

Excursie Maastricht

Tekst tijdens rondvaart

1. Welkom aan boord schip Rederij Stiphout. Vincent en ik hebben deze excursie al vorig jaar georganiseerd. Toen ik deze excursiemogelijkheid noemde bij het bestuur, was daar meteen enthousiasme voor en besloot onze penningmeester Carol van Raalte dit zeer ruim te subsidiëren. Het is ook apart dat ik als gewoon lid van de vereniging een excursie mag organiseren. Normaal doet Vincent dat altijd en ik geloof dat onze dank daarvoor op zijn plaats is. Ik zal zoveel mogelijk toelichting geven op dat wat we waterbouwkundig zien. Maar ik hoop dat de kapitein wil bijspringen, daar waar ik het niet weet op andere gebieden. Ik heb wel het voordeel dat ik enkele jaren gewoond en gewerkt heb in België en daardoor wat meer weet over de waterwegen daar en ook over de gevoeligheden tussen Nederland en België. Ter aanvulling daarvan zal **Gertjan Glissenaar** die werkt voor de Vlaamse waterwegen meer uitleg geven.
2. U bent mogelijk hiernaartoe gelopen over de Sint Servaasbrug. Dan heeft u misschien gezien dat aan de Maastrichtse kant het viaduct ligt van de **Maasboulevard**. Op die plaats lag voor 1963 het **Kanaal Luik-Maastricht** met net ten zuiden van de brug Sluis 5.
3. We starten aan de steiger van Rederij Stiphout aan de Maas en gaan dan naar binnen door sluis 20 en komen dan in het **Bassin**. In het bassin kwam ook de sluis 6 van het Kanaal Luik-Maastricht uit. De bouw van de Zuid-Willemsvaart begon in 1822 en was klaar in 1826, het Kanaal Luik-Maastricht pas 25 jaar later. Het hoogteverschil tussen Den Bosch en Maastricht bedroeg 39,25 meter over een lengte van 122,5 km. Dit hoogteverschil werd overkomen door 20 sluizen. Alhoewel het kanaal loopt van Maastricht naar Den Bosch, zijn de sluizen andersom genummerd, namelijk de later toegevoegde nummer 0 in Den Bosch en nummer 20 in Maastricht. De reden was dat het graven van het kanaal begon in Den Bosch. Het kanaal had aanvankelijk een bodembreedte van 10 m, later vergroot naar 15 m. De sluizen hadden standaardmaten van 50 x 7 meter. **Sluis 20** was de enige met rechte kolkwanden in beton en steen en dubbele sluisdeuren, om naar twee kanten te kunnen keren. Rond het Bassin kwam na de vestiging van Sphinx in 1832 veel industrie. Veemgebouw (1860) is nu verbouwd tot appartementen. Haven was snel te klein, het lag er vol met schepen. In 1934 kwamen er 24.000 schepen. Na de aanleg van het Julianakanaal nam het af tot 6300 schepen.
4. Maastricht mocht zijn **vestingwerken** afbreken na 1867. Kanaal kon worden afgesloten in de vesting. Grens Nederland-België in Maastricht op 1200 vademmen buiten het talud van de vestingwal. Maas is Grensmaas ten zuiden van Maastricht en over 50 km ten noorden van. **Stadsmaas** is ca 8 km.
5. Sluis 19: deze sluis lag oorspronkelijk op Belgisch grondgebied, bij **De Hocht**. Na het Tractaat van 1863 werd deze verplaatst, en heeft daar tot 1931 dienstgedaan.
6. **SLUIS 19** van de in 1826 aangelegde Zuid-Willemsvaart, met OPHAALBRUG, sluisdeuren en bedieningsinstallatie uit 1929. De sluis wordt aan beide zijden omgeven door een jaagpad. In baksteen opgetrokken sluiskolk in de Zuid-Willemsvaart, gemetseld in kruisverband. Hardstenen sluis- en kaderanden. Met hardsteen versterkte sluishoofden. IJzeren meerpalen. Dubbele houten sluisdeuren met bouwjaaraanduiding 1929. Aan de zuidzijde van de sluis bevindt zich een

eenvoudige ijzeren ophaalbrug met een hameiregel van kruisvormig vakwerk. Licht geboogde balans met vakwerk en afgeronde ballastkist aan de oostzijde. Twee hangstangen dragen de met een houten rijdek beklede val. Aan weerszijden van de brug eenvoudige smeedijzeren balustraden.

7. **Voedingskanaal:** dit werd aangelegd na de sluiting van het Verdrag van 1863 over de verdeling van het Maaswater. Tegelijk met het Verdrag over de afschaffing van de Scheldetol. Aanvankelijk was de voeding van de Zuid-Willemsvaart door een inlaat noordelijker, namelijk bij Smeermaas, op Belgisch grondgebied. De voeding van het kanaal was belangrijk, niet zo zeer voor de scheepvaart, maar veel meer voor de voedingskanalen in de Belgische Kempen. Per seconde mocht er 10 m^3 water worden afgetapt als de waterstand op de Maas hoger was dan het vaarpeil en $7,5 \text{ m}^3$ als de waterstand daaronder lag. Verminderd tot $6 \text{ m}^3/\text{s}$ in de zomermaanden. Een deel van het water was bestemd voor Nederland (2, resp. $1,5 \text{ m}^3/\text{s}$).
8. **Schutsluis en kanaal Bosscherveld:** Dit kanaal werd aangelegd nadat was besloten tot de aanleg van het Julianakanaal en de kanalisatie van de Maas in Maastricht (1921). Deel van die werken was de aanleg van Sluis V bij Sint-Pieter, ten zuiden van Maastricht tussen het kanaal Luik-Maastricht en de Maas. Vanuit België kon je dan het Kanaal Luik-Maastricht verlaten en de Maas opvaren.¹ Daarmee kon je voor de vaart door Maastricht gebruikmaken van de Maas. Maar om op de Zuid-Willemsvaart te komen, moest je dan toch weer schutten door Sluis 20 om door het Bassin de Zuid-Willemsvaart op te gaan. Dus nog steeds een behoorlijk traject door een krappe vaarweg met een tunnel door de vestingwerken. In 1929 waren zowel de stuw bij Borgharen en Sluis V bij Sint-Pieter klaar. Toen is ook besloten om het Kanaal Bosscherveld te maken, zodat je helemaal noordelijk van Maastricht op de Zuid-Willemsvaart kon komen, zonder gebruik van de Sluizen 20 en 19. Dit kanaal met sluis werd in gebruik genomen in 1931, en daarmee kon Sluis 19 buiten gebruik worden gesteld. Sluis 20 bleef in gebruik als toegang naar het Bassin.
9. **Het Julianakanaal.** Tot dit kanaal werd bij wet van 1921 besloten. De achtergrond vormde de moeizame onderhandeling met België over de waterwegverbindingen. Na de Eerste Wereldoorlog werden deze onderhandelingen begonnen. Aanvankelijk zat Nederland in de beklaagdenbank en eiste België twee kanalen vanuit Antwerpen naar de Rijn. Een was het zogenaamde Moerdijkkanaal, de andere was een kanaal vanuit Antwerpen over Venlo (evt. Roermond) naar de Rijn bij Düsseldorf. Daarover werd in 1920 een ontwerpakkoord bereikt. Daarbij zouden de Zuid-Willemsvaart en het Kanaal Luik-Maastricht worden verruimd. Maar dat ontwerpakkoord (dat al was aanvaard door de Belgische ministerraad) werd alsnog door België afgewezen. Toen voelde Nederland zich vrij om zelf de verbinding naar Rotterdam te verbeteren en werd in 1921 besloten tot de aanleg van het Julianakanaal en het Kanaal Wessem-Nederweert, dat de Maas bij Maasbracht verbindt met de Zuid-Willemsvaart bij Nederweert. Het Julianakanaal werd in 1935 in gebruik genomen. Het omvat een stuw in de Maas bij Borgharen, een toegangssluis bij Limmel (Sluis IV) en nog drie sluizen: Sluis I bij Maasbracht, Sluis II bij Roosteren en Sluis III bij Born. Inmiddels is Sluis II bij Roosteren opgeheven en geïntegreerd in de beide naastliggende sluizen.

¹ De Belgische onderhandelaar Paul Segers uitte zijn woede hierover en noemde zich 'de bedrogen partij', omdat Nederland er duidelijk op aanstuurde om zo 'het gehele verkeer van Maas- en Moezeland van Antwerpen ten bate van Rotterdam af te leiden'.

10. De Zuid-Willemsvaart werd gegraven als een voedingskanaal (Rigole alimentaire) van het **Grand Canal du Nord** van Napoleon. Napoleon wilde de bouw van grote schepen in Antwerpen doen gebeuren. Daarvoor moest hout worden aangevoerd vanuit de Duitse bossen. Na zijn bezoek als Eerste Consul aan Antwerpen in januari 1803 besloot Napoleon tot dit Grote Kanaal tussen Rijn en Schelde. Een van de redenen was dat hij weinig fiducia had in vervoer door de Bataafse Republiek. Het Grand Canal du Nord zou lopen van Neuss aan de Rijn naar Venlo en van Venlo over Lozen naar Herentals in België. Volledig over Frans gebied, vlak langs de grens met de Bataafse Republiek. In het deel tussen Neuss en Venlo zaten *9 sluizen*: 2 voor de afdaling naar de Rijn en 7 voor de afdaling naar de Maas. Het scheidingspand had een lengte van 42 kilometer, het kanaal was in totaal 53 km lang. Dit deel van het kanaal werd ontworpen door ir. Aimable Hageau (1756-1836) en het is over grote stukken gerealiseerd.² Het tweede deel van Venlo naar Lozen werd ook voor een groot deel gegraven; de naam Noordervaart tussen Nederweert en Beringe herinnert daaraan. In dit traject waren *11 sluizen* voorzien. Bij Lozen, ongeveer het hoogste punt van het kanaal, was het Bassin Napoleon voorzien, dat gevoed werd door het voedingskanaal Smeermaas-Lozen. Dit voedingskanaal volgt vrijwel de 40 m-hoogtelijn. Het kanaal had een klein verhang, namelijk 1,5 m over 41,5 km, minder dan 4 centimeter per kilometer. Het Bassin Napoleon zou nodig zijn om altijd voldoende water te hebben voor het Grand Canal. Het voedingskanaal zou geschikt zijn voor kleine scheepvaart; het had een bodembreedte van 5 m en een diepte van 1,6 m. Het derde deel van het Grand Canal zou lopen van Lozen naar Herentals. De verbinding naar Antwerpen zou voorlopig nog over Lier gaan, door de rivieren Nete, Rupel en Schelde, hetzij door een kanaal tussen Herentals en Antwerpen, zoals later werd gerealiseerd. In het hele traject waren nog eens *15 sluizen* nodig. *Het totale aantal sluizen in het Grand Canal zou dus 35 zijn over een lengte van 200 km.*
11. Het Grand Canal du Nord werd in 1810 door Napoleon afgeblazen, omdat Nederland toe deel werd van het Franse keizerrijk. Daarna wilde koning Willem I een kanaal van het belangrijkste industriegebied van zijn Verenigd Koninkrijk (Luik) naar de grote zeehavens in het westen van Nederland (Dordrecht, Rotterdam, Amsterdam). Het ontwerp van de latere **Zuid-Willemsvaart** is van A.F. Goudriaan; zijn zoon B.H. Goudriaan leidde de uitvoering. Deze BH heeft wel de gehele bouw meegemaakt, maar hij overleed al jong, namelijk op 46-jarige leeftijd, toen hij belast was met de uitvoering van de Rijnspoorweg van Amsterdam naar Arnhem. Bij de uitvoering kon je spreken van het kanaal van eenheid, na 1830 werd het het kanaal van scheiding. Goudriaan werkte de verlenging naar Luik tegen, omdat ze dat niet gunden aan de 'Zuidelijke Nederlanden'. Voor de verlenging van de Zuid-Willemsvaart naar het noorden (vanaf Weert) werd gekozen voor het Dal van de Aa, niet voor het dal van de Dommel. Bij Smeermaas werd het oorspronkelijke voedingskanaal verlengd naar Maastricht met sluis 20 als verbinding met de Maas. Daar – op een peil 1,6 m hoger dan bij Smeermaas – werd water ingelaten voor de voeding. Na Sluis 19 ligt Sluis 18 pas bij Bocht, omdat dit deel weinig verhang heeft. Daarna ligt Sluis 17 bij Lozen, slechts enkele kilometers verder.
12. Na de scheiding van 1830 wilde België een verbinding van Luik naar Antwerpen, zoveel mogelijk op eigen grondgebied. Daartoe werd in 1843 een wet aangenomen,

² In het Duitse Viërsen bestaat nog de Hageau-Promenade.

waarbij besloten werd om het **Kempisch kanaal** (tussen Antwerpen en Lozen over Herentals) en het **Kanaal Luik-Maastricht** aan te leggen. Het deel van Lozen tot Herentals was gereed in 1846. Voorbij Herentals ging het van daar over de *Nete, Rupel en Schelde* verder naar Antwerpen. Het Kanaal Luik-Maastricht kwam gereed in 1850. Het laatste stuk, de directe verbinding tussen Herentals en Antwerpen, kwam gereed in 1856. Tijdens en kort daarna kwamen ook de voedingskanalen voor de Kempen [naar Turnhout (1846), naar Beverlo (1857) en naar Hasselt (1858)] gereed. Deze kanalen onttrokken veel water aan de Maas en hierover ontstond een conflict met Nederland. Over de verdeling van het Maaswater werd vervolgens het Tractaat van 1863 gesloten.

13. Nadat in 1920 de onderhandelingen tussen Nederland en België over de kanalen waren mislukt, werd in 1925 alsnog een Verdrag gesloten. Maar dit Verdrag werd in 1927 door de Nederlandse Eerste Kamer verworpen, met aftreden van minister Van Karnebeek als gevolg. Vrijwel meteen daarna besloot België tot de aanleg van het Albertkanaal (wet aangenomen in 1928). Als eerste werd het deel van Luik tot Briegden en het **Kanaal Briegden-Neerharen** gegraven tussen 1928 en 1934. Er kwamen twee sluizen in dit laatste kanaal, beide met een verval van 8,63 m. Het doel was om zo snel mogelijk een verbinding te hebben tussen Luik en Antwerpen, volledig op Belgisch grondgebied. Het kanaal is 4,5 km lang en geschikt voor schepen van 600 ton, gelijk aan het Kempisch kanaal. Het kanaal werd op 17 oktober 1934 in gebruik gesteld door koning Leopold III samen met zijn echtgenote, koningin Astrid. Door dit kanaal werd Maastricht een eiland en nam de verkeersbedrijvigheid hier behoorlijk af.
14. Na de sluis bij Briegden (Lanaken) komen we op het **Albertkanaal**. Lengte: 126 km, zes sluizen, eerste deel gebruik Kanaal Luik-Maastricht, waterspiegel met 9,75 m verhoogd. Eerste spade in de grond bij Kaster door koning Albert I in 1930. Totaal zes sluizen, drie tussen Genk en Hasselt met verval van ieder 10 m. Voorbij Hasselt gebruik van Kanaal van Dessel naar Hasselt = deel van toentertijd Kempisch voedingskanaal. Daarom riep Nederland België in 1936 voor het Internationale Hof van Justitie. Eis was dat België zou stoppen met de bouw van het Albertkanaal. Tegeneis van België: stuw van Borgharen is ook inbreuk op Verdrag van 1863. Vonnis Hof in 1937. Beide eisen afgewezen. Albertkanaal zou worden ingewijd op 30 juli 1939 door koning Leopold III, maar door dijkbreuk niet mogelijk. Gevolg: Tweede Wereldoorlog begon en kanaal nooit officieel geopend.
15. We passeren **taalgrens** Vlaams en Waals gewest bij Kanne. Ingraving hier 60 m. Grondverzet 5000 m³ per strekkende meter kanaal, na verbreding kanaal nog meer! Hier is hevig gevochten in WO II, Fort Eben-Emaël.
16. Bij Klein Ternaaien draaien we weer de Maas op. **Stop van Ternaaien**: eerste sluis (1850) in Kanaal Luik-Maastricht lag bij de grens (Sluis 4 in kanaal); daarna in 1934 tweelingsluis (55 x 7,5 m) met verval van 10,50 m zuidelijker nadat Albertkanaal werd gegraven: de Stop van Ternaaien. Onderhandelingen over opheffing van de Stop startten in 1949. Derde sluis (136 x 16 m) voor schepen van 2000 ton in 1961, nog voordat het Tractaat van 1962 werd gesloten. Toen ook directe verbinding met de Maas gegraven en demping Kanaal Luik-Maastricht. Bij het Tractaat werd ook afgesproken dat voor de mogelijke noordelijke (noord van Maastricht, direct vanuit Albertkanaal) oplossing – het zogenaamde **Cabergkanaal** - grond gereserveerd zou blijven. *Vierde sluis* (225 x 25 m, verval 13,7 m). Bouw begonnen in 2011, klaar en

geopend door koning Filip 2015. Kosten 153 miljoen €, waarvan 10 miljoen voor Nederland en 115 miljoen voor het Waals Gewest. Ontwerp: Greisch/Lavalin. Uitvoering: Spie en Besix. Stijve funderingsplaat en 3 m dikke betonmuren. Sluiting door stalen puntdeuren. Verder: pompstation, waterkrachtcentrale, controlecentrum, kademuren en wegen. Capaciteit: 50.000 schepen/jaar.

Ton Burgers, 6 juni 2024.





