

De zijkanalen van het Noordzeekanaal

Geen ander kanaal in Nederland kent zoveel zijkanalen als het Noordzeekanaal. Elk van deze zijkanalen kreeg zijn eigen letter; van zijkanaal A tot en met zijkanaal K. In totaal zijn er elf zijkanalen, waarvan er nog negen in gebruik zijn. Wat is het verhaal achter deze zijkanalen?

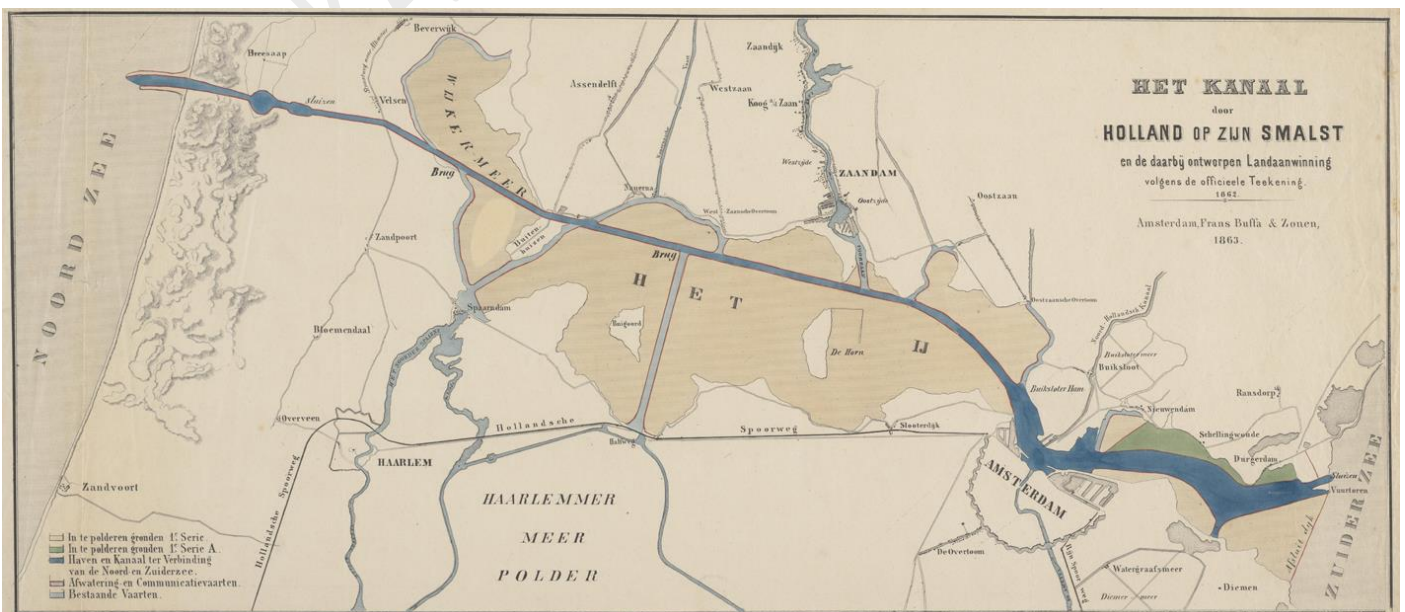
Alleen het Noordzeekanaal en het Kanaal van Gent naar Terneuzen kennen zijkanalen die aangeduid worden met een letter. Het Kanaal van Gent naar Terneuzen heeft vier zijkanalen: A t/m D. Drie hiervan zijn feitelijk oude kanaaltracés. Alleen Kanaal C is een nieuw gegraven zijkanaal ten behoeve van de havenactiviteiten. De elf zijkanalen van het Noordzeekanaal zijn geen oude tracés, maar allemaal nieuw gegraven of wat we beter kunnen zeggen, 'uitgespaard'.

Het besluit tot de aanleg van het Noordzeekanaal werd genomen op 16 juni 1863. Het kanaal werd officieel geopend op 1 november 1876. Via het Noordzeekanaal werd Amsterdam via de kortste route met de Noordzee verbonden. Voor deze route dwars door de duinen ontbrak eeuwenlang de technologie. De aanleg werd uiteindelijk uitbesteed aan Engelse ingenieurs. In Engeland had men meer ervaring met dergelijke complexe

waterbouwkundige opgaven. Voor het ontstaan van de zijkanalen is het deel van het kanaal buiten de duinen alles bepalend. Dit deel werd niet zozeer gegraven, als wel 'uitgespaard'.

Tussen de duinen en Amsterdam lag een grote binnensee: het IJ met het daarop aansluitende Wijkermeer. De aanleg van het kanaal werd aangegrepen om deze zijarm van de Zuiderzee in te polderen. Het kanaal werd door middel van een dijk van de ingepolderde delen afgezonderd en zo ontstonden de IJpolders waar het Noordzeekanaal doorheen liep. Op onderstaande kaart, die de situatie rond 1925 schetst, is goed te zien tot waar Het IJ en het Wijkermeer zich uitstreckte en welke polders zo zijn ontstaan als gevolg van de inpoldering (klik op de kaart voor vergroting).

Het IJ en het Wijkermeer waren van groot belang voor de aanliggende dorpen, steden en gebieden. Hier werd op afgewaterd en ook waren ze van belang voor het transport van mensen en goederen richting Amsterdam. Met de inpolderingen dreigde dit teloor te gaan. Zie hier de bestaansredenen van de zijkanalen. Door aan te sluiten op bestaande kanalen, vaarten en havens



Ontwerptekening van het Noordzeekanaal (1863)

zorgden de zijkanalen voor het behoud van de
afwatering en de vaarverbinding met Amsterdam.
In totaal werden elf zijkanalen aangelegd.

WWW.KANALENNEDERLAND.NL

De zijkanalen

Zijkanaal A verbindt de haven van Beverwijk met het Noordzeekanaal. Dit zijkanaal sluit aan op de Wijkervaart (De Pijp). Deze vaart liep tot aan het centrum van Beverwijk net voorbij de spoorlijn. Vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw ontstond hier een havengebied dat zich steeds meer uitbreidde tot aan het Noordzeekanaal. Kanaal A is daarbinnen uitgegroeid tot een inmiddels sterk verbrede havenarm.

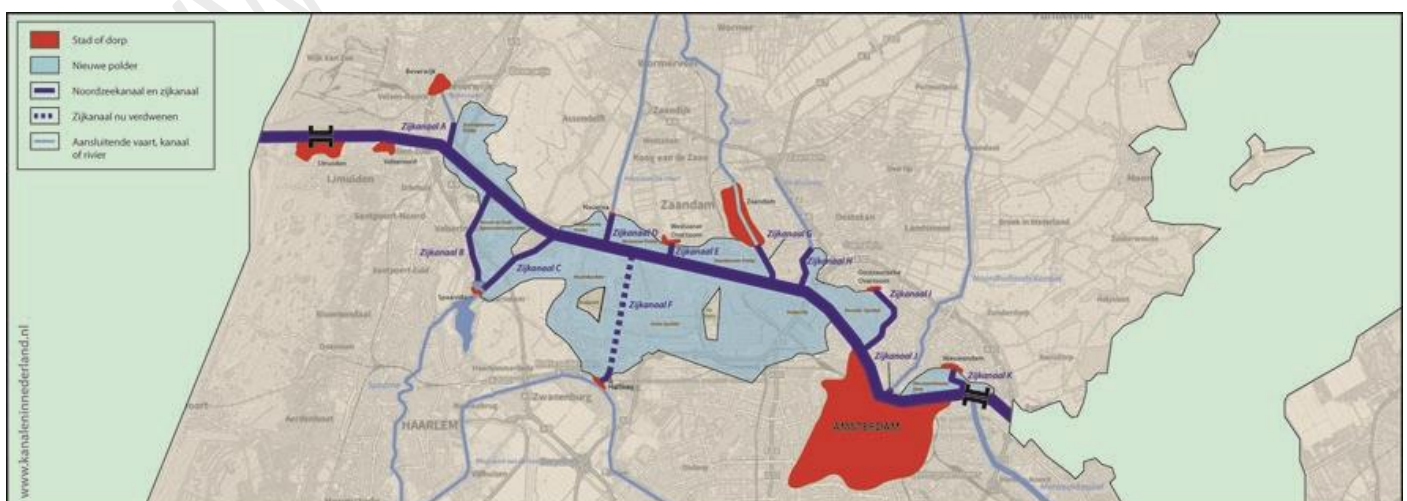
Zijkanaal B vormt tezamen met **Zijkanaal C** de voor Haarlem zeer belangrijke verbinding van het Spaarne bij Spaarndam met het nieuwe Noordzeekanaal. Het Spaarne is voor de stad Haarlem een belangrijke waterweg waarlangs veel industrie was en is gevestigd. Mogelijk dat dit belang ook tot de aanleg van twee zijkanalen heeft geleid richting Spaarndam. Zijkanaal B ontsluit dan richting het sluiscomplex bij IJmuiden voor rechtstreekse internationale handel en Zijkanaal C richting Amsterdam. Het kan ook zijn dat Zijkanaal B meer werd gezien als afwateringskanaal. Al voor 1900 werd hier al een niet draaibare brug gebouwd. Rond 1965 werd Zijkanaal B afgedamd. Dit gebeurde bij zowel de dijk van het Noordzeekanaal als halverwege het zijkanaal ten behoeve van de aanleg van de rijksweg A9. In de monding van dit zijkanaal nabij Spaarndam liggen nu veel woonboten in het kanaal. Zijkanaal C behield wel een

scheepvaartfunctie. De A9 werd hier voorzien van een hoge verkeersbrug, zodat de scheepvaart niet wordt gehinderd. Ook is dit zijkanaal al eerder verbreed.

Zijkanaal D is een kort zijkanaal naar het buurtschap Nauerna. Het vormt de grens tussen de Nauernasche Polder en de Westzoner Polder en sluit aan op de Nauernasche Vaart. Deze vaart werd gegraven als extra afwatering van droogmakerij De Schermer en voor het later drooggemaakte Starnmeer. Later vestigde zich bij Krommenie ook industrie langs de vaart waarmee het ook een belangrijke vaarweg werd. Bij Nauerna ligt een sluis die Zijkanaal D verbindt met de Nauernasche Vaart dat nu vooral door de pleziervaart in gebruik is genomen.

Zijkanaal E is nog korter dan Zijkanaal D. Zijkanaal E ontsluit het haventje van de Westzoner Overtoom. Ook hier ligt een sluisje dat het mogelijk maakt het achtergelegen watergebied te ontsluiten en af te laten wateren.

Zijkanaal F is het enige zijkanaal dat nu vrijwel geheel verdwenen is. Dit zijkanaal verbond de Ringvaart van de Haarlemmermeer bij Halfweg met het Noordzeekanaal. Met een lengte van ruim 4 kilometer was het het langste zijkanaal. Het zijkanaal werd gedempt als onderdeel van de plannen voor de aanleg van de Afrikahaven. Hieraan werd vanaf 1968 gewerkt ten behoeve



van de vestiging van de petrochemische industrie. De oliecrisis in de jaren zeventig voorkwam een verdere ontwikkeling, maar het zijkanaal was inmiddels wel gedempt. Het nabij gelegen voormalige eiland Ruigoord was inmiddels verworpen tot een kunstenaarsenclave en heeft nog heftig gestreden voor behoud. Pas na 2000 werd de havenontwikkeling hier verder opgepakt en werd het dorpje Ruigoord als groenzone behouden. De belangrijke waterverbinding met de Ringvaart van de Haarlemmermeer vindt nu plaats via de havengeul in de Amerikahaven. Alleen het kleine stukje net te noorden van Halfweg resteert nu nog als Zijkanaal F. Overigens zou wat betreft ligging de benaming Zijkanaal E logischer zijn geweest. Dit zijkanaal ligt namelijk dicht bij IJmuiden, dan het zijkanaal bij de Westzaner Overtoom. Op sommige oudere topografische kaarten staat het zijkanaal dan ook foutief als zijkanaal E aangeduid.

Zijkanaal G verbindt de Zaan met het Noordzeekanaal. Het gebied rondom de Zaan was het 'industriegebied' uit de Gouden Eeuw. Nog altijd is dit goed te zien in de bedrijvigheid langs deze rivier waar de honderden molens intussen zijn vervangen door tientallen fabriekspannen. Uiteraard moest dit belangrijke industriegebied goed ontsloten worden en dat werd gedaan door Zijkanaal G.

Zijkanaal H loopt aan de westzijde van Zaandam langs de rand van de Noorder IJpolder. Dit zijkanaal is een afwateringskanaal dat aansluit op De Wetering. Deze wetering zorgde voor de afvoer van een groot deel van de Polder Oostzaan. Deze afwateringsfunctie is gebleven na de groei van Zaandam en de aanleg van de rijksweg A8.

Zijkanaal I zorgt voor de ontsluiting van het buurtschap Oostzaansche Overtoom. Het is een vrij lang zijkanaal dat aan de rand van de nieuwe polder werd aangelegd. Bij de Oostzaansche Overtoom waterde De Twiske af in het IJ. De

Twiske komt uit het zeer waterrijke gebied tussen Landsmeer en Oostzaan. Hier ligt nu Recreatiegebied Twiske. Nog altijd watert het gebied af bij de Oostzaansche Overtoom. Verder lag hier ook een kleine overslaghaven dat zijn verbinding met Amsterdam e.o. moest behouden.

Zijkanaal J is het meest onbekende zijkanaal. Het staat vrijwel nooit op een kaart. Formeel wordt met dit zijkanaal geduid op de voorhaven van het Noordhollandse Kanaal, de voorganger van het Noordzeekanaal. Het is ook geen zijkanaal dat moest worden aangelegd. Het was al aanwezig als voorhaven. Blijkbaar wilde men alle aantakende waterwegen op het Noordzeekanaal en het Afgedamde IJ toch als zijkanaal zien. Vreemd genoeg is de uitwatering van het Merwedekanaal in Het IJ dan weer nooit aangeduid als Zijkanaal L. Wellicht omdat daar geen sluis ligt en daarmee ook geen voorhaven.

Zijkanaal K is het laatste zijkanaal en leidt naar de haven van Nieuwendam, dwars door de Nieuwendammer Ham. Hiermee bleef Nieuwendam verbonden met Het IJ. Langs het kanaal kwam op de hoek met Het IJ een zwavelzuurfabriek te staan; de Ketjen-fabriek, die nu nog altijd bestaat onder de naam Albemarle. Bij een uitbreiding van deze fabriek rond 1955 werd het tracé van het toen nog kaarsrechte zijkanaal K verlegd naar het oosten en ontstond het kanaal zoals we dat nu kennen.