

Het Hilversums Kanaal

Gedurfd project in crisistijd

JAN E. LAMME

Rond 1880 was tot grote tevredenheid de doortrekking van de Gooische Vaart door de stuwwal en de aanleg van de nieuwe haven voltooid. Maar de euforie was van korte duur. De beperkingen van de nieuwe vaarweg werden al snel duidelijk.

De zwakste schakel in de vaarverbinding Hilversum-Vecht-Amsterdam was ongetwijfeld de 's-Gravelandse Vaart. Maar ook de vaart in zuidelijke richting, via de Zuidersluis van 's-Graveland, de Drecht en de Mijndense Sluis naar de Vecht en vandaar op Utrecht had zeer grote beperkingen en bood nauwelijks een alternatief. De capaciteit van de Gooische Vaart was in feite toegesneden op deze beperking evenals de mogelijkheden en de kwaliteit van de haven.

De Hilversumse haven was op dat moment verdeeld over twee plaatsen:

1. De Oude Loswal: waar aan de noordzijde de Hilversumse beurtvaart was gevestigd en aan de zuidzijde m.n. de houthaven voor de aldaar gevestigde houtbewerkingsinrichting en

2. De (nieuwe) Loswal: ca. 1 km van de oude gelegen en ten oosten van de Hondenbrug. Het voordeel van de doortrekking was vooral de mogelijkheid om goederen dichterbij het centrum te lossen. Door afzanding was opslagruimte geschapen voor bouwmaterialen.

Verdere nadelen van de vaarweg op Hilversum

Uit scheepvaartstatistieken blijkt dat de meeste schepen die Hilversum aandeden afkomstig waren uit zuidelijke richting. Van het Merwedekanaal, dat in 1894 was geopend, was de beste route naar Hilversum via de verbinding met de Vecht bij Nigtevecht of nog noordelijker bij Weesp. De kortere weg via de bochtige Vecht en de afslag naar de Drecht werd beperkt door de afmeting van de Mijndense sluis, maar nog meer door die van de Zuidersluis van 's-Graveland. Schepen van enige omvang moesten dus de omweg nemen over Weesp, de sluis bij Uitermeer en 's-Graveland. Die vaarweg was echter zeer beperkt. Niet zozeer door de

De nieuwe loswal rond 1910. De opslagcapaciteit was gering en de moeizame aan- en afvoer van goederen via een steile helling naar de Havenstraat beperkten verdere ontwikkeling van dit deel van de haven. (coll. SAGV)





Situatie eind jaren '20 bij boerderij 't Hemeltje aan de Kortenhoefse Zuwe, waar kort daarna de gelijknamige sluis het eindpunt van het Hilversums Kanaal werd. (afb. PW, Hilversum)

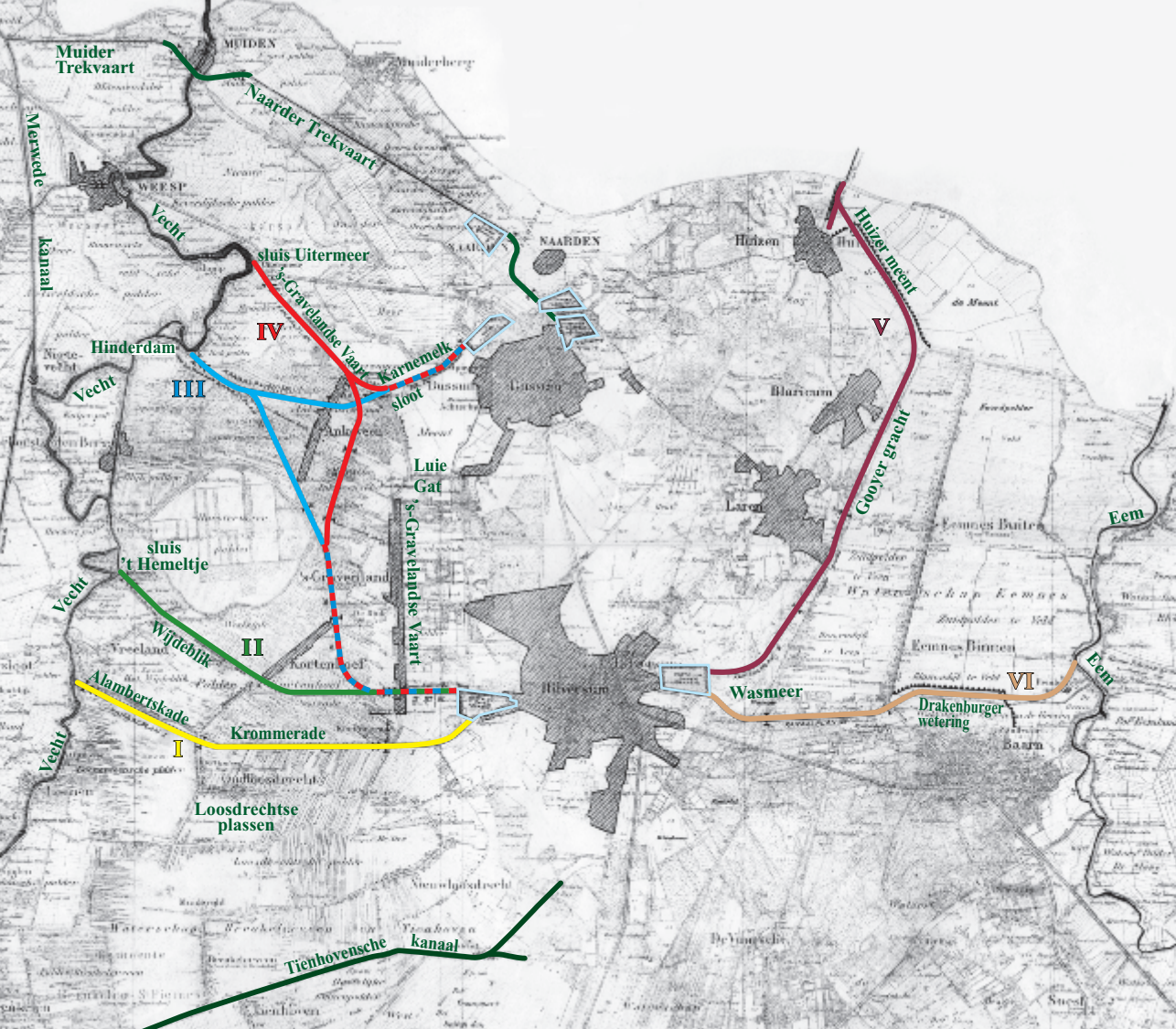
breedte die schepen tot 100 ton zou kunnen hebben, alswel door de diepte die slechts schepen tot 30 ton toeliet, mits die niet te diep waren geladen! Vooral de 's-Gravelandse Vaart vanaf het Luie Gat tot de Gooische Vaart was de boosdoener. De betekenis van dit traject was voor 's-Graveland gelegen in een grijs verleden en in feite was de vaarweg alleen nog van belang geworden als doorgang voor de vaart op Hilversum. Er werd natuurlijk veel over geklaagd, maar de ingelanden van de 's-Gravelandse polder en het polderbestuur deden (vanuit hun beperkte belang) weinig aan de verbetering van de situatie.

De manier waarop werd gevaren illustreert de problematiek. Vanaf Uitermeer werd er gevaren tot men vastliep. Dan kwam er een vlet, die een deel van de lading overnam tot het schip weer vlot kwam. Het schip vervolgde dan zijn weg totdat de situatie zich herhaalde. Dat was de feitelijke situatie voor 1925. Vanaf dat moment werd de vlet ook wel vervangen door de vrachtauto. Met sterk verminderde lading vervolgde het schip zijn weg door 's-Graveland. Vanaf het Luie Gat moest gejaagd of geboomd worden, omdat motorvaart daar verboden was. Een onmogelijke situatie. Het laatste deel van het traject, de Gooische Vaart, bood – zeker na de uitdieping in 1913 – weliswaar weer meer mogelijkheden, maar door de bottleneck in 's-Graveland was het weinig zinvol om te streven naar verdere uitbreiding van het Hilversumse havencomplex, nodig voor een gemeente die in 1925 inmiddels was uitgegroeid tot 45.000 inwoners.

Impulsen vanuit de Hilversumse gemeenteraad

Omdat de groei van Hilversum in het geding was, kwam vanaf het begin van de 20e eeuw de situatie bij herhaling ter sprake in de gemeenteraad en werden suggesties tot verbetering gedaan. Voorlopig met weinig effect. Maar in 1919 werd door de jonge energieke directeur van Publieke Werken, Willem Marinus Dudok, een rapport ingediend ter verbetering van de situatie. De belangrijkste conclusies waren:

1. Verbetering van de bestaande route kost veel geld en levert relatief weinig op.
2. Gezien de voorgestelde uitbreiding van de Hilversumse industrie aan de oostzijde van het dorp (n.b. overheersende windrichting zw-no) biedt een nieuwe kanaalverbinding met de voorgenomen afsluiting van de Zuiderzee een goede mogelijkheid. Maar de uitvoering van de Zuiderzeewerken laat wellicht nog 20 tot 25 jaar op zich laten wachten. Uitvoering van het kanaal maakt dure en zware zeesluizen nodig met lange landhoofden. En de Eem als vaarwater is te onbetrouwbaar en dus geen alternatief.
3. Een nieuw kanaal naar het westen biedt in feite de enig aanvaardbare oplossing, hoewel de aankomst aan de westzijde van Hilversum wel bezwaarlijk is. Te denken valt aan verbreding en verdieping van de Gooische Vaart, dan door het moerasgebied van Kortenhoef en vandaar door de open plassen naar de Kortenhoefse sluis ter hoogte van Vreeland, van daar vanaf de Vecht naar de sluis bij Nigtevecht die



Trajectkeuzes voor kanalen en havens in het Gooi, 1926.

Plan I: Traject vanaf Vreeland via de Alambertskaide en de noordzijde van de Vuntusplas met een flauwe bocht naar het nieuwe havengebied.

Plan II: Een iets noordelijker traject, net ten zuiden van de Horstermeerpolder via de Kortenhofse polder, die uitloopt op de te verbreden Gooische Vaart. De Kroontjesbrug in 's-Graveland en de Stenen Brug in de Gooische Vaart dienden te worden opgeheven en andere verkeersvoorzieningen geschapen.

Plan III: Een variant die op de Vecht bij Hinderdam begint en die ten oosten van de Horstermeerpolder loopt ten westen van Ankeveen en 's-Graveland en via een bocht vanaf de Kortenhofse Dijk weer aansluit op de Gooische Vaart (zie plan II)

Plan IV: Begint bij Uitermeer en volgt een stukje het traject van de Oude Trekvaart, snijdt de Hilversumse Meent aan om via een route ten oosten

van Ankeveen en ten westen van 's-Graveland weer aan te sluiten op de route van plan III en uiteindelijk II.

N.b. de varianten III en IV bieden ook een goede mogelijkheid om een verbinding tot stand te brengen met een gewenste noord-gooische haven, die hier gedacht werd te liggen ten NW van Bussum.

Plan V en **plan VI:** Twee varianten die aansluiten op een haven aan de oostzijde van Hilversum (de voorkeur van de Hilversumse industrie, gevestigd Over 't Spoor). Plan V volgt vrijwel de Gooiersgracht ten oosten van Laren en Blaricum en heeft via een nieuw te bouwen schutsluis bij de haven van Huizen een verbinding met de Zuiderzee. Plan VI gaat via het Wasmeer ten oosten van Hilversum richting Eembrugge aan de Eem.

(Deze kaart is een redactionele bewerking van bijlage 5 van het Gooisch Kanalen Comité uit 1926.)



Een baggermolen verricht graafwerk aan het kanaal. Een ander deel werd met de hand gegraven als werkverschaffingsproject in crisistijd. (coll. mevr. Oostendorp, Hilversum)

uitkomt op het in 1893 opengestelde Merwedekanaal.

4. Verlenging en verbreding van het Tienhovens Kanaal is geen optie. Inmiddels zijn er twee spoorlijnen gekomen die moeten worden gepasseerd en die de uitvoering compliceren.

De Kamer van Koophandel (KvK) voor Gooiland om advies gevraagd, meende dat voorlopig de bestaande Gooische en 's-Gravelandsche Vaart moesten worden verbreed en verdiept en dat men ondertussen moest gaan overleggen met de directie van de Zuiderzeewerken om in samenhang met die werken een plan voor te bereiden voor een waterverbinding vanaf de oostkant van de gemeente. Maar de gemeenteraad deelde het oordeel van Dudok, dat deze verbetering veel geld zou kosten en weinig zou opleveren.

Inmiddels had Huizen er lucht van gekregen dat Hilversum een scheepvaartverbinding overwoog langs Laren en Blaricum naar Huizen. De KvK voor Gooiland, die de belangen van de verschillende gemeenten kon afwegen, nam in 1924 het initiatief om zich te laten adviseren door een deskundige. Dat werd de hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Waterstaat van Utrecht Anton Mussert, een bekwaam waterbouwkundig ingenieur.¹ In de commissie zaten verder behalve vertegenwoordigers van de KvK, de burgemeesters van Hilversum, Bussum en Huizen, de voorzitter van Stad en Lande en de secretaris van de schippersvereniging "Schuttevaer", in totaal 10 personen.

Mussert begon zijn onderzoek in maart 1924 en liet metingen doen betreffende de vaarwegen, de registratie van goederenbewegingen, tonnages, herkomst en bestemming van lading en de economische behoeften en wensen van de Gooise gemeenten.

Resultaten van het onderzoek

Al snel bleek dat de goederenbeweging van en naar het Gooi en vooral naar Hilversum sterk toenam. De aanvoer in tonnen per spoor overtrof echter die over water en dat was opmerkelijk, omdat normaal gesproken de verhouding 1:4 diende te zijn. Niettemin was ook de aanvoer per schip tussen 1918 en 1924 ruim verdubbeld. Door de slechte staat van de waterwegen op Hilversum waren de vervoerskosten hoog. Gemiddeld konden schepen tot 34 ton de haven bereiken. Voor de Naardertrekvaart gold een gunstiger gemiddelde van 40 ton. Ook Bussum profiteerde daarvan, zeker na de aanpassingen in de vaart vanaf Naarden die rond 1922 plaatsvonden. Maar het effect was opvallend. Het vervoer van 1000 stenen van Gorinchem naar Bussum kostte f3 en naar Hilversum f4,05. De ontoereikende waterweg schroefde derhalve de prijs op, mede door de noodzaak van het overladen. Een goed kanaal voor schepen van 300 tot 400 ton zou dit sterk verbeteren: geen jaagkosten (motorvaart was v.a. noord-'s-Graveland verboden), geen overlaadkosten en veel tijdwinst.

Rond 1924 voorzag men al dat het wegvervoer een belangrijke plaats zou gaan innemen, deels ten koste van het



Aanleg van de duiker met sluis onder de aan te leggen Vreelandseweg. De sluis was gericht op recreatief vaarverkeer en verbond het nieuwe kanaal via het vervolg van de 's-Gravelandse Vaart met het plassegebied van Loosdrecht. Rechts boven de aanleg van de nieuwe brug naar 's-Graveland. Het Hilversums Kanaal lijkt op deze foto nog niet gegraven. Situatie 1932. (foto coll. SAGV)

spoor en het vervoer over water. Maar voor bulkgoederen als zand en grind bleef men op het water aangewezen, zo was de verwachting.

Het vervoer van stukgoederen over water was gering en gebeurde vrijwel alleen per trein. Dat kwam omdat de grotere productiebedrijven aan de oostzijde van het industriedorp waren gevestigd (zoals de NSF, Ripolin en Veneta) en derhalve grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten dichtbij per trein konden worden aangevoerd.

De keuze van het traject

Het rapport,² gepresenteerd in 1926, gaat uit van een verbetering van de bestaande watertrajecten in het hele Gooi, dat men als een eenheid wenste te benaderen. Men geloofde op dat moment nog heilig in de toekomst van de verbinding over water, ook omdat men voorzag dat de bevolkingsdruk nog sterk zou toenemen. Uitgaande van de ligging van de belangrijkste productiecentra en factoren als spreiding der bevol-

king in de toekomst en de natuurlijke gesteldheid achtte men het gewenst om te voorzien in drie goede havens voor het Gooi, een zuidelijke, een noordwestelijke en een noordoostelijke.

De wens van een scheepvaartweg door Oost-Gooiland, die al eeuwen bestond, werd in feite meteen uitgesloten. Immers, de aansluiting op de Eem met zijn beperkte capaciteit bood nauwelijks soulaas. Ook de toekomstige Zuiderzeewerken met al zijn voordelen leken in 1924 nog wel 20 jaar weg, hoewel ze vooral voor het noorden van het Gooi veel perspectief leken te bieden. Bovendien werd geconcludeerd dat bij de verbetering van de vaart Amsterdam – Rijn gebruik zou worden gemaakt van het bestaande Merwedekanaal, dat een nieuwe tak zou krijgen vanaf Utrecht tot aan de Lek. Het lag dus voor de hand om voor het zuiden van het Gooi een aansluiting bij die ontwikkeling te zoeken. Uitgaande van de te verwachten bevolkingsgroei leek een nieuwe vaarweg die aansloot op het Merwedekanaal het meest doeltreffend.



De vrijwel voltooide duiker met sluis onder de Vreelandseweg bij 's-Graveland, die het tracé van het Hilversums Kanaal verbindt met de Loosdrechtse Plassen. Situatie oktober 1934. De sluis werd een aantal jaren geleden vervangen door een dichtbij gelegen 'groene' sluis aan de Kromme Rade, die door de recreanten zelf bediend kan worden. Hoogteverschil 10 centimeter. (foto coll. SAGV)

De plaats van de nieuwe haven

De keuze voor een haven voor het zuiden van het Gooi werd vooral bepaald door de wensen van het zich sterk uitbreidende Hilversum. Gebruik maken van de bestaande diep ingegraven haven was geen optie vanwege de te geringe uitbreidingsmogelijkheden. Het vroegere eindpunt van de Gooische Vaart, een groot vlak terrein aan de westzijde bood de ideale plaats en wel het gebied tussen de Stenen Brug en het Gat van Taling. Ook de terreinen ten noordoosten van Hilversum, begrensd door de gasfabriek en de gemeentelijke vloeivelden, kwamen om verschillende redenen niet in aanmerking, ondanks de nabijheid van grote industriële bedrijven.

Mede om financiële redenen, huisvestingsplannen en gewenst natuurbehoud, was een nieuwe haven aan de westzijde de beste optie.

Het ideale tracé: kanaalplan 2

De keuze voor de westzijde betekende ook dat men koos voor een verbinding met de Vecht en via Nigtevecht of Weesp voor de aansluiting op het Merwedekanaal. Een directe doorvaart naar het Merwedekanaal werd om financiële overwegingen als niet haalbaar gezien. Het nieuwe kanaaltracé zou dus zo dicht mogelijk bij de sluis van Nigtevecht of eventueel Weesp moeten uitkomen. Voor de trajectkeuzes, verwijs ik u naar de afgedrukte overzichtskaart op p. 159.

Kanaalplan 2 kreeg dus de voorkeur.³ Het rapport concludeert dat aansluiting van Hilversum (en Bussum)

op het landelijke vaarwater net economisch verantwoord en rendabel is.

De uitvoering in crisistijd

Dankzij de tomeloze inzet van burgemeester Mr. P.J. Reymer van Hilversum, kwam de toezegging voor substantiële steun van rijk en provincie rond. Een knap staaltje in crisistijd!⁴ Rond 30% van de kosten kwam voor rekening van de gemeente, die als eigenaar ook het beheer van het kanaal op zich nam. In 1931 waren de voorbereidingen en de besluitvorming zo ver gevorderd, dat aanbesteding van de sluis bij 't Hemeltje kon plaatsvinden. Aannemer werd de fa. Bloemers uit Winterswijk, die helaas tijdens het werk failliet ging, wat stagnatie bij de uitvoering gaf. De Hilversumse IJzergieterij en Machinefabriek (v/h. Ensink) leverde het constructie-ijzerwerk en de bewegingsinrichting van de sluis.

In maart 1933 werd een deel van het kanaal en de wegbaan tussen de 's-Gravelandse vaart en de Raaweg opgedragen aan aannemer Schermers te Nieuwendijk (NB). Hij moest minstens 30% van de arbeiders uit Hilversum halen en in verband met de grote werkloosheid van dat moment een groot deel van het graafwerk en grondtransport met de hand laten uitvoeren.

Wijziging van het tracé

Wat aanvankelijk als het meest geschikte tracé was gekozen, bleek bij de kruising met de 's-Gravelandse vaart onoverkomelijke moeilijkheden op te leveren. In

Voorjaar 1936. Werkzaamheden aan de Hilversumse haven. Een getekende impressie in sepia van Gerard Koekkoek. (coll. SAGV)



1931 werd het plan aangepast waarbij het laatste deel van het kanaaltraject enkele honderden meters op-schoof in zuidelijke richting.

Bijkomende voordelen: de Stenen Brug in de Gooische Vaart hoefde niet afgebroken te worden, een nieuwe brug over het kanaal hoefde niet beweegbaar te zijn en de nieuwe haven kon gunstiger worden ingedeeld.

Bovendien kon een sluis vervallen, een financiële opsteker waarvoor men nadelen zoals een lager kanaalpeil, toename van kwelwater en lagere grondwaterstand voor de omgeving voor lief nam.

De Oude Haven viel nu definitief buiten de plannen. Wat niet werd betreurd. De Gooische Vaart functioneert sindsdien alleen als opvang voor regenwater en als ligplaats voor een aantal woonboten.

In 1936 kon de sluis bij 't Hemeltje en een deel van het kanaal in gebruik worden genomen, maar het duurde nog tot december 1938 voordat de overdracht van het gehele kanaal kon plaatsvinden van de provincie naar de gemeente Hilversum.⁵

Onderhoud en beheer door gemeente Hilversum

Hilversum nam vanaf dat moment de zorg voor het kanaal over. Er werd een extra gemaal gebouwd en een

open verbinding met de Kortenhoefse polder en de Wijde Blick gerealiseerd.

De bediening van de sluis gebeurde in 1936 door de fa. Blankevoort die zand won uit de Wijde Blick. Dat leverde veel schade op aan de nieuwe sluis, waardoor uiteindelijk in 1937 de zandtransporten werden gestaakt. Vanaf dat moment kwam het schutten voor rekening van de gemeente Hilversum. Pogingen om de zandtransporten van Blankevoort onder voorwaarden voort te zetten, werden door de oorlog opgeschort. Ook na de oorlog zijn vaak reparaties noodzakelijk geweest aan de sluis, na aanvaringen door de onhandelbare zandschuiten.

In 1969 was de sluis toe aan groot onderhoud. Een grote bijdrage werd verkregen van de Amsterdamse Ballast Maatschappij, die de sluis het meest intensief gebruikte en ook veel schade had veroorzaakt. Ook na die grote beurt moest nog herhaaldelijk kostbaar herstelwerk worden uitgevoerd.

Voor het beheer was het van belang dat een rechtspersoonlijkheid bezittend orgaan werd geschapen, dat verordeningen, dwangmaatregelen en belastingen zou bepalen. Deze Kanaalraad kwam in 1942 tot stand en bestond uit vijf vertegenwoordigers van Hilversum en één uit elk van de belanghebbende dorpen 's-Grave-



In 1936 werd de sporthaven, met twee botenloodsen en een paviljoen, in gebruik genomen. (SAGV, archief Publieke Werken)

land, Kortenhoef, Vreeland en Nederhorst den Berg. Hilversum had in die raad dus de absolute meerderheid, wat gezien de investeringen niet onredelijk leek. Hilversum kon op deze manier lintbebouwing langs het kanaal en concurrentie van de eigen (sport)haven voorkomen. Na enig gemor besloten de vier kleine gemeenten zich bij de situatie neer te leggen en de facto de macht van Hilversum te erkennen omdat er naast dit nadeel ook voordelen stonden. De raad werd eind jaren '80 opgeheven.

Als eerste werd in 1942 een politieverordening voor het kanaalgebied van kracht met regelingen voor de vaart op het kanaal, het gebruik van de sluis, de instandhouding van de kanaalwerken, vergunningen voor vissen, zwemmen en de aanleg van ijsbanen e.d.

Watersport en recreatie op het Kanaal

De betekenis van de pleziervaart en de sporthaven is in de loop van de tijd toegenomen. Al in 1936 werd de eerste roeiwedstrijd gehouden op het deel van het kanaal tussen de Kortenhoefse en 's-Gravelandse Brug. De toenmalige directeur van PW, Ir. Groote was zelf een enthousiast roeier. Samen met de conrector van het

Hilversums Gymnasium, Dr. Damstee gaf hij de aanzet tot de oprichting van de roeivereniging "Cornelis Tromp". De sporthaven en het roeihuis werden als jeugd-werkverschaffingsproject aangelegd. Als 'beloning' kregen de werkers f2,50 per week.

De recreatie langs de oevers van het kanaal is sterk toegenomen. Dagjesmensen parkeerden hun auto's in de bermen van de Vreelandseweg om er te zonnen, te zwemmen of te vissen. Aan de Sporthaven ligt het *Paviljoen Wildschut* uit 1936, ontworpen door W.M. Dudok.

Nieuwe sluis en brug?

In 1974 bleek de 50 jaar oude sluis 't Hemeltje aan veranging toe. Ook de bijbehorende brug was in slechte staat en ongeschikt voor zwaar verkeer. GS stemden in met de bouw van een nieuwe sluis met brug. Uit vrees voor schadeclaims van een aantal bedrijven die door de aanleg lange tijd niet over water en weg bereikbaar zouden zijn, besloot men vooralsnog tot noodzakelijk 'lapwerk'.⁶

Maar in 1977 was oplappen niet langer verantwoord. Het bewegingsmechaniek van zowel de sluis als de

brug voldeden niet meer aan eisen. De afmeting van de brug dateerde uit de tijd dat gereden werd met paard en wagen. De afmetingen van de sluis moesten worden aangepast aan rendabele schepen tot 1500 ton. Ook moesten er meer voorzieningen komen voor de toenemende pleziervaart. In september 1977 nam de raad het besluit tot de bouw van een geheel nieuw complex van sluis met brug.

Een gemeentelijk rapport uit 1980 worstelt met de vraag van de optimale grootte van de sluis. Een grotere sluis vraagt om aanpassingen van het gehele kanaal. En wat is de behoefte van nieuwe bedrijven? Voor de havengebonden activiteiten voorzag men geen explosieve groei. Uitstel was het gevolg. Gedwongen door noodzakelijke bezuinigingen werd in 1990 zelfs voorgesteld om de sluis te vervangen door een dam. Alom protest natuurlijk van de watergebonden bedrijven en instanties.

In 1992 vond een renovatie plaats waarbij een kolkgemaal werd ingericht, waarmee bij het schutten schoon kanaalwater werd gebruikt in plaats van vervuild Vechtwater.

Vanaf 1993 werd Hilversum financieel onder curatele gesteld, de zogeheten artikel-12 status. In die periode kon toch geld worden vrijgemaakt voor een ingrijpende renovatie van de sluis. Die vond plaats in 1998.

Veranderingen voor kanaal en havengebied

Na de oorlog was gaandeweg duidelijk geworden, dat de Hilversumse Haven door de grote toename van het wegtransport nooit de ontwikkeling zou krijgen, die men zich had voorgesteld. Dat was de reden waarom in 1972 werd besloten de 3e havenarm als ligplaats voor woonboten in te richten. In die tijd gingen ook al stemmen op om de haven geheel of gedeeltelijk te dempen, omdat voor slechts weinig bedrijven de haven een levensvoorwaarde was. De KvK verzette zich tegen deze opvatting. Toch zijn sindsdien ook de 1^e en 2^e havenarm gedempt en veranderd in bedrijfsterrein. Alleen de 4^e havenarm heeft met de betonmortelcentrale Mebin nog een watergebonden activiteit met de aanvoer van zand en grind.

In 1987 werd voor rekening van de eigenaar, de provincie NH, een grotere brug gebouwd bij de schutsluis 't Hemeltje, de aansluiting van het kanaal op de Vecht. De oude ophaalbrug bleef in dienst voor voetgangers en fietsers.



In 1972 werd de derde havenarm ingericht als ligplaats voor 28 woonboten. (foto uit HIK 1985, coll. SAGV)

Recreatie en natuurbeheer

Recreatieve scheepvaart aan het kanaal is geconcentreerd in twee jachthavens; bij Hilversum en bij Korrenhoef. Bij de laatste is ook een botenloods voor de Zuiderkruisgroep (padvindders).

Sinds 1994 zijn milieuvriendelijke maatregelen genomen ter bescherming van de oevers. Aan de kant van de Vreelandseweg zijn schanskorfconstructies aangebracht. Daar zijn visplaatsen ingericht, ook voor mindervaliden. Aan de overkant is gekozen voor een plas/dras waterberm door middel van onderwaterbeschoeiing en ingeplant riet. Het wachten is nog op een beheerplan voor de landschappelijke inpassing van flora en fauna rond het kanaal.

Noten

- 1 Dezelfde man die zich later in de politiek stortte, de N.S.B. hielp oprichten en na de oorlog wegens collaboratie werd veroordeeld en gefusilleerd.
- 2 Rapport van het Gooisch Kanalen Comité en Ir. A.A. Mussert, op basis van een onderzoek tussen 1924 en 1926.
- 3 Voor Bussum viel de keuze op een nieuw havengebied aan de noordzijde met een korte nieuwe verbinding op de Naarder Trekvaart, richting Muiden.
- 4 Burgemeester Reymer moet indruk hebben gemaakt. In 1928 werd hij benoemd tot Minister van Waterstaat.
- 5 Bij de opening van de botenloods van de roeivereniging Cornelis Tromp, in april 1936, maakte burgemeester Lambooy gewag van het verzet dat de aanleg van het kanaal opriep. Een gaaf natuurgebied werd aangetast. Lambooy meende, dat er geen sprake was van ontluistering, maar van 'ontklustering' van het plassengebied. Zie M.W. Jolles, 'Het Hilversums Kanaal', in TVE/VVG 1987/1.
- 6 Een en ander is beschreven in een gedegen rapport met o.a. de problemen rond de schutsluis 't Hemeltje, samengesteld door D.A. van den Berge, Dienst PW Hilversum, 1980.