

KANAAL DOOR VOORNE



Ligging

Het Kanaal door Voorne (of Voornse Kanaal) is een kanaal in Zuid-Holland op het (voormalige) eiland Voorne-Putten. Het niet meer bevaarbare kanaal loopt van het Voedingskanaal Brielse Meer bij Heenvliet naar het Haringvliet bij Hellevoetsluis. Het kanaal heeft een lengte van 9,5 kilometer. Dat was tot 1966 nog 10,6 kilometer.

Geschiedenis

Een vergelijkbare strijd

Het is opvallend hoeveel gelijkenissen Amsterdam en Rotterdam vertonen bij hun havenontwikkeling vanaf de 18^e eeuw. Het Kanaal door Voorne is in die zin goed te vergelijken met het Noordhollands Kanaal uit dezelfde tijd. Ik kom daar later nog op terug.

Opkomst van een havenstad

Om de geschiedenis van het Kanaal door Voorne te begrijpen moeten we terug naar de tijd van de havens in de monding van de Maas. In de middeleeuwen was Brielle een belangrijke vissers- en handelsplaats. Het was de vijfde stad van Holland. Brielle had een korte en

snelle verbinding met zee, maar vrijwel geen achterland op het eiland Voorne. Dat achterland had Rotterdam wel en al vanaf 1400 werd dit een belangrijke handelsplaats. De havenontwikkeling van Rotterdam werd eind 16^e eeuw verder gestimuleerd door raadspensionaris Johan van Oldenbarnevelt. Met de opening van de Leuehaven in 1625 was de nieuwe haven van Rotterdam gereed en beschikte de stad over een modern havencomplex. Daarmee nam het ook definitief de positie van Dordrecht over.

Hoe tijd verzandt

De Maasmonding is een dynamisch gebied. Diepten en laagten wisselen elkaar af. Ook worden al eeuwenlang zogenaamde opwassen (droog vallende stukken grond) bedijkt en ingepolderd. Zo breiden de verschillende eilanden ten zuidwesten van Rotterdam, zoals Voorne-Putten, de Hoekse Waard en Rozenburg, zich steeds verder uit. Het betekent ook dat oude vaargeulen verdwijnen en nieuwe ontstaan.

Omvaren dan maar

In de 18^e eeuw wordt het steeds moeilijker om vanaf Rotterdam rechtstreeks naar zee te varen langs de Hoek van Holland. Het Scheur

verzandt en bij Hoek van Holland liggen zandbanken met onheilspellende namen als 'Den Drooge'. De zeevaart moet steeds vaker een flinke omweg maken over Oude Maas, Dordtse Kil, Hollands Diep en zo naar de Haringvliet. Hier ook de vergelijking met Amsterdam dat met de zandbanken in de Zuiderzee (zoals het Pampus) ook steeds slechter bereikbaar was. Er moest iets gedaan worden.



Uitsnede uit Nieuwe kaart van het Zuid Westelykste deel van Holland uit 1748 (Utrecht University Library).

Een stukje afsnijden

Laat dat doen maar aan kanalenkoning Willem I over. Het bewind van koning Willem I liep van 1815 tot 1840 en gedurende deze periode stimuleerde (en financierde) hij de aanleg van meerdere kanalen. Zo was hij een drijvende

kracht achter het nieuwe Noordhollands Kanaal van Amsterdam naar Den Helder. Dit werd feestelijk geopend als het grootste (qua diepgang) kanaal ter wereld in 1824.

Schetskaart uit 1825 met daarin in rood het geprojecteerde nieuwe kanaal en in blauw de bestaande route voor de zeevaart (Utrecht University Library).

Rotterdam kreeg zijn verbeterde vaarweg iets later. Het Kanaal door Voorne werd aangelegd vanaf 1827. In 1830 werd het sober geopend als gevolg van de afscheiding van België. Het kanaal liep van Hellevoetsluis, waar de marinewerf was gelegen, naar het buurtschap Nieuwesluis. Rotterdam was zo weer snel en

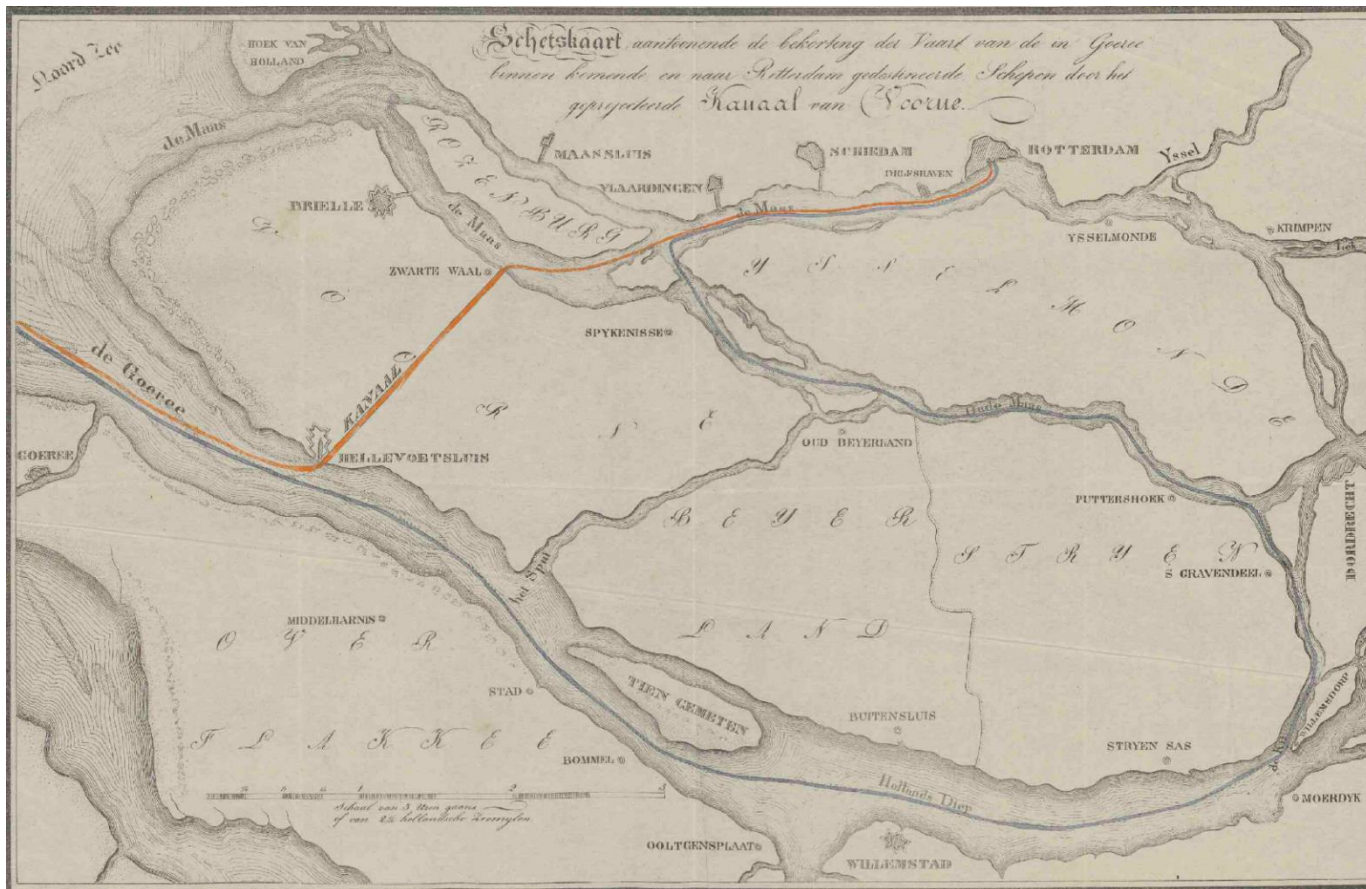
goed bereikbaar vanaf het Haringvliet voor zeeschepen met een diepgang tot 5,40 meter.

Nog even terugkomend over de aanlegperiode. Herinneren jullie je nog Brielle? Deze stad had nog een zekere functie als voorhaven van Rotterdam. Met de komst van het kanaal zag men zich letterlijk en figuurlijk gepasseerd worden. Dat gaf wat frictie. De eerste landmeter voor het kanaal is in Brielle in het gevang gezet. Het heeft Brielle uiteindelijk niet geholpen.

Een kanaal van zijn tijd

Waar het Noordhollands Kanaal vooral gebruik maakte van bestaande vaarwegen, is het Kanaal door Voorne geheel gegraven. Het was met een lengte van 10,6 kilometer wel een stuk korter dan zijn Amsterdamse tegenhanger. De bodem van het kanaal lag op 6,30 meter onder NAP. Op de bodem was het kanaal 10 meter breed. Op vier plekken zijn passeerplekken aangelegd waar de bodem 34 meter breed is. Bij de sluisen is de bodem zelfs 46 meter breed.

Het kanaal was voor die tijd zo breed dat er geen bruggen overheen konden worden gebouwd. Een andere oplossing was nodig en die vond met in de zogenaamde vlotbruggen.



Deze zijn ook toegepast bij het Noordhollands Kanaal. Daar ontstonden zelfs nederzettingen bij deze bruggen. Dat gebeurde vrijwel niet langs het Kanaal door Voorne. Enkel Tweede Vlotbrug is als klein buurtschapje nog herkenbaar. De vlotbruggen zelf hebben de tand des tijd niet doorstaan. Dit in tegenstelling tot die in het Noordhollands Kanaal.



Vlotbrug en schip bij de Oostdijk (Nieuwenhoorn) aan het begin van de 20^e eeuw (Streekarchief Voorne-Putten).

Snel ingehaald door de tijd

Het kanaal door Voorne heeft korte tijd goed gefunctioneerd. In 1844 maakten 2.502 schepen gebruik van het kanaal, in 1847: 3.040, in 1855: 3.390 en in 1863: 6.647. Dit zijn voornamelijk koopvaardijsschepen. Niet zelden waren er lange wachttijden voor de sluis bij Hellevoetsluis en lag het Haringvliet vol. Kijken

we iets later in de tijd, dan passeren nog maar 13 schepen het kanaal in 1877, 4 in 1879, 8 in 1906 en 0 in 1911. Wat is hier gebeurd?

De moderne tijd is wat er gebeurde. Het kanaal was gebouwd voor zeilschepen die door het kanaal werden gejaagd. Niet lang na de opening kwam het stoomschip sterk opzetten. Deze schepen hadden een grotere diepgang. Met de industrialisatie kwam ook het Ruhrgebied sterk opzetten en kreeg Rotterdam behoefte aan een betere verbinding met zee. In 1863 werd besloten tot de aanleg van de Nieuwe Waterweg. Deze kwam in 1876 gereed en daarmee was het kanaal door Voorne feitelijk overbodig geworden. Tot 1906 had het kanaal nog een bescheiden functie voor het vervoer van melk. Met de komst van de stoomtram naar Hellevoetsluis en Brielle in 1906 hield ook dat vervoer op. In plaats van een brenger van welvaart werd het kanaal een belemmering voor het lokale verkeer. Al snel werden de vlotbruggen verwijderd door meer moderne bruggen, waaronder draaibruggen. Later kwamen er niet beweegbare bruggen.

Voorne uit het isolement

Maar laten we niet te snel naar het einde gaan. Met de aanleg van het kanaal werd het

geïsoleerd liggende eiland Voorne onderdeel van een internationale handelsroute. Dat bracht werk en mogelijkheden naar het eiland.



Bij de monding in de Oude Maas bij Nieuwesluis in 1913. Het kanaal was gebouwd voor zeilschepen als deze (Streekarchief Voorne-Putten).

Zo verdienden meerdere boeren wat bij door de zeilschepen met hun paarden door het kanaal te jagen. Verder konden Voornse landbouwproducten tegen een hogere prijs worden verkocht in de omliggende steden door het verbeterde vervoer. Bij Nieuwesluis ontstond een klein buurtschap en Hellevoetsluis nam sterk in belang toe, ten koste van Brielle. De relatief welvarende bevolking van dit marinestadje zorgde onder meer voor een snel groeiende tuinbouwsector in het westelijk deel van Voorne.



Groeten uit Nieuwe Sluis

Nog een mooi plaatje. De Postboot bij Nieuwesluis in 1929. Blijkbaar werd het kanaal toch nog wel met enige regelmaat gebruikt voor vervoer (Streekarchief Voorne-Putten).

Meeliftende waterhuishouding

Het kanaal zorgde ook voor een verbeterde afwatering van de landbouwgronden. Daarmee werden deze gronden beter geschikt voor agrarisch gebruik. Omdat de gronden rondom het kanaal een stuk lager liggen, kwamen er in enkele polders boezems. Dit waren een soort van stapstenen om het water in etappen naar het kanaal te malen. Met de komst van de stoomgemalen in 1872 verdwenen deze

boezems. Er stond één stoomgemaal bij Heenvliet aan de oostzijde van het kanaal en één aan de westzijde ter hoogte van de IJzerenbrug. Hier ligt nu de stadsrand van Hellevoetsluis. Beide stoomgemalen zijn in 1932 vervangen door elektrische gemalen. Deze zijn vervolgens weer vervangen door moderne elektrische gemalen

tijdens de ruilverkaveling van het gebied en staan op een andere plek. Het belang van het kanaal voor de waterhuishouding is er niet minder door.

Ook hier een waterlinie

Op Voorne is vanaf 1874 de stelling van de monden van de Maas en het Haringvliet aangelegd. Deze waterlinie moest de 'zachte onderbuik' van de Vesting Holland verdedigen. Er werd een stellinglijn opgetrokken tussen de vestingsteden Brielle en Hellevoetsluis. Deze lijn liep over de eeuwenoude dijken en werd voorzien van de werken bij Penserdijk en

Noorddijk om de doorgangen te controleren. Het gebied ter weerszijden van de lijn werd onder water gezet. De westdijk van het kanaal diende daarbij als oostelijke waterkering.

De haven nadert

Met de aanleg van De Nieuwe Waterweg had Rotterdam in de roos geschoten. Langs deze waterweg kon de haven nu in gestaag tempo uitbreiden. Tussen 1958 en 1964 werd de Europoort aangelegd. Daarmee reikte de haven tot voorbij de eilanden Voorne-Putten en Rozenburg. De aanleg van de haven had verstrekkende gevolgen voor het Kanaal door Voorne. Dit had alles te maken met een ander kanaal: het Hartelkanaal.

Sluizen en Olifanten

Met de Hartelkanaalwerken in de jaren zestig van de vorige eeuw werd de Rotterdamse haven gescheiden van het Brielse Meer. Dat voorkwam een verdere verzilting van dit meer en omgeving. Hiervoor is ook een bijzonder Voedingskanaal aangelegd richting de Oude Maas bij Spijkenisse. Het Hartelkanaal zelf verzorgt sindsdien de binnenvaartverbinding vanuit de Europoort en was toen nog afgesloten van het brakke water van de Nieuwe Waterweg en de havens. In 1997 werd de

Onderstaande topografische kaart uit de jaren zestig vangt een bijzonder moment in de tijd. Het kanaal is afgedamd en het buurtschap Nieuwesluis staat op het punt te verdwijnen onder de havenuitbreiding.

Beerdam verwijderd en zijn de Hartelsluizen geopend. Het Hartelkanaal werd een brakwaterkanaal en blootgesteld aan het getij.

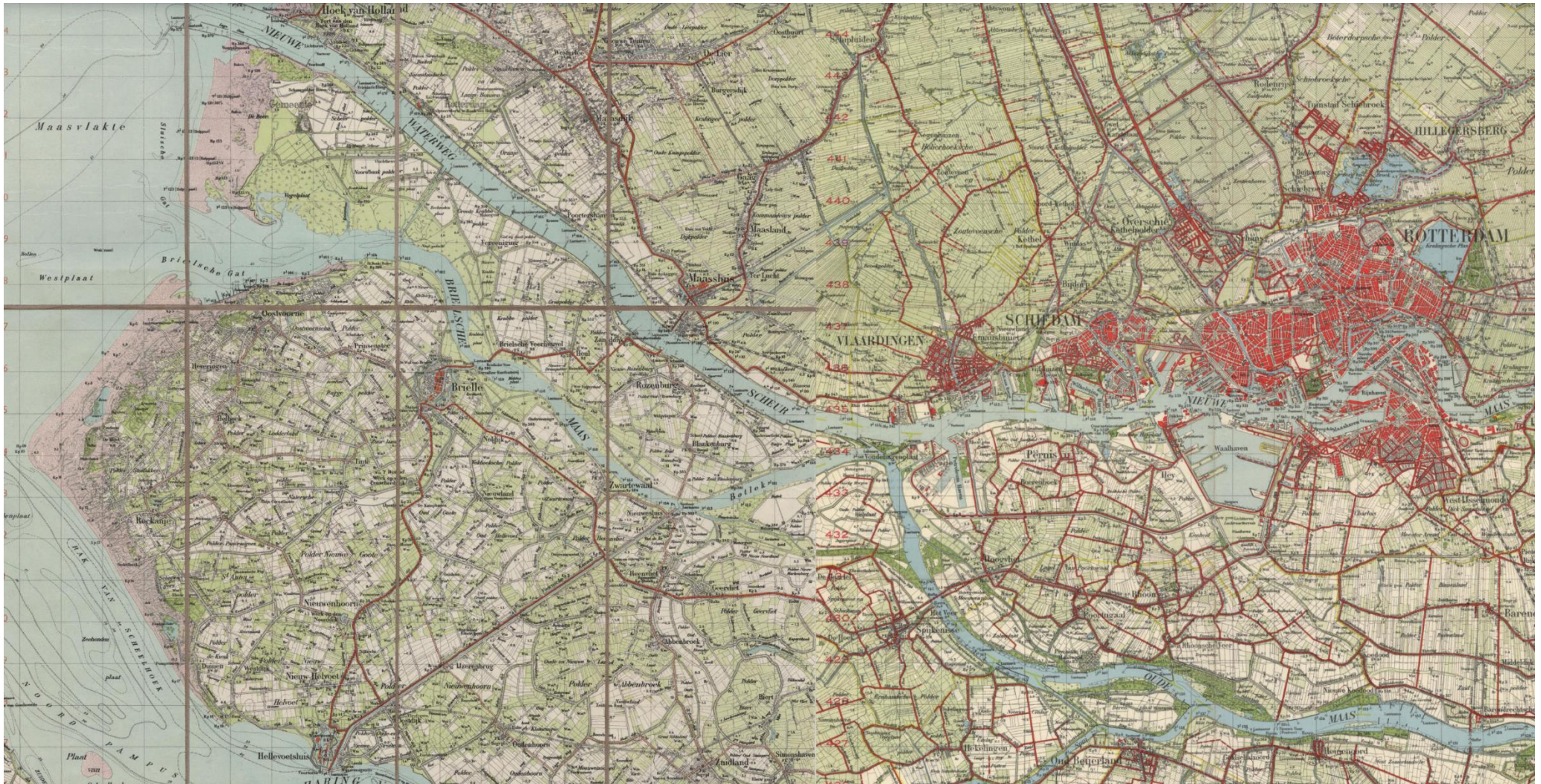
Met de aanleg van de Hartelkering (gelijktijdig met de meer bekende Maeslantkering) blijft het achterland wel beschermd tegen hoog water.



De aanleg van het Hartelkanaal zorgde ervoor dat het deel van het Kanaal door Voorne bij Nieuwesluis werd opgeruimd en de verschoven monding bij het Voedingskanaal werd afgedamd. Dit gebeurde in 1966. Het buurtschap bij Nieuwesluis verdween in zijn geheel. Alleen de oude hofstede De Olifant bleef bewaard. Dit landhuis werd in 1975 in zijn geheel verplaatst naar Rotterdam-Zuid. Het staat nu niet ver ten westen van Ahoy en kan worden afgehuurd voor feesten en partijen.

Wat te doen met een kanaal?

Met de afdamming van het kanaal werd het voor de scheepvaart nutteloos. Het kon zo ook niet meer profiteren van de opkomende recreatievaart. Wel werden aan beide uiteinden van het kanaal jachthavens aangelegd. Bij Heenvliet sluit deze aan op het Voedingskanaal en zo op het Brielse Meer. Bij Hellevoetsluis werd een grotere jachthaven aangelegd en zo kon de kanaalsluis in gebruik blijven. In 1981 werd deze sluis grondig opgeknapt.



Een mooi beeld van de Rotterdamse regio voor de grote havenuitbreidingen. De Nieuwe Waterweg en het Kanaal door Voorne zijn de nieuwe en oude verbinding naar zee. De topografische kaart geeft een beeld van de situatie in de jaren dertig van de 20^e eeuw.

Van marinestad tot groeistad

Overigens is deze sluis niet de naamgever voor Hellevoetsluis. Dat is de sluis die iets meer

westelijk in de oude vestingstad is gelegen. In 1618-1621 werd hier een haven gegraven die zou uitgroeien tot de marinehaven en -werf

van Holland. Hier werd in 1629 de zilvervloot ontscheept. In 1933 werd de rijkswerf opgeheven en naar Den Helder verplaatst. Vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw werd, met de groei van de Rotterdamse Haven, ook Hellevoetsluis (naast Spijkenisse) aangewezen als groeikern. Van een klein vestingstadje groeide het uit tot een flinke groeikern dat zich nu langs 1/3 deel van het Kanaal door Voorne uitstrekt.

Met de groei van het stadje vond ook nog een flinke ingreep in het kanaal plaats. In 1982 werd winkelcentrum de Struytse Hoeck over het kanaal heen gebouwd. Met deze flinke ingreep werd en is nog altijd duidelijk dat het Kanaal door Voorne nooit meer bevaren zal worden. In hetzelfde jaar droeg het Rijk ook het beheer en onderhoud van het kanaal over aan het waterschap en (deels) de gemeente Hellevoetsluis.

Andere tijden

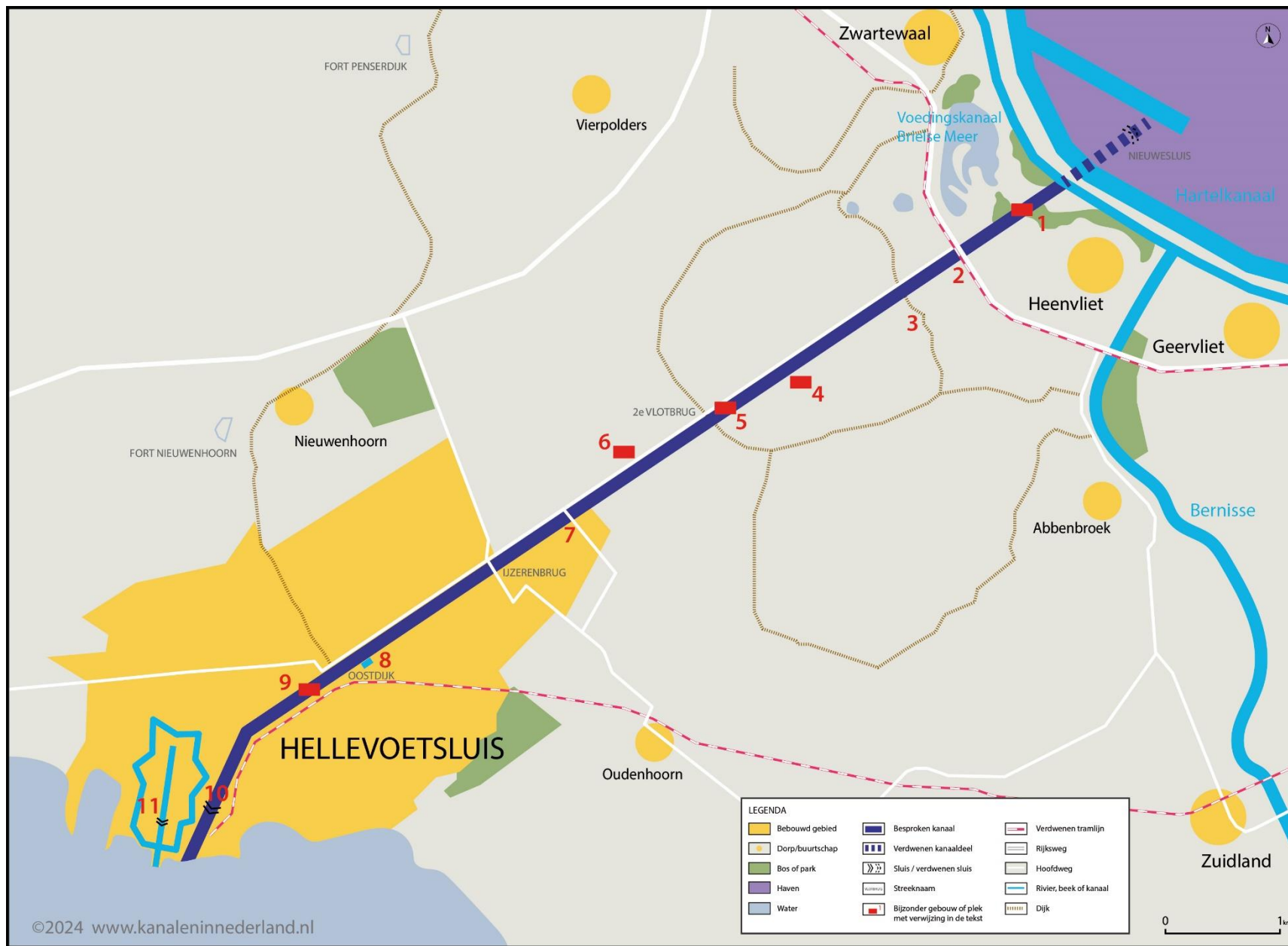
Zo aan het eind van de geschiedenis van het kanaal gekomen, is het toch leuk om te reflecteren hoe het ook had kunnen zijn. Niet alleen met het kanaal, maar met het hele eiland. In 1969 werd het 'Ontwikkeling noordelijke delta; plan 2000+' gepresenteerd.

Hierin werd een vergezicht gegeven over de ontwikkeling van de Maasdelta met daarin prominent de Rotterdamse Haven. Uitvoering van dit plan zou betekenen dat Voorne-Putten tezamen met een deel van de Hoekse Waard transformeerde tot havengebied. In de nieuwe 'Grevelingenstad' op Goeree-Overflakkee was de huisvesting van alle nieuwe werknemers gedacht. De Rotterdamse Haven zou in oppervlak ruim twee keer groter zijn dan nu in

2024. Het mag duidelijk zijn dat dit tot veel protest leidde. Het plan verdween al snel weer van tafel. Het geeft maar aan hoeveel kruispunten er in de geschiedenis liggen.

Kanaal door Voorne gezien vanaf de afdamming bij Heenvliet.





Langs het Kanaal door Voorne

Niet ingeloste verwachtingen

Grote verwachtingen had ik van het Kanaal door Voorne. Toch één van de belangrijkste vroeg 19^e-eeuwse scheepvaartkanalen van ons land. De meeste kanalen van kanalenkoning Willem I hebben de tand des tijds goed doorstaan en worden nog altijd gebruikt. Het Kanaal door Voorne blijkt de uitzondering op de regel te zijn. Er vaart geen enkel schip meer. Wat bleef was een gevoel van teleurstelling.

Weggestopt achter de schoorstenen

Voorne-Putten ligt in een hoek van het land waar ik niet al te vaak kom. Het heeft nog altijd veel weg van het geïsoleerde eiland dat het eens was. Het zal mijn eigen perceptie zijn, maar het voelt weggestopt achter het machtige Rotterdamse havencomplex. Dat is indrukwekkend om te zien, maar het doet ook wel wat pijn om het karakteristieke eiland er nu wat beschroomd naast te zien liggen. De noordelijke uitmonding van het kanaal benadrukt dit ook. Het vloeit bloedeloos over in het Voedingskanaal Brielse Meer met op de achtergrond de hoge dijk van het Hartelkanaal en alle havenindustrie.



Een goede gebruikte afdamming

Ik verken het kanaal van noord naar zuid. De dam in het kanaal (1) ligt niet ver van de uitmonding in het Voedingskanaal. Het afgedamde stukje kanaal wordt hier overigens wel goed gebruikt. Het ligt er vol plezierjachten. De terreinen daarnaast bieden ruimte aan een outdoor centrum, een roeivereniging en een watersportvereniging. Het maakt dat er volop geparkeerde auto's staan vandaag. Ondanks het grauwe weer.

Een kruising van bruggen

Van alle mensen ben ik de enige die zich vervolgens op de fiets langs het kanaal naar het zuiden waagt. Dat kan tot aan de brug van de N218 enkel langs de westzijde van het kanaal. Bij deze brug (2) ligt meteen een interessant punt. Hier liep vroeger de tramlijn richting Brielle. Helaas is daar nu niets meer van te zien. Dat geldt ook voor de eerste vlotbrug die je hier een eeuw geleden zou zijn tegengekomen net iets ten zuiden van de huidige brug. Het is

vanaf hier mogelijk om aan beide zijden van het kanaal met de fiets verder te gaan. Ik kies voor de oostzijde, want deze is beduidend rustiger en biedt ook zicht op het kanaal zelf.

Er was eens

Net na de brug staat aan de oostzijde een rioolwaterzuiveringsinstallatie (2). Dit was de plek waar vroeger het stoomgemaal stond. Een kleine slinger in de bocht geeft één van de in het kanaal gemaakte uitwijkplekken aan. Deze zijn nu begroeid geraakt, maar door het knikken van de weg nog mooi herkenbaar. Voor wie er oog voor heeft is aan weerszijden van het kanaal nog de kronkelige Konijnendijk te zien (3). Een mooi cultuurhistorisch relict.

Een vissersparadijs

Verder is het ook weer niet heel spannend langs het kanaal en de aanliggende weg. Bijna vanaf de start zie je in de verte al de hoogbouw van Hellevoetsluis als een lichtend baken. Verder gebeurt er niet heel veel op en langs het kanaal. Iets wat wel opvalt zijn de kleine houten steigertjes op gelijkmatige afstand langs de oevers van het kanaal. Die heb ik nog nooit in zo'n regelmaat en aantal gezien. Het zijn vissersplaatsen. Het kanaal is populair onder vissers en geregeld het toneel voor een

wedstrijd. Er wordt met name op voorn en brasems gevist. Het kanaal heeft zelfs internationaal een zekere naam voor met name brasems. Vandaar dus al die steigers.

Aan de oostzijde van het kanaal stikt het van de vissteigers.

Een verrassing

Hoewel je dat door de ruilverkavelingen die hebben plaatsgevonden niet echt merkt, bevindt het eerste deel van het kanaal zich in de historische Polder Heenvliet. Het historische landschap met kleine smalle kavels is vervangen door een meer rationele



verkaveling. Ook de waterhuishouding werd verbeterd en het moderne Noordergemaal (4) is hier een voorbeeld van.

Aan de rand van de oude polder wacht een verrassing. Ik bevind me hier bij het gehucht 2^e Vlotbrug en vind een bijzonder ogende brug. Het heeft wel wat weg van draaibrug door de stalen onderbouwen, maar het blijkt een vaste brug te zijn. Deze brug verving in de jaren vijftig van de vorige eeuw een pontonbrug. Dit was ten tijde van de verwijdering van de vlotbrug die (meer logisch) iets meer zuidelijk in het verlengde van Rijswaardsedijk en Drieëndijk lag. Met het verdwijnen van de vlotbruggen is de Rijswaardebrug nu één van de meest karakteristieke bruggen over het kanaal. De

smalle brug wordt vooral gebruikt door lokaal verkeer. Ik las dat de brug begin 2024 gerenoveerd is.

Mijlpalen en uitzichten

Het volgende stuk verschilt niet veel van het net afgelegde deel. Hellevoetsluis komt steeds dichterbij. Aan de overkant is het tweede moderne gemaal met de naam 'Trouw' te zien (6). In de berm is zo nu en dan een oude kilometerpaal te vinden.

Iets wit over en naast het kanaal trekt inmiddels de aandacht. Het blijkt een nieuwe brug te zijn (7). Deze Brabersebrug zorgt voor de ontsluiting van een nieuw bedrijventerrein en is op 13 december 2019 door de toenmalige

Rotterdamse burgemeester Aboutaleb (als voorzitter van de Metropoolregio) geopend. Het ontwerp in wit gespoten staal valt op en moet de vorm van een schip verbeelden als verwijzing naar de vroegere scheepvaart. De 'stuurhut' is een 10 meter hoge uitkijktoren. Die uitnodiging laat ik niet aan mij voorbijgaan met als beloning een mooi uitzicht over het kanaal en omgeving.

Een bijzonder bassin in de stad

Met de nieuwe brug ben ik inmiddels ook in Hellevoetsluis beland. Hier toont Hellevoetsluis zich nog van zijn landelijke kant. Veel beplanting, mooie bomenlanen en vrijstaande huizen zijn met name aan de oostzijde van het kanaal te vinden. Aan de westzijde scheidt een wat drukker provinciale weg de bebouwing van het kanaal. Wel vinden we daar nog een oude boei staan als kunstwerk. Weer een kleine herinnering aan het drukke scheepvaartverkeer dat het kanaal ooit kenmerkte.

Vlak voor de Oostdijk, waar zich vroeger een vlotbrug bevond, stuit ik weer op een oude uitwijkplek van het kanaal. Hier echter geen verland bosje, maar een waterpartij dat met schotbalken van het kanaal is gescheiden (8).





Oude topografische kaarten tonen dat dit een overblijfsel is van een bassin met brug en sluis. Het bassin lijkt aangelegd rond 1890. Op oude polderkaarten wordt de plek aangeduid als 'Bassin tot berging van sluisdeuren'. Dat is voor het eerst dat ik zoiets ben tegen gekomen. Bij sluiscomplexen zie je heel vaak dat er ergens een sluisdeur als reserve op het terrein staat. Hier ligt het bassin op enige afstand van de sluis bij Hellevoetsluis. Werden de deuren hier bewaard en als ze nodig waren opgehaald per schip door het bassin onder water te zetten? Werden ze onder water tegen verrotting bewaard? Geen idee. Helaas is er verder niets over te vinden. Een tiental meter zuidelijker staat het mooiste huisje langs het kanaal. Het is in 1843 door een opzichter van het Bureau voor den Waterstaat (later Rijkswaterstaat) gebouwd.



Tja... Hellevoetsluis

Zo'n bassin is wat het leuk maakt op een tocht langs het kanaal. Een wat onverklaarbaar element dat blijkbaar ooit een functie had, maar nu is ingehaald door de tijd. Echt heel leuk vind ik het volgende stuk van het kanaal niet. Wel interessant. De groeistad Hellevoetsluis heeft nu duidelijk zijn sporen achter gelaten langs het kanaal. De al vanaf Heenvliet zichtbare hoge woontoren van circa 15 verdiepingen spiegelt zich in het kanaalwater. Hoewel niet mooi heeft deze toren nog wel wat karakteristieks. Dat kan niet gezegd worden van de woongebouwen ter weerszijden ervan. Anonieme woongebouwen waarvan er enkele schuchter de voeten in het kanaal steken. Het uitzicht vanuit deze woningen is beter, dan het uitzicht erop.

Het ergste moet dan nog komen: winkelcentrum de Struytse Hoeck (9). Dit in de



jaren tachtig ongetwijfeld moderne winkelcentrum damt het kanaal nog net niet af, maar laat geen enkele ruimte meer voor scheepvaart. Wie heeft dat bedacht? Het zal wel met het slechten van barrières te maken hebben. Het winkelcentrum vierde in 2022 het 40-jarig bestaan en is nog altijd het winkelhart van Hellevoetsluis. Weinig kans dat het zal verdwijnen voor de terugkeer van het kanaal, maar het meer omarmen van het water kan het gedateerde centrum mogelijk wel wat meer aantrekkelijk maken.

Wow... Hellevoetsluis

Ten zuiden van winkelcentrum de Struytse Hoek voelt het duidelijk anders langs het kanaal. Hier geen woongebouwen, maar wat meer groen met wat oudere verspreide bebouwing. Verder ligt het er vol boten en schepen. De jachthaven eindigt bij een ophaalbrug met direct daarachter de oude sluis (10). Deze sluis is in 1981 flink opgeknapt toen besloten werd dat dit deel van het kanaal als jachthaven zou worden gebruikt. Met al die schepen straalt dit deel van het kanaal duidelijk meer uit dan de rest van het kanaal. Hier is het Kanaal door Voorne nog echt in gebruik.

Het kanaal raakt hier bijna aan de historische vestingstad van Hellevoetsluis. Deze vesting is zeker een bezoek waard. Een uniek stadje dankzij de maritieme geschiedenis. Je vindt er onder meer de indrukwekkende dokken, maar ook de sluis (11) waar het stadje haar naam aan te danken heeft.

Het ruime sop

Vanaf de sluis is het niet ver naar de monding van het kanaal in het Haringvliet. Aan de overkant is wat industrie te zien waar vroeger de stoomtramstation was. Op de pier heb je een prachtig uitzicht over het weidse water van

het Haringvliet. In de verte lonkt Goeree-Overflakkee. Het contrast met de monding bij Heenvliet kan bijna niet groter. Het gemis van een 'echt' kanaal bijna de gehele reis wordt er een beetje door goedgemaakt.

De uitmonding van het kanaal in het Haringvliet.





Bij de sluis in de historische vesting van Hellevoetsluis.

Wat valt op?

- De geschiedenis van het Kanaal door Voorne is met een Rotterdamse no-nonsense benadering vrijwel uitgewist. Op het moment dat kanaal een sta in de weg werd, is het vrij rigoureuus ontdaan van alles wat kon worden gemist.
- Langs het kanaal vind je geen informatieborden over hoe het eens was. Alleen een oplettende kijker ziet nog her en der de kilometerpalen en merkt dat de weg kleine bochtjes maakt om de vroegere uitwijkplaatsen heen.
- Ik vind het niet leuk om te zeggen, maar dit is één van de meest saaie kanalen die ik heb bezocht binnen Nederland. Dat zegt wel iets. Het zicht over het kanaal is eindeloos saai met een weinig onderscheidende omgeving. Ook het gemis van begeleidende beplanting doet zich voelen. Een drukke verkeersweg aan de westzijde met een fietspad aan de voet ervan zonder zicht op het kanaal helpt ook niet mee.
- Het kanaal door Voorne is dus wel heel bekend onder vissers, zowel in het binnen- als buitenland. Het wordt gezien als één van de beste wedstrijdwateren. Nergens

anders zag ik zulke mooie voorzieningen voor vissers. De vissteigers waren voor mijn komst net vernieuwd. Het zijn er wel 179!

- Alleen aan de beide uitmondingen van het kanaal kan er nog gevaren worden. Bij Hellevoetsluis is dat wat meer ontwikkeld en kun je nog door de sluis een stuk het kanaal op varen. Het overige deel van het kanaal is enkel met een sloep of kano te bevaren. Die moet je er dan wel eerst heen brengen.
- Het (Groot) Noordhollands Kanaal, dat in een vergelijkbare tijd en met hetzelfde doel is aangelegd, vierde dit jaar haar 200-jarige bestaan. Ik ben benieuwd hoe het er in Voorne in 2030 aan toe gaat. Voor mijn gevoel weerspiegelt de Amsterdamse en Rotterdamse cultuur zich tot nu toe perfect in hoe met beide kanalen wordt omgegaan.
- Ik zei het eerder, maar er is helaas erg weinig over gebleven van alles wat op en aan het kanaal aanwezig was. De grootste verrassing vind ik wel het bassin voor de sluisdeuren. Dat is bij mijn weten uniek. Zou graag eens een foto of tekening ontdekken van hoe dat er uit heeft gezien.
- Wat Purmerend is voor het Noordhollands Kanaal, dat is Hellevoetsluis voor het Kanaal door Voorne. De geschiedenis is, hoewel

korter, wel heldhafter en heeft een klein pareltje van een historisch stadje achter gelaten. Het kanaal zelf heeft geen onuitwisbare indruk gemaakt op de ontwikkeling van deze stad.



Kilometerpaal langs het kanaal.

Literatuur

- **Tussen Waterweg en Haringvliet 1953-1978**, Rotary Club Brielle in samenwerking met Repro-Holland, Alphen aan den Rijn, 1979;
- Dr. J. Klok, **Voorne en Putten**, Kemmink en zoon BV, Over den Dom, Utrecht, 1939;
- G. Berlijn (samenstelling), **Hellevoetsluis, Hollands Vlootbasis; de zeventiende eeuw bestaat nog**, Stichting Willem III Herdenking Hellevoetsluis, provincie Zuid-Holland, druk Velden van den Hezelaer, 1988;
- Arie Jan Stasse, **Hellevoetsluis in vroeger tijden**, uitgeverij Deboektant, Oud Beijerland, 2000.

