

# Het Hoogheemraadschap van Rijnland en zijn burenen in de negentiende en twintigste eeuw

## 30 Ludy Giebels

Het waterschapsbestel wordt van oudsher gekenmerkt door versnippering, ofschoon goed nabuurschap van groot belang is omdat de loop van het water in zekere zin geen grenzen kent. De onderlinge verhouding tussen aanpalende waterschappen wordt voor het grootste deel bepaald door de peilverschillen en gewoonlijk probeert men zich zo goed mogelijk van elkaar af te sluiten om de eigen boezem niet te laten belasten met hoger water of te laten leeglopen wanneer de buurman een lager peil hanteert. De burenen van het hoogheemraadschap van Rijnland waren het Groot-Waterschap van Woerden, de hoogheemraadschappen van Delfland, Schieland en Amstelland (rechtsvoorganger van het huidige hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) en de stad Amsterdam. Zij hadden alle een boezempeil dat rond de twee decimeter hoger was dan het Rijnlandse: Rijnlands streefpeil is 0,60 meter -NAP, dat van Delfland, Schieland en Amstelland 0,40 meter -NAP en dat van Woerden 0,47 meter -NAP. Dit betekent dus dat Rijnland omringd was (en nog altijd is) met hoger water en daardoor wordt zijn relatie met de burenen in verleden en heden bepaald.

In dit artikel zullen enkele kwesties aan de orde komen die in de negentiende en de eerste helft van de twintigste eeuw in deze verhoudingen een rol speelden. Daarbij valt op dat in de loop van de tijd niet alleen de kwantiteit van het water maar ook steeds meer de kwaliteit een rol ging spelen. Aan het gezamenlijk beheer van een aantal kunstwerken wordt in dit artikel geen aandacht besteed.<sup>1</sup> Ook komen de bruggen die men met andere waterschappen beheerde niet aan de orde, omdat zij strikt genomen niet met het peilbeheer van doen hebben.

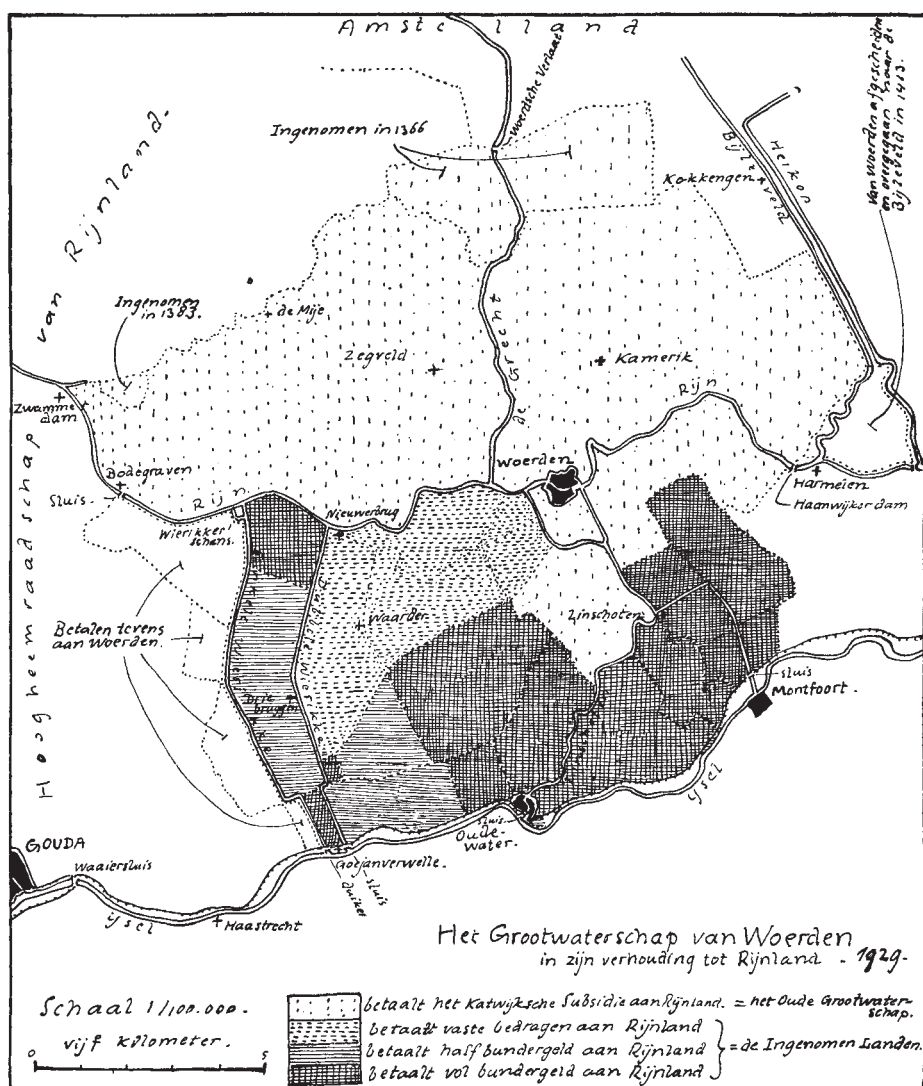
## Het Groot-Waterschap van Woerden<sup>2</sup>

Waterstaatkundig was de verhouding met Woerden (afb. 1) het innigst, omdat het Groot-Waterschap al sinds de dertiende eeuw door Rijnlands gebied via Spaarndam loosde door middel van een eigen sluis. Dat was er aanvankelijk één, later waren het er twee, en het Groot-Waterschap droeg aan de Rijnlandse omslag bij evenredig aan het eigen gebied van het hoogheemraadschap. Het Woerdens gebied van bijna 17.000 hectare werd dan ook altijd bij het afwateringsgebied van Rijnland opgeteld, wanneer de capaciteit van zijn lozing moest worden berekend. Ondanks deze nauwe band zijn de negentiende- en twintigste-eeuwse Rijnlandse archieven wonderlijk zwijgzaam over het Groot-Waterschap Woerden.

Afgezien van een in de regel vreedzaam gezamenlijk beheer van enkele kunstwerken werd de stilte alleen verbroken door twisten over de geldelijke vergoeding van Woerden voor de lozing in Spaarndam. Rond 1860 ontstond een hevig conflict tussen Rijnland en Woerden. Dit vertoont veel verwantschap met de onwil van de polders die bij de uitbreiding van het hoogheemraadschap in 1857 binnen zijn grenzen waren gekomen en toen weigerden om de volle Rijnlandse omslag te betalen. Zij beriepen zich op oude contracten uit de zeventiende eeuw op grond waarvan zij tegen vergoeding van enkele stuivers mochten afwateren op Rijnlands

<sup>1</sup> Zie daarvoor: L. Giebels, *Hollands water. Het hoogheemraadschap van Rijnland na 1857* (Utrecht 2002), 88-89 en 228-229.

<sup>2</sup> Zie voor dit onderwerp achtereenvolgens: Nationaal Archief Den Haag, archief Binnenlandse Zaken Waterstaat, inv. nr. 3570; ibidem, archief Provincie Zuid-Holland inv. nr. 6452; Besluit Staten Z-H 2 juli 1862 nr. XVII, 18, bijlage 9 en 10, en 9 juli 1862, nr. VII; Hoogheemraadschap van Rijnland, Nieuw Secretarie-Archief (NSAR), voorlopig inv. nr. 5426; notulen Verenigde Vergadering Rijnland (VVR) 8 nov. 1955, bijlage, 249-264; id. 27 febr., p. 21-25, en 18 sept. 1957, 153-155.



Afb. 1. Het Groot-Waterschap van Woerden, kaart uit 1929, bijlage bij S.J. Fockema Andreae, *De uitwatering van Woerden op Rijnland en de geschiedenis der daarop gemaakte bepalingen* (1930) (Hoogheemraadschap van Rijnland, bijlage Notulen Verenigde Vergadering van Rijnland, zonder datum of nummer).

boezem. Het hoogheemraadschap van zijn kant betoogde dat die contracten in de nieuwe constellatie automatisch waren vervallen en dat het niet meer dan billijk was dat de nieuw ingelijfde polders nu de volle omslag zouden gaan betalen, temeer omdat afwatering in de negentiende eeuw door stoombemaling een stuk duurder was geworden. De rechter moest in deze gevallen de knoop doorhakken en sommige procedures waren rond 1860 nog in volle gang. Met uitzondering van de polder Nieuwkoop werden tenslotte alle polders verplicht om de volle omslag te betalen. Bij de aanleg van het Katwijkse sluisencomplex begin negentiende eeuw, dat Rijnland naast Spaarndam, Halfweg en Gouda een vierde uitwateringspunt verschafte, was een overeenkomst tussen beide waterschappen gesloten. Hierbij had Woerden zich verplicht om twaalf stuivers per eigen morgen bij te dragen aan het onderhoud van de nieuwe sluisen. Het was vermoedelijk de bedoeling geweest dat deze regeling slechts voor een termijn van vijfentwintig jaar zou gelden. Maar die restrictie was in ieder geval in 1810 niet vervat in de *bekendmaking* van het besluit door het hogere gezag. Woerden beweerde indertijd niet te hebben geprotesteerd vanwege de 'toenmalige twijfelachtige staat' van het vaderland, dat op het punt stond om te worden ingelijfd bij Frankrijk, en na vijfentwintig jaar, in 1835, weigerde het nog verder te betalen. Rijnland liet dat niet op zich zitten, maar de bijdrage werd vervolgens na veel onderhandelen gereduceerd tot vijf stuivers. In 1860 vond het Groot-Waterschap dat het wel genoeg had betaald. Bittere brieven over en weer met verwijten van chicanes volgden, zodat de provincie moest bemiddelen. Rijnland haalde nog een oude koe uit de sloot door Woerden te verwijten dat het indertijd helemaal niets aan de aanleg van de werken

had bijgedragen. Het hoogheemraadschap bleef bij de vijf stuivers, omdat dit al een flinke aderlating was: het oorspronkelijke bedrag van *f*8.431 was nu naar *f*2.250 gezakt.<sup>3</sup> De provincie stemde hiermee in. Dijkgraaf en hoogheemraden van Woerden waren na een reis naar Leiden om de rekeningen voor Katwijk in te zien het wel eens met de gevraagde bijdrage, maar hun Verenigde Vergadering bleef weigeren. Niet helemaal ten onrechte, want de Rijnlandse eis was wat aan de hoge kant. Het gemiddelde van de onderhoudskosten van de uitwatering in Katwijk was in de laatste tien jaar *f*9.478 geweest. Gezien zijn oppervlakte zou Woerden daarvan krap een zesde moeten bijdragen en dat was ruim *f*1.500 en lang niet de *f*2.250, die Rijnland als een geweldige concessie van zijn kant beschouwde. Het is dan ook de vraag welke rekeningen het Woerdense bestuur heeft gezien. Merkwaardigerwijze werd het argument van de duurdere stooembemaling, dat wel was gebruikt in het geval van de al eerder vermelde onwillige polders, hier niet naar voren gebracht.

Rijksarchivaris Bakhuizen van den Brink kwam er nu aan te pas om de besluitvorming van 1810, die net in de overgang van het koninkrijk Holland naar de inlijving bij Frankrijk viel, nader te bestuderen. Zijn onderzoek wees uit dat Lodewijk Napoleon zich bij de opening van de sluisen wel degelijk voor het 'moderne' standpunt had uitgesproken dat de Woerdense bijdrage maar voor een bepaalde termijn zou gelden. Een tijdsspanne van vijftientig à dertig jaar was al eeuwenlang voor veel regelingen gebruikelijk, omdat deze werd beschouwd als de duur van een generatie waarna men aan de hand van de veranderde omstandigheden moest bezien of de redenen van toen nog steeds overeind stonden. Daar was indertijd veel deliberatie aan te pas gekomen en de partijen waren er nog steeds niet uit, toen men in de Wijnmaand (oktober 1810) de knoop wilde doorhakken vanwege het jaargetijde: de late herfst is waterstaatkundig altijd riskant vanwege storm en regen. Blijkbaar heerste er een zekere angst dat Rijnland zonder een regeling zou weigeren om het Woerdense water op te nemen en dat risico wilde men toen niet lopen. Vervelend was wel dat de omstrede vijftientig jaar in het besluit eerst met potlood en later met inkt was doorgestreept.

Nadat dit alles was uitgezocht door de rijksarchivaris kregen de dijkgraven van Woerden en Rijnland van de provincie opdracht om ieder aan hun eigen Verenigde Vergadering een nieuw voorstel voor te leggen. Als huiswerk en ter inspiratie kregen zij de werken mee van Ch.F. Lebrun, hertog van Plaisance, die verantwoordelijk was voor het besluit van 1810. Het was de bedoeling dat zij de diepere beweegredenen van deze 'prins-stedehouder' (die immers stadhouder voor Napoleon in Nederland was) zouden doorgronden om zo tot een oplossing te komen. Maar dat lukte niet erg en tenslotte moest de provincie Zuid-Holland de knoop doorhakken. Het compromis dat daarbij uit de bus kwam was handhaving tot in de eeuwigheid van de jaarlijkse uitkering voor Katwijk, maar verlaagd tot *f*2.000. In feite was het een overwinning voor Woerden, omdat tevens werd gestipuleerd dat het Groot-Waterschap nooit zou kunnen worden aangesproken voor bijdragen aan de Rijnlandse stooembemaling, een zware wissel op de toekomst.

Op lange termijn bezien kreeg Woerden dus eigenlijk voor een prikje de lozing van zijn overtollig water, want stoom- en later dieselbemaling zou voor het grootste deel de rol van de Spaarndamse sluisen overnemen. Daarbij moest Rijnland zelf na 1950 *f*600 per jaar aan het Groot-Waterschap betalen als vergoeding voor inlating van Woerdens water in zijn gebied, hetgeen nodig was om de zomerdroogte het hoofd te bieden. Het hoogheemraadschap probeerde herhaaldelijk de oude overeenkomst open te breken. In 1955 wilde Woerden niet verder gaan dan indexering van het oude bedrag van *f*2.000 (dat dan omgerekend in dat jaar *f*17.000 zou zijn). De Unie van Waterschappen, om arbitrage gevraagd, meende dat het Rijnlandse tegenbod, *f*1,02 per 1.000 m<sup>3</sup> geloosd Woerdens water, al aan de bescheiden kant was. Want het hoogheemraadschap bracht geen administratie in rekening en had de kosten van bemaling per hectare Woerdens land netjes gereduceerd. Anders dan in het Rijnlands gebied, waar tuinbouw een belangrijke rol speelde, had het weidegebied van Woerden een minder verfijnd peilbeheer nodig en ook had het Groot-Waterschap aanzienlijk minder verhard oppervlak, allebei factoren die bemaling duurder maakten. De arbitrage leverde op dat in 1960 de regeling werd

<sup>3</sup> Wanneer men de 17.000 Woerdense hectare vermenigvuldigt met twaalf respectievelijk vijf stuivers, komt men op *f*10.200 en *f*4.250. Dit verschil met de werkelijke bijdragen is te verklaren uit het feit dat in oude omslagregelingen hectaren niet als oppervlaktematen werden beschouwd, maar als rekeneenheden voor een gereduceerde omslag.

herzien: Rijnland kreeg voortaan f60.000 per jaar van Woerden, de reële kosten van de lozing, en om de vijf jaar konden deze worden herberekend.

Een apart, blijkbaar niet overbodig punt in deze laatste overeenkomst was de erkenning dat beide instellingen door de bestaande waterstaatkundige gemeenschap (voor Woerden lozen, voor Rijnland inlaten) elkaars belangen moesten ontzien. Allerlei ingewikkelde verouderde regelingen werden in één klap opgeruimd. Wel bleef Woerden eigenaar van en onderhoudsplichtig voor de Woerdense sluis in Spaarndam, maar die werd na enige jaren definitief overbodig en gedempt. Zo was dus opnieuw een verouderde waterschappelijke regeling, waarbij kosten in bijdragen werden gefixeerd, met veel moeite en lang nadat zij symbolisch waren geworden, aangepast aan de moderne tijd.

## Delfland<sup>4</sup>

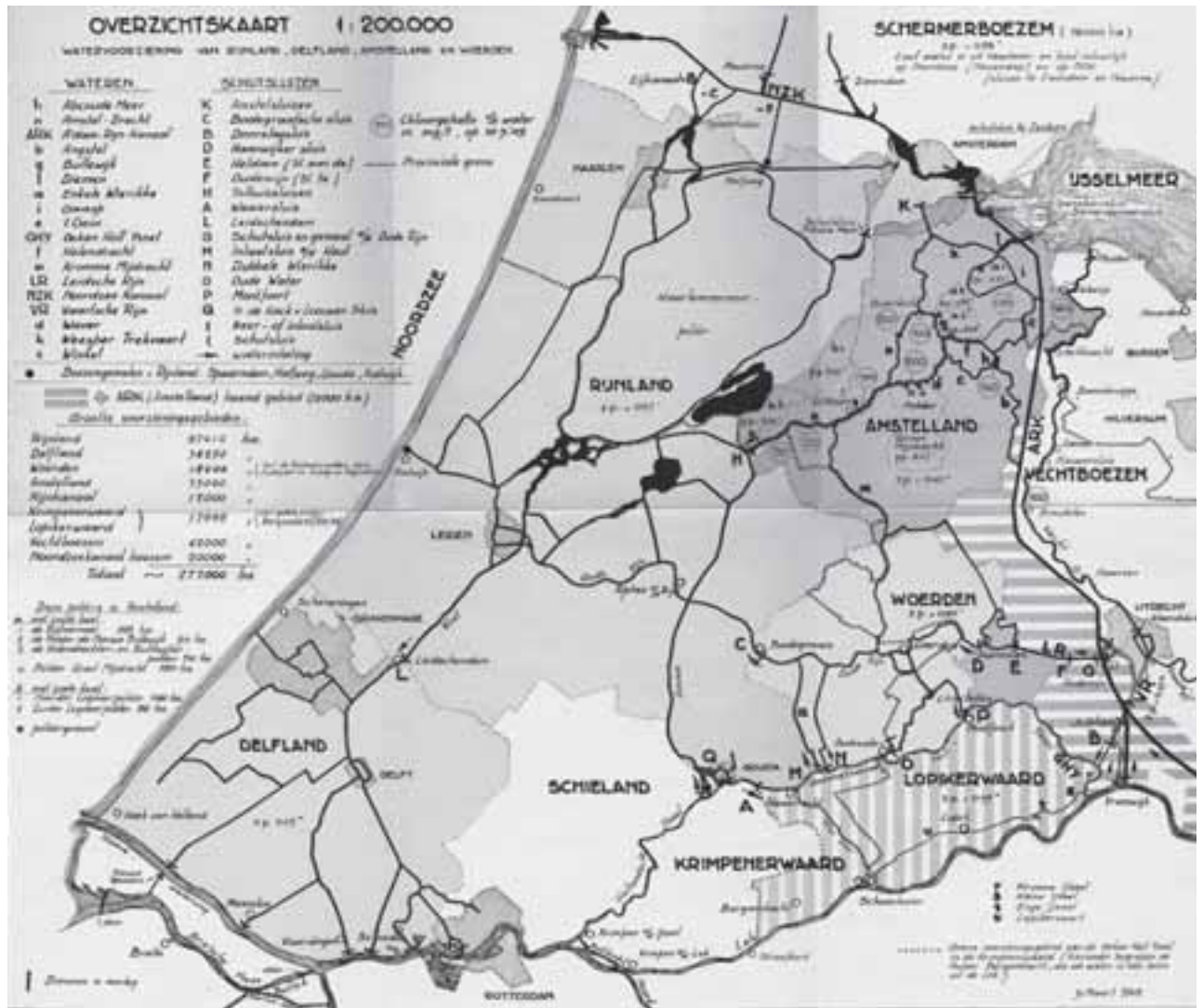
De verhouding met het hoogheemraadschap van Delfland vertoonde veel minder strubbelingen, misschien doordat Rijnland op voet van gelijkheid verkeerde met dit op een na oudste waterschap van Nederland. Het belangrijkste punt van contact was de sluis bij Leidschendam, voor Rijnland een belangrijk inlaatpunt voor vers water na het wegvallen van het Haarlemmermeer. Inlaten van water bij droogte werd door de onstuimige bloei van land- en tuinbouw in de tweede helft van de negentiende eeuw van steeds groter belang.

Rijnlands hoofdopziener Jan Kros was in de zomer van 1859 enthousiast over de 'onbaatzuchtige' hulp die Delfland bood bij het verversen van Rijnlands boezem. In 1860 trok Delfland op zijn beurt met succes aan de bel voor hulp bij lozing van overtollig water dat het zelf niet kon verwerken. Een regeling voor een royale wederzijdse bijstand liep echter spaak op tegengestelde belangen, die voortsproten uit het grote peilverschil. Inlaat door Rijnland van Delflands water had alleen maar zin als de Delflandse boezem hoog kon worden opgezet en dat leverde klachten op van de ingelanden van de boezemlanden daar. Rijnlands ingenieur Pieter Maas Geesteranus durfde in 1872 zelfs een proef om Delfland volgens een vast stramien op Rijnland te laten lozen niet aan, ook omdat door de aanleg van de Nieuwe Waterweg de verzilting van Delflands boezem al een zorgelijke omvang aannam.

Verzilting van het oppervlaktewater in het westen van Nederland en verontreiniging over het hele land zijn zoals bekend problemen die in het laatste kwart van de negentiende eeuw zich begonnen te manifesteren en in de twintigste eeuw werkelijk alarmerende vormen begonnen aan te nemen. In 1949 sloegen Rijnland en Delfland de handen ineen om hun gezamenlijke problemen met verzilting en verontreiniging aan te pakken. Het begon ermee dat Delfland een vergunning kreeg om een inlaatinstallatie bij Leidschendam, het punt waar de boezems van beide hoogheemraadschappen met elkaar verbinding hadden, te bouwen. Later werd daar een tweede installatie bijgevoegd in het in 1936 door Rijnland gebouwde dieselgemaal bij Gouda. Maar het oude probleem van de lage ligging van een deel van de historische binnenstad van Gouda op 0,50 meter -NAP stak ook hierbij de kop op.

De Rijnlandse ingenieur Paul de Gruyter, die al sinds eind jaren dertig intensief bezig was met de kwaliteit van het boezemwater, kwam eind jaren veertig met een alomvattend plan, waarmee hij hoopte in één klap het hele gebied tussen Noordzee, Noordzeekanaal, Lek (waaraan de hoogheemraadschappen van de Lopikerwaard en Krimpenerwaard lagen) en Amsterdam-Rijnkanaal van zijn waterkwaliteitsproblemen te verlossen. Het plan was duidelijk geïnspireerd op de nieuwe benadering van Rijkswaterstaat om een algehele verdeling van zoet water te bewerkstelligen zonder inachtneming van waterschapsgrenzen. In een vernuftig stelsel, waarin het uitrusten van een aantal sluizen met ebdeuren een belangrijke rol speelde, zou te beginnen bij Wijk bij Duurstede Lekwater via drie stromen het gebied worden ingevoerd (afb. 2). Een eerste stroom liep via de Vaartse Rijn langs het Amsterdam-Rijnkanaal naar het Noordzeekanaal; een tweede volgde de Hollandsche IJssel, maar werd nog afgetakt door de Enkele Wiericke; een derde zou via Amstel en Drecht Rijnland binnendringen. Het was een fijnmazig systeem waarmee een groot gebied van niet

<sup>4</sup> Voor dit onderwerp zie: NSAR, voorl. inv. nrs. 2555, 3685, 6168, 6177; notulen VVR 10 mei 1872, 195-200; 26 nov. 1947; 4 maart 1948, 15; 8 juni, 89-104; 19 okt. 1949, 203-205; 7 dec. 1949, 212-214; 4 okt. 1950, 121-123.



Afb. 2. De watervoorziening van Rijnland, Delfland, Amstelland en Woerden. Kaart bij het plan-De Gruyter, dat de zoetwatervoorziening in een groot deel van West-Nederland veilig moest stellen maar achterhaald werd door de Deltaplannen na de stormramp van 1953 (Hoogheemraadschap van Rijnland, Notulen Verenigde Vergadering van Rijnland, 8 juni 1949 nr. X).

minder dan 277.000 hectare (Rijnland alleen besloeg 100.000 hectare) kon worden geholpen. Rijkswaterstaat werkte aan het plan mee met het voorbehoud dat de onttrekkingen van het rivierwater tijdelijk waren en er niet werd vooruitgelopen op de toekomstige verdeling van het rivierwater. Hoe noodzakelijk waterzuivering in deze tijd was geworden wordt wel geadstrueerd door de omstandigheid dat Utrecht (toen nog zonder afvalwaterzuiveringsinrichting) 350.000 m<sup>3</sup> per dag nodig had om zijn grachten door te spoelen, terwijl de waterbehoefte van het hele gebied van Woerden 300.000 m<sup>3</sup> was! Een bijkomend voordeel van het plan-De Gruyter was dat er minder water aan het IJsselmeer (dat nog nauwelijks kon voldoen aan de behoefte) zou worden onttrokken, omdat het Noordzeekanaal voortaan vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal zou worden verzoet. Het was wel zaak dat het laatste kanaal dan niet besmet raakte met de verzilting van het eerste.

Het plan van De Gruyter werd na een proef, die enkele jaren duurde, niet verder uitgevoerd, omdat het werd doorkruist door de watersnoodramp van 1953. Door de afsluiting van de zeegaten daarna werd een heel ander systeem gevolgd om West-Nederland van voldoende zoet water te voorzien. Het probleem liet zich overigens niet zo gemakkelijk oplossen, omdat het belang van Rotterdam uitbreiding van haar havens eiste, waardoor de verzilting steeds dieper het land indrong.

### Schieland

Met de derde van de oude Zuid-Hollandse hoogheemraadschappen, Schieland, was weinig contact behalve in gevallen waarbij men een vuist moest maken tegen

bedreigingen zoals opnieuw de verzilting. Dan maakten echter vaak Delfland en Rijnland met hun hoger geschoold ambtenarenapparaat samen de dienst uit. De enige echt waterstaatkundige band met Schieland was de Oostpolder aan de Gouwe, waardoor Schieland partij was in het altijd moeilijke toezicht op de Gouwekaden. De besturen van de polders aan de Gouwe weigerden in de tweede helft van de negentiende eeuw de van oudsher zwakke waterkeringen te versterken, omdat deze werden ondermijnd door de stoomvaart en zij niet van zins waren om daarvoor financieel op te draaien. Het gezag van de provincie was daar nodig om de rebellerende besturen tot nakomen van hun onderhoudsplicht te dwingen.<sup>5</sup>

## Amstelland

De verhouding met het hoogheemraadschap van Amstelland werd pas na de Tweede Wereldoorlog belangrijk, opnieuw als gevolg van de waterverontreiniging. De in Amstelland gelegen Buitendijkse Buitenveldertse Polder was voor lozing en inlating aangewezen op Rijnland, maar hoefde daarvoor niet te betalen. Omdat ook voor de bebouwde kom van Amstelveen deze diensten moesten worden verleend en de kosten van het verversen steeds hoger opliepen, werd in 1951 een overeenkomst gesloten. Dit gebeurde mede met het oog op het bovenvermelde plan-De Gruyter om de verversing interwaterschappelijk aan te pakken. Hierdoor zou de Tolhuissluis, die op de kruising van Amstel en Drecht de verbinding vormde tussen de boezems van de beide hoogheemraadschappen, een veel grotere betekenis krijgen. De twee beloofden elkaar bij te staan bij lozing en inlating. Hierbij werd alleen de vergoeding voor de Rijnlandse diensten geregeld. Men ging ervan uit dat er geen tweerichtingsverkeer was. Later werd de sleutel veranderd, omdat ook in Amstelland de tuinbouw steeds meer verversing eiste.

In situaties van hoog water was Amstelland afhankelijk van lozing op de lagere Rijnlandse boezem. Zo probeerde men in een weekend in september 1957, toen het peil in Amstelland hoger was gestegen dan in 1953, bijstand te krijgen. Het trof al heel ongelukkig dat van de leidinggevendenden kennelijk niemand thuis was, terwijl van het gemaalpersoneel in Spaarndam alleen een zootje en in Katwijk alleen een schoonvader acte de présence gaf. Gelukkig kwam in Spaarndam machinist Van Beijeren op tijd terug om te melden dat alle gemalen aan het werk waren gezet. Het dankbare briefje van het bestuur van buurman Amstelland zou misschien anders zijn getoonzet, als men had geweten dat de rekening alsnog zou worden gepresenteerd. Rijnlands secretaris Fockema Andreae, die altijd wat verder de wereld inkeek dan het bestuur van het hoogheemraadschap, protesteerde vergeefs tegen deze schrielheid en toonde een beter inzicht in de wetten van afhankelijkheid: "Rijnland heeft groot belang erbij, dat het met de burenen op goede voet leeft en dat de burenen niet het gevoel hebben (en de mening uitspreken), door Rijnland te worden afgezet. Doorgaans was Rijnland in de laatste tijd de hulpgevendende partij, maar dit kan ook anders worden".<sup>6</sup>

## Amsterdam<sup>7</sup>

Het meest omzichtig was de relatie met Amsterdam, dat zijn eigen waterbeheer in handen had. De grootste stad en het aanzienlijkste waterschap van het land, dat ging niet goed samen. Rijnland was maar zelden in staat tegen de Amsterdamse eisen op te boksen. Dat is te zien in de kwestie van de Overtoomse sluis en het terugdringen van de zeggenschap van het hoogheemraadschap uit Amsterdam, die gelijke tred hield met de geografische uitbreiding van de stad.

De Amsterdamse Overtoom<sup>8</sup> is ontstaan uit een dam die waarschijnlijk in de veertiende eeuw was opgeworpen tegen hoog water vanuit Amstelland, en de Schinkel (Rijnlands gebied) van de Kostverlorenvaart (Amstelland) scheidde (afb. 3 en 4). In 1514 had Rijnland vergunning gegeven om op de dam een overtoom in te richten voor kleinere schepen, namelijk die welke boter, kaas en melk naar de Amsterdamse markt brachten (vandaar het beroemde liedje). Deze bestond uit een helling waarop

5 Zie over deze netelige en ingewikkelde kwestie uitgebreider: Giebels, *Hollands water*, 144-150.

6 NSAR, voorl. inv. nr. 6162.

7 Zie voor dit onderwerp: NSAR, voorl. nrs. 4580-4581, 4816, 5428-5430; notulen VVR 22 okt. 1868, 253-263; 7 maart 1878, 1522-15-22. Over de Overtoom: J. Eggert, 'Van Amsterdamse burgemeesters en de Overtoom', *Ons Amsterdam* 1 (1949), 181-183; J.H. van den Hoek Ostende, 'Overtoomen in de omgeving van Amsterdam', *Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum* 78 (1986), 21-53.

8 De Overtoom met een hoofdletter is één van de vele overtoomen in Amsterdam.

Afb. 3. De Overtoom in Amsterdam, circa 1610. Gravure van Simon Frisius. In het midden de overhaal tussen de Kostverlorenvaart (links) en de Schinkel (rechts). Rechts achter de overhaal van de Schinkel naar de Slotervaart. Duidelijk is te zien dat op de eerste overtoom geen en op de tweede wél windwerken werden gebruikt (Gemeentearchief Amsterdam).



36

geen windassen of rollers mochten worden aangebracht. Haarlem lette scherp op dat deze overtoom niet wat comfortabeler werd ingericht dan wel geschikt werd gemaakt voor grotere schepen. Een vrije doorgang tussen Kostverlorenvaart en Schinkel zou immers betekenen dat het steeds belangrijkere scheepvaartverkeer tussen Amsterdam en Leiden de stad zou passeren, omdat het rechtstreeks over het Haarlemmermeer zou kunnen gaan. Haarlem vond een bondgenoot in Rijnland, dat bij gelegenheid protesteerde wanneer de Amsterdammers de dam bijvoorbeeld tijdelijk opengooide om grotere schepen door te laten en dan weer dichtmaakten. De overtoom was voor het hoogheemraadschap in de eerste plaats een waterkering tegen het hoger gelegen water van Amstelland. Maar natuurlijk kon het water ook buiten blijven, wanneer er deugdelijke sluisen tussen de beide wateren waren aangebracht. Haarlem verzette zich lange tijd met succes daartegen.

In de Franse Tijd echter paste dit soort kunstmatige belemmeringen voor een efficiënte handel niet meer. Amsterdam diende in 1800 bij het Uitvoerend Bewind een verzoek in om op de Overtoom een sluis te bouwen, maar pas onder Lodewijk Napoleon (die een zwak plekje had voor de hoofdstad) kwam er schot in. De sluis werd in november 1809 opgeleverd. Als troost mochten Haarlem en Rijnland in de doorvaartrechten delen: Haarlem als compensatie voor de inkomsten die het misliep doordat een deel van het scheepvaartverkeer de stad voortaan zou omzeilen; Rijnland omdat het belast werd met het schutwater dat als gevolg van het naar verwachting druk gebruik op zijn boezem zou komen. In 1865 echter besloot de Amsterdamse gemeenteraad eenzijdig om de bestaande regeling met Rijnland en Haarlem over heffing van sluisgelden aan de Overtoom af te schaffen. Er werd een nieuw, lager tarief vastgesteld en de verdeling met de beide andere partijen werd gewoon afgeschaft.

Na het nieuwe Amsterdamse raadsbesluit was Rijnland met goede redenen bang dat de lagere tarieven van de Overtoomse sluis een geduchte concurrentie zouden betekenen voor de door het hoogheemraadschap zelf geëxploiteerde sluisen in Spaarndam, toen een van de belangrijkste routes voor de binnenvaart. Amsterdam had overigens noch voor de oude noch voor de nieuwe tarieven ooit de vereiste koninklijke goedkeuring gevraagd. Haarlem en Rijnland waren des duivels en het laatste meldde de vrees voor verlies aan sluisgelden met nogal doorzichtige hypocrisie: het hoogheemraadschap achtte zich “bezwaard om afstand te doen van een recht dat door de soeverein is verleend”. In een adres aan de minister zetten de twee protesterende partijen onbekommerd uiteen hoeveel belang Rijnland en Haarlem indertijd erbij hadden gehad om door het behoud van de overtoom de vaart van Amsterdam naar het Haarlemmermeer te hinderen. Intussen schafte de



Afb. 4. Gezicht op de nieuwe Overtoomse sluis, 1810 (Gemeentearchief Amsterdam).

Amsterdamse raad de sluisgelden maar helemaal af, iets wat de beide deelgenoten in de krant moesten lezen. Haarlem en Rijnland brachten de zaak voor de rechter en die besliste dat de plicht om sluisgelden te heffen nergens vaststond en dus werd de vordering afgewezen, een uitspraak die tot in de Hoge Raad werd bevestigd. Rijnland en Haarlem bleven nog jarenlang met elkaar kibbelen over hun aandeel in de rechtskosten, hetgeen alleen meer rekeningen van advocaten opleverde.

In 1877 lanceerde Amsterdam voor het eerst een plan tot verplaatsing van de Overtoomse sluis, intussen te nauw geworden voor de moderne scheepvaart, naar de Schinkel bij het Nieuwe Meer. Tegelijk zou vandaar naar de Amstel een kanaal worden gegraven, het Amstelkanaal. Dat plan ging voorlopig niet door, omdat voor de verbetering van de scheepvaartroute Amsterdam-Rotterdam een bredere Schinkelsluis werd aanbevolen, maar in 1905 werd het weer opgepakt. Deze keer speelde de beoogde uitbreiding van de stad tussen Amstel en Schinkel, het plan-Berlage, een rol (afb. 5). Dat gebied lag grotendeels in de Binnendijkse Buitenveldertse polder en men kwam te staan voor waterstaatkundige problemen. Amsterdam moest de keuze maken tussen ophogen van de polder of er een apart peil vestigen. Men koos voor de eerste oplossing, die goedkoper was. Zij betekende bovendien minder sluisen dus minder vertraging voor de schepen die op het noorden en oosten afstoomden. Het is ironisch dat in hetzelfde jaar de Gezondheidscommissie voor Aalsmeer en omstreken klaagde over de verschrikkelijke vervuiling van de Schinkel door de lozing van rioolwater door een stoomgemaal uit het Vondel- en Willemsparkkwartier. Deze lozing berustte op een Rijnlandse vergunning, die toen zij in 1883 werd verleend al op bedenkingen van de Verenigde Vergadering stuitte. De angst voor vervuiling was indertijd echter weggenomen, nadat was gewezen op het geldelijk voordeel: omdat de wijken buiten Rijnland waren gelegen, kon men een retributie vragen.

De Schinkelsluis naar het Nieuwe Meer zou met een zekere regelmaat weer opduiken, maar er waren altijd wel bezwaren tegen de door het gemeentebestuur gekozen locaties, zoals van “de zijde van aesthetici en beoefenaars der watersport”. Hij kwam er pas in 1942, nadat met de gebruikelijke precisie was uitgerekend hoeveel Rijnland kwijt was aan het verwerken van het meerdere schutwater, inclusief de slechte kwaliteit van het stadswater. De oude Overtoomse rechten doken nog even op, want Rijnland wilde op grond daarvan een graantje meepikken bij een eventuele heffing van Amsterdamse doorvaartrechten aan de nieuwe sluis. Zo werd Rijnland teruggedrongen uit de hoofdstad. Eerst van de Overtoom naar het Nieuwe Meer, later bij de herziening van het reglement in 1950 van de oude grens van zijn gebied bij de Haarlemmerpoort naar het Amsterdamse Bos, dat nog net binnen Rijnland viel. De boze tong van secretaris Fockema beweerde dat





Afb. 5. Plattegrond met het plan-Berlage, bijlage bij: Gemeenteblad, afdeling 1, 'Plan van uitbreiding voor het zuidelijk gedeelte der Gemeente', nr. 876, voordracht B & W Amsterdam 7 oktober 1904 (Hoogheemraadschap van Rijnland, NSAR, inv. nr. 4816).

dit was omdat de stad in Amstelland voor het bos wel en in Rijnland geen omslag hoefde te betalen.

Eind jaren zestig werden de plannen gesmeed die Rijnlands waterstaat in Halfweg drastisch zouden veranderen. Amsterdam wilde het westelijk havengebied uitbreiden. Dit plan kon worden gecombineerd met opheffing van het oude stoomgemaal in Halfweg en bouw van een dieselgemaal op een geheel andere plaats, aan het Zijkanaal F. Amsterdam beloofde een kanaal aan te leggen dat het nieuwe gemaal rechtstreeks zou verbinden met de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Hierdoor zou een betere toestroming van het te lozen water naar het gemaal komen, omdat de drie nauwe openingen van de middeleeuwse sluisjes in Halfweg konden worden vermeden. Het nieuwe gemaal is er gekomen, maar het zogenoemde Kanaal om de West niet, omdat de ambitieuze plannen voor de Amsterdamse haven nog steeds niet zijn voltooid. Plannen om van de drie sluisjes één grote opening te maken lijden nog steeds schipbreuk op het verlangen van de gemeente Halfweg om ze als monument te behouden.

## Conclusie

Het peilbeheer vormde tussen Rijnland en zijn waterschapsburen eigenlijk zelden een steen des aanstoots. Met de toename van problemen als verzilting en waterverontreiniging kwam men dan ook moeiteloos tot duurzame samenwerking, zoals bij het plan-De Gruyter. De enige structurele problemen bestonden in de lang voortslepende onderhandelingen met het Groot-Waterschap van Woerden, die voornamelijk de vergoeding voor de lozing betroffen. De afwatering van het Woerdense gebied geschiedde geheel door Rijnland en de betaling daarvoor berustte op oude regelingen die in de negentiende eeuw overleefd waren.

Problematisch was de verhouding met Amsterdam, een stad die ook waterstaatkundig haar eigen weg ging en de jurisdictie van het hoogheemraadschap langzaam maar zeker bijna geheel buiten haar grenzen bande. Dit gold niet alleen de Rijnlandse taak maar ook het 'commercieel' belang dat het hoogheemraadschap samen met Haarlem had bij de doorvaartrechten door de Overtoomse sluis.