een goede weg fietsen waar bedrijvigheid aan ligt. Geleidelijk aan wordt de bebouwing spaarzamer. Aan de overzijde is het haventerrein van Maasbracht te zien en de alom vertegenwoordigde aanwezigheid van de koeltoren van de Clauscentrale. De weg gaat niet veel later abrupt over in een bedding van basaltblokken. Het lijkt nu wel een pier. Als je wandelend bent gaat dat prima, maar met de fiets is het vrij beroerd. Toch komen hier wel mensen. Er staan veel (vooral Duitse) vissers

langs de kant. Verder zijn er een tweetal aanlegplaatsen waar ofwel woonschepen liggen ofwel schepen voor anker gaan. Het lijkt een beetje een vrijbuitersgebied. Iets wat je wel vaker langs wat minder toegankelijke of doodlopende wegen langs een kanaal ziet. Vlak voor de brug van de rijksweg A2 over de Maas houdt de weg op. Op weg naar het begin gaat de tocht nu verder door de weilanden. Na alle haventerreinen, de rijksweg A2 en de elektriciteitscentrale voelt het hier bijna landelijk aan, ondanks dat al deze structuren en elementen nog gewoon zichtbaar en hoorbaar zijn. Heel achteloos en vredig komen Maas en Julianakanaal tot elkaar en houdt de landtong op. Er vaart net een schip met een flinke lading hout het kanaal op. Het is tijd om naar het zuiden te gaan.



Zuidzijde sluiscomplex Maasbracht.

Hoog op het land

Na de relatieve drukte van Maasbracht zit je na de klim naar de bovenkant van de sluis meteen in een andere verstilde wereld. De sluis zelf is hier (als verticaal element) veel minder prominent aanwezig en daardoor ervaar je vooral heel veel water. Water dat tussen twee hoge dijken in bedwang wordt gehouden. Aan de oostzijde loopt een fraai fietspad over de dijk. Aan de westzijde zou je kunnen wandelen en vanaf de brug bij Echt ook weer fietsen. In de loop van de dag zou ik nog vaak verspringen van de ene naar de andere oeverzijde. Het kanaal is hier ook echt een kanaal: strak en oneindig lang. Op de dijk ontbreekt elke vorm van beplanting. Het oog reikt tot de eerstvolgende brug en dat is die van Echt. De dijk met daarop het fietspad ligt tot wel 10 meter boven het land. Het geeft een prachtig uitzicht over een verstild landschap. Helaas is het landschap aan de overzijde van het kanaal meer

een vergezicht door de flinke breedte van het kanaal. Hoewel op het kanaal genoeg schepen varen, gebeurt er direct langs het kanaal niet veel. Wat wel opvalt, zijn de kleine witte stenen kanaalpaaltjes met daarop de afstand vanaf Maastricht. Verder valt de kleine loswal bij de steenfabriek bij Echt op. Vanaf Echt loopt het kanaal pal naast de rijksweg A2. De snelheid en drukte van de rijksweg contrasteert mooi met de traagheid en rust op het kanaal. Op de dijk komt wat meer beplanting en aan de westzijde staat een indrukwekkende bomenrij langs het kanaal. Zeker met het oog op wat nog zal komen, is goed te zien dat dit kanaalgedeelte sterk is vernieuwd (en verhoogd) als gevolg van het verwijderen van de sluis bij Roosteren in 1965. Het kanaal heeft hier een profiel en uiterlijk dat veel weg heeft van bijvoorbeeld het grote Amsterdam-Rijnkanaal.

Van verdwenen dingen

Aangekomen bij de Roosterense brug is er van de voormalige sluis niets meer terug te vinden. Wel staan aan de westzijde nog de sluishuizen (2). De tocht gaat verder over het smalle rijpad. Het is er zeer rustig. Alleen bij de dorpen en bruggen zie je vaak wat andere mensen lopen die een ommetje met de hond maken. Het is er zo rustig dat het blijkbaar niet nodig is om aan te geven dat het pad aan de oostzijde doodloopt op de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein bij Holtum. Noodgedwongen moet een ruime slinger worden gemaakt rondom het bedrijventerrein om uiteindelijk via de brug bij Ilikhoven aan de westzijde van het kanaal verder te gaan. Overigens is het bedrijventerrein met haven wel interessant. Er zijn nog veel havengebonden activiteiten en er bevinden zich de autodepots die in relatie staan met de autofabriek van NedCar. Het viel me trouwens op dat er ook auto's van andere merken staan dan die daar worden geproduceerd. Wel lijkt het erop dat er een ontwikkeling heeft plaatsgevonden waarin het autotransport steeds meer verbonden is aan het spoor en de rijksweg A2 en niet meer aan het kanaal.



Sluiscomplex bij Born.

De oude sluis

Vanaf de brug bij Ilikhoven is in de verte al de indrukwekkende contour te zien van het sluiscomplex bij Born (3). De route gaat verder over het pad aan de westzijde dat in niet al te goede staat is. Het leidt echter al snel naar de weg die om de Berghaven bij Schipperskerk heenloopt. Deze haven heeft in het verleden mogelijk industriële activiteiten gekend, maar is nu vooral een paradijs voor vrije vogels in woonboten en woonschepen. Bij de sluis van Born is de oude sluis in gebruik. Deze valt door de hoge torens van de hefdeuren ook het meeste op. Aan de middelste kolk van de naastgelegen nieuwere en grotere sluizen wordt nu onderhoud gepleegd. Helaas kan je zonder wat verboden te overtreden niet goed bij het schutten van de schepen kijken. Via de oostzijde is echter snel de weg omhoog te vinden die naar de bovenkant van de sluis leidt. Hier sta je weer hoog boven het landschap en loopt het kanaal als een zilveren slang verder. Het lijkt erop dat het kanaal wat minder breed is geworden.

Een verandering in karakter

Dat is niet het enige dat opvalt. Het wordt lommerrijker langs het kanaal en ondanks de gewonnen hoogte bij Born ligt het kanaal al snel niet meer boven het land, maar snijdt het zich in het landschap in. Dit is goed te zien bij het naderen van Berg. Over het kanaal lopen veel bruggen. Ze zijn niet zo uniform als de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, maar er zitten enkele zeer karakteristieke bij. De brug bij Berg is er zo één. Eigenlijk te smal voor het moderne

verkeer, maar een landmark voor het dorp. Met de opwaardering van het kanaal worden de meeste bruggen verhoogd of vervangen. Het is te hopen dat deze blijft. Hoewel de dorpskern zelf niet aan het kanaal is gelegen, vleit de naoorlogse woningbouw van Berg zich heel natuurlijk en dorps langs het kanaal. Je zou zelfs kunnen spreken van een aantrekkelijke wandelpromenade met afwisselend voor- en achtertuinen grenzend aan deze promenade. Het helpt dat het kanaal met flauwe bochten door het dorp loopt. Meer naar het zuiden gaat Berg over in Urmond en zijn er enkele wat meer grootschalige nieuwbouwprojecten te zien (4). Deze nieuwe woningbouw is duidelijk mede georiënteerd op het kanaal vanuit de gedachte dat het water en de dynamiek op het water een positieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat. Vanuit Maasbracht komend is het de eerste keer dat niet functioneel aan het kanaal gebonden bebouwing zich zo duidelijk ook richt op het kanaal. Ook verderop komt dat eigenlijk niet meer voor.



Het Julianakanaal bij Berg.

Back to basics

Wat na Urmond volgt is echter weer wat je eigenlijk langs een kanaal verwacht. Over twee kilometer strekt zich aan de oostzijde de haven van Stein uit. Het kanaal is er breed met weinig ruimte voor nostalgie of romantiek. Dat geeft ook helemaal niet, dit is wat past bij een hoofdvaarweg. Aan de westzijde ontbreken havenactiviteiten, maar er gebeurt wel het

nodige. Zo staat er de RWZI (Rioolwater Zuiveringsinstallatie) en is de almaar voortgaande ontgrinding langs de Grensmaas te zien. Er bevindt zich langs de kade ook een (tijdelijke) loswal waar zand en grind wordt verscheept.

Het lommerrijke kanaal

Vanaf Stein zuidwaarts volgt een aantrekkelijk deel van het Julianakanaal. Het kanaal gaat slingeren en wordt door veel groen begeleid. Het kanaal ligt bij Stein ook weer een stuk hoger dan de aangelegen gronden. Het dorp oogt bijzonder fraai vanaf de kanaaldijk. Aan dit mooie beeld helpt ook het kasteel (deels ruïne) van Stein mee dat zich als een langgerekt landgoed langs het kanaal uitstrekt (5). Zes jaar geleden leefde hier nog de angst voor overstromingen als gevolg van een dijkverzakking. Na het kasteel Stein gaat het kanaal onder de A76 door. Het beeld is inmiddels zo groen dat deze snelweg visueel eigenlijk helemaal niet stoort. De zeer lange brug (die tegelijk ook over de Maas gaat) vormt een karakteristiek bouwwerk. Tegelijk wordt het landschap hier meer heuvelachtig, zodat het kanaal zich inmiddels alweer insnijdt in het landschap. Na alle openheid en vergezichten is het beeld ten noorden van Elsloo dan ook vrij besloten, mede door de scherpe bocht die het kanaal hier maakt. Het lijkt wel of je op een bospad rijdt.



Vissers bij Urmond.

Alle zegen komt van boven

Spectaculair is het zicht dat met de kromming van de bocht geleidelijk ontstaat op de, hoog op de berg gelegen, kerk van Elsloo (6). Hier is het punt waar met de aanleg van het kanaal de helft van het dorp is verdwenen. Nu kijkt de kerk vanaf de rand van de bergwand streng op het kanaal neer. Het is een prachtig beeld dat nog wordt aangevuld met het aan de voet van de berg en aan de rand van het kanaal gelegen kasteel. Hier word je er nadrukkelijk op gewezen dat Limburg landschappelijk gezien een provincie is als geen andere in ons land. Hoog staand op de smalle en sobere brug bij Elsloo is het slingerende kanaal goed te zien. Het beeld is aantrekkelijk, maar op zich weinig karakteristiek voor de rest van het Julianakanaal.

Verstilde stroom

Het traject dat volgt tussen Elsloo en Brommelen vind ik persoonlijk het mooiste deel van het kanaal. Het kanaal is er relatief smal, wordt begeleid door rietvegetaties en wordt omringd door het oude ontginningslandschap in het Maasdal en bossen en glooiende akkers aan de heuvelzijde. Op de kanaaldijk staan imposante bomen die, nu de bladeren zijn verdwenen, prachtige silhouetten vol met restanten van vogelnestjes tonen. Door het ontbreken van drukke doorgaande wegen is het er ook stil en rustig. Hoog op de heuvel is zo nu en dan een trein te zien op het traject Maastricht-Sittard, maar dat is het dan ook wel. Aan de westzijde doet zich bij Geulle een onvergetelijk beeld voor als van hoog op de dijk het dorp Geulle aan de Maas zich toont (7). Een mooier dorp vind je niet langs het Julianakanaal. Een dorp met fraaie bomenlanen en boerderijen en bovenal die monumentale St. Martinuskerk. Of dat nog niet genoeg is staat verderop ook nog het kasteel Geulle langs het kanaal. Zo lijkt je hier wel een sfeer te ervaren die je soms wel treft langs de oude kanalen in Engeland of Frankrijk. Het Julianakanaal is echter een levendig en druk bevaren kanaal, maar zelfs de passerende

schepen zijn hier onder de indruk van het landschap en varen rustig en bescheiden voort.



Geulle aan de Maas.

Een badkuip

Bij Bunde verandert het kanaal weer van karakter. We zijn nu in het gebied van Itteren en Borgharen. Twee dorpen en hun dorpsgebieden die als een soort badkuip liggen tussen de Maasdijk en de kanaaldijk. In 1993 en 1995 stond dit gebied geheel onder water, evenals het eerder genoemde dorp Geulle aan de Maas. Elk jaar met hoog water wordt de stand van zaken in deze dorpen wel op radio of tv toegelicht. Langs het kanaal zelf valt vooral op dat de zand- en grindwinning in het kader van het project Grensmaas hier grootschalig wordt opgepakt. Het gebied ten noorden van Itteren wordt vergraven en het hof Emmaus ligt nu als een eiland in het water (8). Aan de oostzijde van het kanaal wordt het pad geblokkeerd door een lange rij containers. De bedoeling is onduidelijk. Een bijzonder element is de grote duiker die het kanaal aandoet. Het is de Geul die hier onder het kanaal duikt. Als de kaart het niet zou zeggen, zou ik deze bekendste van de Limburgse beken niet herkend hebben en oneerbiedig als brede afwateringssloot hebben aangezien. Even verderop ligt de Beatrixhaven. De hier gelegen havenarm en omliggende haventerreinen maken het noodzakelijk om de route te vervolgen op de westelijke kanaaldijk. Ook hier is echter een kleine omweg noodzakelijk om een watergebonden bedrijf te omzeilen.

Recht zo die gaat

De Beatrixhaven is een enorm bedrijventerrein. Hoewel er meerdere bedrijventerreinen langs het Julianakanaal liggen, zie je alleen hier allerlei loodsen en hallen met over het water uitkragende delen. Het lijken wel overkappingen boven de laad- en losplekken. Er zijn niet zo gauw kranen in te onderscheiden, maar die kunnen er best zijn. Aan het eind van het haventerrein doemt het, in verhouding tot de sluizen bij Born en Maasbracht, kleine sluiscomplex van Limmel op (9). Hier geen moderne sluis met puntdeuren, maar de originele met hefdeuren. Er zijn twee sluiskommen en deze staan feitelijk permanent open. Alleen in het geval van hoog water op de Maas worden de sluizen gesloten. Aan de oostzijde van het sluiscomplex staat nog een rijtje dienstwoningen. In 2018 zal deze karakteristieke sluis vervangen zijn door een nieuwe keersluis die meer ruimte laat aan de scheepvaart. In 2010 is er vanaf de sluis nog een mooi zicht op hoe het Julianakanaal in de Maas stroomt met de fabrieken en kerktorens van Maastricht op de achtergrond. Net voorbij de splitsing van Maas en kanaal valt nog een ander groot waterbouwkundig werk op: de stuw van Borgharen. Naast deze stuw ligt een kleine schutsluis die vooral voor de recreatievaart is bedoeld. Voor me vaart een schip vol hout uit het kanaal de Maas op. Ik realiseer me dat het hetzelfde schip is dat ik bij Maasbracht het kanaal zag opvaren. Ik heb het kanaal ervaren in het tempo van een vrachtschip. Mooier kan het niet.



De Beatrixhaven.

Wat valt op?

- het afwisselende karakter van het kanaal. Zeker in het noordelijke deel is het op het oog een modern, grootschalig, kaarsrecht en breed kanaal, terwijl het zuidelijke deel wat landschappelijker oogt met flauwe bochten, een minder grote breedte en meer oever- en dijkbeplanting. Het is begrijpelijk dat vanuit het oogpunt van het verbeteren van de bevaarbaarheid dat er voor de toekomst nogal wat ingrepen plaatsvinden. Vanuit landschappelijk en esthetisch oogpunt hoop ik wel dat dit met enige zorg zal gebeuren;
- het Julianakanaal is een bedrijvig kanaal. Bij elk sluiscomplex en bij elk wat groter dorp langs het kanaal bevindt zich wel een loswal en veelal zelfs een vrij groot haven- en bedrijventerrein. De grootste bedrijventerreinen, zoals de Beatrixhaven en de havens bij Stein en Born, worden tegelijk goed ontsloten door het spoor en de rijksweg A2. Wat dat betreft heb je wel het gevoel dat je midden in de economische levensader van Limburg staat;
- het kanaal is relatief gezien nog jong met haar 75 jaar. Veel vergane glorie in de vorm van mogelijk industrieel erfgoed is er dan ook niet te zien. De meeste bedrijvigheid is actief en modern. De mijnbouwactiviteiten zijn, op de onderbouw van de kolentip na, vrij resoluut uit het straat- en kanaalbeeld verwijderd;
- met al deze bedrijvigheid is meteen ook duidelijk dat een recreatief gebruik van het kanaal en de aanliggende paden hooguit een nevendoel van de vaarwegbeheerder kan zijn. Het is te prijzen dat Rijkswaterstaat op de kanaaldijken aan beide zijden een smal fietsvoetpad van wisselende kwaliteit voor openbaar gebruik open stelt. Wel word je continue gewaarschuwd dat het gebruik voor eigen risico is. Ik hou daar wel van, maar hoop ook dat voortaan wordt gewaarschuwd voor doodlopende gedeelten als gevolg van nieuwe bedrijfsuitbreidingen. Je zou op die locaties wensen dat het pad (dat veelal nog wel aanwezig is achter het hek) gewoon openbaar toegankelijk blijft;
- ondanks de openbaarheid van de dijkpaden is er nauwelijks sprake van een intensief gebruik van de paden. Alleen dorpsbewoners gebruiken de aanliggende gedeelten voor een klein ommetje. In de gedeelten daartussen heb je het rijk alleen. Op zich zou er meer potentie inzitten. Je zou zelfs kunnen denken aan een fietssnelweg tussen de verschillende bedrijventerreinen aan het kanaal. Feit blijft echter dat er wel veel bedrijvigheid langs het kanaal ligt, maar eigenlijk niet zoveel woonbebouwing. In het zuidelijke deel geeft het landschap meer aanleiding tot een recreatief gebruik. Hier zijn enkele gedeelten ook opgenomen in het fietsknooppuntensysteem dat volgens mij vanuit deze streek (en met een oorsprong in België) de rest van Nederland heeft veroverd;
- het Julianakanaal is zo'n kanaal waar zowel het landschap geleidelijk verandert langs het kanaal, maar ook de ligging van het kanaal in het landschap. Het kanaal ligt dan eens (zeer) hoog boven het landschap en dan weer laag als een zeer brede sloot tussen de hoge gronden. Deze verschuiving gaat soms zo geleidelijk dat je wel een soort sfeerverandering ervaart, maar pas na goed kijken merkt dat de veranderde positie ten opzichte van het landschap daaraan ten grondslag ligt;
- over het kanaal zelf wordt onderweg eigenlijk niets verteld in de vorm van informatieborden. Wel heeft het kanaal in ieder geval voor beroering gezorgd en daarmee de basis gelegd voor een drietal informatiepunten. Ten eerste is dat in de vorm van het 'Maas- en scheepvaartmuseum' te Maasbracht dat voortkomt uit de centrumfunctie voor de binnenvaart dat dit dorp had en heeft. Ten tweede is dat het streekmuseum 'Schipperbeurs' te Elsloo met

informatie over de impact die het kanaal voor het dorp heeft gehad. Tenslotte is er een fraaie blog van Hans Noblesse over in eerste instantie de sluis bij Roosteren, maar inmiddels ook met informatie over de andere sluizen in het kanaal.

WWW.KANALENNEDERLAND.NL

Literatuur en websites

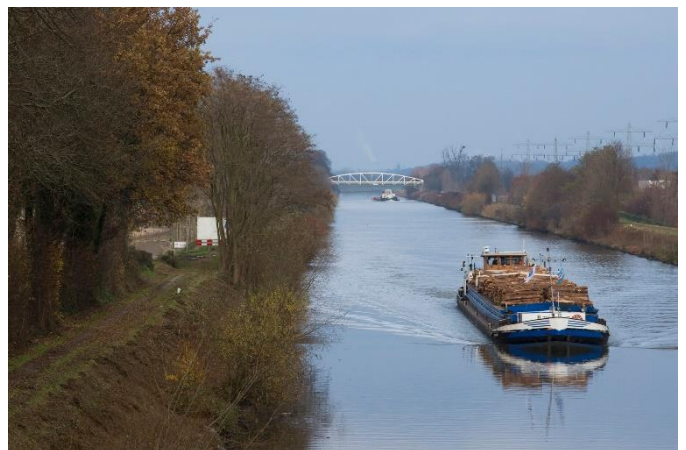
- J. Arends, *Bouwtechniek in Nederland 5; Sluizen en stuwen*, Delftse Universitaire Pers en Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Delft, 1994.
- Van Nifterik, G., '75 jaar Julianakanaal. Een kanaal langs de Maas', uit: *Civiele Techniek*, jaargang 65 nummer 1/2 2010, SJP Uitgevers, Gorinchem.

Verdere informatie:

- [Blog sluis Roosteren](#)
- [Maas-Binnenvaartmuseum te Maasbracht](#)
- [Informatiepagina Rijkswaterstaat](#)







WWW.KANALENNEDERLAND.NL