

# Hulpkanalen voor het Noordhollandsch kanaal

KLAAS VAN DER  
WIELEN

Het Noordhollandsch kanaal, dat de provincie Noord-Holland op zijn langst doorsnijdt, is aangelegd tussen 1819 en 1824 in opdracht van koning Willem I. De ontwerper en uitvoerder van het kanaal was de Inspecteur-Generaal van de Waterstaat J. Blanken, die met dit werk diverse vernieuwingen en hoogstandjes op het gebied van de civiele techniek introduceerde als vlotbruggen en waaiersluizen. In de literatuur zijn die onderdelen van het kanaal uitgebreid beschreven en veel ervan zijn ook nu nog in het landschap aanwezig. Minder bekend is echter, dat bij de aanleg hulpkanalen zijn gebruikt. De vraag is welke functie deze hulpkanalen hadden en wat er nu nog van in het cultuurlandschap is te herkennen. Een deel van het kanaal ten noorden van Alkmaar, ter hoogte van Koedijk, is onderzocht.

**D**e aanleg van het Noordhollandsch kanaal had een economisch-strategische achtergrond. De belangrijkste aanleiding was gelegen in de onbetrouwbaarheid van de zeescheepvaartroute over de Zuiderzee tussen Amsterdam en Den Helder. In de meest ongunstige omstandigheden betekende deze route een reis van maar liefst drie maanden, terwijl het eerste schip dat van het kanaal gebruik maakte er vijf dagen over deed.

## DE AANLEG

Teneinde de aanleg van het kanaal zo goedkoop en zo snel mogelijk te laten verlopen is veelvuldig gebruik gemaakt van bestaande vaarten, weteringen en andere binnenwateren. Dit verklaart de vele bochten in het kanaal. Het gedeelte tussen Alkmaar en de Oude Sluis in de Zijpe is zo'n bochtig stuk. De bestaande vaartroute, de Nieuwe of Koedijker Vaart, is daartoe vergraven. Deze Koedijker Vaart is in de 16<sup>e</sup> eeuw op zijn beurt weer tot stand gekomen door vergraving van de Rekere, een toen reeds bedijkte, natuurlijke afwatering naar de Noordzee. Behalve een regionale economische functie (transport van zand, bouwmaterialen, landbouwproducten en water) had de Koedijker Vaart ook een afwateringsfunctie voor het gebied ten zuidoosten van Alkmaar (de Schermer en omgeving).

Juist de wens tot behoud van deze functies zal de reden zijn geweest om tijdens de aanleg van het Noordhollandsch kanaal gebruik te maken

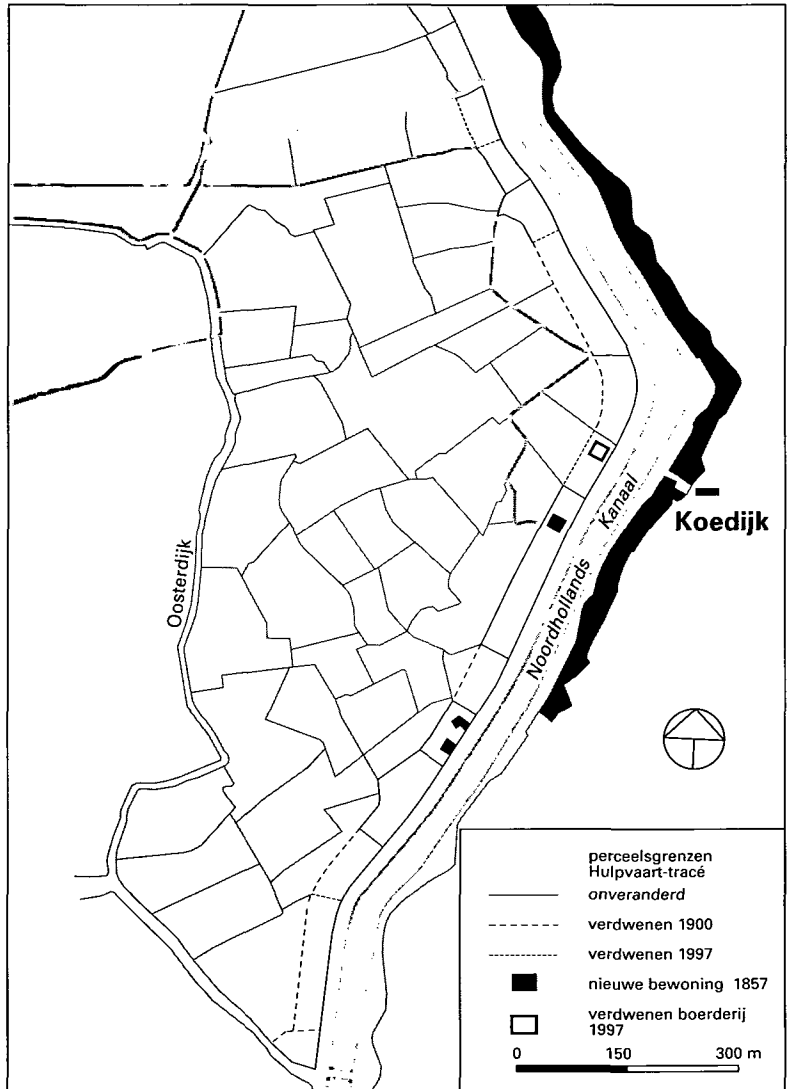
van hulpkanalen. Het bestaan van deze kanalen wordt in de literatuur slechts een enkele maal genoemd (Van poldergasten etc., 1996; Geus, 1990; Sprenger & Vrooland, 1976). Het kaartmateriaal (werktekeningen, kadastrale minuutplan en topografische kaarten) en het huidige landschap spreken daarentegen boekdelen.

## DE HULPKANALEN IN VOGELVLUCHT

De kaart afgebeeld in figuur 1 is een werktekening voor de aanleg van het betreffende deel van het kanaal. Het principe van de hulpkanalen is duidelijk te zien. Het te vergraven stuk is in percelen verdeeld van ruim een kilometer lengte. Eerst werd evenwijdig aan het kanaalvak een hulpkanaal gegraven met een breedte van 15 meter en werd een weg (jaagpad) aangelegd. Vervolgens werd de Koedijker Vaart van 27 m verbreed tot 38 m en op de juiste diepte gebracht. Tussen beide watergangen is ruimte gelaten voor berging van de uitgegraven grond. De hulpkanalen liggen aan de westzijde van het Noordhollandsch kanaal, omdat de andere (oostelijke) oever bebouwd was: het dorp Koedijk<sup>1</sup>. Gedurende de aanleg van het kanaal kon de scheepvaart doorgang blijven vinden via de gegraven 'omleiding'. Na voltooiing van een kanaalperceel werd eerst het volgende hulpkanaal gegraven. Daarna werd dit hulpkanaal aan weerszijden verbonden met het hoofdkanaal, waarbij gebruik werd gemaakt van tijdelijke dammen. Vervolgens kon het eerder gegraven



2. Gedeelte van de Kadasterkaart Gemeente Bergen van 1832, met hierop aangegeven de zichtbaarheid van het tracé van de hulpkanalen in de percelering in 1857, 1900 en 1997 (gebaseerd op de topografische kaart, tekening: Bert Stamkot, cart. bur. MAP, Amsterdam).



– Het kaartblad van de Topographische en Militaire Kaart voor dit gebied dateert uit 1857/1858. Het tracé van het hulpkanaal is dan nog over de gehele lengte goed zichtbaar. Een belangrijke verandering is wel, dat sinds de aanleg van het kanaal enkele boerderijen en woningen zijn gebouwd. Vóór 1819 zal hier geen sprake van zijn geweest, omdat dit een laag gelegen deel is van de Zuider Reekerpolder. De westelijke grens

van het hulpkanaaltracé is tevens de achtergrens van de erven van deze bewoning.

– De topografische kaart van omstreeks 1900 laat al een heel ander beeld zien. Het hulpkanaaltracé is inmiddels voor bijna de helft verdwenen. De reden daarvoor kan zijn, dat het uit agrarisch oogpunt niet functioneel was om de kleine percelen te handhaven. In vrijwel alle gevallen zijn nog wel de sloten te zien, die het

tracé in de dwarsrichting doorsneden.

– In het huidige landschap tenslotte is nog weer minder te zien van het tracé van de hulpkanalen, al zijn het vooral kleine gedeelten die verdwenen zijn. Al met al is nog ongeveer de helft van het tracé (inclusief de dwarsslotten) nu nog in het landschap aanwezig. Het feit dat in dit gebied geen ruilverkaveling is uitgevoerd, zal aan dit relatief grote aandeel hebben bijgedragen. Op dit moment zijn plannen in ontwikkeling respectievelijk in uitvoering om de provinciale weg aan te passen, die aan die westzijde van het Noordhollandsch kanaal loopt tussen Alkmaar en Den Helder. Als gevolg daarvan is enkele jaren geleden al een van de twee boerderijen afgebroken, die na de aanleg van het kanaal op het tracé zijn gebouwd.

Of in het begin van de vorige eeuw ook bij de aanleg van andere kanalen gebruik is gemaakt van hulpkanalen, kan op basis van deze studie niet worden bevestigd. Wel is bekend, dat bij de aanleg van het Noordhollandsch kanaal elders ook gebruik is gemaakt van hulpkanalen (Sprenger & Vrooland, 1976). Echter, over de achtergronden daarvan is weinig bekend en ook in het kaartbeeld (Schermeringvaart) zijn er geen restanten meer van te zien.

#### NOTEN

- 1 Hoewel men zo min mogelijk kosten wilde maken voor het amoveren van woningen (laat staan van gehele dorpen), zijn er toch aanwijzingen dat vlak na de aanleg van het kanaal op diverse plaatsen een vernieuwing heeft plaatsgevonden van de bebouwing in Koedijk. Dit als gevolg van de noodzakelijke verhoging en verbreding van de dijk aan die zijde van het kanaal.

#### LITERATUUR

- BORGER, G.J. & S. BRUINES (1994). Binnenwaeters gewelt. 450 jaar boezembeheer in Hollands Noordkwartier. Stichting Uitgeverij Noord-Holland, Wormerveer.
- DANNER, H.S., H.TH.M. LAMBOOIJ & C. STREEFKERK (1994). ... die water keert. 800 jaar regionale dijkzorg in Hollands Noordkwartier. Stichting Uitgeverij Noord-Holland, Wormerveer.
- FILARSKI, R. (1995). Kanalen van de koning-koopman; goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw. NEHA-series III.21. NEHA, Amsterdam.
- GELINCK, W.G.C. (1927). Een beschrijving van de werken uit 1830. In: Het Groot Noordhollandsch Kanaal 1824–1924, pp. 39–42.
- GEUS, J.P. (1990). Uit de historie van Koedijk en Huiswaard van 1300 tot 1972. Uitgeverij Pirola, Schoorl.
- SCHARP, J.C. (1927). Enkele mededeelingen omtrent het tot stand komen van het plan van het N.H. Kanaal en de voornaamste kunstwerken. In: Het Groot Noordhollandsch Kanaal 1824–1924, pp. 43–48.
- SCHMAL, H. (1987). De ontwikkeling van de infrastructuur van het eind van de achttiende tot het midden van de negentiende eeuw. In: De Physique Existentie dezes Lands. Jan Blanken, inspecteur-generaal van de waterstaat (1755–1838), pp. 95–111.
- SPRENGER, J. & V. VROOLAND (1976). 'Dit zijn mijn beren!'. Een onderzoek naar de arbeidsverhoudingen bij de aanleg van het Noordhollands Kanaal. SUA, Amsterdam.
- VAN POLDERGASTEN, waaiersluizen en vlotbruggen; de geschiedenis van het Noordhollandsch Kanaal (1996). Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland / Uitgeverij BIS, Amsterdam.
- WOUDE, A. VAN DER (1987). Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798–1848. Meulenhoff Informatief, Amsterdam.
- ZAPPEY, W.M. (1976). Het kanaal door Holland op zijn langst. In: Ons Amsterdam, nr. 28, p. 234–241.