

De Kanalenkaart van Nederland

Inleiding

Kanalen en Nederland. Ze horen bij elkaar als bergen bij Zwitserland en fjorden bij Noorwegen. Met de inrichting van ons land kwamen als vanzelf de kanalen. Door de eeuwen heen zijn ze intensief gebruikt. De aanwezigheid van kanalen in ons land is eigenlijk zo vanzelfsprekend dat nog maar weinigen zich van deze lijnen in het landschap bewust zijn. Laat staan dat men de verhalen er achter kent. Ook in de cartografie heeft het kanaal in die zin nooit een eigen plek gekregen. Uiteraard staan de kanalen wel op kaarten, maar altijd als onderdeel van de topografie. Niet als afzonderlijk verschijnsel of als bijzondere cultuuruiting. Nu is daar met de opstelling van 'De Kanalenkaart van Nederland' een einde aan gekomen. Een kaart met alleen maar kanalen, waarmee de eerste land dekkende kanalenkaart van Nederland een feit is geworden.

De Kanalenkaart van Nederland herbergt een schat van gegevens en verhalen. In de loop van de tijd zullen er meer artikelen verschijnen over de verhalen die in de Kanalenkaart liggen verborgen. Op deze plek wordt vooral ingegaan op wat er op de kaart te zien is en hoe de kaart tot stand gekomen is.

DE KANALENKAART VAN NEDERLAND

LEGENDA

	Groot kanaal (vaanklasse I – III)
	Kanaal (vaanklasse 0, I en II)
	Klein kanaal
	Niet bevaarbaar kanaal
	Gekanaliseerde kreken
	Overig
	Kanalen in aanleg
	Verdwenen kanalen
	Nooit uitgevoerd
	Rivieren en overige wateren

Versie 2.9 november 2022

© WWW.KANALENNEDERLAND.NL

De grote kanalen

Onder de grote kanalen zijn alle kanalen gebracht die behoren tot vaarklasse III en hoger. Het zijn de nog best bevaarbare kanalen van Nederland en als zodanig nog intensief gebruikt door de beroepsscheepvaart. Tezamen met de bevaarbare rivieren en meren vormen deze kanalen het hoofdvaarwegennet van ons land. Als zodanig worden deze kanalen meestal wel afgebeeld op infrastructuurkaarten van ons land. De grote kanalen zijn vooral te vinden bij de havensteden Amsterdam en Rotterdam en zorgen voor de verbindingen met zee en het achterland. Verder worden Friesland en Groningen via grote kanalen aangetakt op de hoofdvaarroutes over het IJsselmeer en de Eems/Dollard. Ook voor de bedrijvigheid in Twente en Limburg zijn deze kanalen cruciaal. Tenslotte loopt ook de verbinding tussen Antwerpen en de Waal/Rijn via een groot kanaal door Nederland.

Totaal aantal grote kanalen: 79

De Kanalen

Met de kanalen in de kanaaltypen worden de vaarwegen die behoren tot vaarklasse 0, I en II bedoeld. Het zijn nog altijd herkenbare en goed onderhouden vaarwegen, die goed bruikbaar zijn voor zowel de beroepsvaart als voor de recreatievaart. Ze komen verspreid door het land voor met een zwaartepunt in Noord-Holland en Friesland. Ze maken daar vooral deel uit van het fijne netwerk dat aansluit op het hoofdvaarwegennet en dat in beide provincies vrijwel alle grotere steden en agrarische of industriële clusters hiermee verbindt.

Totaal aantal kanalen: 178

De kleine kanalen

Onder de kleine kanalen worden de vaarwegen verstaan die niet zijn gecategoriseerd op de kaart 'Vaarwegen' van de 'Bosatlas van Nederland'. Deze vaarwegen zijn echter wel bevaarbaar en worden vooral gebruikt door de recreatievaart en incidenteel door de beroepsvaart. Deze vaarwegen liggen verspreid door het land met een oververtegenwoordiging in Friesland, Zuid-Holland en de Kop van Overijssel.

Totaal aantal kleine kanalen: 349

De niet bevaarbare kanalen

Heel veel vaarwegen zijn wel aanwezig, maar niet meer bevaarbaar. Door een dam, lage brug of een niet te openen brug is de verbindende functie die ze hadden verloren gegaan. Tijdens de inventarisatie vanuit de atlas is dit best wel lastig vast te stellen. Soms is het te zien op de topografie. Was dit niet geval dan bood Google Earth en het daaraan verbonden streetview veelal uitkomst. Verhoudingsgewijs zijn met name in Friesland en Drenthe veel niet bevaarbare kanalen aanwezig. Voor Friesland zijn er al zoveel waterwegen dat het mogelijk gewoon niet meer rendabel was om alles open te houden. In Drenthe zal het te maken hebben met het verlies aan functie na het beëindigen van de veenontginningen. Het openhouden van de vele bruggen en sluizen wordt dan al gauw kostbaar.

Totaal aantal niet bevaarbare kanalen: 458

Gekanaliseerde kreek

Een wat moeilijke categorie is die van de gekanaliseerde kreek. Het gaat hier om van oorsprong natuurlijke wateren in de provincies Groningen en Friesland die echter in de loop van eeuwen sterk gekanaliseerd zijn en ook wat gebruik en functie sterk met kanalen zijn te vergelijken. Ze maakten deel uit van de

trekvaartroutes binnen deze provincies. Besloten is ze op de Kanalenkaart aan te geven, maar wel in een aparte categorie.

In het algemeen worden natuurlijke wateren niet op de kaart aangegeven. Ook niet een sterk gekanaliseerde Maas. Geheel nieuw aangelegde delen van de rivieren, zoals de Bergse Maas of het Pannerdensch Kanaal worden wel gezien als kanaal.

Totaal aantal gekanaliseerde krekken: 93

Verdwenen kanalen

Lang niet alle kanalen zijn meer aanwezig. Van veel van de bovengenoemde kanalen ontbreken soms ook wel delen, maar het betreft hier de grotendeels en geheel verdwenen kanalen. In totaal gaat het niet om heel veel kanalen, die ook nog eens redelijk verspreid zijn over de provincies. Wie aan de veenkoloniale gebieden denkt, heeft al gauw een idee dat er heel veel is verdwenen. Dat betreft veelal de wijken en niet de hier centraal staande hoofdkanalen.

Totaal aantal verdwenen kanalen: 67

Overige

De categorie overige herbergt de waterwegen die vaak de naam 'kanaal' voeren of die wat betreft inrichting sterk lijken op een kanaal, maar nooit de functie van een kanaal hebben vervuld. Het gaat dan voornamelijk om watergangen ten behoeve van de waterhuishouding. Enkele opvallende concentraties daarvan lopen aan weerszijden van de IJssel. Hier is een fijnmazig weteringencomplex aanwezig dat het water afvoert van Salland en de Veluwezoom richting Zwolle en Hattem. Ook elders in het Rivierengebied liggen van dergelijke weteringen. Enkele bijzondere type waterwegen die vallen in de categorie overig zijn de 'kanalen' in de waterleidingduinen en de inundatiekanalen voor

de verschillende waterlinies die ons land kent. Je zou je kunnen afvragen of deze categorie wel moet worden meegenomen op een kanalenkaart. Gezien het kanaalachtige karakter van deze waterwegen is er wel voor gekozen.

Totaal aantal overige vaarwegen: 135

In aanleg

Hoewel het een vrij unieke gebeurtenis is, worden er ook in zonde tijd nog wel nieuwe kanalen aangelegd. Het Koning Willem-Alexanderkanaal in Drenthe en het Maximakanaal bij Den Bosch zijn hiervan recente voorbeelden. Het is duidelijk dat deze kanalen slechts tijdelijk op de Kanalenkaart worden aangeduid. Na openstelling vallen ze binnen een andere categorie. Nu (in 2017) zijn er geen kanalen in aanleg.

Totaal aantal kanalen in aanleg: 0

Nooit uitgevoerd

Een wereld op zich zijn de kanalen die ooit op de tekentafel zijn uitgevoerd, maar vervolgens nooit tot uitvoering zijn gekomen. Een categorie die ik pas later aan de Kanalenkaart ben gaan toevoegen. Er staan er maar een aantal op, maar hier is nog een wereld te winnen, want er zijn in de loop van de tijd de wildste kanaalplannen geweest. Deze kanalen worden niet meegeteld bij het totale aantal kanalen.

Totaal aantal nooit uitgevoerd kanalen: 4

Hoe is de Kanalenkaart gemaakt?

Werkwijze

Hoe kom je aan alle kanalen van Nederland? Voor de Kanalenkaart is dat een combinatie geweest van het bestuderen van (oude) topografische kaarten en literatuur. De topografische kaarten zijn daarbij verreweg het meest bepalend geweest. Op basis van de hedendaagse topografische atlas is elk gebied bekeken en zijn de aanwezige kanalen geïnventariseerd. Dat wil zeggen getekend op de Kanalenkaart en tegelijk opgemeten middels een curvimeter. De kanalen waren te herkennen aan de naamgeving en/of aan de inrichting van de watergang. In 2014/2015 is de Kanalenkaart overgezet in GIS met de TOP10NL als ondergrond. Door het opnieuw hierin tekenen van de kanalen heeft een actualisatie plaatsgevonden en zijn er veel nieuwe kanalen bijgekomen. Een ander voordeel van GIS is dat de lengte van de kanalen exact gemeten kon worden.

Naast de hedendaagse atlas werden van hetzelfde gebied ook de atlassen met topografische kaarten uit 1900 en 1850 bekeken. Door het bestuderen van deze oude kaarten konden nu niet meer bestaande kanalen worden toegevoegd of gewijzigde lopen van het kanaal in beeld worden gebracht.

Tenslotte zijn de in de literatuur genoemde kanalen opgenomen, zover deze nog niet op de kaarten stonden. Deze literatuurstudie is echter verre van volledig geweest. Deze inventarisatie heeft de Kanalenkaart van Nederland als resultaat. Het is echter ook duidelijk dat hierbij wel enkele kanttekeningen moeten worden geplaatst. Zo zal de Kanalenkaart niet gauw volledig zijn. Uit de literatuur en met name de archieven kunnen nog wel meer kanalen opduiken. De Kanalenkaart is dan ook een momentopname en zal in de loop van de tijd worden aangepast aan nieuwe 'ontdekkingen'.

Een ander punt is dat wat ik als kanaal zie niet altijd door anderen als kanaal wordt gezien of vice versa. De definitie van kanaal zoals die voor de Kanalenkaart is gebruikt is hier verder uitgewerkt. De praktijk leert dat dit voor individuele kanalen wel eens wringt. Er is dan een keuze gemaakt die botst met de gehanteerde definitie. Getracht is dan wel om gelijk te handelen voor gelijke gevallen. Het maakt echter dat de Kanalenkaart vooral mijn kanalenkaart is. Elk ander persoon had weer op een andere kanalenkaart uitgekomen en dat zit vooral in die (zeg maar 10%) twijfelgevallen.

Tenslotte zijn de in de literatuur genoemde kanalen opgenomen, zover deze nog niet op de kaarten stonden. Deze literatuurstudie is echter verre van volledig geweest. Deze inventarisatie heeft de Kanalenkaart van Nederland als resultaat. Het is echter ook duidelijk dat hierbij wel enkele kanttekeningen moeten worden geplaatst. Zo zal de Kanalenkaart niet gauw volledig zijn. Uit de literatuur en met name de archieven kunnen nog wel meer kanalen opduiken. De Kanalenkaart is dan ook een momentopname en zal in de loop van de tijd worden aangepast aan nieuwe 'ontdekkingen'. Een ander punt is dat wat ik als kanaal zie niet altijd door anderen als kanaal wordt gezien of vice versa. De definitie van kanaal zoals die voor de Kanalenkaart is gebruikt is hier verder uitgewerkt. De praktijk leert dat dit voor individuele kanalen wel eens wringt. Er is dan een keuze gemaakt die botst met de gehanteerde definitie. Getracht is dan wel om gelijk te handelen voor gelijke gevallen. Het maakt echter dat de Kanalenkaart vooral mijn kanalenkaart is. Elk ander persoon had weer op een andere kanalenkaart uitgekomen en dat zit vooral in die (zeg maar 10%) twijfelgevallen.

Updates

Ik zal hier in het vervolg de updates van de Kanalenkaart bijhouden. Dat geeft een ieder wat meer inzicht in de aanpassingen die in de loop van de tijd worden doorgevoerd. Helaas is niet meer paraat wat er met de eerste updates is gewijzigd. De updates beginnen dan ook met de zesde versie.

- Versie 1.6: de nieuw aan te leggen kanalen tussen Erica en Ter Apel en de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch worden opgenomen (later krijgen deze kanalen de namen: Koning Willem-Alexanderkanaal en Maximakanaal). Tegelijk nieuwe categorie 'In aanleg' toegevoegd.
- Versie 1.7 (2 januari 2013): de Hollandse Wetering en de Nieuwe Wetering bij Nieuwersluis toegevoegd.
- Versie 1.8 (2 maart 2013): het Grenskanaal bij 's-Heerenbergh en de vaarten in de stad Almere toegevoegd.
- Versie 1.9: Koning Willem-Alexanderkanaal als (klein) kanaal toegevoegd.
- Versie 1.10 (5-10-2013): het Overijssels Kanaal (Zwolle-Vroomshoop) als niet bevaarbaar aangeduid;
- Versie 1.11: (14-11-2013): Defensie-Peelkanaal van categorie 'niet-bevaarbaar' naar categorie 'overig' gebracht.
- Versie 2.0: (28-01-2015): in een jaar tijd is de Kanalenkaart naar GIS overgezet en vervolgens weer vertaald in deze analoge versie. Het heeft geresulteerd in de toevoeging van ruim 250 kanalen en talloze wijzigingen van categorieën. Verder zijn de 'exacte' lengten van de kanalen opgenomen en is de categorie 'Nooit uitgevoerd' opgenomen.
- Versie 2.1 (19-09-2015): Toevoeging rivieren in de Maas- en Rijnmond bij Rotterdam. Aanpassen lengte Nieuwe Waterweg. Oostgrens bij Maeslantkering. Verandering categorie Afwateringskanaal bij Neer naar 'niet bevaarbaar kanaal' en naamsverandering in 'Afwateringskanaal of Neers-kanaal'.
- Versie 2.2 (12-05-2017): Ringvaart bij Wilnis en Mijdrecht toegevoegd in categorie 'klein kanaal'.
- Versie 2.3 (09-03-2018): Toegevoegd oude loop Heijgraaf bij Woudenberg.
- Versie 2.4 (26-06-2018): Toegevoegd Prins Hendrikkanaal Katwijk.
- versie 2.5 (03-10-2018): Toegevoegd Schipsloot Almelo, wijziging categorie Coevorden Alte Picardië Kanaal naar niet-bevaarbaar.
- versie 2.6 (21-04-2019): Toegevoegd Boerenslootkanaal bij Kolhorn. Is verdwenen.
- versie 2.7 (11-12-2019): Het Kanaal in Assen is weer bevaarbaar. Havenvaart Opmeer/Spanbroek toegevoegd.
- versie 2.8 (31-12-2019): Verdwenen deel Heinoomsvaart en Bijleveld. Verder nieuw toegevoegd Pieter Joostenvaart, Klaas Reyersvaart, De Geuzensloot en Vinkeveensevaart.
- versie 2.9 (30-10-2022): Drie zijkanalen van Kanaal Buinen-Schoonoord, Oude vaart van Hargen, Krabbendamervaart.
-

Een vergelijking

Is die Kanalenkaart nu eigenlijk wel zo bijzonder? Ik denk van wel en om dat standpunt wat kracht bij te zetten, zal de Kanalenkaart tot slot hier worden vergeleken met enkele illustere voorgangers die hun blik ook strak gericht hebben op de waterwegen in ons land en daarmee ook op de kanalen.

Kaart van de Vaarwegen in Nederland (1880)

Deze kaart laat de vervoerde vracht over de waterwegen zien. De dikte van de lijn langs de waterwegen is proportioneel met de vervoerde hoeveelheden: er zijn waterwegen waarlangs meer dan 1 miljoen ton per jaar wordt vervoerd, 500.000 tot 1 miljoen ton of van 100.000 tot 500.000 ton. De diepte van de waterwegen wordt tevens aangegeven. Om de bereikbaarheid van zeehavens aan te geven, wordt bovendien een stelsel van dieptelijnen op zee ingetekend. De kaart geeft in die in zeer gedetailleerde informatie, maar dan wel over de belangrijkste vaarwegen. Bij een vergelijking met de Kanalenkaart in het zuidwesten van Friesland valt op dat de hoofdvaarroutes in de tijd niet echt veranderd zijn. Wel is duidelijk te zien dat de Kaart van de Vaarwegen in Nederland minder fijnmazig is.



De Kaart van rivieren en kanalen in Nederland (1884)

Deze prachtige kaart geeft het over het water vervoerde volume aan vracht weer voor het jaar 1883. Dit wordt getoond middels een kleur langs de waterweg zelf (hoe donkerder, hoe groter de vracht). Het is een wat meer geavanceerde kaart ten opzichte van de hierboven besproken Kaart van de Vaarwegen in Nederland.

In vergelijking met de Kanalenkaart valt duidelijk het verschil in het aantal aangeduide vaarwegen op. Het maakt de oude Kaart van rivieren en kanalen er wel leesbaarder op. Goed te zien is hoe de belangrijkste vrachtstromen over water lopen. Het in die tijd nog niet zo lang geopende Noordzeekanaal wordt al druk bevaren en ook van de eeuwenoude route via de Amstel richting Gouda en Leiden wordt nog goed gebruikt. Daarnaast zijn de nadagen van de 'Keulse Vaart' over de Vecht nog net te zien. Opvallend is dat veel vaarwegen blijkbaar niet voldoende werden gebruikt om op de kaart te mogen staan, zoals de Eem naar Amersfoort en de Gooise Vaart naar Hilversum. Ook de dan recent drooggemaakte Haarlemmermeerpolder met Ringvaart werd blijkbaar niet intensief door de scheepvaart gebruikt. Duidelijk is dat alle niet meer in gebruik zijnde waterwegen niet op de kaart voorkomen.

Zo ontbreken alle turfvaarten in het Utrechts-Hollandse veengebied op de kaart. Deze kaart geeft zo een mooi beeld van de belangrijkste transportroutes van ons land, waaraan ook zeker een groot aantal kanalen een bijdrage leveren, maar geeft dus lang niet alle kanalen weer. Ook opvolgers zoals 'De kaart van de intensiteit van het scheepvaartverkeer in Nederland' door Hendrik Blink uit 1892 doen dat niet.



De Waterstaatskaart (1856-1992)

De Waterstaatskaart geeft een gedetailleerd beeld van de afwatering van ons land. De kaart biedt een grote hoeveelheid aan waterstaatkundige gegevens, zoals informatie

over polders en waterpeilen, over molens, gemalen, duikers, stuwen, sluizen en waterkwaliteit. Met de bijbehorende provinciale beschrijvingen vormt de kaart een rijke bron voor wie wil weten waar het Nederlandse water heen gaat en langs welke weg. De Waterstaatskaart van Nederland op de schaal 1:50.000 werd van 1865 tot 1992 uitgegeven door Rijkswaterstaat.

De Waterstaatskaart verschilt sterk van de Kanalenkaart. Het detailniveau van de informatie over de opgenomen vaarwegen is ongekend. Grondhoogten, waterdiepten, alle waterstaatkundige bouwwerken en polderinformatie is allemaal op de kaart aangetekend. De legenda bevat daarnaast nog eens een uitvoerige behandeling over de op het kaartblad aanwezige vaarwegen. Ook over kanalen is zo nog nuttige informatie te lezen over meestal de aanleg en het doel ervan. Of het nu echter om kanalen, rivieren of weteringen gaat, maakt op deze kaart niet uit. Ook het al dan niet bevaarbaar zijn van een vaarweg is niet van belang voor deze kaart. Het maakt dat de Kanalenkaart tot een globaler beeld komt, maar dan wel meer exact wat betreft de kunstmatig gegraven doorgaande waterwegen.



De ANWB Waterkaarten

Een begrip voor varend Nederland zijn de waterkaarten van de ANWB. Deze kaarten hebben wel iets weg van de Waterstaatskaarten, maar zijn dan geheel ingericht op de wensen en eisen van de (recreatie)scheepvaart. De kaarten geven de bevaarbare waterwegen in ons land weer. Daarover wordt vervolgens een schat van informatie toegevoegd, zoals de doorvaarthoogten bij bruggen, de aanwezigheid van jachthavens, de bedieningstijden van sluizen en bruggen, etc. Copyright verhindert de vergelijking met de Kanalenkaart, maar het is als met de Waterstaatskaart. De ANWB-Waterkaart biedt een veel gedetailleerder informatie-niveau

over de vaarwegen, maar laat niet zien waar het nu gaat om kanalen of andere waterwegen.

Kaart 'Vaarwegen' uit *Bosatlas van Nederland* (2007)

De Bosatlas van Nederland is een machtige atlas. Na vele decennia is met deze atlas eindelijk weer eens de staat van het land in een indrukwekkende hoeveelheid kaarten in beeld gebracht. Eén van de thema's die in de atlas worden behandeld is infrastructuur. Daarbij behoort de kaart 'Vaarwegen' op pagina 449. De kaart is te zien als een moderne opvolger van de 'Kaart van rivieren en kanalen' uit 1884. Op de kaart zijn alle vaarwegen opgenomen (van klasse 0 (pleziervaartuig) tot klasse VI (duwconvooi)). De kaart laat goed zien dat veel lokale en regionale vaarwegen inmiddels niet meer in gebruik zijn voor het goederenvervoer. De vervoerslijnen op de kaart bestaan duidelijk uit de grote rivieren, het IJsselmeer en de daarop aansluitende grotere scheepvaartkanalen. Copyright verhindert ook hier een visuele vergelijking tussen deze kaart en de Kanalenkaart. In vergelijking met de Kanalenkaart toont de kaart 'Vaarwegen' echter maar een beperkt waterwegenstelsel. De niet meer bevaarbare waterwegen zijn niet opgenomen. Met de aangegeven vaarwegen klasse-indeling heeft de kaart 'Vaarwegen' overigens wel aan de basis gestaan voor de kanaaltype indeling zoals die gehanteerd is in de Kanalenkaart.

Kaart 'Gegraven waterwegen naar hoofdfunctie met monumentale elementen' uit *Bosatlas van het Cultureel Erfgoed* (2014)

Dit zou bij de uitstek de atlas kunnen zijn waarin de kanalenkaart een plek had kunnen krijgen. Er waren contacten, maar uiteindelijk is het er niet van gekomen. Wat rest is een weinig zeggende kaart met enkele kanalen gesplitst naar waterhuishouding en transport. Het beeld is verre van compleet en richt zich met name op de bekende namen en de routes met veel sluizen (als cultuurhistorisch veelal belangwekkend

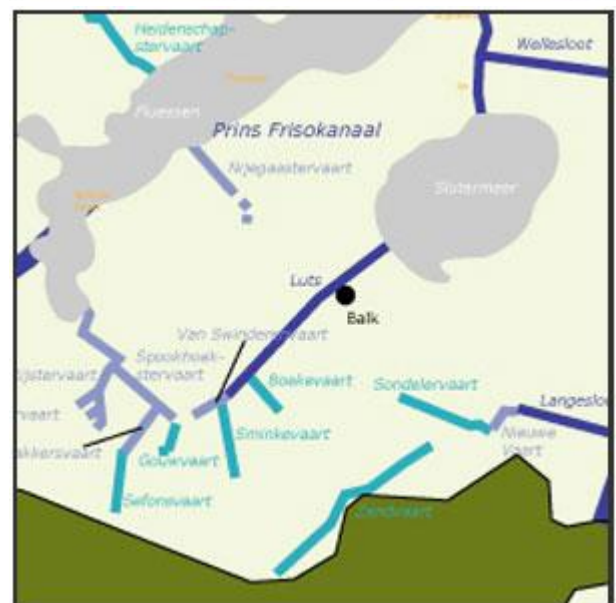
object). Het begeleidend verhaaltje is symptomatisch voor de aandacht die kanalen tot nu toe krijgen in de literatuur. Een kleine kaart met daarop de trekvaarten vormt een kleine troost.

Provinciale cultuurhistorische kaarten

Een belangrijke bron voor cultuurhistorische waarden zijn de provinciale cultuurhistorische kaarten. Dit zijn digitale kaarten die de provincies op hun website hebben staan. Deze kaarten zijn gebaseerd op een inventarisatie van cultuurhistorische en archeologische elementen, structuren en gebieden in de provincies en gaan vaak ook vergezeld van een waardestelling. Van elk van deze objecten is veelal een beschrijving aanwezig met achtergrondinformatie. Deze kaarten bieden dan ook zeer uitgebreide informatie.

De provinciale cultuurhistorische kaarten kennen een groot gebruiksgemak door hun digitale verschijningsvorm. Naar wens kan worden in- en uitgezoomd en wordt meer of minder informatie getoond. Ondergelegen luchtfoto's of topografische kaarten vergemakkelijken de plaatsbepaling. Ook veel (oudere) vaarten en kanalen maken deel uit van de kaarten. In de provincie Friesland is hier, juist door de grote aanwezigheid ervan, extra aandacht aan besteed. Hieronder wordt dan ook een stukje van de Friese cultuurhistorische kaart vergeleken met de Kanalenkaart. Deze vergelijking laat duidelijk zien dat er niet zo heel veel verschil is tussen beide kaarten in dat opzicht. Ook de provinciale kaart kent een grote mate van detail in de aangegeven vaarwegen. De verschillen die naar voren komen, zijn vooral een gevolg van de beschikbaarheid van informatie. Zo missen enkele vaarwegen op de provinciale kaart, zoals de Sefonsvaart, een oude route naar de Zuiderzee. Echter de Kanalenkaart lijkt ook niet compleet als met name naar de vaarwegen rondom de Fluessen wordt gekeken. Nu is het echter wel zo dat de provinciale kaart spreekt over waterwegen en daar zitten dan wel

kanalen en vaarten tussen, maar ook veel natuurlijke vaarwegen. Op de Kanalenkaart staan alleen de kunstmatig gegraven vaarwegen opgenomen. Al met al echter is deze Friese cultuurhistorische kaart een waardevolle bron om informatie over kanalen en vaarten te achterhalen. Een nadeel van de provinciale kaarten is echter dat elke provincie zijn eigen systeem en kaart heeft. Accenten kunnen wel eens anders worden gelegd. Soms is dat vrij gedetailleerd, zoals met deze Friese kaart en soms is dat weer meer globaal op hoofdlijnen. Het is in elke provincie dan ook weer een verrassing wat je zult aantreffen.



Tot slot

Dit artikel begon ermee dat kanalen en Nederland bij elkaar horen zoals bergen bij Zwitserland en fjorden bij Noorwegen. Het is een mooie vergelijking, maar het is weinig waarschijnlijk dat kanalen ooit als net zo spectaculair en indrukwekkend worden gezien als deze natuurverschijnselen. Het zou echter al een mooie stap zijn als de waardering voor de kanalen in ons land zou toenemen. Onbekend maakt onbemind en ik hoop dan ook dat deze Kanalenkaart een klein beetje kan bijdragen aan het begrip voor en de waardering van onze kanalen. Het is een stukje van onze eeuwenoude cultuur waar we niet meer zonder kunnen.