

Valleikanaal voor afwatering en werkverschaffing

Ze kwamen en gingen als heertjes

Het Valleikanaal vormt deels de grens tussen Scherpenzeel en Woudenberg. Er vinden de laatste jaren steeds meer recreatieve activiteiten op en om het kanaal plaats. Het is in de jaren dertig gegraven. De aanleg van de ongeveer veertig kilometer lange waterweg had als doel de afwatering te verbeteren, maar het was ook een werkverschaffingsproject.

Het Valleikanaal begint bij Rhenen en stroomt via Veenendaal, langs Scherpenzeel en Leusden naar Amersfoort om daar uit te monden in de Eem. De aanleg van het kanaal heeft de waterhuishouding van de Gelderse Vallei ingrijpend verbeterd. Voorheen stonden weilanden in de vallei 's winters vaak onder water, omdat het water onvoldoende kon worden afgevoerd via de Eem naar de toenmalige Zuiderzee. Door de aanleg van de Afsluitdijk komen hoge waterstanden van het IJsselmeer niet meer voor en kan de afwatering via het Valleikanaal worden gegarandeerd.



Scheepvaartkanaal

Door het Noordzeekanaal is Amsterdam vanaf 1876 goed bereikbaar voor de scheepvaart. De stad wil de verbinding met Duitsland verbeteren. De bestaande route langs de stad Utrecht naar de Rijn over waterwegen als de Vecht voldoet niet meer. Amsterdam gaat op zoek naar een alternatief voor deze oude route. Een voorlopig ontwerp in 1919 voor een scheepvaartkanaal door de Gelderse Vallei belooft een korte route. Dit is een plan van de kanaalvereniging "de Gelderse Vallei". Een kanaal zal ook de waterafvoer in de Vallei verbeteren. In 1855 is de noodzaak hiervan duidelijk gebleken toen een doorbraak van de Grebbedijk grote delen van de Vallei onder water zette. Het Gelderse voorstel loopt op niets uit, want in 1931 wordt gekozen voor een verbetering van de bestaande verbinding en valt het besluit tot aanleg van het Amsterdam Rijn-kanaal. In 1934 kiezen Gelderland en Utrecht voor de aanleg van een afwateringskanaal dat niet geschikt hoeft te zijn voor de scheepvaart. Het tracé volgt tussen de Rijn en de Eem zoveel mogelijk bestaande waterlopen, die worden verbreed,

verdiept en met elkaar verbonden. Zo maakt de in de middeleeuwen gegraven Bisschop Davidsgrift tussen Rhenen en Veenendaal deel uit van het nieuwe kanaal. Maar ook delen van de Luntersebeek, de Moorsterbeek en de Modderbeek worden gebruikt voor de nieuwe waterweg. De vrijkomende grond wordt voornamelijk naar de Grebbeliniedijk getransporteerd. Voor het transport gebruikt men kruiwagens en kipkarren op smalspoor.

Crisisjaren.

In de jaren dertig zijn veel mensen werkloos door de wereldwijde economische crisis. Om extra veel werkloze arbeiders aan het werk te zetten wordt het kanaal handmatig met de schop gegraven. De Heidemij begint in 1937 aan het project dat ongeveer anderhalf miljoen gulden kost. Gemiddeld werken er dagelijks ongeveer vierhonderd mensen aan de aanleg van het Valleikanaal, maar bij elkaar zijn zo'n dertienhonderd werknemers bij het project betrokken. Ingenieur Nieuwenhuyzen uit Amersfoort krijgt de leiding over de aanleg van het kanaal. Veel arbeiders komen dagelijks met de trein uit de grote steden in het westen hier naartoe. Langs de spoorlijn Amersfoort-Kesteren zijn provisorische perronetjes aangelegd. Sommige Hagenaars komen elke dag in hun nette pak met aktetas naar het werk en kleden zich hier om. In 1991 zegt Nieuwenhuyzen daarover: 'Ik kon wel goed met die mensen opschieten. De meesten hadden nog nooit een schop gezien. Er waren onderwijzers en kantoormensen bij. Voor de administratie had ik echter ook veel mensen nodig. De Amsterdammers hadden de grootste mond, maar het was wel gezellig volk.' Over de arbeiders zegt hij: 'Ze kregen vijf minuten om zich op te knappen, voordat ze met de trein naar huis gingen. Die Hagenaars moesten een kwartier hebben. Ze kwamen als heertjes en gingen als heertjes weer weg. Ze wilden voor de buurt niet weten dat ze in de werkverschaffing werkten.' Bij regenachtig weer krijgen de werknemers regenverlet. Ze schuilen dan met honderden mensen bij elkaar in een keet met een kachel. Naar huis sturen gaat niet, omdat de trein pas om vijf uur arriveert.

Stuwen en keerkades

In het kanaal worden zeven stuwen gemaakt om het waterpeil te reguleren. Er is immers een behoorlijk hoogteverschil tussen Rhenen en Spakenburg. Door de oorlogsdreiging komen de werkzaamheden in een stroomversnelling. De militairen zien de strategische voordelen als het Valleikanaal onderdeel kan worden van de Valleistelling, de nieuwe naam voor de oude Grebbelinie. Het kanaal kan worden gebruikt als tankgracht en het land grenzend aan de waterweg kan eenvoudig worden geïndeerd door de kommen tussen de elf keerkades onder water te zetten. Keerkades in Scherpenzeel en omgeving zijn de Roffelaarskade, de Lambalgerkeerkade en de Groeperkade. Bij het uitbreken van de oorlog is het Valleikanaal nog net niet klaar. Er moet dan nog een paar honderd meter tot aan de Eem worden gegraven. Het is dan al wel mogelijk het land onderwater te zetten, zodat de vijand niet verder zou kunnen oprukken. In 1941 wordt het project afgerond.

Oktober 2021