

De Kroniek van het Kanaal om de West

Het Kanaal om de West in Amsterdam, een kanaal waarvan slechts een klein deel is aangelegd. De ondertitel luidt: Hoe een onvoltooid kanaal de afwatering van Rijnland ongunstig beïnvloedt. Het leek mij een goed idee om het gereedkomen van de studie te koppelen aan het voornemen van het hoogheemraadschap van Rijnland, de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de gemeente Amsterdam, om in het eerste kwartaal van 2015 een beslissing te nemen over het vergroten van de doorvoercapaciteit van de sluizen in Halfweg. Indien daartoe inderdaad besloten wordt, komt een eind aan een decennialange discussie. Het is een mooi moment om mijn werkstuk af te sluiten en in bredere kring bekend te maken.

Het Kanaal om de West op de kaart van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam.

Het Kanaal om de West was een nieuw kanaal aan de westrand van Amsterdam dat de (toen) overvolle Kostverlorenvaart / Schinkel op termijn moest ontlasten. Plannen voor het kanaal stonden al in het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam van 1935. Het moest voorzien in een verbinding tussen het Nieuwe Meer en het Noordzeekanaal.

Het tracé valt grotendeels samen met de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en Zijkanaal F in het westelijk havengebied. De ontbrekende schakel vormt het deel tussen de Ringvaart bij Zwanenburg en Zijkanaal F bij Halfweg. Later wordt het tracé van het kanaal naar de Amerikahaven verlegd. In 1968 besluit de gemeenteraad van Amsterdam het Kanaal om de West aan te leggen en eind 1969 wordt met het deel tussen de Amerikahaven en de Haarlemmerweg begonnen (de eerste fase). Omdat het kanaal ook dienst zal gaan doen als afvoerkanaal van overtollig boezemwater, laat Rijnland medio jaren 1970 halverwege de eerste fase een nieuw boezem-gemaal bouwen, dat het 150 jaar oude stoomgemaal in Halfweg moet vervangen. Maar veel langer dan 1500 meter zal het kanaal niet worden. De financiële situatie van de gemeente is zo slecht dat besloten wordt om het gehele project stop te zetten. Hiermee vervalt niet alleen het Kanaal om de West als scheepvaartkanaal, maar ook als afwateringskanaal voor Rijnland.

Er moet dus naar een alternatief worden omgezien. Aanvankelijk wordt geloofd op Zijkanaal F, maar dit kanaal moet weg omdat het de meest doelmatige verkaveling van het havengebied in de weg staat. Het enige alternatief ligt in de mogelijkheid gebruik te maken van de wél gerealiseerde eerste fase. In afwachting van betere tijden kiest de gemeente voor een tijdelijke oplossing. Zij stelt voor om tussen de eerste fase en Zijkanaal F een verbindingskanaal aan te leggen zodat Rijnland zijn boezemwater via dit kanaal en het nieuwe gemaal op de Amerikahaven kan lozen.

Hoewel daarmee de afwatering verzekerd is, staat van het begin af aan vast dat de uitwateringssluizen in Halfweg minder water kunnen aanvoeren dan het nieuwe gemaal kan afvoeren. De capaciteit van het gemaal is afgestemd op een 60 meter breed aanvoerkanal. Daar komt bij dat de hoeveelheid af te voeren water elk jaar groter wordt. Sinds 1977, het jaar waarin het nieuwe boezemgemaal Halfweg in gebruik werd genomen, staat het vergroten van de doorvoercapaciteit van de sluizen in Halfweg op de agenda van Rijnland.

Inmiddels lijkt een oplossing in zicht en komt er wellicht een einde aan de decennialange discussies. Het is de bedoeling dat het hoogheemraadschap van Rijnland, de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de gemeente Amsterdam in het eerste kwartaal van 2015 een beslissing nemen over de wijze waarop de doorvoercapaciteit van de sluizen kan worden vergroot. Een belangrijk uitgangspunt is behoud van het monumentale karakter van het historische complex.

Hoewel de ruimtelijke reservering voor het kanaal reeds in 1986 geschrapd is, kan het komende besluit worden gezien als het einde van het Kanaal om de West. Daarmee wordt een als tijdelijk bedoelde oplossing tot definitieve situatie verheven. In de kroniek spelen genoemde instanties de hoofdrol. Bijrollen worden vervuld door de woonarkbewoners in Zijkanaal F en zaken als het Haarlemmermeer, het Nieuwe Meer, de Schinkel, de Kostverlorenvaart, de Overtoom, Halfweg met het stoomgemaal en het sluizencomplex, terwijl de historische Spaarndammerdijk zich als een rode draad door het verhaal slingert.

De kroniek bestaat uit vier delen:

- een aanloop in de geschiedenis in de vorm van een chronologie van 1000-2015 waarin de groei van de stad en zijn omgeving wordt geschetst;
- een fictief verhaal waarin wordt beschreven welke maatregelen nodig zijn als van overheidswege zou worden besloten om het kanaal alsnog aan te leggen. Het is geïllustreerd met diverse schetsen, tekeningen en een ruimtelijk eindplan dat de gevolgen van een dergelijke beslissing in beeld brengt;
- een miniserie bestaande uit vijf plattegronden waarop de ruimtelijke ontwikkeling van het kanaal in vijf stappen in beeld is gebracht;

- een fietsexcursie langs sporen van het kanaal die in het landschap zijn achtergebleven.

De studie is op eigen initiatief tot stand gekomen en wordt in eigen beheer uitgegeven. De geprinte versie telt 234 pagina's op A4 formaat en 273 afbeeldingen in kleur, waarvan de meeste speciaal voor dit onderwerp zijn gemaakt. De voorlopige prijs ligt rond de € 30,- excl. € 6,75 verzendkosten. Hoe meer personen intekenen, hoe lager de prijs! Intekenen kan tot 15 maart 2015. Stuur dan een email naar jos@joshogenes.com

Na 15 maart 2015 krijgt u bericht hoeveel en op welke manier u kunt betalen. Na ontvangst van het verschuldigde bedrag wordt het boek toegestuurd. Als u als sponsor aan de uitgave wilt meewerken, kan dat door een hoger bedrag over te maken. Uw naam wordt dan in het boek vermeld. Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Jos Hogenes

Uit: de Westerpost van 11 februari 2015.