

Kanaal van Steenenhoek

Ligging

Het Kanaal van Steenenhoek ligt in Zuid-Holland en loopt van het Merwedekanaal bij Gorinchem naar de Beneden-Merwede bij Steenenhoek, een buurtschap tussen Neder- en Boven-Hardinxveld in. Het kanaal is 8,7 kilometer lang en loopt grotendeels evenwijdig aan de naastgelegen rijksweg A15 en Betuwelijn.

Geschiedenis

Last van de Linge

De Linge was al aan het einde van de middeleeuwen afgedamd, maar lopend door het lage en natte Rivierengebied heeft deze rivier altijd heel veel water te verwerken gehad. Dit gold zeker in de herfst en in de winter. Tot in de 19e eeuw is de Linge dan ook een grillige rivier die voor veel wateroverlast zorgde. Het meeste last hiervan hadden de gebieden rondom de uitmonding van de Linge in de Merwede bij Gorinchem. Hier op de grens van Holland en Gelderland is eeuwenlang een strijd gestreden, niet alleen tegen het water, maar ook tegen elkaar. De machtige Diefdijk is hiervan een goed

voorbeeld. Deze dwarsdijk is door Holland aangelegd om het overstromingswater vanuit Gelderland te weren. Het rijkere Holland zorgde wat dat betreft goed voor de Alblasserwaard en de Vijherenlanden. Het leidde tot veel wateroverlast in de veel armere Gelderse Tielerwaard. Nog altijd is het gebied ten oosten van de Diefdijk relatief leeg en onbewoond. De onderlinge strijd heeft lang voorkomen dat afdoende maatregelen werden genomen om de wateroverlast te voorkomen.

Gorinchem als afwateringsputje

Lang geleden mondde de Linge nog uit bij Schelluinen, maar in 1400 werd deze monding verplaatst naar de oude Merwedesluis bij Gorinchem. Dit vormde de aanleiding om in 1420 de tol voor de handel over de Merwede ter verplaatsen van Woudrichem naar Gorinchem en daarmee werd een lange bloeiperiode voor de stad ingeluid. In 1412 werd in een akte bepaald dat de Linge ten eeuwige dage vrij door de stad Gorinchem op de Merwede zou mogen uitwateren. De Linge liep dan ook dwars door de haven en kon via de Merwedesluis natuurlijk afwateren op de Merwede. Dit ging lang min of meer goed, maar vanaf de 17e eeuw leidde het



steeds meer tot problemen. Door de vele schepen in de haven en de aanwezigheid van rondhout (houten vlotten) werd de lozing sterk belemmerd met als gevolg dat Gorinchem en de omliggende gebieden vaak blank kwamen te staan. De stad Gorinchem kwam met een oplossing dat in ieder geval de eigen problemen zou oplossen. Door de bouw van de Korenbrugsluis in 1793 kon het hoge Lingewater worden gekeerd buiten de stadswal. De problemen voor de stad waren voorbij, maar die voor de omliggende landerijen namen er alleen maar door toe.

Nu is het afgelopen

In die omliggende landerijen betaalde men al lange tijd belasting voor een verbeterde waterhuishouding. Keer op keer gebeurde er weinig tot niets en bleef de wateroverlast bestaan. Het geduld van de burgers en met name de boeren raakte langzaam maar zeker op. Een dijkdoorbraak bij Kedichem in 1809 zorgde voor de spreekwoordelijke druppel die de emmer deed overlopen. De boeren weigerden nog langer om belasting te betalen. Meer dan ooit was er de noodzaak om tot structurele oplossing te komen. De kans hierop was inmiddels toegenomen. De Fransen hadden een centraal gezag ingevoerd en koning Lodewijk Napoleon was gevoelig voor de problemen. Het zou een keerpunt worden in de organisatie van de waterhuishouding rondom de afwatering van de Linge.

Een nieuw kanaal

De oplossing voor de waterproblemen werd gezocht in het verder westwaarts leggen van de Lingemonding. Daar was het waterpeil van de Merwede lager en zou de (natuurlijke) afwatering gemakkelijker en beter plaats kunnen vinden. Drie alternatieven werden onderzocht: een nieuwe monding bij Gorinchem, bij Hardinxveld of bij Elshout (Kinderdijk). Gorinchem viel al gauw af, want het zou slechts een kleine omleiding betekenen zonder het voordeel van een lagere rivierwaterstand op de Merwede. Elshout was erg ver weg en de waterschappen vreesden de invloed van een dergelijk kanaal op de waterhuishouding van de doorsneden gebieden. Gekozen werd voor Hardinxveld en wel bij het punt dat Steenenhoek werd genoemd. Niet alleen lag hier, 10 kilometer ten westen van Gorinchem, de rivierstand wel 75 cm. lager, ook lag het ideaal ten opzichte van de ingrijpend te wijzigen loop van de Merwede beneden Werkendam. Mede door deze laatste plannen werd afgezien van het idee om het kanaal door te trekken tot Papendrecht. In de periode 1818-1819 is vervolgens het Kanaal van Steenenhoek met de hand gegraven. Bij Steenenhoek kwam een uitwateringssluiss en daarachter een waaiersluis, een apart type sluis dat ook tegen de waterdruk in geopend en gesloten kan worden. Over de betaling van de kosten van het kanaal is naderhand nog lang geruzied. De ingelanden dachten dat het Rijk zou betalen, maar uiteindelijk waren het de waterschappen zelf die voor de kosten opdraaiden. Dit ging niet zonder slag of stoot. Vooral de polders in de Betuwe hadden veel bezwaar tegen het bijdragen aan een voorziening die vooral de polders benedenstrooms betroffen. Uiteindelijk kwam het goed en in deze tijd kan worden gesteld dat met de samenvoeging van alle waterschappen tot één waterschap Rivierenland de onderlinge samenhang goed geborgd is.



De Haven van Gorinchem.

Achter de schermen werd op een veel groter schaalniveau nagedacht over de afwatering van de Linge. Dit als rechtstreeks gevolg van de komst van het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel in 1936. Hierdoor ging de afwatering van de Linge veranderen. Nog mede op basis van een plan van ir. Lely werd gekozen voor een nieuw gemaal bij Steenenhoek. Dit Mr. Dr. G. Kolffgemaal kwam uiteindelijk in 1945 gereed en kende een capaciteit van 3.600 m³ per minuut. Dit gemaal werkt zo'n 700 uur per jaar. Op natuurlijke wijze wordt nog altijd 5.000 uur per jaar geloosd. Het indrukwekkend aan de dijk gelegen gemaal is in 1991 grondig vernieuwd en voorzien van nieuwe motoren. Bijzonder is de schutsluis met hefdeur die pal naast het kanaal is gelegen en die nog altijd zorg draagt voor de scheepvaart over het kanaal.

Tijden veranderen

Het kanaal zelf is in al die tijd vrijwel onveranderd gebleven. Wel veranderde de omgeving rondom het kanaal. Rond 1885 kwam de spoorlijn Dordrecht-Gorinchem gereed. Deze spoorlijn loopt voor een deel vlak langs de noordelijke dijk. In dezelfde tijd werd het Merwedekanaal aangelegd met een nieuw kanaalvak van Arkel naar Gorinchem, waarmee de ingang naar het Kanaal van Steenenhoek wat afzijdig kwam te liggen naast de reusachtige Merwededsluizen. In de jaren dertig van de 20e eeuw ontwikkelde zich grootschalige industrie (De Avelingen) tussen het kanaal en de Merwede net ten westen van Gorinchem met onder meer een kalkzandsteenfabriek en een zuivelfabriek. Vanaf de jaren vijftig komen daar de bedrijventerreinen aan de noordzijde bij met de achtergelegen wijken Haarwijk en Gildenwijk. Aan het begin van de jaren zestig wordt de brug van de rijksweg 27 (A27) over het kanaal gelegd. Het zou het begin zijn van het verdwijnen van de oude ophaalbruggen en het plaatsen van vaste bruggen. Deze nieuwe bruggen zijn net hoog genoeg om kleine recreatievaartuigen te laten

passeren. De staande mastroute over het kanaal is nog slechts een vage herinnering.



Nieuwe lagere vaste bruggen over het kanaal.

Langs het Kanaal van Steenenhoek

Een verborgen schat

Het is een foto van het oude en nieuwe gemaal bij Steenenhoek dat me direct doet besluiten het kanaal te bezoeken. Hier ligt iets heel bijzonders. Om de spanning op te bouwen start ik echter aan de andere kant bij Gorinchem. Dat heeft ook wel wat logisch. Niet voor niets is het kanaal aangelegd als verlenging van de Linge en stroomt het water richting Steenenhoek. Voor wie veel over de snelweg reist denk bij Gorinchem alleen maar aan files en de gevaarlijk smalle Merwedebrug. Ook de stad zelf lijkt het aanzien nauwelijks waard. Langs de A27 en A15 strekken zich grauwe bedrijventerreinen en flatwijken uit. Sociale onrusten en probleemwijken hebben het imago van de stad verder ook geen goed gedaan. Dat is jammer, want achter al die bedrijventerreinen en monotone woonwijken bevindt zich één van de mooiste historische binnensteden van ons land. Gorinchem was eeuwenlang een bloeiende handels- en vestingstad op de grens van Holland, Gelderland en Noord-Brabant. De rijkdom uit het verleden is de stad nog aan te zien. Een gezellige binnenstad met verrassende steegjes, lommerrijke vestingsingels, een fraai riviergezicht en de prachtige Lingehaven waar het goed toeven is op de vele terrassen.

Achter de kleine landtong

Het Kanaal van Steenenhoek vinden we echter net buiten de binnenstad. Voor dit kanaal werden de noordelijke en westelijke vestinggracht verbreed. Via de Gorinchemse Kanaalsluis werd het kanaal verbonden met de Linge. Later is het parallel aan de Linge gegraven Merwedekanaal gebruik gaan maken van de vestinggrachtstructuur. Het Kanaal van Steenenhoek werd daarmee wat terzijde geschoven en is nu te vinden ten westen van de Kleine Landtong (1). Deze landtong bevindt zich tussen het Merwedekanaal en het Kanaal van Steenenhoek in. Het Merwedekanaal en met

name de hierin gelegen grote Merwedesluis trekt daarbij alle aandacht. Het is niet alleen een fraaie laat 19e eeuwse sluis, maar het wordt ook nog eens druk gebruikt. Tal van plezier- en binnenvaartschepen varen er af en aan. Dan is het bij het Kanaal van Steenenhoek maar een saaie bedoening. Staand op de Lange Brug toont dit kanaal aan beide zijden lange rijen woonschepen geflankeerd door inspiratieloze modernere bebouwing. Naar het zuiden toe is een scherpe bocht zichtbaar met op de achtergrond de grootschalige bedrijvigheid van het industrieterrein Avelingen.



Veel woonboten langs het kanaal in Gorinchem.

Wat een drukte

Op weg naar Steenenhoek ontstaat al meteen en probleem. Langs de noordelijke oever is het kanaal maar kort te volgen. Al snel blokkeert het industrieterrein aan de Schelluinsestraat de doorgang. Niet dat de bedrijven hier het kanaal gebruiken, er ligt een metershoge dijk tussen het water en de bedrijven, maar het is niet de bedoeling om via de dijk verder te gaan. Struinend zou het echter moeten lukken, maar ik besluit de overzijde te nemen. Aan de zuidzijde is het kanaal beter te volgen. De Nieuwe Wolpherensedijk loopt pal naast het kanaal. Wel jammer dat het fietspad aan de 'verkeerde kant' ligt en dat het een enorme drukke weg is. Van hieruit wordt Gorinchem ontsloten op de A27. Het maakt dat er van enige kanaalbeleving weinig sprake is. Het kanaal gaat traag en redelijk saai tussen de dijken zijn eigen weg. De brug over het

kanaal van rijksweg A27 is ook al geen blikvanger. De machtige industrie langs de Merwede is nog het meest interessant. Grote kranen, oude bedrijfsloodsen en een prachtig versierde betonnen gevel van een trafostation maken indruk. Verder is het hier maar onprettig wandelen of fietsen met een raar metalen hekje tussen het fietspad en de drukke verkeersweg.

Op naar buiten

Zodra je de brug van de A27 bent gepasseerd, verandert het beeld. Aan de noordzijde komen sportterreinen en kleine weiden in de plaats van fabriekshallen. Het beeld wordt er beheerst door twee fraaie wipwatermolens. Aan de zuidzijde is er eerst nog wat industrie, maar dan wordt ook hier de wereld groener. Polder de Dordtsche Avelingen is een bosrijk natuurgebied geworden. Het gebied ligt buitendijks met de kanaaldijk als waterkerende dijk. De kanaaldijk is dan ook opvallend hoog. Onderdaan de voet loopt een nieuw voet- en fietspad, maar van het kanaal zie je vanaf daar natuurlijk niets. Heel veel is er ook eigenlijk niet te zien, al is het zicht naar achteren toe, richting Gorinchem, in zekere zin indrukwekkend. De stadsrand toont zich duidelijk met hoge flats langs de A27. Het beeld is fraaier dan als je er middenin zit. Het is net alsof de afstand ruimte schept voor reflectie. Het scheelt natuurlijk ook dat het hier al een stuk minder druk is op de weg.



Wipwatermolen langs het kanaal.

Een historisch kruispunt

De Schelluinse Brug. Nu een efficiënte weinig karakteristieke vaste brug die over het kanaal loopt. Vroeger een fraaie ophaalbrug en een zekere pleisterplaats waar bebouwing naast werd opgericht. Van verre is al te zien dat de brug scheef loopt. Het lijkt een mooie geste om in ieder geval wat pleziervaartuigen te kunnen laten passeren aan de hoge kant. Pas op de brug staand zie ik wat er aan de hand is. Door het feit dat de kanaaldijk aan de zuidzijde de primaire waterkering vormt, is het een dijk die in de loop van de tijd sterk verhoogd is. Aan de noordzijde keert de dijk enkel het water van het kanaal. Hier is de dijk een stuk lager. De brug moet wel schuin omhoog lopen om goed op beide dijkvlakken aan te sluiten.

Niet alleen daarom is deze plek opvallend. Aan de zuidzijde ligt een klein buurtschap, het enige langs het kanaal (2). Deze huisjes staan nog op het niveau van de oorspronkelijke kanaaldijk. De hogere dijk loopt er nu voorlangs. Er staan enkele zeer karakteristieke huizen, maar er gebeurt verder weinig. Geen uitspanning of winkeltje te zien. Wel liggen er wat ligplaatsen aan het kanaal in aansluiting op het buurtschap. Je kunt aan de overzijde van de dijk ook parkeren om te gaan wandelen in de Dordtsche Avelingen. Dit is een prachtig gebied met grienden. Grienden zijn kleine akkers met wilgen. De takken ervan werden vroeger elke 2 tot 4 jaar gekapt en gebruikt voor meubels, hekwerken of in de waterbouw. Nu grote delen niet meer worden omgehakt ontstaat er langzaam maar zeker een bosgebied. Vlak bij de ingang van het gebied staat nog een fraai cultuurhistorisch object. Het is een oude schouwpaal die aangeeft dat vanaf hier de dijk werd geschouwd door het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard. Nu valt het hele gebied vanaf de Duitse grens tot aan Rotterdam onder het Waterschap Rivierenland.

Infrastructuurbundels in het groene land

Vanaf dit punt is aan beide zijden van het kanaal te fietsen of te wandelen. De noordzijde is de meest directe route naar Steenenhoek. Hier loopt een vrij liggend fietspad pal langs het kanaal. Het is echter niet het enige dat hier langs het kanaal loopt. Over een afstand van bijna 4 kilometer loopt ook de A15, de Betuwelijn en de spoorlijn Dordrecht-Gorinchem hier direct langs het kanaal. Het geheel wordt afgemaakt door drie flinke windmolens in lijnopstelling. Deze ruimtelijke bundeling van infrastructuur heeft wel wat. De traagheid van het kanaal naast de snelheid op de rijksweg en de krachtige tred van de vrachttreinen over de Betuwelijn. Het contrast en de dynamiek zijn indrukwekkend, maar als eenzame en kleine wandelaar of fietser wordt het geraas en de herrie je al gauw teveel. Rustig mijmeren langs het kanaalwater of naar het einder turen van de Polder Giessen-Nieuwkerk, daar heb je met al die herrie en hectiek weinig zin meer in. Hoe anders is het aan de overzijde.



Historische bebouwing in het kleine buurtschap.

Struinen over dijken

Na de ligplaatsen bij het buurtschap volgt nog een stuk waar je de weg moet delen met het gemotoriseerd verkeer van en naar Boven-Hardinxveld. Na een kleine kilometer verandert dit beeld totaal. De hoge dijk met daarop de weg buigt scherp naar het zuiden richting de Merwede en gaat even verderop toepasselijk verder onder de naam Rivierdijk. De kanaaldijk splitst zich bij deze buiging af van de Rivierdijk en blijft richting

het westen lopen. Nu er geen rivierwater meer hoeft te worden gekeerd, daalt de dijk meteen in hoogte. Dat gebeurt net voor een rijtje dijkwoningen aan de Rivierdijk. Zittend op de fiets is het beeld echter niet bemoedigend. Een groot hek blokkeert de toegang tot de dijk. De grote groene grasdijk loopt daarachter loom verder. Er grazen talloze schapen op. Wat te doen? Er liggen wat bootjes in het water en er zijn ook wat vissers aanwezig. Het lijkt erop dat ondanks het hek de dijk nog wel wordt gebruikt om bij boot of visstek te komen. Het is al snel duidelijk dat niet veel mensen dat doen en in ieder geval ook niet heel ver. Het gras staat kniehoog en fietsen is al snel onmogelijk. Met de fiets aan de hand is het echter prima lopen tussen de schapen door en zo nu en dan over een hek klimmend. Deze kleine ontberingen maken je alleen maar meer één met je omgeving en al snel geniet ik van de poldergezichten richting Boven-Hardinxveld en de stoïcijnse alledaagsheid van het kanaal. Ondanks hun nabijheid lijken de A15 en de beide spoorwegen zich in een andere wereld te bevinden. Wel heb ik geluk dat er niet gecrost wordt op het aangelegen crossterrein. Het zou de rust danig verstoord hebben.

Een rommeltje

Na een kleine knik in de dijk is er weer leven langs het kanaal. Een langgerekte jachthaven strekt haar steigers uit langs het kanaal tot aan de in de verte gelegen Huibjesbrug (3). Het is er nog rustig. Enkele mensen brengen hun schepen in gereedheid voor het komende vaarseizoen. Vlakbij de Huibjesbrug liggen her en der betonelementen langs de dijk. Hier is wat aan de hand, maar het geheel oogt rommelig. Zo te zien loopt er een duiker onder het kanaal. In het verleden waren daar blijkbaar enkele forse bouwwerken, wellicht militair van aard, aan verbonden. Nu is de functionele en ruimtelijke samenhang wat verloren gegaan. Op oude kaarten is te zien dat het de Buitenvliet is die, lopend vanaf de Giessen naar Boven-Hardinxveld, hier onder het kanaal doorgaat. Het gebeurt nu

achteloos, terwijl het toch grote waterstaatkundige kunstwerken zijn tijdens de bouw van het kanaal. Aan de andere kant van de brug loopt de rijksweg A15 nog altijd. Er staat een tankstation aan. Het geeft een rommelige, versnipperde indruk. Het naambord van de brug is eigenlijk nog het mooiste wat er te zien is. Alhoewel de vergezichten vanaf de brug over het kanaal ook niet onaardig zijn. Naar het westen toe doemen de grote scheepswerven van Hardinxveld-Giessendam op. Daar ligt ook Steenenhoek.



Prachtig dijkvak.

Over de Groene Dijk

Ook bij de Huibjesbrug heb je weer de keuze om via de noordelijke of zuidelijke oever verder te gaan. Aan de noordzijde ligt een geasfalteerd fietspad, maar moet je nog wel een kilometer langs de A15 en de weg ligt niet op, maar onder de dijk. Dat maakt dat het uitzicht wat beperkt is. Te prefereren is dan ook de zuidelijke oever. Vanaf de Huibjesbrug ligt er, een nu wel openbaar toegankelijk, onverhard pad op wat hier de Groene Dijk heet. Het is een prachtig pad dat veel gebruikt wordt voor ommetjes door de bewoners van Boven-Hardinxveld. Dit dorp is dan ook goed te beleven vanaf de dijk. De eerste honderden meters laten weilanden zien die dramatisch botsen met de strakke naoorlogse woonwijken van het dorp. De watertoren, die zo lelijk is dat het bijna mooi wordt, geeft daarbij nog wat diepte aan het vergezicht. Verder is het er heel vriendelijk. De glooiende en weelderig

begroeide dijk maakt dat je alles bezieet vanuit een eigen dimensie. Op het kanaal is er vooral rust. Niemand voelt zich zo vroeg in de lente geroepen voor een vaartocht. Aan de voet van de dijk valt een evenwijdig lopende kwelsloot op. Als je dat op de kaart bezieet, ziet het eruit alsof het een aanzet is voor een kanaalverbreding. Voor deze theorie ontbreekt echter elk spoor in de literatuur.

Natte voeten

De kwelsloot geeft nog maar eens aan hoe belangrijk de waterhuishouding is in deze polders. Even verderop ligt een opvallend bosrijk perceel aan de dijk. Prachtige treurwilgen en andere hoogbloeiers bepalen hier het beeld. Het blijkt een bijzondere plek te zijn geweest (4). Na de aanleg van het kanaal werd de Polder Hardinxveld in een noordelijk en zuidelijk deel gesplitst. Dat kwam de waterhuishouding van met name het zuidelijk deel niet ten goede. Dit ondanks het feit dat er een duiker onder het kanaal werd aangelegd. Deze duiker was te klein en al snel werd er een vijzel geplaatst die het water uit de polder in het kanaal bracht. In 1866 werd deze vijzel vervangen door een pompmolen, die vervolgens in 1881 weer werd vervangen door een klein stoomgemaal. Het gemaal is al weer geruime tijd vervangen door een veel kleiner en efficiënter elektrisch gemaal, maar de plaats van het stoomgemaal is door de verbreding van de dijk en de vele begroeiing nog goed te zien. Het is een fraaie picknickplaats en achter al het groen is ook nog een klein huis met dierenweide te vinden. Het is een mooie opmaat voor het grootse schouwspel dat zich al gauw zal aandienen.



Polders ten zuiden van het kanaal.

Een eiland van stoom

Het einde van de tocht is in zicht. In één rechte blik is de laatste kilometer van het Kanaal van Steenenhoek te aanschouwen. Het is geen weids vergezicht. Een massale, maar gevarieerde bebouwingswand vult de horizon. Boven alles uit torent de grote rechthoekige assemblagehal van IHC Merwede; een grote constructeur van allerlei mariene vaartuigen en constructies. Grote kranen op het terrein wedijveren met elkaar in de hoogte. Meer bescheiden op de voorgrond staat het Lingegemaal Mr. Dr. G. Kolff, alhoewel ook dit nog een vrij indrukwekkend gebouw is. Opvallend is de hoge groene hefconstructie waar een reserve sluisdeur onder staat. Deze sluis is echter vanaf hier niet te zien. Het is alsof het gemaal het kanaal in zijn geheel afsluit van de rivier (5).

Met al dit visuele geweld blijkt er ook nog eens een gebouw als een eiland midden in het kanaal te liggen. Er loopt een kleine brug naartoe. Aan de andere zijde is er een sluisingang waarvan de deuren zijn verdwenen. Het is een ouder gebouw, alhoewel er ook een meer moderne serre zichtbaar is. Dit is wat eens het grote stoomgemaal in het kanaal was met aan elke zijde drie schepraderen. De schoorsteen is nu verdwenen, evenals de drie aan elke zijde gelegen enorme schepraderen. Het gebouw is er dus nog wel, tezamen met de naastgelegen schutsluis. Na een tijd van leegstand wordt het gebouw nu weer bewoond. Een brug geeft toegang tot de woning en langs de dijk wordt het geheel versierd met de tot bloembakken

omgebouwde waterschoepen. Op het zuidelijke deel waar eens de schepraderen stonden is nu een terras aangelegd. De andere zijde is ook nog goed herkenbaar, maar leeg. Vanaf de zuidzijde is het complex op zijn voordeligst. De witgepleisterde gevel steekt hier mooi af tegen het baksteen gedeelte, terwijl de ligging middenin het kanaal met de oude sluis en de uitsparingen voor de schepraderen, zeker vanaf de hogere dijk, prachtig in samenhang te zien zijn.



Sluisdeur met op achtergrond het oude stoomgemaal.

Een visitekaartje

Ook het in uiterlijk meer moderne Mr. Dr. G. Kolffgemaal is het aanzien waard. Het is sterk functioneel en sober van bouwstijl, maar daardoor bezit het wel een heel krachtige uitstraling. Het is een groot gemaal dat ook nog eens een groot hoogteverschil kan verwerken. Drie grote schotplaten zorgen voor het inlaten of afvoeren van het water. Het recent gerenoveerde gemaal is in prima conditie en zorgt, tezamen met de kleinere gemalen bij Zoelen en Randwijk, voor de afwatering van de gehele Betuwe en Vijfheerenlanden. Bij de Rivierdijk aangekomen is het zicht over de Merwede overweldigend. Niet zozeer omdat de rivier zelf nu zo goed te zien is, maar meer nog door de enorme bedrijvigheid die er plaatsvindt. Aan de westzijde ligt het IHC Merwedecomplex, terwijl aan de oostzijde een grote reparatiewerf is gelegen waar grote schepen op het droge liggen. Geen dagelijks gezicht voor de meeste mensen. Voor het Kanaal van Steenenhoek is het beeld vanaf de Rivierdijk

het visitekaartje. Dat komt vooral door de bebouwing, want het kanaal zelf zie je nauwelijks. Het Mr. Dr. G. Kolffgemaal en de nu pas goed zichtbare sluis aan de westzijde ervan zijn hier beeldbepalend. De sluis beschikt over een hoge, maar smalle hefdeur dat een zeer karakteristiek beeld geeft. Door de ligging aan een wispelturige rivier zijn er diverse extra voorzieningen bij deze sluis. Zo zijn er voor de hefdeur nog extra schutdeuren geplaatst. Aan de zijde van het kanaal heeft de sluis geen hefdeur, maar 'gewoon' twee schutdeuren. Je kunt zonder bezwaar wandelen op het sluiscomplex en dat maakt dat je een goed beeld krijgt van zowel het Lingegemaal Mr. Dr. G. Kolff als het oude stoomgemaal dat even verderop in het kanaal ligt. Aan de achterzijde van de sluis nodigt het aanliggende grasveld uit tot een langer verblijf. Het is er genieten van het bijzondere uitzicht. Alleen deze plek al, met dat mooie uitzicht en die bijzondere bebouwing, maakt een bezoek aan het Kanaal van Steenenhoek meer dan de moeite waard.



Het Mr. Dr. G. Kolffgemaal

Wat valt op?

- bij Steenenhoek laat dit kanaal nog altijd prachtig zien hoe dynamisch en onstuimig de ontwikkelingen zijn om de waterhuishouding van de laag gelegen polders door de eeuwen heen te regelen. Wat betreft gemalen is het een vrij unieke plek in Nederland;
- het kanaal kent buiten de gemalen bij Steenenhoek weinig bijzonderheden. Het kan zelfs als enigszins saai worden gezien. Dit komt mede omdat het een vrij breed kanaal is waardoor er weinig verbondenheid met de overzijde bestaat. Ook zijn de aanwezige bruggen niet die blikvangers en aanknopingspunten om er nog wat bijzonders van te maken;
- opvallend is de hoge zuidelijke dijk van Gorinchem tot net voorbij de Schelluinsebrug. Hier is de dijk nog een primaire waterkerende dijk;
- het is nog altijd een kanaal waarover gevaren kan worden, alhoewel het enkel voor kleine recreatieschepen geschikt is. De aanwezige ligplaatsen lijken voor veel mensen een mooie uitvalsbasis richting de Linge en de grote rivieren. Het kanaal zelf ontbeert verder watergebonden recreatieve voorzieningen;
- aan de andere kant is dit geen kanaal waar de toeristische beleving vanaf de kant voorop staat. Het lijkt in alles vooral nog een kanaal met een waterhuishoudkundige functie. Voor de fietsers is, op zich heel goed, een asfalt pad gerealiseerd pal langs het kanaal. Helaas loopt deze ook pal langs de A15 en dat geeft een wat onrustig en onprettig gevoel. Enkel de Groene Dijk schept ruimte voor nostalgische mijmeringen;
- Gorinchem is een onverwacht mooie stad met een indrukwekkende (water)geschiedenis. Het is dan ook jammer dat het Kanaal van Steenenhoek er dan ook maar een beetje bij ligt vanuit de stad gezien. Hier liggen kansen om de stad vanuit het westen prettiger

toegankelijk te maken voor met name het langzaam verkeer.



Literatuur

- Aalsburg, L., De Linge-afwatering, Tijdschrift van de historische vereniging 'Oude Gorcum', jaargang 15, nummer 42, 1998-3.
- Damen, J., Het stoomgemaal te Hardinxveld-Giessendam, Historische Vereniging Hardinxveld-Giessendam, mei 1980.
- Stenvert, R., C. Kolman, S. van Ginkel-Meester, E. Stades-Vischer, S. Broekhoven en R. Rommes, Monumenten in Nederland, Zuid-Holland, Uitgeverij Waanders Zwolle en RDMZ Zeist, 2004.









