



Het Amsterdam-Rijnkanaal is één van de belangrijkste kanalen in Europa.

Het Amsterdam-Rijnkanaal

Wie vanaf het Java- of het KNSM-eiland naar de binnenvaartschepen op het IJ kijkt, ziet dat een deel ervan aan de oostkant ergens in een onduidelijk hoekje uit het zicht verdwijnt.

Daar bevindt zich de toegang tot het Amsterdam-Rijnkanaal.

tekst: Guus de Mol
foto: Kees Hoogveen

Het onopvallende begin van het Amsterdam-Rijnkanaal doet geen recht aan het belang ervan. Het kanaal is namelijk één van de belangrijkste in Europa. Zoals de naam al zegt, verbindt het Amsterdam met het stroomgebied van de Rijn. Het loopt vanaf het Oostelijk Havengebied naar het zuiden, langs Utrecht, kruist de Lek bij Wijk bij Duurstede om tenslotte bij Tiel in de Waal uit te komen. Daarmee is het voor Amsterdam de hoofdverbinding voor de vrachtafvaart naar Duitsland.

Het kanaal zoals het er nu ligt, is kort na de Tweede Wereldoorlog tot stand gekomen. Het werd in 1952 geopend voor de scheepvaart. Maar het was toen voor een groot deel niet nieuw: tot Utrecht was het een verbetering van het Merwedekanaal dat er allang lag. Tijd voor een korte geschiedenisles.

Moeizame tocht

Voor Amsterdam is de handel met Duitsland altijd belangrijk geweest. Het transport van de handelswaar ging over het water, wegen waren vroeger schaars en vaak onbegaanbaar. De route vanuit Amsterdam ging voornamelijk via de Rijn en om daar te komen werd de Vecht gebruikt. Via de Zuiderzee voer men bij Muideren de kronkelige Vecht op, door de buitensingel van Utrecht en daarna via de Vaartse Rijn naar de Lek, een moeizame tocht voor de toen nog ongemotoriseerde schepen. In 1825 veranderde dat, toen werd de Keulse Vaart in gebruik genomen. Die Vaart bestond eigenlijk uit

een stelsel van bestaande waterwegen zoals de Amstel, de Weespertrekvaart, de Gaasp, de Vecht en de Vaartse Rijn die met elkaar werden verbonden en verbeterd. De bruggen werden beweegbaar gemaakt, de sluizen gemoderniseerd en er werd gebaggerd.

Hoewel deze Keulse Vaart een verbetering was op de oude Vechtroute voldeed hij al snel niet meer. De handel nam toe en de schepen werden steeds groter. In 1881 werd daarom besloten een geheel nieuwe scheepvaartverbinding met de Rijn te maken. Daartoe werd er ten zuiden van de Oranjesluizen een opening gemaakt in de dijk die sinds 1870 het IJ afsloot van de Zuiderzee. Vanaf die plek groef men een recht kanaal dwars door Het Nieuwe Diep, min of meer evenwijdig aan de Vecht, naar Utrecht, waar het aansloot op de bestaande Keulse Vaart. In 1892 was het allemaal voltooid: het Merwedekanaal was geboren.

Dieper en breder

Wederom herhaalde de geschiedenis zich: na een aantal decennia voldeed ook dit kanaal niet meer, het was te smal en niet diep genoeg. In 1931 werd wettelijk vastgelegd dat de verbinding met de Rijn verbeterd moest worden, het Amsterdam-Rijnkanaal diende er te komen. Direct daarna brak de grote crisis uit, gevolgd door de Tweede Wereldoorlog. Het duurde tot 1952 voor het klaar was. Het deel van het Merwedekanaal tussen Amsterdam en Utrecht was toen uitgediept en breder gemaakt en vanaf Utrecht had men een nieuw kanaal gegraven, helemaal tot de Waal bij Tiel.

Het kanaal waarvan we nu het begin zien in die onopvallende uithoek van het IJ, is

daarna nog een keer aangepast: tussen 1965 en 1981 ging de schop weer de grond in. Het is nu tussen de 100 en 120 meter breed en bijna helemaal klaar voor de toekomst, op een obstakel na bij het Nieuwe Diep. Het oude sluizencomplex uit de tijd van het Merwedekanaal dat daar ligt, moet nog worden verwijderd. Dat gaat binnenkort gebeuren.

Hoelang het kanaal daarna zal voldoen aan de eisen van het scheepvaartverkeer zullen we moeten afwachten. Het zal misschien wel helemaal nooit voorgoed af zijn. ◀

advertentie

amstel 
ADVOCATEN

Gratis inloopspreekuur
Vrijdag 9.00 - 10.00 uur

Panamalaan 112, Amsterdam
T 020 - 528 90 30 F 020 - 528 96 18
govers@amsteladvocaten.nl
www.amsteladvocaten.nl