

Hilversumsch Kanaal

Ligging

Het Hilversums Kanaal is gelegen in de provincie Noord-Holland en loopt van de Vecht onder Nederhorst den Berg naar Hilversum. Het kanaal verbindt Hilversum met het nationale vaarwegennet en heeft een lengte van 7,8 kilometer. Het kanaal vormt een scheiding tussen de Kortenhoefse en Loosdrechtse Plassen (Wijde Blik).

Geschiedenis

Een uit de kluiten gegroeid dorp

Aan het begin van de 20e eeuw heeft Hilversum ruim 20.000 inwoners en is dan verreweg het grootste dorp in het Gooi. Hoewel de stad Naarden nog veel invloed uitoefent op het Gooiland, is zij met nog geen 4.000 inwoners al

beduidend kleiner. Hilversum dankt haar groei vooral aan de komst van de spoorlijn (in 1874). De aanwezige ruimte, de nabijheid van Amsterdam en het aantrekkelijke landschap spreken in haar voordeel. Het ambitieuze gemeentebestuur kent geen schroom en wenst het dorp sterk op de kaart te zetten. Deze wens wordt in zekere mate beperkt door het ontbreken van een goed vaarwegenstelsel met als gevolg hoge transportkosten voor met name bouwmaterialen.

Een beperkt vaarwegennet

Hoe zit het dan met dit Hilversumse vaarwegennet? In het begin van de 20e eeuw ligt er een vaarwegennet dat nog stamt uit de Gouden Eeuw. De ten oosten van de Havenstraat gelegen Hilversumse Haven is via de Gooische Vaart (uit ca. 1650) verbonden met de 's-



Gravelandsche Vaart (uit ca. 1638). Deze vaart is verbonden met de Vecht bij het fort Uitermeer en daarmee met het nationale vaarwegennet. Hoewel de 's-Gravelandsche Vaart door zijn bochten al niet gemakkelijk te bevaren was, is dat ten zuiden van het zogenaamde Luye Gat (bij de vroegere Noordersluis aan de noordzijde van het dorp 's-Graveland) nog erger. De meeste schepen moeten hier hun waren lossen op kleinere lichtervletten. Deze worden vervolgens naar Hilversum geboomd, omdat schepen met motoren of stoom verboden zijn in 's-Graveland omdat de vaart erg smal is en de aanliggende blekerijen verontreiniging van water vrezen. Iets ten noorden van de Zuidersluis draaien de schepen de Gooische Vaart op. Bij de 's-Gravelandsche Vaart vergeleken is de Gooische Vaart een wat breder en dieper vaarwater met minder obstakels. Door de beperkingen van de 's-Gravelandsche Vaart heeft Hilversum hier echter maar weinig aan.

De belangrijkste tekortkomingen

Aan het begin van de 20e eeuw constateert men drie belangrijke tekortkomingen ten aanzien van het vervoer van goederen over water van en naar Hilversum:

1. de scheepvaartstatistieken uit het begin van de 20e eeuw tonen dat de meeste vaartuigen naar Hilversum afkomstig zijn uit het zuiden. Deze schepen moeten omvaren via Weesp, Uitermeer en 's-Graveland, omdat de Mijndense Sluis en met name de Zuidersluis in 's-Graveland veels te klein zijn. De huidige vaarweg is dus eigenlijk verkeerd georiënteerd;
2. de 's-Gravelandsche Vaart heeft haar oorspronkelijke doel als zanderijvaart verloren en is ongeschikt om als toegangsweg te dienen voor een groeiende gemeente als Hilversum. Enkel schepen met een kleine lading en zonder motoren kunnen gebruik maken van de vaart. In een tijd dat schepen steeds groter en zwaarder worden, levert dat

steeds meer een concurrentienadeel op voor Hilversum;

3. de Hilversumse Haven, aan het einde van de Gooische Vaart, ligt in een diep en smal dal. Er bestaan hier onvoldoende mogelijkheden om een haven van enige omvang te realiseren ten behoeve van watergebonden bedrijven.



De voormalige Haven van Hilversum aan de Gooische Vaart.

Op zoek naar een nieuwe vaarverbinding

In 1919 komt het rapport "Verbetering van de waterweg van Hilversum naar Amsterdam en elders" uit. Hierin worden enkele alternatieven onderzocht voor een nieuwe vaarverbinding van Hilversum. Hieruit volgt dat uit kosten oogpunt een verbetering van de bestaande scheepvaartroute en het verlengen van het Tienhovensch Kanaal ongewenst is. De meest doelmatige oplossing is het graven van een nieuw kanaal evenwijdig aan de Gooiersgracht naar de Zuiderzee. Dit omdat de te verwachten industrie zich het beste in het oosten kon vestigen gezien de heersende windrichting en de nabijheid van de spoorwegen. Een nadeel van dit alternatief is echter dat nog zo'n 15 jaar moest worden gewacht op de afsluiting van de Zuiderzee. Voor die tijd is een dure zware zeeschutsluis nodig. Een andere, direct uitvoerbare, mogelijkheid bestaat uit het graven van een nieuw kanaal naar het westen. Dit heeft scheepvaartkundig de voorkeur, omdat veel schepen uit het zuiden komen en zo kan worden aangesloten op de Vecht en via de sluis bij Nigtevecht op het Merwedekanaal. Hiervoor moet de Gooische Vaart worden

verbreed en worden aangesloten op een nieuw kanaal bij 's-Graveland richting Vreeland.

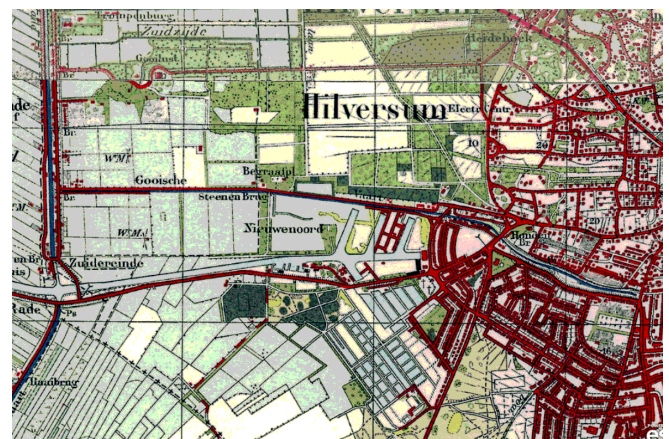
Het Gooisch Kanalen-Comité

Op basis van bovenstaand rapport komt van alles in beweging in het Gooi. Het leidt ertoe dat de Kamer van Koophandel voor Gooiland op 26 februari 1924 besluit tot de oprichting van een commissie: "Het Gooisch Kanalen-Comité". De technisch-adviseur van dit comité is ing. A.A. Mussert, hoofd ingenieur directeur bij de provinciale waterstaat van Utrecht en later veel meer berucht geworden als leider van de NSB. Het comité begint meteen met een onderzoek naar de vervoersbewegingen. Het blijkt dat vooral goederen worden aangevoerd en vrijwel niet worden afgevoerd. Hilversum is een verzorgingshaven. De meeste lading bestaat uit bouw materiaal. Er is een sterke groei van het aantal vaartuigen en het tonnage zichtbaar tussen 1918 en 1925. In 1925 komt bijna 100.000 ton de haven binnen en dat met schepen waarvan het laadvermogen niet meer dan 34 ton kan bedragen. Een goed kanaal voor schepen tot 300-400 ton zou een grote verbetering zijn. Ook als rekening wordt gehouden met het feit dat men verwacht dat het vervoer over de weg sterk zal gaan toenemen de komende jaren.

Keuze van het tracé

Al snel is duidelijk dat de bestaande haven en vaarwegen zich niet goed lenen voor de benodigde ingrijpende uitbreiding. Gezocht wordt naar een nieuw haventerrein en een nieuw kanaaltracé. Het terrein dat hiervoor het meest geschikt lijkt, ligt ten zuiden van het punt waar de Gooische Vaart overgaat in de Hilversumse Haven. Het is een vlak afgezaand terrein dat niet ver buiten de bebouwde kom ligt. Terreinen ten oosten van Hilversum vallen af door de hogere ligging, de moeilijke bereikbaarheid en de moeilijkere verkrijgbaarheid. De verwachting is dat veel van de industrieën ten oosten van het spoor naar het nieuwe haventerrein zullen verhuizen. Voor het kanaaltracé zijn zeven

alternatieven, maar het meest logisch is het tracé dat aansluit op de Vecht bij boerderij 't Hemeltje via de Kortenhoefse Zuwe en Kortenhoefse Wetering. Bij 't Hemeltje wordt een schutsluis met roldeuren en brug gepland. De Gooische Vaart maakt dan nog deel uit van het tracé. De aanlegkosten worden geraamd op f 1.350.000,--. Deze kosten zouden zeker opwegen tegen de besparingen die de betere aan- en afvoer van goederen zou brengen. Van deze kosten betaalt het Rijk 30%, de provincie Noord-Holland 40% en de gemeente Hilversum 30%. Hieraan zijn onder meer als voorwaarden gesteld dat het kanaal na voltooiing in beheer en onderhoud zal komen van de gemeente Hilversum en dat er geen kanaal-, sluis- of bruggelden worden geheven. Het kanaal krijgt hetzelfde peil als de aanliggende Kortenhoefse en Loosdrechtse (Wijde Blik) Plassen. Omdat de gemeente Hilversum de bemaling van het kanaal verzorgt middels een ten zuiden van de schutsluis gebouwdemaal, kan zij ook de bemaling van deze plassen voor haar rekening nemen en wordt daarvoor door de desbetreffende polders betaald. Overigens werd in die tijd al bezwaar gemaakt tegen het kanaal, omdat hierdoor een gaaf natuurgebied zou worden aangetast.



Het Hilversumse Kanaal met de Hilversumse Haven rond 1940.

De aanleg

De aanbesteding van de bouw van de schutsluis vindt plaats in juni 1931. De sluis bestaat uit een kolk van 7,5 bij 59 meter en een diepte van 2,9

meter. De sluis is voorzien van roldeuren. De werkzaamheden aan het kanaal beginnen in 1933. Het is een project in het kader van de werkverschaffing, wat betekent dat vooral met de hand wordt gewerkt. Dan is ook al besloten om het tracé tussen de 's-Gravelandsche Vaart en de haven naar het zuiden te verplaatsen, zodat een dure sluis bij de 's-Gravelandsche Vaart vervalst. Daarmee maakt de Gooische Vaart geen onderdeel meer uit van het kanaaltracé. In 1936 werd het westelijke deel van het kanaal al opengesteld voor scheepvaart. In 1937 was het gehele kanaal bevaarbaar en in 1938 tenslotte werd kanaal formeel overgedragen van de provincie aan de gemeente Hilversum.

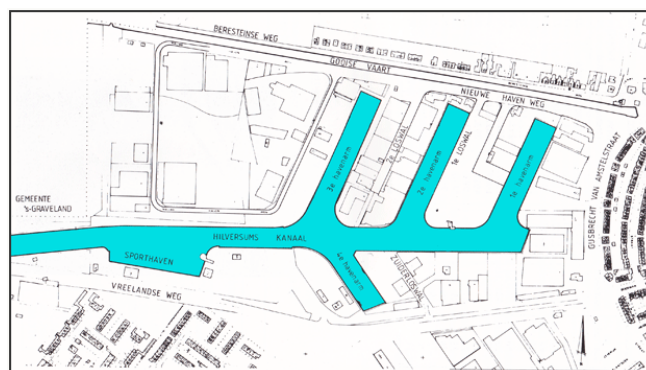
Een nauwgezet reglement

Door het bezit van een kanaal wordt de gemeente Hilversum zich bewust van haar rechtspositie. Er wordt een reglement opgesteld en er wordt een 'kanaalraad' opgericht met daarin de gemeenten over wiens grondgebied het kanaal loopt. In deze raad heeft de gemeente Hilversum echter de meerderheid van de stemmen, omdat zij ook alle kosten draagt. Hilversum stelt daarin harde eisen. Zo mogen aanliggende gemeenten slechts een aanlegplaats voor plaatselijk gebruik inrichten onder toezicht van Hilversum. In het reglement van 1942 zijn naast meer op het scheepvaartverkeer gerichte regels, ook meer algemene regels van toepassing op het kanaal. Zo is het (zonder vergunning) verboden 's-zomers te baden, zwemmen of pootje te baden (omdat de zorg voor de zedelijkheid zich hiertegen verzet) en 's-winters om ijsbanen aan te leggen, consumptietentjes te plaatsen of als baanveger op te treden. Verder is het zonder vergunning niet toegestaan om langs het kanaal te liggen, zitten, lopen of zich te bevinden op de sluis, de taluds, de bermen en de oeververdediging van het kanaal. Ook vissen is aan een vergunning verbonden. In 1979 vindt een vernieuwing plaats van deze regels aan een meer moderne tijd. Ook worden regels opgesteld voor

woonschepen die op bepaalde plekken worden toegestaan.

Het gebruik van het kanaal

Meteen vanaf de start wordt het kanaal meteen goed gebruikt door de zandschuiten van de firma Blankevoort (en later N.V. Amsterdamse Ballast Maatschappij) als gevolg van de zandwinning uit de Wijde Blik. Het levert ook problemen op, want de slecht stuurbare zandschepen en –bakken brengen veel schade toe aan de nieuwe sluis. Ook nieuw gevestigde bedrijven in het havengebied maken gebruik van het kanaal, maar het aantal schepen en tonnage halen het niet bij de zandschepen. In 1962 bedraagt het totale tonnage in de Hilversumse Haven ruim 236.000 ton. In 1977 gaat het om 266.000 ton, waarbij de laatste jaren een daling is te zien vanaf 382.000 ton in het topjaar 1973. Ook de gemeente verwacht eind jaren zeventig geen grote groei meer van havengebonden bedrijvigheid. Dit wordt vooral veroorzaakt door de geringe afmetingen van de schutsluis.



De indeling van de oorspronkelijke haven.

Een nieuwe sluis?

Rond 1980 werd de schutsluis als sterk verouderd gezien. Zij kon schepen tot maximaal 600 ton toelaten, maar dat is in die tijd nog maar weinig rendabel. De bouw van een nieuwe schutsluis ten noorden van de huidige wordt berekend op f 9 mln. Een reconstructie van de oude sluis kost ook al gauw zo'n f 5,5 mln. Deze kosten lijken niet meer op te wegen tegen de baten. Er wordt dan ook niets gedaan. Wel bouwt de provincie in

1987 een nieuwe verkeersbrug naast de oude over de sluis. In 1990 stelt het vrachtverkeer over het kanaal al tijden niets voor en ligt de sluis er zeer slecht bij. Er zijn plannen om de sluis op te vullen en zo het kanaal af te dammen. Het gunstige economische tij en het almaar groeiende recreatieverkeer doen waarschijnlijk anders besluiten. De sluis wordt in 1998 gerestaureerd.

Een wegwijnende haven

Het kanaal, de sluis en de Hilversumse haven zijn nauw met elkaar verbonden. Hoewel men al tijdens de aanleg het wegtransport zag opkomen, ging dat toch nog een stuk sneller dan gedacht. Het kanaal heeft dan ook nooit de grote rol voor Hilversum kunnen spelen die het van tevoren was toebedacht. Zeker na de Tweede Wereldoorlog richtte de bedrijvigheid zich steeds meer op vervoer over de weg. Het dempen van de 2e havenarm in het midden van de jaren tachtig van de vorige eeuw en niet lang daarna het dempen van de 1e havenarm zijn hiervan het gevolg. In de 3e havenarm is watergebonden bedrijvigheid niet eens van de grond gekomen, zodat hier sinds 1972 woonboten worden toegestaan. Alleen de zuidelijk gelegen (kleine) 4e havenarm blijft nog in gebruik. Je weet nooit wat de toekomst brengt, dus hopelijk laat men deze havenarm nog in tact.

Het is al recreatie wat de klok slaat

Al vanaf de opening van het kanaal is de recreatievaart van belang. Zo is bij de Hilversumse Haven in 1936 al een sporthaven aangelegd met daarin een roeivereniging en de jachthaven. Deze sporthaven is nog altijd van belang, hoewel het merendeel van de recreatievaart over het kanaal gericht is op een bezoek aan de Loosdrechtse Plassen. Met het verdwijnen van de oude reglementen heeft ook de recreatie langs het kanaal een hoge vlucht genomen. Bij schutsluis 't Hemeltje is het altijd gezellig druk, terwijl in ijzige winters volop wordt geschaatst op het kanaal. Zwemmen vindt er minder plaats, maar pootje baden en met name

vissen is er volop te zien, hoewel dat laatste nog altijd is verbonden aan een vergunning.



Nu volop recreatie op het kanaal.

Langs het Hilversumsch Kanaal

Feest of niet?

Een reden voor mij om het kanaal te bezoeken is onder andere gelegen in het feit dat het kanaal in 2012 volgens mij 75 jaar bestaat. In 1937 is het kanaal voor het eerst geheel bevaarbaar. Uit het voorgaande blijkt echter al dat de formele overdracht van het kanaal aan de gemeente Hilversum pas plaatsvond in 1938. Dat zou wellicht maken dat 2013 een memorabel jaar is. Met een bezoek in 2012 en een verslag in 2013 doe ik beide jaren wat recht.

Een bekende onbekende

In de Gooi en Vechtstreek ben ik geboren en opgegroeid. Ik ken er dan ook vrij goed de weg. Het Hilversumsch Kanaal is mij dan ook niet onbekend, maar op de één of andere manier was het kanaal nooit een lonkend perspectief voor een fiets- of wandeltocht. Hooguit passeerde ik het kanaal door het over te steken en vervolgens weer snel de rug toe te keren. Het enige bijzondere beeld dat mij is bijgebleven is sluis 't Hemeltje. Dat was altijd een sfeervolle plek dat als een soort van knooppunt diende voor wandelaars, fietsers en automobilisten. Het lijkt dan ook goed om hier te starten en het kanaal vervolgens richting Hilversum te volgen.

Een waterrijke start

Het Hilversumsch Kanaal mondt uit in de Vecht bij De Nes. Bij De Nes ligt een oude Vechtmeander en een zandafgraving. Hier dus geen slingerende rivier, maar een grote waterpartij waarbij de vaargeul begrensd wordt door begeleidende natuurlijke oeverbeplanting. Het is een waterrijk beeld. Het beeld van de Vecht met zijn statige buitens is hier nog ver weg. De zichtbare bebouwing betreft vooral boerderijen en wat kleinere woonhuizen. Ik nader het kanaal vanuit het dorp Nederhorst den Berg over de Vechtdijk. Deze buigt geleidelijk naar het oosten om zo niet meer langs de Vecht, maar een klein stukje langs de uitmonding van het

Hilversumsch Kanaal te lopen. Net voor sluis 't Hemeltje (1) kun je vanaf deze dijk de aanlegplaatsen voor de sluis op. Vanaf hier heb je een mooi zicht op de kanaalmonding en de ingang van de sluis.



Sluis 't Hemeltje.

Sfeervol en gezellig

Sluis 't Hemeltje ligt dus net iets ten oosten van de uitmonding van het kanaal in de Vecht. De sluis is aangelegd in de Vechtdijk. Het is er een komen en gaan van mensen: wandelaars en fietsers van en naar Vreeland over de Vechtdijk en automobilisten tussen Nederhorst den Berg en de provinciale weg N201. Ook op het water zelf is het druk. De sluis is een echt knooppunt. Veel mensen pendelen via deze sluis tussen de Vecht en het kanaal en de aangelegene Loosdrechtse Plassen. Omdat de sluis niet al te groot is, liggen er wel continue boten te wachten aan beide uiteinden. De omgeving van de sluis zelf is ook ingericht op bezoek. Er staan bankjes langs de sluisolk en die zijn ook allemaal bezet. Het schutten van boten blijkt voor de meeste mensen toch een mooi schouwspel.

Een bijzondere sluis

Sluis 't Hemeltje is in enkele opzichten een bijzondere sluis. Ten eerste liggen er drie bruggen over de sluis. Op het noordelijke sluishoofd ligt de moderne brug voor het gemotoriseerd verkeer naast de oude brug, die nu in gebruik is voor het langzame verkeer. Op het zuidelijke sluishoofd ligt een fraaie voetgangersophaalbrug met een

enkelvoudige balanspriem. Deze lijkt meer voor de sier, alhoewel nog altijd bruikbaar voor voetgangers en de sluiswachter. Ten tweede bezit deze sluis roldeuren. Deze rollen horizontaal weg in kassen en bewegen over een bovengelegen rolbaan die onder de bruggen is gelegen. Dit verklaart ook meteen waarom de (oude) bruggen er nog zijn. Dit type sluis is niet algemeen in Nederland, zeker niet in combinatie met een militaire functie (zie hieronder). Roldeuren werden in het verleden vooral gebruikt bij grotere verschillen in waterpeil. Tenslotte bevindt het Hilversumsch Kanaal zich in het gebied van de Hollandse Waterlinie. In 1937 was dit nog het militaire verdedigingssysteem van Nederland. De schutsluis speelt een rol bij de inundaties van de gebieden ten oosten van de Vecht. Voor dit doel is een schotbalkenloods (uit 1934 en gerestaureerd) gebouwd direct naast de sluis, tezamen met een betonnen groepsschuilplaats. Deze beide objecten liggen nog als relict uit het verleden gebroederlijk naast de sluis. Het geeft deze locatie alleen maar een grotere aantrekkingskracht en vormt voor de meeste mensen een vragen oproepende verrassing.

Zoals het had moeten zijn

Vanaf de sluis volg ik het kanaal eerst langs de noordoever. Dat is slechts een kilometer lang mogelijk, want daarna loopt deze weg dood. Dat is zonde, want nergens anders kun je zo mooi langs het kanaal gaan. Ik kan namelijk wel verklappen dat het Hilversumsch Kanaal een zeer slecht toegankelijk kanaal is. Althans vanuit het perspectief van de wandelaar of fietser. Het was dus niet zo raar dat ik vroeger nooit langs dit kanaal mijn weg zocht. Het eerste stuk langs de Vreelandseweg echter is inspirerend. Een rustige weg en mooie vergezichten over de flauwe bocht die het kanaal maakt richting de sluis. Aan de overzijde de drukke Gabriëlweg waar het fietspad aan de verkeerde kant ligt (lees: niet aan de kanaalzijde), maar waar de hoog opgaande bomen wel sfeer en structuur aan het landschap en daarmee aan het kanaal geven. Na een hek te

zijn gepasseerd (pas op voor de stier) gaat het verder over een half verhard gedeelte. Je voelt je hier één met het landschap en het kanaal. Het beeld wordt al snel gedomineerd door de Voorste Molen (Gabriël) aan het einde van de Gabriëlweg. Deze achtkantige binnenkruier dateert van 1635. De molen verzorgde de bemaling van de Polder Kortenhoef, maar deze taak werd overgenomen door het gemaal dat werd aangelegd ten behoeve van de bouw van het Hilversumsch Kanaal.



Fort Kijkuit langs het kanaal.

Verscholen defensie

Net ten westen van deze molen, en niet goed zichtbaar door alle opgaande begroeiing, ligt fort Kijkuit. Dit fort maakt deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en is gebouwd in de periode 1844-1847. Met de toenemende vuurkracht is het fort later nog meerdere malen aangepast, waaronder met een aarden wal. In de loop van de tijd is het fort zo steeds meer gecamoufleerd geraakt. De oorspronkelijke functie van het fort was gelegen in de verdediging van het acces (doorgang) die de weg Hilversum-Haarlem en de Kleizuwe richting Vreeland sloegen in het te inunderen (onder water te zetten) gebied. Nu ligt het er vredig bij verscholen aan de voet van de molen. Vanaf de overkant van het kanaal is het goed te bekijken. Waar de vele sloepen en plezierjachten vrolijk verder tuffen op het kanaal moet ik nu weer omkeren. De weg loopt dood bij de grens van het natuurgebied van de Kortenhoefse Plassen. Ook al zou ik willen struinen, dan nog is het onmogelijk om aan deze

zijde het kanaal nog goed te volgen zonder nat te worden of weg te zinken.

Bermtoerisme

Enige tijd later sta ik dus weer bij de Voorste Molen en fort Kijkuit, maar nu aan de andere zijde van het kanaal. Het is duidelijk de drukke kant. Het kost wat tijd om de provinciale weg over te steken. Oversteken ja, want helaas ligt ook hier het fietspad aan de verkeerde kant. Al snel rij ik over een lage betonnen brug. Eronder loopt de verbinding tussen het Hilversumsch Kanaal en de Wijde Blik. Het is een komen en gaan van boten. Het zicht vanaf de brug (2) is vooral mooi over de Wijde Blik. De vaarweg kon vroeger worden afgesloten met balken onder de brug. Ook nog een restant van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De weg is lang en van het kanaal is niet zo gek veel te zien. Van de Wijde Blik des te meer en vooral van het toerisme langs deze plas. Waar het kan staan auto's en campers in de berm van de plas. Het lijkt wel op het bermtoerisme uit de vroege naoorlogse jaren langs de rijkswegen. Hier vindt het plaats op de ventweg (annex fietspad), maar die zal niet voor niets zijn aangelegd. Het leidt me alleen maar af van het kanaal, dat laag aan de overzijde langs de weg verder stroomt. Aan die zijde ligt niet eens een wandelpad. Wel is te zien dat de noordelijke oever van het kanaal één is met het natuurgebied van de Kortenhoefse Plassen. Het maakt het tot een zeer lommerrijk kanaal met een sterk wisselende breedte.

Een uitzichtpunt

Aan mijn toch wel kleine lijdensweg komt na twee kilometer een einde. Hier sluit de weg naar Kortenhoef aan op de provinciale weg. Deze weg loopt met een hoge brug over het kanaal. Vanaf deze brug (3) heb je een prachtig uitzicht over het kanaal naar beide zijden. Het toont een zeer lommerrijk kanaal. De zijde van de provinciale weg is zodanig begroeid dat je de weg niet ziet. Op het water is een constante stroom van kleine plezierjachten te zien. Ten westen van de brug

bevindt zich een kleine jachthaven aan de Kortenhoefse zijde. Ik herinner me deze jachthaven nog als opstapplaats voor een mooie schaatstocht over het kanaal en de aanliggende plassen in de winter van 2011.



Karakteristiek beeld voor het natuurrijke kanaal.

Nu doen we het anders

Na deze brug bij Kortenhoef wacht weer een zelfde route tot de brug bij 's-Graveland aan de verkeerde kant van de weg. Daar heb ik geen zin meer in. Ik fiets stug een soort platgetreden graspaadje in langs het kanaal, maar het brengt me al gauw in dichte begroeiing en noodgedwongen moet ik toch weer aan de zuidzijde van de provinciale weg rijden. Echter niet voor lang. Op een gegeven moment ontwaar ik toch een soort van 'olifantenpaadje' langs de noordzijde van de weg en ik neem de kans waar. Het lukt en eindelijk kan ik weer langs het kanaal rijden. Niet helemaal relaxed, want het paadje loopt dicht langs de drukke weg, maar goed het is wat. Het kanaal blijft hier onverminderd lommerrijk. Het is natuur wat de klok slaat, zeker aan de overzijde. Eventuele aan het kanaal verbonden objecten zijn niet te vinden.

Wat ruist daar door het struikgewas?

Na verloop van tijd verschuift het olifantenpaadje geleidelijk richting kanaal, maar tegelijk neemt de begroeiing steeds verder toe. Tot schouderhoogte reikt het riet tijdens het voorzichtig fietsen. Het kanaal verandert inmiddels aan de overkant van karakter. Het

natuurgebied van de Kortenhoefse Plassen gaat over in natuurrijk polderlandschap. Het kanaal wordt daardoor ook weer beter zichtbaar als kunstmatig element in het landschap. Aan mijn zijde doet ook de geciviliseerde wereld zijn intrede. Het paadje wordt wat breder en om de zoveel tijd zit een visser aan de kant. Uiteindelijk komen we zelfs langs een parkeerplaats die speciaal voor deze 'sportactiviteit' is bedoeld.

Een heuse kanaalkruising

Op dat moment ben ik ook bijna bij de kanaalbrug (4) bij 's-Graveland. Net voor deze brug ligt een flauwe bocht. Hier kruist de 's-Gravelandsche Vaart het kanaal. Een heuse kanaalkruising dus. Dit klinkt echter grootser dan het is. De 's-Gravelandsche Vaart is beduidend kleiner dan het Hilversumsch Kanaal en duikt aan de zuidzijde ook direct middels een smal viaduct onder de provinciale weg door. Aan de noordzijde is de 's-Gravelandsche Vaart beter te zien met daarin de gerestaureerde Zuidersluis. De sluis is echter niet in gebruik. Het merendeel van de recreatievaart op het Hilversumsch Kanaal duikt onder de weg door naar het zuiden op weg naar de Raaisluis en zo verder naar Loosdrecht en de achterliggende plassen.



De 's-Gravelandsche Vaart met op de achtergrond de gerestaureerde Zuidersluis.

De laatste brug

Iets voorbij de kanaalkruising ligt de verkeersbrug over het kanaal naar 's-Graveland. Het is nog de karakteristieke oude smalle brug, ontworpen

door Anton Mussert, uit de aanlegtijd van het kanaal zelf (geldt ook voor de brug bij Kortenhoef). Met het drukker worden van het verkeer is er speciaal voor het langzame verkeer in 2007 een nieuwe wat rankere brug naast gebouwd. Het zijn de laatste bruggen die vaartuigen over het kanaal passeren op weg naar de Hilversumse Haven. Het zijn met name nog de vaste gasten en bezoekers van de Hilversumse jachthaven, de roeiers van de roeivereniging en incidenteel een enkel vrachtschip.

Langs groene oevers

Ook de laatste kilometer laten weelderig begroeide oevers zien. Nog altijd is het kanaal vooral aan de zuidzijde begaanbaar, maar ook de noordzijde is mogelijk als men wat wil struinen langs weiden en sportvelden. Uiteindelijk zal men daar dan uitkomen bij een wandelpaadje ten zuiden van het bedrijventerrein naast de Hilversumse Haven. Aan de zuidzijde is wat meer interessants te zien. Hier ligt de sporthaven die in 1936 gereed kwam met jachthaven en roeivereniging. Met name het paviljoengebouw ademt nog de sfeer uit van die tijd. Het is een mooie sporthaven in een groene omgeving. Het geheel ligt wat lager dan de aangelegene wegen en dat geeft het ook een zekere ligging in de luwte.

Het laatste stukje Haven

Na de sporthaven volgt de industriehaven (5) waarom het allemaal te doen was. Deze haven is nog goed te zien en te bezoeken. De havengebonden activiteiten zijn echter tot een minimum teruggebracht. Enkel in 4e havenarm maakt de betonmortelcentrale Mebin nog gebruik van de haven voor de afvoer van grind en zand. De 1e en 2e havenarm zijn gedempt en in gebruik genomen door 'gewone' bedrijvigheid en grootschalige detailhandel. De 3e havenarm is al vanaf 1972 ingericht als ligplaats voor woonschepen en vanaf de weg ook vrijwel niet meer zichtbaar. Het is een wat droevig stemmend einde voor dit kanaal, alhoewel het ook wel weer zeer herkenbaar is voor de vele (kleinere) kanalen

en hun havens in het land. Laat de gemeente die laatste havenarm in ieder geval in tact houden, want in de toekomst weet je maar nooit of (kleinschalig) transport over water toch weer van belang wordt. Direct ten noorden van de haven stroomt de voorganger van het Hilversumsch Kanaal, de Gooische Vaart. Deze vaart is echt een stuk smaller dan het kanaal, maar heeft vermoedelijk een belangrijkere rol gespeeld voor het goederenvervoer van en naar Hilversum, dan het Hilversumsch Kanaal ooit heeft kunnen doen. Ik trek verder langs de Gooische Vaart, maar dat is een ander verhaal.



In de Hilversumse Haven.

Wat valt op?

- Het Hilversumsch Kanaal is in zijn beleving en uitstraling een zeer groen en lommerrijk kanaal. Het loopt dan ook voor het grootste deel langs het natuurgebied van de Kortenhoefse Plassen. Dit maakt het tot een mooi te bevaren kanaal en zelf kom ik er graag schaatsen;
- Sluis 't Hemeltje is één van de leukste en gezelligste sluizen van het land. Ook de relatie met de Nieuwe Hollandse Waterlinie door de aanwezigheid van een kazemat en schotbalkenloods maakt het tot een bijzondere sluis;
- Zelden heb ik een kanaal meegemaakt dat vanaf de kant zo slecht te volgen is. Aan de noordzijde is dit zelfs maar heel sporadisch mogelijk, terwijl aan de zuidzijde de provinciale weg een grote barrière vormt. Er rest feitelijk niets anders dan wat te struinen langs de oever. Dat zou beter kunnen;
- Het kanaal is nog goed te beleven in de vorm zoals het ooit is aangelegd. De oorspronkelijke sluis en bruggen zijn allen nog aanwezig en ook de sporthaven stamt nog uit deze tijd. Buiten dat is er verder langs het kanaal vrijwel niets te vinden dat verwijst naar gebruik van het kanaal;
- Het kanaal wordt, zeker in het vaarseizoen, intensief gebruikt door de recreatievaart. Dat maakt het tot een levendig kanaal, maar deze levendigheid is feitelijk enkel bij de sluis ook echt te beleven vanaf het land. Beroepsvaart gebruikt nog maar incidenteel het kanaal. Wel wordt sluis 't Hemeltje het gehele jaar door bediend;
- De Hilversumse Haven ligt wat lager dan de met name ten zuiden ervan gelegen gronden en dat maakt dat de sporthaven en de 4e havenarm vanaf de openbare weg door het vele groen en de lage ligging wat verstopt liggen en niet goed zichtbaar zijn. Zeker bij de sporthaven waan je je in de luwte ondanks de

verkeersdrukte dichtbij. Dit maakt de relatie met het rustige water alleen maar hechter;

- Het kanaal en de sluis zijn nog altijd in eigendom van de gemeente Hilversum.

Literatuur

- Gemeente Hilversum (samensteller D.A. van den Berge), Het ontstaan van vaarwegen in het Gooi en de geschiedenis van het Hilversumsch Kanaal met de schutsluis het Hemeltje en de Hilversumse Haven, augustus 1980, Hilversum;
- Lamme, Jan E., Het Hilversumsch Kanaal; Gedurfd project in crisistijd, Hilversumsch Historisch Tijdschrift, Eigen Perk 2010/4, Hilversum.







WWW.KANALENNEDERLAND.NL