

Universiteit
Leiden
The Netherlands

De Haarlemmermeer

Jeurgens, C.

Citation
Jeurgens, C. (1991). De Haarlemmermeer. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/8049

Version:	Not Applicable (or Unknown)
License:	Leiden University Non-exclusive license
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/8049

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

DE HAARLEMMERMEER

EEN STUDIE IN PLANNING EN BELEID

1836-1858

PROEFSCHRIFT
ter verkrijging van de graad van Doctor
aan de Rijksuniversiteit te Leiden,
op gezag van de Rector Magnificus Dr. L. Leertouwer,
hoogleraar in de faculteit der Godgeleerdheid,
volgens besluit van het college van dekanen te verdedigen
op woensdag 11 september 1991 te klokke 14.15 uur door

KAREL JOHANNES PIETER FRANCISCUS MARIA JEURGENS

geboren te Aarle-Rixtel in 1960

AMSTERDAM
NEHA
1991

Promotiecommissie:

Promotor:	Prof. dr. D. van Arkel
Co-promotor:	Dr. J.Th. Lindblad
Referent:	Prof. dr. J.Th.M. Bank
Overige leden:	Prof. mr. H. van der Linden
	Prof. dr. H. de Vries
	Prof. dr. H.A. Udo de Haes

CENTRUM VOOR MILIEUKUNDE
DER RIJKSUNIVERSITEIT LEIDEN

"Iedere waarheid, zegt Hegel, is geworden. Dat wordt te vaak vergeten, we zien het einde, niet de afgelegde weg, we nemen de idee als eindprodukt zonder ons ervan bewust te zijn dat ze niets anders is dan de vrucht van een lang rijpingsproces, dan een opeenvolging van noodzakelijke vergissingen die worden hersteld, van deelbegrippen die worden aangevuld en uitgebreid".

(J.P. Sartre, 'Gide Vivant' in: *Situations* IV (Paris 1964) 89).

Dit onderzoek is mede tot stand gekomen dankzij financiële steun
van de Stichting voor Sociaal-Ruimtelijk Onderzoek, die wordt gesubsidieerd door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Jeurgens, Karel Johannes Pieter Franciscus Maria

De Haarlemmermeer : een studie in planning en beleid 1836-1858 / Karel Johannes Pieter Franciscus Maria Jeurgens. - Amsterdam : NEHA. - Ill. - (NEHA-series III ; 16)
Proefschrift Leiden. - Met lit. opg. - Met samenvatting in het Engels.
ISBN 90-71617-45-9
NUGI 641
Trefw.: Haarlemmermeer ; geschiedenis ; 1836-1858

© Copyright 1991 by Charles Jeurgens
All rights reserved, including those of translation into foreign languages. No part of this book may be reproduced in any form, by photoprint, microfilm or any other means, nor transmitted, nor translated into a machine language without written permission from the author.

Lay-out:	Netty Arriëns, Nieuwegein
Zetwerk:	Bert Heesen Produkties, Utrecht
Druk:	A-D Druk B.V., Zeist
Omslag:	Stoomgemaal 'De Cruquius' (1849)
Foto:	Paul Paris, Amstelveen

INHOUD

VOORWOORD

1 INLEIDING: HISTORISCH EN THEORETISCH KADER
- Historisch kader 5
- Theoretisch kader 11
- De droogmaking van het Haarlemmermeer als studie-object 16
- De bronnen 18
- Opzet van het boek 20

2 DE STORMEN VAN 1836
- Inleiding 23
- De zuidwesterstorm 24
- De economische inrichting van Sloten 29
- Wegen en dijken 32
- De noordoosterstorm 36
- Het hoogheemraadschap van Rijnland 38
- De provinciale overheid 39
- Conclusie 40

3 VAN PLAN TOT WET
- Inleiding 43
- De rol van koning Willem I 43
- De staatscommissie van 1837: het formele plan 53
- Planning 61
- Het eerste wetsontwerp 65
- Het tweede ontwerp 71
- Conclusie 75

4 GELD, MENSEN EN MACHINES
- Inleiding 77
- De Commissie van Beheer en Toezicht 80
- Financiering 87
- De polderwerkers 97
- De eerste stoomwerktuigen 104
- Conclusie 109

5 DE WOESTE GRONDEN INGEDEELD
- Inleiding 115
- Vormgeving van de polder 115
- De infrastructuur 125
- Conclusie 133

6 DE WATERHUISHOUDING VAN RIJNLAND
Inleiding 135
Het hoogheemraadschap van Rijnland 136
Katwijk als voorbeeld 142
Een extra stoomgemaal 148
Verdrag met Rijnland 155
Wateroverlast 167
Nieuwe Plannen 181
Conclusie 190

7 DE POLDER VAN 1858
Inleiding 193
Verkoop van poldergrond 194
De gemeente Haarlemmermeer 204
De dorpen in Haarlemmermeer 213
De polder 222
Landbouw 231
Conclusie 240

8 CONCLUSIE
Inleiding 243
Aanleiding 243
Planning 244
Uitvoering 247
Milieu 248
Besluit 250

9 NOTEN 253

BIJLAGEN
Bijlage I
Reconstructie van het niet uitgevoerde verkavelingsplan 301
Bijlage II
Overeenkomst tussen de Commissie van Beheer en het Hoogheemraadschap van Rijnland 302

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN, GEDRUKTE BRONNEN 307

LITERATUUR 311

SUMMARY 321

CURRICULUM VITAE 327

VOORWOORD

Deze studie naar de planning en het beleid die aan de droogmaking van het Haarlemmermeer en aan de latere inrichting van de polder ten grondslag hebben gelegen, is de uitwerking van het historische deel van een onderzoek dat in 1987 aan het Centrum voor Milieukunde van de Rijksuniversiteit te Leiden van start ging.

Dit onderzoek, dat door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) is gefinancierd, had als belangrijkste doelstelling de geschiedenis en de maatschappelijke betekenis van twee ontwikkelingspaden van één gebied zichtbaar te maken en met elkaar te vergelijken. Het ene ontwikkelingspad zou de werkelijke ontwikkeling van een groot waterstaatkundig werk beschrijven terwijl daarnaast een alternatief pad ontwikkeld zou worden vanuit een beleid waarin het open houden van opties voor toekomstige generaties een belangrijke zelfstandige waarde is.

Dit onderzoek werd ingegeven door de gedachte dat grootschalige waterstaatkundige ingrepen een onomkeerbare en diepgaande invloed hebben op de leefwereld van toekomstige generaties. Het is daarom van groot belang dat er argumenten en theorieën voor te voeren beleid worden ontwikkeld waarbij de nadruk ligt op het openhouden van opties als een zelfstandige waarde.

Het Nederlandse landschap en daarmee het Nederlandse milieu zijn in belangrijke mate gevormd door waterstaatkundige interventies. De meeste waterstaatkundige ingrepen worden gekenmerkt door grootschaligheid en onomkeerbaarheid. Een eenmaal ingerichte polder wordt niet zomaar weer onder water gezet. De beleidskeuzes hebben dan ook consequenties voor de zeer lange termijn. Het grootste probleem waarmee planologen te kampen hebben, is dat de lange termijn onzeker is en vol verrassingen zit.

Behalve dat de sporen van waterstaatkundige ingrepen vele decennia, zoniet eeuwen, zichtbaar en voelbaar blijven, spelen bij de planning van dergelijke grootschalige ingrepen politieke en prestige-motieven een rol. In het algemeen kan men stellen dat aan interveniërend, groots-bouwend waterstaatsbeleid een grotere emotionele meerwaarde wordt toegekend dan aan een terughoudend beleid. Enorme projecten, zoals de bouw van de Oosterscheldedam, worden bijna altijd per defintie als positief voor toekomstige generaties beschouwd. Aan het openhouden van opties, waardoor de toekomstige beleidsvrijheid wordt vergroot, wordt vrijwel geen waarde toegekend.

Toch is er geleidelijk aan kritiek gekomen op de vanzelfsprekendheid waarmee het ruimtelijke beleid gelijkgesteld wordt aan grootschaligheid. In de beleidspraktijk groeit de waardering voor faseerbaarheid van projecten en het streven naar het opnemen van een 'aktieve nul variant' in de milieu-effect rapportage. Met betrekking tot de ontwikkeling van beleid voor de Derde Wereld begint het inzicht

door te breken dat een stap-voor-stap aanpak van projekten en het open houden van opties noodzakelijke principes zijn om een leefbaar milieu over te houden.

Deze in de beleidspraktijk waarneembare ontwikkelingen dragen de kiem in zich voor een evenwichtiger beleid en een beleidstheorie waarin de belangen van de toekomstige generaties een belangrijke rol spelen. Het grote struikelblok voor de ontwikkeling van beleid waarbij de rol van de toekomstige generaties van wezenlijke invloed zal zijn op de hedendaagse besluitvorming is dat hiervan geen praktijkvoorbeelden te geven zijn. De ontwikkelde beleidstheorieën zullen op korte termijn niet toetsbaar zijn aan de praktijk.

Dit paradigmatische knelpunt heeft ertoe geleid dat in 1986 een onderzoeksvoorstel is geschreven door medewerkers van het Centrum voor Milieukunde in samenwerking met enkele historici van de vakgroep Economische en Sociale Geschiedenis van de Rijksuniversiteit Leiden. Het volgens dit voorstel te verrichten onderzoek zou de volgende doelstelling dragen: "de studie wil maatschappij, beleid en beleidstheorie voorzien van een gefundeerd, concreet en levend beeld van de resultaten van beleid waarin het openhouden van opties een belangrijke zelfstandige waarde is, en van de betekenis van opengehouden opties op de zeer lange termijn". Deze tamelijk abstracte doelstelling werd als volgt geconcretiseerd: de geschiedenis en de maatschappelijke betekenis van twee ontwikkelingspaden in één gebied zouden zichtbaar gemaakt moeten worden en met elkaar vergeleken worden. Het ene pad zou ontwikkeld worden vanuit een grootschalige waterstaatkundige interventie (het werkelijk gebeurde, historisch verifieerbare pad), het andere pad (voor dezelfde geografische eenheid) zou ontwikkeld worden vanuit het beleidsprincipe waarbij het openhouden van opties voor toekomstige generaties een belangrijke zelfstandige waarde vormt. De geografische eenheid zou worden gevormd door het gebied gelegen tussen Amsterdam-Haarlem-Leiden.

Het alternatieve pad zou ontwikkeld moeten worden volgens de principes van de contra-factuele methode, zoals die gebruikt is door beoefenaars van de New Economic History. In het onderzoeksvoorstel werd nog heel optimistisch gesteld dat "het alternatieve ontwikkelingspad weliswaar moet worden 'verzonnen', maar (dat) dit kan geschieden tegen de achtergrond van een bekende maatschappelijke ontwikkeling, waaruit opties en argumentaties kunnen worden geput. Daarom is dit 'ontwikkelingspad achteraf' een veel hogere intersubjectieve status te geven dan elk prospectief ontwikkelingspad".

Een van de nevendoelstellingen van deze studie zou dan ook zijn dat de geschiedwetenschap verrijkt zou worden met een voorbeeld van toepassing van de contra-factuele methode met een oplossingsgericht doel.

Onder begeleiding van een groep historici en milieukundigen is het onderzoek, dat door drie wetenschappers uit verschillende disciplines werd uitgevoerd, in mei 1987 van start gegaan. Van de oorspronkelijke opzet is echter weinig terecht gekomen. Dit moet vooral worden geweten aan methodologische problemen. Behalve dat bij een aantal historici binnen de begeleidingsgroep vanaf het begin grote scepsis heeft bestaan over het gebruik van de contra-factuele methode voor dit project, speelde al gauw een ander probleem. In het onderzoeksvoorstel was met nadruk gesteld dat het alternatieve pad ontwikkeld diende te worden vanuit

de gedachte dat de opties open gehouden moesten worden. In de praktijk werd dit vertaald in een niet ingepolderd Haarlemmermeer. De uitkomst van iedere keuze in het alternatieve pad stond hierdoor bij voorbaat vast. Volgens de onderzoekers betekende dit dat zelfs de contra-factuele 'waarheid' geweld aangedaan zou worden.

De methodologische problemen hebben uiteindelijk ertoe geleid dat twee van de drie onderzoekers zijn afgehaakt. De historicus binnen het gezelschap (die als belangrijkste taak had het factuele pad te reconstrueren) werd de gelegenheid geboden zijn onderzoek te verzelfstandigen. Het resultaat daarvan wordt gevormd door deze studie.

Het voorwoord is door deze uiteenzetting wat langer geworden dan gebruikelijk. Het is niet alleen van belang als kader waarbinnen deze studie tot stand is gekomen maar doet ook recht aan de inspanningen die mijn vroegtijdig afgehaakte collega's - Jasper Fiselier en Ruben Huele - zich hebben getroost.

Dat ondanks de problemen van methodologische aard en het mislukken van het oorspronkelijke project mijn aandeel in het onderzoek tot resultaat heeft geleid is mede te danken aan een aantal personen en instellingen die ik hier bij name wil noemen. Dankzij de Stichting voor Sociaal-Ruimtelijk Wetenschappelijk Onderzoek (SRO), die wordt gesubsidieerd door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek ben ik in staat geweest bijna vier jaar lang het grootste deel van mijn werktijd aan het onderhavige promotie-onderzoek te besteden.

Hoewel de veranderde onderzoeksopzet betekende dat het onderzoek weinig meer met de 'echte' milieukunde te maken had, heb ik binnen het Centrum voor Milieukunde altijd voldoende steun gekregen om mijn dissertatie binnen dit instituut op een prettige manier te voltooien. Met name Wouter de Groot en Gjalt Huppes ben ik daarvoor dankbaar.

Het is vooral aan mijn promotores en aan Peer Vries te danken dat de methodologische moeilijkheden werden overwonnen en het onderzoek is verzelfstandigd. De vele gesprekken die ik met hen voerde vormden een voortdurende stimulans om op de ingeslagen weg verder te gaan.

Verder gaat mijn dank uit naar de leden van de promotiecommissie en naar alle andere personen die mij van materiaal voorzagen en delen van de tekst hebben gelezen: Carlho Barends, Viola Barends, M. Chrimes, Gijsbert van Es, Nicolien van der Fluit, Ludy Giebels, Minke Holleman, Wim Klinkert, Leo Lucassen en Arnold van der Valk.

1

INLEIDING: HISTORISCH EN THEORETISCH KADER

In de jaren veertig en vijftig van de 19e eeuw werd onder directe verantwoordelijkheid van de rijksoverheid vorm gegeven aan een tot dan toe in omvang ongekende waterstaatkundige ingreep: de drooglegging van het Haarlemmermeer. Hoewel deze plas van 18.000 hectare met succes werd drooggelegd was het oordeel over de wijze waarop de rijksoverheid zich met dit project heeft bezighouden niet onverdeeld gunstig. In de beeldvorming is de droogmaking van het Haarlemmermeer tot een schoolvoorbeeld geworden van de later zo verfoeide politiek van liberale staatsonthouding.

In dit boek zal de plan- en besluitvorming met betrekking tot deze grote onderneming worden geanalyseerd, met als doel inzicht te verwerven in de wijze waarop de rijksoverheid in het midden van de 19e eeuw vorm gaf aan grootschalige ruimtelijke projecten. In de inleiding wordt het historisch en theoretisch kader gegeven waardoor deze problematiek in de juiste context komt te staan

Historisch kader

Het Haarlemmermeer is op een breukvlak van twee tijden drooggelegd. De plannen en het besluit om het meer droog te leggen, zijn in de nadagen van het koningschap van Willem I tot stand gekomen; de uitvoering vond plaats in een samenleving die geleidelijk gedomineerd is geworden door het liberale gedachtengoed. Terwijl in de eerste periode de overheid nadrukkelijk aanwezig was in het economisch leven, wordt de tijd na 1848 gekenmerkt door een overheid die zich meer en meer daaruit terugtrok.[1]

In de beeldvorming draagt de polder, die in 1856 door het rijk aan het polderbestuur voor de Haarlemmermeer werd overgedragen, het stempel van deze politiek van staatsonthouding. Tal van auteurs wijten de tekortkomingen van dit aan het water ontworstelde gebied aan een verderfelijke vorm van 'onverschillige zorgeloosheid' van de overheid, die kenmerkend zou zijn voor de politiek van 'laissez-faire'.[2] Volgens Thurkow heeft de eenzijdige aandacht die in het verleden aan het probleemgeval van de Haarlemmermeer is geschonken, zelfs ertoe geleid dat de negentiende eeuwse droogmakerijen in het algemeen een slechte reputatie genieten.[3]

De drooglegging van het Haarlemmermeer was echter tegelijkertijd een project van ongekende omvang. Het wordt door Van der Woud terecht een "negentiende-eeuws Deltaplan" genoemd.[4] Voor het eerst in de Nederlandse geschiedenis werden enkel stoomgemalen, van een angstaanjagende omvang, gebruikt om een waterplas van niet minder dan 18000 hectare droog te leggen. Dat de resultaten tegenvielen was volgens Van der Woud voor een belangrijk deel het gevolg van de traditionele wijze van planning. Daarmee bedoelt hij dat er weinig structuur aanwezig was in de wijze waarop plannen werden gemaakt en dat een kader, waarin de ruimtelijke ingrepen konden worden gepast, ontbrak. Grote werken die in deze tijd werden uitgevoerd waren volgens hem vaak niet meer dan ad hoc oplossingen voor plotseling manifest geworden problemen. De planning was dan ook, naar onze maatstaven gemeten, zeer eenvoudig en slechts gericht op de oplossing van het probleem in engere zin. Het gevolg hiervan was, zo schrijft hij, dat "de armoe aan intenties, suggesties, stimulerende denkbeelden en mogelijkheden - de enkelvoudigheid die de planning van dergelijke omvangrijke werken kenmerkt, de resultaten ervan soms ook wat arm en eenvoudig maakte".[5]

Deze zienswijze lijkt geheel gebaseerd te zijn op de opvattingen van de 20e eeuwse planologen, die de 19e eeuw graag afschilderen in stereotypen.[6] Wanneer planologen zich laten verleiden tot het schetsen van een korte historische inleiding van hun vak, wordt het jaar waarin de Woningwet in werking trad, 1901, bijna altijd als het beginpunt van de ruimtelijke ordening genomen. Met de Woningwet nam de overheidsbemoeienis met de volkshuisvesting, en van daaruit met de ruimtelijke ordening, een aanvang.[7]

In de literatuur worden vier factoren onderscheiden om dit toenemend overheidsingrijpen rond de eeuwwisseling te verklaren. In de eerste plaats streefde de overheid er naar het maatschappelijk peil van de minst gesitueerden op te voeren en waarborgen te scheppen voor minimale voorzieningen. In de tweede plaats werden maatregelen getroffen uit angst voor de eigen gezondheid, omdat de krotten brandhaarden waren voor epidemieën. Ten derde zou de overheid toegegeven hebben aan de druk van de arbeidersbeweging om meer aandacht aan het woonprobleem te schenken, deels uit angst voor arbeidersonrust. In de laatste plaats zou in deze periode een regeringspolitiek zijn gevoerd die gericht was op het opheffen van wantoestanden, als onderdeel van het proces van toenemende staatsbemoeiing op allerlei terreinen van het maatschappelijk leven.[8] Faludi en De Ruijter schrijven: "as in other places, planning in the Netherlands has developed from reformist arguments, in particular about housing provision. Late in the nineteenth century people from various backgrounds were happily united in pleading for more government intervention in the field of housing. In so doing, they defined the area of concern of urban and regional planning".[9] In de loop van de twintigste eeuw ontwikkelt zich geleidelijk een instrumentarium en begrippenapparaat waardoor planologie (de term stamt uit 1929) en ruimtelijke ordening (term van rond 1940) zich tot volwaardige disciplines ontwikkelen.[10]

Door zozeer de nadruk te leggen op de institutionalisering van de ruimtelijke ordening ontstaat al gauw de indruk dat voor die tijd ruimtelijke planvorming als praktijk niet bestond. Volgens Bakker Schut waren de fouten uit de 19e eeuw nodig om in te zien dat overheidsingrijpen op het gebied van ruimtelijke ordening

noodzakelijk was: "het noodlot is nu eenmaal, dat de behoefte aan een nieuw instituut eerst ontstaat wanneer de geesten gericht worden door het duidelijk aan den dag treden van gebreken in de bestaande wereldorde. Zoo ook hier: de troostelooze arbeiderswijken uit de 19e eeuw, de lintbebouwing langs vele onzer drukstbereden en soms nog betrekkelijk kort geleden aangelegde wegen, de woekering van industrieën te midden van de schoonste plekken van ons land, de karakterloosheid van een droogmakerij als de Haarlemmermeer, waren noodig om ons te doen inzien welke maatregelen genomen moesten worden. Maar het onvermijdelijke gevolg daarvan is, dat op velerlei gebied een wilde groei heeft plaats gevonden, die nimmer ongedaan, doch op zijn best in den loop der eeuwen minder hinderlijk gemaakt kan worden".[11]

Sutcliffe beschrijft in het boek *The rise of modern urban planning, 1800-1914* hoe industrialisatie en urbanisering tot schaalvergroting en toenemende complexiteit van de planningsproblematiek hebben geleid. De moderne manier van planvorming is volgens hem in de 19e eeuw ontstaan. Voor die tijd zijn volgens Sutcliffe weliswaar elementen van ruimtelijke planning te onderscheiden (stadsuitbreidingen werden bijvoorbeeld al sedert de Oudheid gepland), maar planning in deze pre-industriële periode verschilde fundamenteel van die van de moderne tijd. De wortels van de moderne planvorming liggen in de 19e eeuw, toen de ideologie van 'laissez-faire', die de westerse wereld geleidelijk in haar greep kreeg, ertoe leidde dat de schepping van een nieuwe stedelijke omgeving aan het vrije marktmechanisme werd toevertrouwd. Dat bleek een fiasco.[12]

De opstellers van het *Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam* (1934) schrijven in een Nota van Toelichting dat in de periode van het 19e eeuwse 'laissez-faire' "van eenige doelbewuste stedebouwkundige leiding door de overheid geen sprake meer [is]; de stadsuitbreiding wordt aan de zorgen van de particuliere bouwondernemers overgelaten, de speculatiebouw heeft zijn intrede gedaan. Wijken als 'de Pijp' en de wel zeer weinig poëtische 'Dichterbuurt' zijn de steenen getuigenissen van het maatschappelijk en kunstzinnig onvermogen dier tijden".[13] De chaos en de daarmee gepaard gaande ellende op sociaal terrein heeft uiteindelijk tot overheidsingrijpen geleid.

De 19e eeuw wordt door de meeste planologen en historici die over de ruimtelijke ontwikkeling in deze eeuw hebben geschreven een beetje als een verloren eeuw beschouwd. Over de 17e en 18e eeuwse ontwikkelingen wordt veel positiever geoordeeld. Het is echter niet goed mogelijk deze met de 20e eeuwse ontwikkeling te vergelijken. De moderne ruimtelijke ordening wordt immers bedreven met het oog op de behoeften van de samenleving. Dat element was vrijwel afwezig in de periode van de vroege planning. Die zienswijze wordt kernachtig verwoord door Groenman wanneer hij schrijft dat "in onze dagen geen planologie meer (wordt) bedreven ten pleziere van een vorst, die zich wist te vereeuwigen in monumentale heirwegen, triomfbogen, parken en paleizen, of ten faveure van een groep rijke kooplieden, die ten onzent de plaats innam van adel".[14]

De macht van vorsten en kooplieden kwam in de 17e en 18e eeuw onder andere tot uitdrukking in de bouwkunst. Het indrukwekkende Versailles is daarvan het beste voorbeeld. Versailles kent echter veel pendanten. De buitensporige schep-

pingsdrang van de 17e en 18e eeuwse machthebbers heeft het aanzien van een groot aantal steden en landstreken in Europa veranderd.[15] Een uitstekend voorbeeld van 18e eeuwse stadsplanning is het in 1715 gestichtte, op Versailles geïnspireerde, Karlsruhe. Deze nieuwe stad, die in een weinig aantrekkelijke streek werd gebouwd, had in de eerste plaats tot doel de persoonlijke glorie van de markgraaf van Baden-Durlach te dienen. Economische en sociale motieven kwamen bij deze stadsstichting op een tweede plaats. Het politieke motief, dat van zelfverheerlijking, kwam ook duidelijk tot uitdrukking in de vormgeving van deze stad. Het paleis was het stralende middelpunt, waar de 32 geprojecteerde wegen samenkwamen.[16] Hier dringt zich onmiskenbaar de vergelijking op met de bouwwoede die door enkele 20e eeuwse Afrikaanse leiders ten toon wordt gespreid. Wereldsteden worden gebouwd op plekken waar normaal gesproken geen mens wil wonen, enkel met het doel de leider te vereeuwigen. Zo heeft Malawi zijn Lilongwe, Ivoorkust zijn Yamassoukro en Zaïre zijn Gbadolite.

In het Europa van de 17e en 18e eeuw stond de ruimtelijke ordening (voor zover daarvan kan worden gesproken) in het algemeen in dienst van het machtsstreven van de heersende elite, zoals ongeveer alles ten dienste van deze groep werd gesteld. In het economisch systeem van het mercantilisme stond het denken in termen van macht centraal.[17] Vergroting van de welvaart van een land werd slechts mogelijk geacht ten koste van de welvaart van andere landen. De gedachte dat de welvaart van de wereld als geheel zou kunnen toenemen was onbekend. Braudel schrijft dat het staatsbelang en de nationale economie vaak met elkaar overeenkwamen, omdat de welvaart van de onderdanen voorwaarde was voor de winsten van de '*firma staat*' [mijn cursivering].[18] Het verlangen van de staat om zijn rijkdom zo groot mogelijk te maken, beheerste de gehele politiek.[19]

De situatie in de Republiek verschilde in zoverre van de rest van Europa, dat de macht van de staat niet gebaseerd was op absolutistisch centralisme maar op federalisme. De Republiek is door verschillende auteurs afgeschilderd als een eiland van vrijhandel temidden van een mercantilistische wereld. Voorthuijsen komt in zijn proefschrift echter tot de conclusie dat in de Republiek wel degelijk veel mercantilistische idealen werden verwezenlijkt, ofschoon de maatregelen in het algemeen minder stringent waren dan elders. "Daar waar zulks wel vereist was schroomde de regering van de Republiek niet krachtige maatregelen te treffen. De noodzaak tot krachtdadigheid verschilde naar tijd en plaats. Het streven naar macht en rijkdom was hier, evenals elders, hoofddoel".[20] De Amsterdamse regenten, die onbetwistbaar de machtigsten van de Republiek waren, konden zich in een aantal opzichten meten met buitenlandse monarchen. Op boeiende wijze verhaalt Simon Schama hoe de rijkdom van de 17e eeuwse heersende elite niet los gezien kan worden van het streven naar macht. De buitensporige rijkdom werd, ondanks de moraliserende domineecultuur, doelbewust gebruikt om zich als machtige natie te profileren. Zo was volgens Schama het geschenk van de Staten-Generaal aan de prins van Wales van een massief gouden kistje, dat tot de rand toe gevuld was met obligaties, getrokken op de Amsterdamse markt, vooral bedoeld om het huis Stuart te herinneren aan de macht van de pure rijkdom.[21]

De Amsterdamse regenten hadden zelf ook het idee dat hun stad het middelpunt van een wereldrijk was. Het fortuin van de magistraten vond voor een deel zijn

weg naar imposante bouwwerken, waarvan het Amsterdamse stadhuis het allergrootste was. Ondanks de nadruk die in de versieringen in dit gebouw werd gelegd op deugden als stoïcisme, matigheid, onpartijdige rechtspraak en vaderlandsliefde, moet men, aldus Schama, "niet denken dat deze visuele traktaten getuigden van gepaste nederigheid, want op de gevelfrontons werden ze bekroond met beeldhouwwerk van Quellijn op Parthenonschaal, met aan één zijde de voorstelling van Amsterdam dat het eerbetoon van de vier werelddelen in ontvangst neemt, terwijl de Nederlandse Atlas de aardbol zelf op zijn gespierde rug draagt".[22]

Het zou te ver gaan de gehele ruimtelijke politiek enkel vanuit dit oogpunt te beschouwen. Taverne heeft aangetoond dat het niet juist is te veronderstellen dat de ruimte, zoals die in de 17e eeuwse steden werd vormgegeven, uitsluitend tot doel had de politieke en economische macht van de regenten te beklemtonen.[23] Het uitleggen van een stad was zijns inziens niet zozeer een propagandistische of architektonische aangelegenheid, maar "een zowel militaire als ekonomische noodzaak, direkt gericht op het welvaren van de stad. De stadsuitbreiding was een belangrijk instrument in de handen van de stedelijke regenten, die streefden naar ekonomische macht en vrijheid ten koste van de omringende steden en het platteland".[24]

Duidelijk is in ieder geval dat met betrekking tot de 'ruimtelijke ordening' ten tijde van de Republiek geheel andere doelen werden nagestreefd dan in de moderne tijd. De ruimtelijke orde van de 17e en 18e eeuw was die van een betrekkelijk kleine groep machthebbers, terwijl in de moderne ruimtelijke ordening de belangen van de gehele samenleving in het oog worden gehouden.[25] Deze ontwikkelingen vormen de juiste achtergrond van onze beschouwing van de 19e eeuw.

Over de 19e eeuw bestaat op het gebied van de ruimtelijke ordening en ruimtelijke planning nog veel onduidelijkheid. De populaire visie dat als gevolg van de politiek van 'laissez-faire' alles aan het particulier initiatief werd overgelaten, heeft voornamelijk betrekking op de tweede helft van de eeuw.[26] In de periode 1814-1840 was de overheid, meestal in de persoon van koning Willem I, nadrukkelijk aanwezig als het ging om vraagstukken die betrekking hadden op de indeling van de ruimte. Tijdens zijn bewind werden talloze openbare werken tot stand gebracht. Het was ook koning Willem I die het sein op groen zette voor de droogmaking van het Haarlemmermeer. Een belangrijke, maar niet eenvoudig te beantwoorden vraag is hoe de openbare werken die onder het bewind van Willem I tot stand zijn gekomen, beoordeeld moeten worden.

Volgens Van der Woud nam de overheid in deze periode vooral openbare werken ter hand met de bedoeling de staatskas te spekken. Volgens hem liet "Willem I de haast failliete staat niet de lasten van de grote openbare werken dragen omdat zijn volk passief was, maar omdat de staat op korte termijn rendabele projecten nodig had, zaken die door tolheffing en verpachting geld opbrachten, zaken die als onderpand voor leningen konden dienen".[27] Het waren dan ook niet de onrendabele maar juist de meest rendabele projecten die door de overheid werden uitgevoerd. De auteur neemt stelling tegen de opvatting dat Willem I bezield werd door een 'modern welvaartsstreven' en vindt dat de basis van zijn politiek gevormd werd door het mercantilistische beginsel om de rijkdom van de staat te vergroten.[28]

De droogmaking van het Haarlemmermeer past echter niet in dit streven. Vanaf het begin was duidelijk dat dit project op korte termijn geen vruchten zou afwerpen. Van der Woud breekt zich daarom het hoofd over de vraag waarom koning Willem I de droogmaking van dit meer dan toch tot een staatsaangelegenheid heeft gemaakt. Hij komt tot de slotsom dat het antwoord op die vraag gezocht moet worden op het vlak van nationaal prestige. "Het lijkt wel", zo schrijft hij, "alsof het landsbestuur aan het eind van de jaren dertig compensatie zocht voor bijna tien jaar frustratie door de Belgische Opstand, een decennium zonder de stimulerende en trotse nationale werken die de jaren twintig gekend hadden. Compensatie door een waarlijk nationaal openbaar werk, een vermetele onderneming in de beste traditie van vaderlandse waterbouwkunde: de grootste inpoldering aller tijden".[29]

Deze zienswijze, waarbij nationale trots en prestige ook in de vroege 19e eeuw de belangrijkste motieven vormen voor zo'n grote ruimtelijke ingreep, sluit geheel aan bij de 17e en 18e eeuwse traditie. De planvorming, die aan de uitvoering van dit grote project vooraf ging, wordt door Van der Woud dan ook beschreven in het kader van het beperkte, maar prestigieuze, doel: droogmaken van de plas. In het verlengde van dit beperkte doel, bekommerde de overheid zich, aldus de auteur, nauwelijks om de vele belangen die door de droogmaking van deze plas werden geraakt. De gebrekkige, ouderwetse planning, die slechts op dat ene doel was gericht, had tot gevolg dat de resultaten ver beneden de maat van het betamelijke bleven.[30]

De meeste auteurs die over de inpoldering van het Haarlemmermeer hebben geschreven, delen die conclusie voor wat het resultaat betreft. In tegenstelling tot Van der Woud zoeken zij echter de oorzaak voor de tegenvallende resultaten niet zozeer in de wijze van planning als wel in het ontbreken ervan. De politiek van 'laissez-faire', die gekenmerkt werd door een houding van 'onverschillige zorgeloosheid' van de kant van de overheid, was de oorzaak van de vele gebreken waarmee de polder werd opgezadeld.[31] Het is merkwaardig dat Van der Woud, die in zijn dissertatie een belangrijke plaats inruimt voor dit grote project van droogmaking, geheel voorbij gaat aan die opvatting.

De populaire verklaring waarbij de schuld van veel wat in de tweede helft van de 19e eeuw fout ging, in de schoenen van de overheid wordt geschoven, omdat die alles aan het particulier initiatief zou hebben overgelaten, begint - althans op het gebied van de ruimtelijke ordening - op zijn minst haarscheurtjes te vertonen. Reeds in 1973 stelde de socioloog Guffens dat het volgens hem lang niet zeker was dat de overheid zich in de 19e eeuw, met betrekking tot het gebruik van de ruimte, opgesteld zou hebben volgens het model van de nachtwakerstaat. Er zou veeleer sprake geweest zijn van een overheid die garanties bood voor het tot stand komen van een sterke economische ontwikkeling en verstedelijking. De bemoeienis van de overheid bij de aanleg van wegen, kanalen en andere infrastructurele werken, zou voor die opvatting pleiten.[32]

Hoewel Guffens zijn redenering niet door onderzoek heeft onderbouwd, past zij geheel in de theorie zoals die reeds door Adam Smith in zijn *Wealth of Nations* uiteen was gezet. De geestelijk vader van de liberale economische politiek was van mening dat de overheid verantwoordelijk was voor een aantal taken, waaron-

der de zorg voor openbare werken. De overheid zou volgens Smith met name die openbare werken ter hand moeten nemen, die, "though they may be in highest degree advantageous to a great society, are, however, of such a nature, that the profit could never repay the expence to any individual or small number of individuals, and which it, therefore, cannot be expected that any individual or small number of individuals should erect or maintain".[33]

Volgens de oudere literatuur heeft de overheid in de 19e eeuw die taak nimmer tot haar verantwoordelijkheid gerekend.[34] Nu heeft het onderzoek naar ruimtelijke ordening en -planning in het verleden zich in hoofdzaak gericht op de ontwikkeling van de steden. De resultaten van een aantal recente onderzoeken zijn op zijn minst verrassend te noemen omdat ze een minder clichématig beeld schetsen van de betrokkenheid der gemeentelijke autoriteiten bij de ruimtelijke ontwikkeling dan altijd is verondersteld. De Ruijter laat in zijn proefschrift *Voor Volkshuisvesting en Stedebouw* zien dat de 19e eeuwse overheid zich wel degelijk met een (beperkt) aantal maatschappelijke problemen heeft beziggehouden. "De leer der staatsonthouding", zo schrijft hij, "werd in de praktijk op een pragmatische wijze, dat wil zeggen selectief, toegepast".[35] Op gemeentelijk niveau bleef de overheid vooral betrokken bij openbare belangen als orde, veiligheid en zorg voor de gezondheid. In de beschouwingen uit de jaren zestig en zeventig van de 19e eeuw over stadsontwikkeling werd aan aspecten als gezondheid en verkeer veel aandacht besteed.[36] Van der Valk heeft, door minutieus archiefonderzoek naar de wijze waarop de 19e eeuwse uitbreidingsplannen voor Amsterdam tot stand kwamen, op overtuigende wijze aangetoond dat het negatieve oordeel over de 19e eeuwse manier van planvorming bijstelling verdient. Er is dus alle reden voorbeelden van ruimtelijke ordening en planning nader te onderzoeken.

Het theoretisch kader

Het onderzoek naar aspecten van ruimtelijke ordening in het verleden is tot nu toe vrijwel uitsluitend beperkt gebleven tot de ontwikkeling der steden. In vergelijking tot andere onderwerpen die betrekking hebben op de ruimtelijke ordening, is zowel in als buiten Nederland betrekkelijk veel onderzoek verricht naar wat op dit gebied in verschillende steden plaats vond.[37] Uit onderzoekstechnisch oogpunt is dit begrijpelijk, temeer daar een stad een redelijk goed te definiëren (ruimtelijke) eenheid vormt, waardoor het onderzoeksobject is te overzien. Het gevolg van deze methode is dat er op een gegeven moment een groot aantal detailstudies voorhanden is, maar een samenhangende structuur onbreekt. Het meeste onderzoek is niet alleen qua ruimte beperkt tot het gebied van de stad, maar ook de onderwerpen die worden aangesneden gaan in het algemeen niet verder dan het beschrijven van hygiënische wantoestanden, arbeiderswoningbouw, utopische steden, de verderfelijke gevolgen van overheidsonthouding, vormprincipes, sociale geleding der steden, locatie en architectuur der gebouwen.[38]

Het is alleen daarom al een verdienste van Auke van der Woud dat hij met zijn reeds genoemde dissertatie *Het Lege Land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* heeft geprobeerd structuur aan te brengen in de beschrijving van de

ruimtelijke ontwikkeling van Nederland door uiteen te zetten hoe het land er in de eerste helft van de 19e eeuw uitzag en vooral ook waarom het er zo uitzag. Hij heeft zich daarbij niet beperkt tot de ontwikkeling der steden, maar getracht de gehele Nederlandse ruimtelijke ontwikkeling in een historisch kader te plaatsten.

Als gevolg van de beperkte belangstelling van historici voor slechts enkele aspecten van de (stedelijke) ruimtelijke ontwikkeling in het verleden is onze kennis over de processen die deze ontwikkelingen hebben gestuurd nog zeer klein. Alvorens hierop in te gaan is het nodig enkele sleutelbegrippen te bespreken.

Naar analogie van begrippen als economische orde en sociale orde heeft Van der Woud het begrip ruimtelijke orde geïntroduceerd. Hieronder verstaat de auteur de complexe samenhang van elementen (materieel, i.e. het stoffelijke en immaterieel, i.e. het denken over ruimte) waardoor de ruimte wordt vormgegeven. Deze orde omvat dus behalve de door de mens vervaardigde elementen ook de autonome, natuurlijke ontwikkeling van de ruimte waarop de mens geen invloed uitoefent, als ook het denken met betrekking tot de inrichting van de ruimte.[39]

Dit allesomvattende begrip ruimtelijke orde valt uiteen in twee deelbegrippen: ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening. Wat we hieronder moeten verstaan wordt duidelijk uit de omschrijving die in de *Eerste Nota over de Ruimtelijke Ordening* wordt gegeven: "is de ruimtelijke ontwikkeling een proces dat zich als het ware vanzelf voltrekt, van ruimtelijke ordening kan men spreken wanneer van overheidswege getracht wordt aan dat proces leiding te geven".[40] We kunnen dus pas van ruimtelijke ordening spreken wanneer de overheid intervenieert in de ruimtelijke ontwikkeling. Dergelijke interventies geschieden niet zomaar in het wilde weg. De overheid neemt immers slechts maatregelen indien bepaalde problemen moeten worden opgelost. Dat proces wordt omschreven als het voeren van beleid: machten die in de maatschappij werkzaam zijn, worden beteugeld of juist aangespoord opdat zoveel mogelijk mensen zich welbevinden.[41] Van verantwoord beleid wordt gesproken wanneer dit proces verschillende fasen kent en wordt herhaald.

Van Tienen verdeelt het beleidsproces in meerdere fasen. In de eerste plaats moet de overheid weten wat in een bepaalde situatie wordt nagestreefd: de beleidsdoelen moeten worden gekozen. Wanneer de beleidsdoelstellingen bekend zijn, zijn er meestal vele manieren om de doeleinden te bereiken. Deze middelen dienen vervolgens op een rijtje te worden gezet. De voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden moeten met elkaar worden vergeleken en tegen elkaar worden afgewogen. Uiteindelijk dient een van de manieren te worden gekozen met het oog op de hoeveelheid geld, ruimte en tijd die men ter beschikking heeft. Als de keuze is gemaakt, kan het programma worden uitgevoerd. Na de uitvoering moet, in de ideale situatie, worden nagegaan of de beoogde resultaten zijn bereikt (fase van evaluatie) en wanneer dit niet of slechts ten dele het geval is, dienen of de doeleinden of de middelen te worden veranderd en het kan zelfs voorkomen dat het gehele programma moet worden opgegeven (fase van terugkoppelen).[42]

Een element in dit beleidsproces vormt de planning. Over wat we precies onder planning zouden moeten verstaan zijn tientallen definities in omloop.[43] Meestal wordt ruimtelijke planning opgevat als het denkwerk dat voorafgaat aan maatregelen van de overheid. Kickert noemt planning een beleidsvorm die tegengesteld

is aan wat 'ad hoc' beleid genoemd wordt.[44] Op een drietal punten vergelijkt hij ad hoc beleid en planning met elkaar: toekomst, besturing en samenhang en hij komt tot het volgende schema:

Schema 1: Contrast tussen ad hoc beleid en planning

ad hoc beleid		**planning**
	toekomst	
van dag tot dag		toekomstgericht
korte termijn		langere termijn
statisch		dynamisch
	besturing	
toeval		beheerst
ongericht		gericht besturen
geen perspectief		doelgericht
	samenhang	
ad hoc		in breder verband
geïsoleerd		in context
los van elkaar		in samenhang

Bron: W.J.M. Kickert, *Overheidsplanning. Theorieën, technieken en beperkingen* (Assen/Maastricht 1986) 24.

Wanneer we onze blik naar het verleden richten, is het natuurlijk maar de vraag of we een als ruimtelijke planning te definiëren activiteit zullen kunnen ontdekken. Die twijfel wordt nog versterkt door de neiging in de literatuur het bestaan van ruimtelijke planning in de 19e eeuw te ontkennen. In het beste geval wordt de manier waarop de overheid in de 19e eeuw omsprong met de ruimtelijke ordening afgedaan als een 'ad hoc' aanpak.[45] Voor we de wijze van planning gaan onderzoeken zal eerst de vraag beantwoord moeten worden of in de eerste helft van de 19e eeuw wel gesproken kan worden van planning of dat we slechts te doen hebben met ongestructureerd ad hoc-beleid. In een volgende paragraaf zal worden aangegeven op welke wijze die vraag zal worden beantwoord.

Het is hier niet de plaats om in te gaan op de vele planningsdefinities en -theorieën, maar het is van belang enige aandacht te besteden aan de tweedeling die Van der Valk, in navolging van Faludi, heeft aangebracht in zijn proefschrift. Van der Valk maakt een onderscheid tussen de traditionele opvatting van ruimtelijke planning en de zogenaamde beslissingsgerichte planningbenadering. In de traditionele opvatting wordt een plan meestal opgevat als een document waarin een beeld wordt geschetst van de wenselijk geachte toekomstsituatie. Aan een plan wordt een grote intrinsieke waarde toegekend, los van de vraag of het plan wel een rol heeft gespeeld bij de besluitvorming. In deze visie worden plannen dikwijls gezien als grootse ontwerpen, als een belichaming van een visie. Plannen worden nogal eens gepresenteerd als een blauwdruk voor de toekomst, waarin stapje voor stapje wordt aangegeven welke beslissingen op welk moment moeten worden genomen.[46] De route die bij de uitvoering moet worden gevolgd ligt hierdoor vast.

In de beslissingsgerichte planningbenadering daarentegen wordt de nadruk gelegd op de rol die een plan speelt bij de dagelijkse besluitvorming. Het maken

van plannen kan niet langer gelijkgesteld worden aan het scheppen van blauwdrukken voor de toekomstige ontwikkeling. De plannen zijn slechts momentopnamen in een langdurig proces waarin men zich een beeld vormt over wat er dient te gebeuren. Het planvormingsproces wordt in deze optiek beschouwd als een "gesprek" over wat er gedaan moet worden.[47] Met behulp van planning moeten besluitnemers in staat worden gesteld om beter geïnformeerd en op een systematische wijze besluiten te nemen.

De beslissingsgerichte planningbenadering is ontwikkeld om de effectiviteit van de planning te verhogen. Zij kan ons ook van dienst zijn als analytisch kader voor (historisch) onderzoek. Door planning als een dynamisch proces te beschouwen wordt vermeden dat planning enkel wordt getypeerd en gekarakteriseerd op basis van het document waarin de toekomstige ideaalsituatie wordt beschreven of, bij gebrek aan zulke documenten, op basis van de resultaten. Van veel groter gewicht is immers de wijze waarop de besluitvormers en uitvoerders zijn omgesprongen met de plannen en in hoeverre elementen van de plannen als leidraad hebben gediend voor besluitnemers.

Een kenmerkend aspect van ruimtelijke ordening is de noodzaak om voortdurend belangen af te wegen zonder daarbij het overzicht over het geheel uit het oog te verliezen. De manier waarop die afweging wordt gemaakt en de wijze waarop de besluitvorming plaats heeft, kunnen sterk verschillen. Een handvat om de geschiedenis van de ruimtelijke ordening te interpreteren biedt het door Van der Valk gegeven dualistisch perspectief: de tegenstelling tussen een technocratische en sociocratische benadering. De onderstaande beknopte uiteenzetting is geheel gebaseerd op het door hem gemaakte onderscheid.

In de technocratische benadering wordt grote macht toegekend aan de staat. Het staatsgezag kan, onder verwijzing naar het algemeen belang, zijn wil opleggen aan de samenleving. Planners (deskundigen) krijgen vergaande bevoegdheden om een probleem op te lossen. In deze visie is het plan de spil waar alles om draait. Het plan is een gedetailleerde blauwdruk voor de toekomst, dat geheel volgens de in het plan genoemde richtlijnen dient te worden uitgevoerd. De planners zijn als het ware alwetend; uitvoerders hebben nauwelijks eigen speelruimte. Er is weinig plaats voor onderhandelingen, zeker niet wanneer de plannen eenmaal zijn vastgesteld.[48]

Hiertegenover staat de sociocratische benadering, waarbij overheidsinterventie niet wordt afgewezen, maar een veel belangrijker rol wordt toegekend aan de opvattingen van (groepen) burgers en instellingen. De overheid werpt zich niet op als de enige die in staat zou zijn te bedenken wat 'in het algemeen belang' zou moeten geschieden. De overheid plaatst zich op hetzelfde niveau als alle andere actoren, waardoor veel ruimte ontstaat voor het voeren van onderhandelingen. De rol die aan planners wordt toegekend, is veel minder absoluut dan bij de technocratische benadering. Planners beperken zich tot het richting geven aan hoofdzaken. De flexibiliteit, waarbij de toekomstige ontwikkeling zoveel mogelijk wordt opengehouden, is bij deze benadering veel groter. Veranderende omstandigheden moeten ook in een later stadium, wanneer de hoofdlijnen van de plannen zijn aangenomen, nog in de uitvoering kunnen worden opgenomen.[49]

Schema 2: twee grondvormen van sturing en planning

kenmerken	**technocratie**	**sociocratie**
planningsubject	monolitisch	coaltie
rol deskundigen	spil	een uit velen
mate centralisatie besluitvorming	groot	klein
plan als produkt	allesoverwegend	relatief
planvorm	normerend eindbeeld	indicatieve leidraad
effectiviteitsopvatting	conformiteit beeld	werking als referentiekader
reikwijdte	allesomvattend	selectief
rationaliteitsopvatting	absoluut	contextgebonden
planningproces	lineair gefaseerd **projectplanning**	cyclisch **strategische planning**

Bron: Van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 419.

Van der Valk legt een relatie tussen de technocratische en sociocratische opvattingen over sturing en planning en de twee door hem onderscheiden grondvormen van planning: projectplanning en strategische planning. In een projectplan is geen keuzeruimte meer na vaststelling der plannen. De toekomstige ontwikkeling staat vast. Wijzigingen worden zo goed als uitgesloten. Technocraten hebben altijd een voorkeur voor deze vorm van planning. Tegenover het projectplan staat het strategische plan, dat eigenlijk niet meer is dan een referentiekader voor de besluitvormers. "Het strategische plan belichaamt het besef dat er een lange en onzekere weg is af te leggen tussen wens en werkelijkheid".[50] Het strategische plan is een momentopname en geeft de richting aan waarin de verdere onderhandelingen kunnen plaatsvinden. Het strategische plan heeft niet de pretentie de gewenste eindtoestand weer te geven. De gebruikswaarde van strategische plannen is geheel anders dan van het projectplan. Bij een projectplan kijkt men na afloop van de bouwwerkzaamheden wat volgens het opgestelde plan is gerealiseerd. Omdat in een stategisch plan veel meer de nadruk wordt gelegd op de voor- en nadelen van een bepaalde keuze, heeft een dergelijk plan zijn nut reeds bewezen wanneer het als kader heeft gefungeerd voor het nemen van besluiten.[51] De beslissingsgerichte planningbenadering heeft, zo kan men hieruit afleiden, een sterke voorkeur voor het gebruik van strategische plannen.

Kortom, planning is meer dan het maken van een plan. In deze studie zal de nadruk niet liggen op de beschrijving van de verschillende plannen en ontwerpen die zijn gemaakt om het Haarlemmermeer droog te leggen. De aandacht zal vooral uitgaan naar de wisselwerking die heeft plaatsgevonden tussen plan- en besluitvorming. Vragen die daarbij aan de orde komen zijn: op welke wijze reageerde de overheid op veranderende omstandigheden, welke doelen werden nagestreefd, met welke belangen werd op welke wijze rekening gehouden en hoe werd het planning- en besluitvormingsproces vorm gegeven.

De droogmaking van het Haarlemmermeer als studie-object

Al weer een detailstudie erbij, zou de criticus kunnen zeggen. Toch zijn er voldoende redenen waarom dit onderzoek naar de plan- en besluitvorming rond de inpoldering van het Haarlemmermeer van belang is. In de eerste plaats zijn weliswaar tal van studies over de ruimtelijke ordening van verschillende steden verschenen, maar daarbij is het uit de aard der zaak altijd de stedelijke overheid die centraal staat. Studies waarbij onderzocht wordt in hoeverre de rijksoverheid in het verleden aandacht heeft geschonken aan aspecten van ruimtelijke ordening zijn schaars. Een uitzondering in de literatuur hierop vormt de reeds genoemde studie van Van der Woud over de ruimtelijke orde van Nederland in de eerste helft van de 19e eeuw. Dit boek vormt een belangrijke bron van inspiratie voor dit onderzoek. *Het Lege Land* probeert de ruimtelijke ontwikkeling van het Nederlandse grondgebied in een kader te plaatsen. In de ruimtelijke ordening neemt de planning een belangrijke plaats in. Van der Woud karakteriseert de planning zoals deze door de 19e eeuwse overheid werd bedreven als zeer eenvoudig, waarbij zij slechts oog had voor de verwezenlijking van één of hooguit enkele doelen. Een voortdurend terugkerend thema is de eenvoud waarmee de ruimte vormgegeven zou zijn en de oppervlakkigheid waarmee plannen werden gemaakt en besluiten werden genomen. De wijze waarop de overheid met de ruimtelijke ordening omsprong kan na lezing van dit boek niet anders omschreven worden dan dat er sprake was van het voeren van ad hoc-beleid.[52] De droogmaking van het Haarlemmermeer wordt door Van der Woud geregeld opgevoerd om deze stellingen te bewijzen.

Van der Woud heeft zijn gehele studie gebaseerd op gedrukt materiaal. Archiefonderzoek heeft hij bewust vermeden. Had hij dat wel gedaan, dan zou het immers onmogelijk zijn geweest dit lijvige overzichtswerk te schrijven. Deze manier van werken brengt echter met zich mee dat binnen de kortste keren historici het door hem geschetste beeld zullen toetsen aan niet eerder gebruikt materiaal. Pas dan zal de houdbaarheid ervan blijken.

Wanneer we zien dat Van der Woud de planning in de 19e eeuw voornamelijk typeert en karakteriseert aan de hand van de beschikbare plannen en op basis van getuigenissen over de resultaten van uitgevoerde werken, kunnen we vaststellen dat het proces van de planvorming, als onderdeel in het beleidsproces, onbesproken blijft. Tegenvallende resultaten (waarbij het overigens vaak duister blijft welk criterium is gebruikt om het resultaat aan af te meten) worden dan al gauw toegeschreven aan falende planning.[53]

Natuurlijk is het resultaat, in de vorm van het gegraven kanaal, de aangelegde weg of de drooggemaakte polder, uiteindelijk waarom alles te doen is. Dat resultaat is echter afhankelijk van een aantal factoren, waarvan planning er slechts één is. Dat onderscheid is van groot belang om aan de planvorming als proces een eigen waarde toe te kennen. Onvoorziene (economische, politieke, financiële, technische, klimatologische) omstandigheden kunnen ertoe leiden dat het resultaat anders is dan werd beoogd en verwacht. Extreem gesteld kan men zeggen dat oorlogen zich moeilijk laten inplannen, maar wel van wezenlijke invloed kunnen zijn op het uiteindelijke resultaat. Vooral wanneer er een langere periode (van minstens enkele jaren) zit tussen de formele plannen en de uiteindelijke oplevering van een werk, kan er van alles gebeuren waardoor de oorspronkelijke doelstellingen gewijzigd moeten worden of de wijze van uitvoering moet veranderen. Een aardig historisch (wederom tamelijk extreem) voorbeeld om de invloed van veranderende omstandigheden aan te geven op de doelstellingen zoals die in de plannen worden genoemd, is het door Braudel gememoreerde initiatief van Colbert, die in 1670 een eikenbos liet aanleggen (het bos van Troçais, departement Allier) om de Franse vloot in de verre toekomst te voorzien van kwalitatief zeer goede masten. Colbert kon in zijn plannen echter onmogelijk rekening houden met de komst van stoomboten, waardoor helemaal geen behoefte meer bestond aan het hout van deze bomen voor dit doel. Het gevolg is dan ook dat dit bos nog steeds overeind staat.[54] Het zou naïef zijn om in dit geval de planning de schuld te geven van het, gerelateerd aan hetgeen in het plan als doelstelling werd geformuleerd, 'tegenvallende' resultaat. Toch gebeurt dit in de praktijk zeer regelmatig. Volgens Ambrose wordt planning veelvuldig als zondebok gebruikt voor mislukte projecten: "If tower blocks collapse or a new city-centre shopping mall gets vandalized or the housing waiting-list lengthens or the reduction of transport services isolates an estate, the blame is often laid at the planners' door (...). There is in short a great confusion in the minds of the public and media commentators about what professional planners actually do and the limits of their capability to affect events".[55] Het is daarom van groot belang de wisselwerking te laten zien tussen de voornemens, in de vorm van plannen, besluiten en veranderende omstandigheden.

In de tweede plaats kan dit onderzoek bijdragen tot een meer genuanceerde geschiedschrijving van de Haarlemmermeer. Over de droogmaking van het Haarlemmermeer is weliswaar al veel geschreven, maar zelden komen we daarbij nieuwe inzichten tegen. Door het minutieuze archiefonderzoek waarop deze studie is gebaseerd, waarbij niet, zoals in het verleden, enkel gebruik wordt gemaakt van de archieven van de Commissie van Beheer, kan dit onderzoek misschien nieuwe inzichten aan de bestaande toevoegen.

De droogmaking van het Haarlemmermeer is vooral om twee redenen een bijzonder geschikt onderzoeksobject om inzicht te krijgen in de betrokkenheid van de rijksoverheid bij de planvorming en uitvoering van grootschalige werken. In de eerste plaats was de droogmaking van deze plas een van de eerste grote droogmakingsprojecten waarvoor de rijksoverheid van het begin tot het einde verantwoordelijk was. Alleen de drooglegging van de Zuidplas in Schieland was een onderneming die qua omvang en werkwijze enigszins vergelijkbaar was met

de inpoldering van het Haarlemmermeer.[56] Met de droogmaking van de Zuidplas werd in 1825 begonnen en in 1844 werd het nieuwe gebied door de rijksoverheid aan het polderbestuur overgedragen. De droogmaking van deze plas is bijna in zijn geheel tijdens het bewind van koning Willem I tot stand gekomen. Het aardige van een onderzoek naar de droogmaking van het Haarlemmermeer is dat dit project niet alleen de sporen van het bewind van koning Willem I draagt, maar ook is beïnvloed door de politiek van toenemende staatsonthouding na 1848. Het is de vraag of deze veranderende politiek van invloed is geweest op de plan- en besluitvorming.

Een tweede belangrijke reden waarom met name de droogmaking van het Haarlemmermeer een interessant onderzoeksobject vormt, is gelegen in de voorbeeldfunctie die dit project heeft gehad voor de 20e eeuwse inpolderingswerkzaamheden in de Zuiderzee, het latere IJsselmeer. De in vergelijking tot de 19e eeuw sterk toegenomen overheidsbemoeienis met de inpoldering van delen van de Zuiderzee wordt grotendeels verklaard uit de rampzalige gevolgen die de onverschillige houding van de 19e eeuwse overheid bij de droogmaking van het Haarlemmermeer zou hebben gehad voor de eerste generaties polderbewoners.[57] Met het "afschrikwekkend voorbeeld van de Haarlemmermeer voor ogen", zo schrijft Constandse, werd de overheidsbemoeienis bij de 20e eeuwse inpolderingen op elk terrein van het maatschappelijk leven doorgevoerd.[58] In dit kader neemt het proefschrift van de sociograaf Ter Veen een speciale plaats in. Ter Veen waarschuwde in 1925 voor een herhaling van de fouten die bij de droogmaking van het Haarlemmermeer waren gemaakt. De auteur wijst op het grote aantal tekortkomingen van dit nieuwe gebied, dat vooral het gevolg zou zijn van gebrek aan belangstelling van de kant van de overheid. Het enige doel was immers drooglegging van de plas; niet uit prestige-overwegingen, zoals door Van der Woud wordt verondersteld, maar om het gevaar voor de omgeving weg te nemen.[59] Deze houding had echter tot gevolg (evenals in de redenering van Van der Woud) dat de overheid geen belang stelde in de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied. Deze clichématige voorstelling van zaken dient door een nauwkeurig onderzoek naar de plan- en besluitvorming nader te worden bekeken.

De bronnen

Ondanks het grote aantal boeken en artikelen dat sinds de droogmaking van het Haarlemmermeer over dit onderwerp is verschenen, is er nauwelijks sprake van nieuwe inzichten. De meeste geschriften leunen sterk op het driedelige standaardwerk van jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest.[60] Gevers van Endegeest heeft als voorzitter van de Commissie van Beheer en Toezicht over de droogmaking van het Haarlemmermeer (1839-1858) op gedetailleerde wijze verslag gedaan van de wijze waarop het meer is drooggemaakt. De nadruk in dit werk ligt op het 'hoe' en veel minder op het 'waarom'. De auteurs die na hem nog over de droogmaking van het Haarlemmermeer hebben geschreven, maakten zelden gebruik van de overstelpende hoeveelheid archiefmateriaal.[61] Gevers van Endegeest heeft voor-

namelijk gebruik gemaakt van zijn eigen geheugen, af en toe aangevuld met informatie afkomstig uit het archief van de commissie waarvan hij voorzitter was. Het archief van de Commissie van Beheer vormt ook voor dit onderzoek een belangrijke bron waaruit veelvuldig is geput. Dit omvangrijke archief vormt de schriftelijke neerslag van de dagelijkse gang van zaken rond de droogmaking van het meer. De kern van het archief wordt gevormd door de notulen van de commissievergaderingen en de daarbij behorende bijlagen in de vorm van ingekomen stukken en minuten van uitgaande brieven. Hierin vinden we in chronologische volgorde alle onderwerpen die, in de bijna twintig jaar waarin de commissie werkzaam is geweest, door haar zijn behandeld. Dit kern-archief is in zijn geheel bestudeerd. Daarnaast hebben de ingenieurs, die in dienst waren van de Commissie van Beheer, ieder weer hun eigen archief gevormd. Hun nalatenschap is op basis van in het kern-archief gevonden verwijzingen geraadpleegd. Dossiervorming vond slechts in een paar gevallen plaats, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot defensie-aangelegenheden of de plaatsing van een stoomgemaal bij Gouda. Deze dossiers zijn, omdat ze betrekking hadden op belangrijke onderwerpen, in hun geheel doorgenomen.

De beperking van het archief van de Commissie van Beheer is dat het slechts antwoord kan geven op vragen die betrekking hebben op de dagelijkse gang van zaken: voorbereiden van plannen en voorstellen die bestemd waren voor de minister en de reactie op dagelijkse problemen bij de uitvoering. De formele besluitvorming vinden we hier niet terug. Daarvoor moeten we gebruik maken van de archieven van het ministerie van Binnenlandse Zaken, waaronder waterstaat (en dus de droogmaking van het meer) ressorteerde. In het archief van de derde afdeling waterstaat van het ministerie van Binnenlandse Zaken vinden we ruim vijftig vuistdikke bundels die betrekking hebben op de droogmaking van het Haarlemmermeer. Alle stukken zijn in chronologische volgorde gerangschikt, dossiervorming heeft niet plaats gevonden en de stukken zijn niet geïndiceerd. De enige mogelijkheid om inzicht in de besluitvorming te krijgen is dus door het gehele Haarlemmermeer-archief door te nemen. Daarnaast bleek het, teneinde werkelijk greep te krijgen op het besluitvormingsproces, noodzakelijk uitstapjes te maken naar andere archieven. Daarin werd vaak zeer interessant materiaal aangetroffen waardoor inzicht werd verkregen in de redenen en achtergronden van de besluiten die werden genomen. De belangrijkste archieven die voor dit doel zijn geraadpleegd zijn die van de Administrateur van de Nationale Nijverheid, het Kabinetsarchief van Binnenlandse Zaken, het Staatssecretarie-archief 1813-1840 en het Kabinetsarchief van het ministerie van Financiën.

Wanneer we planning beschouwen als een soort 'gesprek' over wat er moet worden gedaan met het oog op de toekomst, is het van belang te weten welke gesprekspartners hierbij betrokken waren en in hoeverre zij iets in het planvormingsproces konden inbrengen. De grootste belanghebbende (na de rijksoverheid) bij de droogmaking was ongetwijfeld het Hoogheemraadschap van Rijnland, dat zorg droeg voor de waterstaat in het gebied tussen het IJ en de IJssel. Van het archief van deze instelling is veelvuldig gebruik gemaakt. Daar vinden we overigens ook de persoonlijke stukken van de voorzitter van de Commissie van Beheer, D.T. Gevers van Endegeest, althans voor zover deze betrekking

hebben op de droogmaking van het Haarlemmermeer.

Teneinde te onderzoeken in hoeverre gemeentelijke en provinciale overheden werden betrokken bij het planningproces, is onderzoek gedaan in de gemeentearchieven van Amsterdam (inclusief Sloten), Leiden en Haarlemmermeer (na 1855) en in de provinciale archieven van Noord- en Zuid Holland. In een poging te achterhalen of in de privé-archieven van met name koning Willem I materiaal aanwezig is waaruit de belangstelling van de vorst voor het project van droogmaking zou kunnen blijken, heb ik een aantal dagen doorgebracht in het Koninklijk Huis-archief. Verder heb ik, om meer te weten te komen over de Britse ingenieurs en de fabrikanten van de stoommachines die betrokken waren bij de drooglegging van het Haarlemmermeer, geput uit het archief en de rijke boekencollectie van het Britse Institution of Civil Engineers te Londen.

Opzet van het boek

Het boek is opgebouwd uit drie delen. De hoofdstukken 2 en 3 behandelen de periode die aan de feitelijke droogmaking vooraf ging; de hoofdstukken 4, 5 en 6 hebben de tijd tot onderwerp waarin de inpolderingswerkzaamheden plaats vonden en het laatste hoofdstuk beschrijft de situatie toen het meer was drooggelegd.

Teneinde inzicht te krijgen in het proces van planning en besluitvorming zal in ieder hoofdstuk één of meerdere aspecten aan de orde komen die betrekking hebben op de plan- en besluitvorming van de droogmaking. In het tweede hoofdstuk zal worden ingegaan op de gebeurtenissen die de aanleiding hebben gevormd voor de bemoeienis van de rijksoverheid met de droogmaking. De vraag die in dit hoofdstuk centraal staat, is waarom juist de stormen van 1836 de belangstelling van de overheid hebben doen toenemen voor een probleem dat al bijna twee eeuwen bestond.

In hoofdstuk 3 zal worden onderzocht of het voornemen om het meer droog te leggen als een louter waterstaatkundig probleem werd beschouwd en als zodanig op zichzelf stond, of dat het daarentegen in een algemeen beleidskader kan worden ingepast en het als een onderdeel kan worden beschouwd van een ruimer beleid. Diezelfde vraag wordt gesteld aan het 'plan in grote lijnen' dat in 1837 werd vorm gegeven: werd enkel rekening gehouden met de onderwerpen die met het directe beleidsdoel te maken hadden (droogmaking) of wenste de overheid binnen het plan dat tot een drooggemaakt meer moest leiden, rekening te houden met een breder scala van belangen die slechts zijdelings met het directe doel van droogmaking te maken hadden? In het tweede deel van dit hoofdstuk zal een beschrijving worden gegeven van de argumenten die werden gebruikt in de fase van de formele besluitvorming (parlementaire behandeling).

De rode draad die door door de hoofdstukken 4, 5 en 6 loopt (in deze hoofdstukken komt de fase aan bod waarin de uitvoerende werkzaamheden plaats vonden) is de vraag hoe de planning en het beleid kunnen worden gekarakteriseerd. Een belangrijk uitgangspunt daarbij vormt het negatieve beeld dat over deze zaken, en zeker in verband met de droogmaking van het Haarlemmermeer, in de literatuur bestaat. In het vierde hoofdstukvolgt een beschouwing over de samenstelling en

werkwijze van de Commissie van Beheer. Nagegaan zal worden op welke wijze de Commissie in de praktijk belangen tegen elkaar afwoog bij zaken die niet tot het directe doel van de onderneming behoorden (zorg voor polderwerkers, aanschaf stoomgemalen).

In hoofdstuk 5 is de aandacht uitsluitend gericht op de vraag welke motieven ten grondslag hebben gelegen aan de vormgeving van de polder. Welke rationaliteit steekt achter de verkavelingsstructuur?

Het zesde hoofdstuk is gewijd aan de wijze waarop bij de droogmaking van het Haarlemmermeer rekening werd gehouden met de waterstaatkundige belangen van Rijnland en hoe de veranderende waterstaatkundige omstandigheden van invloed zijn geweest op de plan- en besluitvorming.

Het laatste hoofdstuk voor de conclusie behandelt de periode waarin de feitelijke droogmaking is voltooid. De belangrijkste vraag die hier aan bod komt is of daarmee de klus voor de overheid was geklaard, of dat er nog taken waren die zij tot haar verantwoordelijkheid rekende. Tot slot zal in de conclusie de plan- en besluitvorming ten aanzien van de droogmaking van het Haarlemmermeer worden gekarakteriseerd en een verklaring worden gegeven voor het tegenvallende eindresultaat.

2

DE STORMEN VAN 1836

"Groote plas, groote plas
'k Wou dat je leeggemalen was
Want je knabbelt, alle jaren
Aan mijn weiland met je baren
En het kost mij heel wat geld
Om je perk te zien gesteld".[1]
Nic. Beets.

Inleiding

Bovenstaande regels schreef Nicolaas Beets in 1839, ruim twee jaren na de verschrikkelijke stormen die in het gebied grenzend aan het Haarlemmermeer zoveel schade hadden veroorzaakt. In het gedicht doet een Aalsmeerder boer zijn beklag over de voortdurende uitbreiding van de waterplas waardoor kostbare landerijen in de golven verdwijnen. Het is bekend dat het Haarlemmermeer in de loop der tijd aanzienlijk is uitgebreid. De grootste groei van het meer vond plaats voor het midden van de 18de eeuw, terwijl het water in de 19de eeuw nog maar weinig van het land heeft kunnen afknabbelen. Gedurende de periode 1808-1848 zou het Haarlemmermeer met ongeveer zestig hectare zijn toegenomen, wat neer komt op een gemiddelde van anderhalve hectare per jaar In de perioden daarvoor was dit beduidend meer: 1764-1808: gemiddeld 2,5 hectare per jaar en van 1740 tot 1764 gemiddeld maar liefst 5,8 hectare per jaar. De oeverafslag in de periode van 1544 tot 1740 was nog vele malen groter.[2] Hoewel de groei van deze enorme waterplas van 18000 hectare in de 19de eeuw nagenoeg tot stilstand was gekomen, bleef hiervan bij elke storm een grote dreiging uitgaan.

In de meeste literatuur die tot op heden over de droogmaking van het Haarlemmermeer is verschenen wordt met grote stelligheid beweerd dat de inpoldering van het Haarlemmermeer uitsluitend een defensieve maatregel was. De Nederlandse regering "legde het Haarlemmermeer droog, omdat de waterwolf te gevaarlijk werd en daarom alleen".[3] De orkanen die in het najaar van 1836 over Nederland raasden worden voor de totstandkoming van dit besluit van cruciaal belang geacht. Fockema Andreae is een van de weinigen die bij deze zienswijze

vraagtekens plaatst. Met een licht ironische ondertoon schrijft hij dat men de "denkende hoofden" in het land werkelijk onrecht aan doet door te veronderstellen dat zij alleen door de overstroming van enkele polders tot het besluit zijn gebracht om het meer te bedijken.[4]

De schade die in 1836 door het Haarlemmermeerwater werd aangericht kan niet zonder meer de verklarende factor genoemd worden voor het besluit om het meer droog te maken. Het heeft immers altijd al gestormd en het is bekend dat het meer geregeld buiten zijn oevers trad waarbij schade aan de omgeving werd aangericht. Het ligt dus veel meer voor de hand te veronderstellen dat andere factoren, in combinatie met de verwoestende orkanen, aanwijsbaar moeten zijn om het inpolderingsbesluit te kunnen motiveren. Het accent zal hier dan ook liggen op de vragen: waarom en voor wie werd de waterwolf te gevaarlijk?

Teneinde deze vragen te kunnen beantwoorden zullen achtereenvolgens aan de orde komen de storm van november 1836 en de schade die, met name in de gemeente Sloten, de zwaarst getroffen gemeente, werd aangericht. Daarbij zullen de economische en de infrastructurele (wegen en dijken) schade uitgebreid worden behandeld. Vervolgens komt de Kerststorm van 1836 ter sprake, waarbij eveneens de belangrijkste verwoestingen genoemd worden. Voortdurend wordt ingegaan op de belangen die door de overstromingen geschaad worden en op de druk die uitgeoefend wordt om dergelijke rampen in de toekomst te voorkomen. Aan het slot van het hoofdstuk wordt nader ingegaan op de reactie op de rampen van twee bovenlokale belanghebbenden: het hoogheemraadschap van Rijnland en de provinciale overheid.

De zuidwesterstorm

Stormen met orkaankracht werden geregeld in Nederland waargenomen. De schade was in de meeste gevallen aanzienlijk. Het was in de 19de eeuw bijna tot een gewoonte geworden om naar aanleiding van een storm die met grote verwoestingen gepaard ging, een gedenkboek uit te geven, waarin kort verslag gedaan werd van de voornaamste verwoestingen en ongelukken die er het gevolg van waren. We zijn derhalve redelijk goed geïnformeerd over de verschillende rampspoeden die ons land in het verleden hebben getroffen. Het Haarlemmermeer had al vele malen voor grote overlast voor de omgeving gezorgd. Hele dorpen waren in het meerwater verdwenen.[5] De gemeente Aalsmeer was in de 18de eeuw bang dat haar eenzelfde lot stond te wachten. Ondanks meer dan een eeuw overleg tussen verschillende belangengroepen over betere dijken en een mogelijke droogmaking van het Haarlemmermeer en na de vele voorstellen die hiertoe het licht hadden gezien, was er evenwel, voornamelijk door grote onderlinge tegenstellingen, nog niets gedaan om de gebieden rondom het meer beter te beveiligen. Uiteindelijk besloten de Staten van Holland in maart 1767 oeverwerken langs het Haarlemmermeer aan te leggen op voorwaarde dat deze door het hoogheemraadschap van Rijnland zouden worden onderhouden. Voor de aanleg werd een bedrag van ruim f 770.000 uitgetrokken.[6] Het bestuur van het ambacht Aalsmeer was zo gelukkig met dit besluit dat op 21 april 1767 werd bepaald jaarlijks op de

verjaardag van de stadhouder in het gehele ambacht een dankdag voor de oeverwerken te houden.[7]

Door deze financiële injectie werden de oevers aanmerkelijk verbeterd en nam de veiligheid voor de omwonenden toe. Jaarlijks werden door de provincie en het hoogheemraadschap grote bedragen uitgegeven om de oeverwerken in stand te houden.[8]

De verbeterde oeverbescherming betekende echter niet dat de omwonenden geen hinder meer ondervonden van het Haarlemmermeerwater. Bij krachtig stormweder was het altijd weer afwachten of de dijken en het paalwerk bestand waren tegen het geweld van het opgestuwde water. Het zal voor de oeverbewoners dan ook een hele opluchting zijn geweest toen in de ochtend van 5 februari 1825 bleek dat de noordwester storm, die in de nacht over Nederland had geraasd en welke is omschreven als een van de "geduchtste rampen welke ons vaderland immer troffen"[9], de waterkeringen intact had gelaten. Nergens had het water noemenswaardige schade aan de omliggende landerijen toegebracht. Dat was elders in het land wel anders. Bij deze ramp vonden 380 mensen de dood. De materiële schade was enorm. Op vele plaatsen waren dijken bezweken onder het geweld van het door de wind opgestuwde water. Ten noorden van het IJ overstroomde een belangrijk gedeelte van Noord-Holland terwijl de stad Amsterdam door het IJ-water bedreigd werd.[10] Voor de noordelijke provincies had deze storm catastrofale gevolgen. Tweederde deel van de provincie Friesland stond tussen de 20 en 360 centimeter onder water. Het zoute water zorgde voor jarenlange verminderde oogstopbrengst.[11]

Enkele jaren later kwam het gebied dat tussen Amsterdam en het Haarlemmermeer gelegen was er minder goed vanaf. Het jaar 1834 werd ingeluid met een zware storm. De westenwinden hadden op vele plaatsen in Nederland voor overstromingen gezorgd; dit maal ook in het gebied ten noordoosten van het Haarlemmermeer. Bij het dorp Sloten was een kade doorgebroken en door de geweldige opzetting van het water in het Haarlemmermeer waren enkele polders ondergelopen.[12]

Bijna elke storm confronteerde de Nederlanders met de kwetsbaarheid van hun woongebied. Iedere keer werden dijken beschadigd en vonden overstromingen plaats. Open water vormde in die tijd een nauwelijk in te dammen bedreiging. Het Haarlemmermeer was zo'n grote waterplas die regelmatig buiten zijn oevers trad. In 1836 was het goed raak; maar liefst twee maal in een tijdsbestek van minder dan een maand werd door het Haarlemmermeer met succes een aanval op de omgeving uitgevoerd.

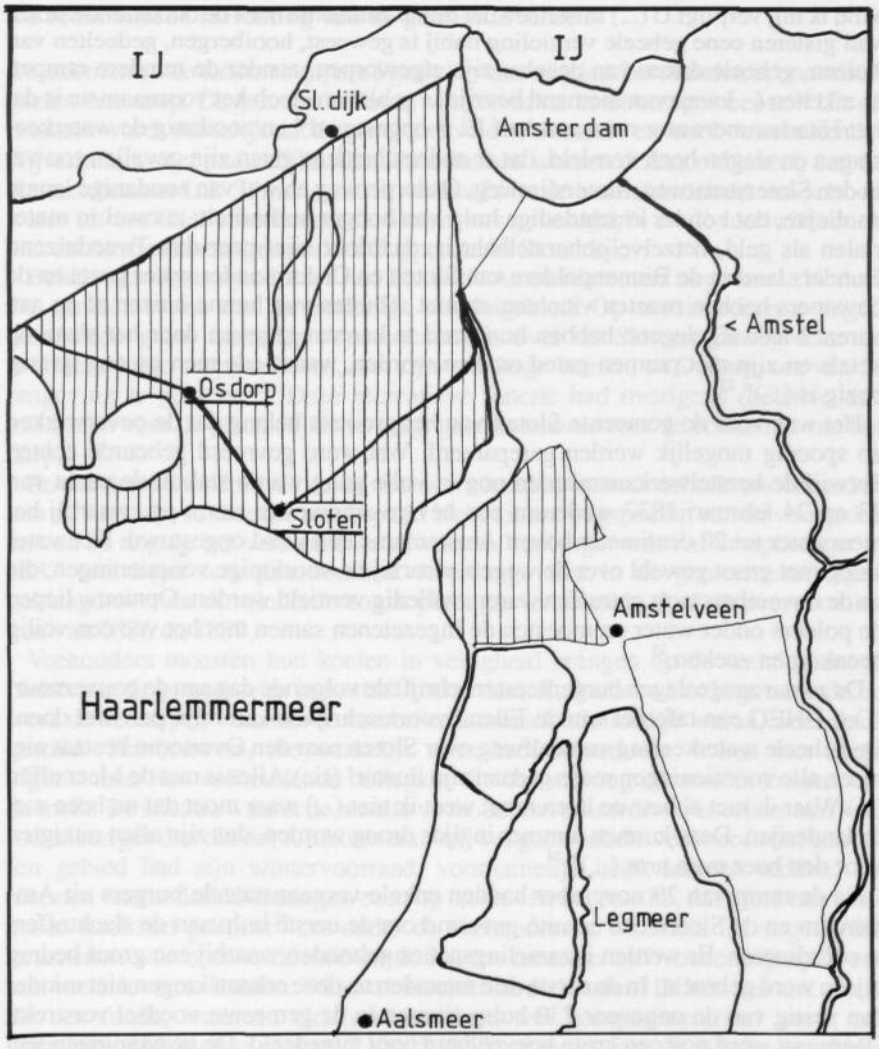
De beschrijvingen van de stormen van 1836 zijn gedetailleerde verslagen die aan duidelijkheid weinig te wensen over laten. De schoolmeester Pieter Boekel van het in het zuidwesten van het Haarlemmermeer gelegen eilandje Abbenes was getuige van de orkaan. Hij beschreef de storm van 29 november als volgt: "De barometer wees eene ongemeene luchtdrukking aan; de thermometer stond op 55°F (...). Weldra deed zich een gesuis hooren, dat overging in een flauw koeltje en henenstreek over het kalme watervlak. Het koeltje wies aan tot zachten wind, die, al sterker en sterker geworden, van harden wind tot storm overging. Het was toen half één op den middag. De storm groeide aan en nam toe in kracht, tot dat hij een uur later den verwoestenden aard van een orkaan aannam. Drie uren achtereen duurde het noodweer, woest was de aanblik op het Haarlemmermeer.

Als golfden er heuvels, zoo rolde de eene baar na de andere; en zoo zwart en onheilspellend zag het er uit, dat geen schepeling zich op den onstuimigen vloed waagde. Ver in den omtrek, tusschen het geloei van den orkaan door, hoorde men het suizend gebruis van het wilde water, dat door rukwind op rukwind voortgezweept, al stouter en woester voorttuimelde, en kokend en klotsend tegen paalwerk en oeverkant aanstormde (...)".[13]

De beschrijving die Boekel geeft, komt geheel overeen met de weerkundige waarnemingen zoals die door P. de Leeuw, opziener in dienst van het hoogheemraadschap Rijnland, op 29 november in het Huis Zwanenburg, halverwege Amsterdam-Haarlem, zijn gedaan. Uit deze cijfers blijkt dat de storm zijn hoogtepunt bereikte tussen twee en vijf uur 's middags. De Leeuw registreerde de zuidwester als een orkaan met een kracht van 11 tot 12.[14] Om tien uur in de avond was de storm in hevigheid afgenomen en het gevaar van verdere verwoestingen door wind verdwenen. De schade die de orkaan in weinige uren had aangericht, was enorm. In de Amsterdamsche Courant van twee dagen later wordt een beeld geschetst van de ravage die in de hoofdstad en omgeving was aangericht. "Weinige gebouwen en huizen zijn geheel onbeschadigd gebleven, van verscheidene zijn gevels geheel of ten deele ingestort, en de menigte der woningen, ook op de aanzienlijkste grachten, die schoorsteenen of gedeelten van het dak verloren hebben, is bijna ontelbaar. In de mindere wijken vloden de bewoners van sommige plaatsen, ondanks het verschrikkelijke stormweder, naar buiten, uit vrees dat de geheele huizen boven hun hoofd zouden instorten (...). Eene menigte der zwaarste boomen, die onze grachten versieren, liggen afgebroken of ontworteld, en verscheidene personen zijn door dezelver val, en door aldien der schoorsteenen, sommigen doodelijk, anderen ligter gekwetst (...). Onder het naburige Slooten heeft de ontzettende storm van gisteren, door onderscheiden doorbraken, in den Osdorper weg gevallen, 2000 bunders land onder water gezet[15], waardoor de Haarlemmermeer alles, onder Slooten en Osdorp, van den Overtoom af tot halfweg Haarlem en langs den geheelen Haarlemmerweg, onder water gezet heeft. Vrij veel vee zou verdronken zijn. De gemeenschap was, vooral in de beginne, geheel gestremd. De gesteltenis der opgezetenen verdient medelijden".[16]

Nog ernstiger was dat ook de Sloterdijkermeerpolder, die bijna tweeëneenhalve meter lager gelegen was dan de omringende polders, ondergelopen was. De bewoners moesten hier met schuiten van hun huizen worden gehaald.[17] Het zou meer dan anderhalf jaar duren voordat deze polder weer droog was.[18]

Voor de bevolking van Sloten betekende deze verwoestingen een regelrechte ramp. De gemeente Sloten, die in hoofdzaak uit polderland bestond, was gelegen tussen Amsterdam, het IJ en het Haarlemmer- en Nieuwe Meer. Verpreid over haar grondgebied waren drie woonkernen te vinden, waarvan Sloten de belangrijkste was. Het dorp telde 150 huizen met zo'n duizend inwoners. In de kom van Sloten, met ongeveer 35 huizen, stond het gemeentehuis. Tweeëneenhalve kilometer noordelijker lag het gehucht Osdorp met zo'n 260 inwoners en 45 huizen. Helemaal aan de andere zijde van de gemeente, tussen de trekvaart van Amsterdam naar Haarlem en het IJ gelegen, lag het dorpje Sloterdijk met ongeveer duizend inwoners.[19] De Sloterdijkermeerpolder was een polder met een eigen waterhuishouding en een eigen polderbestuur en lag midden in de gemeente.



Figuur 1: Kaart met daarop aangegeven (gearceerd) de gebieden die ten noordoosten van het Haarlemmermeer werden geïnundeerd.

Terwijl buiten de storm raasde schreef P. Hanenberg, burgemeester van Sloten c.a. dat hij het ergste voor zijn gemeente vreesde:"wanneer deze storm den geheelen nacht moet aanhouden (dat God verhoede) dan zijn de gevolgen onberekenbaar en de schaden, die toch alweder aanzienlijk is zal dan ontzettend zijn".[20]

De volgende dag werd pas langzaam duidelijk wat de orkaan in de gemeente had aangericht. De burgemeester schrijft wanhopig: "In de treurigste stemming

vind ik mij verpligt U (...) te melden dat mijne gemeente door de ontzettende storm van gisteren eene geheele vernieling nabij is geweest, hooibergen, gedeelten van huizen, geheele daken van dezelve zijn afgeworpen, zonder de mindere rampen te rekenen (...) waarvan niemand bevrijd is gebleven, doch het voornaamste is dat het Haarlemmerwater ruim een half El is opgestuwd[21] en zoodanig de waterkeeringen en wegen heeft vernield, dat er onderscheidene gaten zijn gevallen zoowel in den Sloterstraatweg, Sloterslimweg, Osdorperweg en wel van zoodanige lengte en diepte, dat zonder krachtdadige hulp van hooger authoriteit; zoowel in materialen als geld, hetzelve onherstelbaar is, daardoor zijn meer dan Tweeduizend Bunders land in de Binnenpolders van Sloten en Osdorp onder water gezet en de bewoners hebben moeten vluchten en met schuiten van hunne huizen af en aan varen. Meer afgelegene hebben hun nood te kennen gegeven door het slaan op ketels en zijn met pramen gered moeten worden, waarmede men nu nog ijverig bezig is (...)".[22]

Het was voor de gemeente Sloten van het grootste belang dat de oeverwerken zo spoedig mogelijk werden gerepareerd. Wat werd gevreesd gebeurde echter. Terwijl de herstelwerkzaamheden nog in volle gang waren stak in de nacht van 23 op 24 februari 1837 wederom een hevige zuidwester storm op, waarbij het meerwater tot 20 centimeter boven Amsterdams Peil werd opgestuwd. Het water sloeg met groot geweld over de wegen, waarbij de voorlopige voorzieningen, die na de novemberstorm getroffen waren, volledig vernield werden. Opnieuw liepen de polders onder water en moesten de ingezetenen samen met het vee een veilig heenkomen zoeken.[23]

De zwaar aangeslagen burgemeester schrijft de volgende dag aan de gouverneur: "Om UHEG een tafereel van de Ellend voorteschrijven kan mijn pen niet doen! De geheele waterkeering van halfweg over Sloten naar den Overtoom bestaat niet meer, alle voorzieningen reeds gedaan zijn ilusoir! (sic).Alles is met de Meer effen (...) Waar ik met al het vee heen moet weet ik niet (...) waar moet dat nu heen met de landerijen. Deze kunnen nimmer in tijds droog worden, dus zijn allen uitzigten voor den boer even arm (...)".[24]

Na de ramp van 29 november hadden enkele vooraanstaande burgers uit Amsterdam en de Sloten een comité gevormd om de eerste hulp aan de slachtoffers te coördineren. Er werden inzamelingsacties gehouden waarbij een groot bedrag bijeen werd gebracht. In de eerste drie maanden na deze orkaan kregen niet minder dan zestig van de ongeveer 230 huisgezinnen in de gemeente voedsel verstrekt. Daarnaast werd nog een grote hoeveelheid hooi uitgedeeld. De inspanningen van het liefdadigheidscomité werden door de nieuwe rampspoed echter geheel teniet gedaan. Geruchten dat een groot aantal veehouders misbruik zou hebben gemaakt van de hulp die door het comité werd verstrekt, werden na een onderzoek door B&W ontzenuwd.

De economische inrichting van de gemeente Sloten

De stormen en de daarmee gepaard gaande wateroverlast betekenden economisch gezien een ramp. De gemeente Sloten was een echte landbouwgemeente.[25] Uit de bronnen wordt duidelijk dat de gemeente vele veehouders en tuinbouwers kende. Nijverheid was er nauwelijks. Genoemd kunnen worden de katoenblekerij van de Amsterdammer L.J. Sijmons, die in verband met de beschikbaarheid van schoon water uit het Haarlemmermeer in Sloten was gevestigd,[26] en de loodwitfabriek van de Amsterdamse gebroeders Coppenaal in Sloterdijk.

Behalve landbouwprodukten had Sloten de Amsterdammers nog meer te bieden. De gemeente was een aantrekkelijk wandelgebied. Op mooie zomerse dagen wandelden grote aantallen Amsterdammers over de Sloterstraatweg naar de schilderachtige dorpjes Sloten, met zijn vele hoge bomen, en Osdorp, om van de omgeving te genieten.[27] Deze recreatieve functie had overigens (behalve dan misschien voor de plaatselijke herberg) geen betekenis voor de economie van het dorp.

Zowel de veehouders als de tuinbouwers hadden enorme schade ondervonden van de stormen; schade die niet beperkt bleef tot het wegspoelen van de voorraden en van de nog op het veld staande gewassen. Veel erger was dat de opbrengst in 1837 veel lager was dan normaal. Jarenlang werd in de gemeenteverslagen geklaagd over de verminderde oogstopbrengst veroorzaakt door de overstromingen van 1836 en 1837.

Veehouders moesten hun koeien in veiligheid brengen op de weinige droge plekken in de gemeente en in de stad Amsterdam. Zodra het water begon te zakken werd de veestapel, waarvan de boeren economisch afhankelijk waren, weer thuis gestald. Tuinbouwers, die werkelijk alles hadden verloren, keken met enige afgunst naar hun veehoudende collega's, die immers nog inkomsten kregen van de melk. De situatie waarin de meeste veehouders verkeerden was echter niet veel rooskleuriger dan die der tuinbouwers. Vrijwel geen enkele veeboer in het getroffen gebied had zijn wintervoorraad, voornamelijk hooi, kunnen redden. De meesten waren derhalve aangewezen op steun van het comité, dat grote hoeveelheden hooi had gekocht[28] om onder de veehouders te verdelen. De uitgedeelde rantsoenen waren onvoldoende en de boeren moesten zelf voeder bijkopen om hun vee in leven te houden. Waarvan moesten ze dit betalen? Er bestond niet zoiets als een fonds, waarmee elders in het land wel geëxperimenteerd werd, om dergelijke schade op te vangen.[29] Van de melkopbrengst kon dit in ieder geval niet bekostigd worden. Het vee had sterk te lijden onder deze omstandigheden: te weinig en slecht voedsel en een vochtige omgeving, waarbij het voorkwam dat de koeien in de stallen met hun poten in het water stonden. Het gevolg was dan ook een sterk verminderde melkopbrengst, zelfs tot 75% minder dan wat normaal was in de winter.[30] De mest, die normaal aan de groentetelers verkocht werd, was weggespoeld en betekende eveneens een verlies aan inkomsten.

Zeer ernstig werd de situatie in de loop van april. Het steuncomité had geen geld meer om hooi te kunnen kopen en het land was nog te drassig, zodat het vee niet naar buiten kon. Veehouders die over onvoldoende geld beschikten, moesten noodgedwongen koeien verkopen om voeder voor hun beesten te kunnen kopen.

De prijs die voor een koe betaald werd was echter zeer laag, terwijl het hooi, waarnaar een grote vraag bestond, erg duur was. In het verslag van de Commissie van Landbouw van Noord-Holland wordt geklaagd over de hoge prijs die de boeren voor hooi moesten betalen. Goed hooi kostte in 1836 in deze provincie tussen de 1,8 en 2,5 cent per kilo. Deze hoge prijs werd geweten aan de overvloedige regenval van het najaar en de overstromingen die in november hadden plaatsgevonden.[31] Wanneer deze prijsgegevens gelegd worden naast de opmerking dat het hooi niet meer dan 0,8 tot 1 cent per kilo mag kosten om nog economisch voordeel van het rundvee te kunnen hebben[32], wordt duidelijk in welke kommervolle omstandigheden de veehouders verkeerden, die afhankelijk waren van aankoop van hooi. Dat het niet om kleine bedragen ging, blijkt wel uit het feit dat een koe per dag, volgens de toenmalige opvattingen, minimaal 1/60 deel van zijn gewicht aan hooi of daarmee in voederwaarde gelijk staand voedsel nodig had om in redelijke conditie te blijven. Wanneer de boer echter economisch profijt van de koe wilde trekken, werd de dagelijkse voedselbehoefte verdubbeld. Een rund van 250 kilo had dus dagelijks minimaal ruim vier kilogram goed hooi nodig; wilde men de koe daarenboven melken, dan was dagelijks acht kilo goed hooi nodig.[33] Het gevolg was dat een aantal boeren in een neerwaarts bewegende spiraal terecht kwam en al snel gedwongen werd nog meer koeien te verkopen om het overige vee in leven te kunnen houden. Hun economische basis werd op deze manier langzaam vernietigd.

Voor de tuinbouwers waren de economische gevolgen van de stormen nog rampzaliger. Zij werden in een klap van hun bestaansbasis beroofd. Gegevens omtrent de tuinbouwproduktie in de eerste helft van de 19de eeuw zijn schaars. Tuinbouw bekleedde een nog zeer ondergeschikte positie in de totale landbouwproduktie. Zowel consumptie[34] als produktie van tuinbouwprodukten stelden nog niet zoveel voor. Groente en fruit werden in de eerste helft van de 19de eeuw vooral door de rijkere burgerij gegeten voor wie de prijzen van de produkten van weinig betekenis waren.[35] Groente kwam bij de arbeiders zelden op tafel. Hun hoofdmenu bestond uit aardappelen met mosterd en azijn.[36]

De eerste cijfers die we omtrent de verbreiding van de tuinbouw in Nederland hebben zijn gebaseerd op de kadastrale gegevens van 1833. In dat jaar waren er in Nederland 23.848 warmoezerijen en tuinen, waarvan er 3565 in Zuid- en 2120 in Noord-Holland gelegen waren.[37] Deze cijfers zijn echter te hoog omdat onder tuinen ook particuliere erven werden begrepen, maar ze geven wel een aardige indicatie dat het om een relatief klein aantal tuinbouwers ging.

De tuinbouw was geconcentreerd in een aantal gebieden. Sloten was een gemeente waar het tuinbouwbedrijf reeds sedert de 17de eeuw werd uitgeoefend. Het maakte deel uit van het tuinbouwgebied rondom Amsterdam, bestaande uit de gemeenten Nieuwer-Amstel, Ouder-Amstel, Watergraafsmeer, Sloten en Diemen. In dit gebied bloeide de groenteteelt.[38]

Een ontwikkelde tuinbouw wijst op een verfijning in de agrarische produktie, die slechts onder gunstige omstandigheden vorderingen kan maken. Tot deze omstandigheden behoren: een goede bodem, voldoende maar niet te overvloedige neerslag, een bevredigende beheersing van het waterpeil in het polderlandschap, stedelijke afzetmarkten en goede land- of waterwegen.[39]

De gemeente Sloten voldeed bijna geheel aan deze definitie. De bodem was door bemesting en intensieve bewerking geschikt gemaakt voor de uitoefening van de tuinbouw; de neerslag was, zoals elders in Nederland, niet ongunstig voor groenteteelt en de afzetmogelijkheden waren optimaal. Het tuinbouwgebied lag in een van de meest verstedelijkte regio's ter wereld met relatief goede verbindingswegen naar de steden. Sedert het begin van de 19de eeuw liep er een uitstekende straatweg naar Amsterdam, dat het belangrijkste afzetcentrum voor Nederlandse tuinbouwprodukten was. Aan de noordzijde van de gemeente liep nog een straatweg naar de hoofdstad, de weg die deel uitmaakte van de verbinding Haarlem - Amsterdam. Vreemd genoeg waren de transportmogelijkheden tussen Sloten en de hoofdstad, in dit overigens zo waterrijke gebied, over land veel beter dan over het water. De boeren brachten hun zuivel- en tuinbouwprodukten dan ook met paard en wagen naar de stad. Ook in de polders geschiedde het meeste vervoer per kar; de sloten waren over het algemeen te smal om te kunnen worden bevaren.[40]

Het enige negatieve en soms catastrofale aspect was de onzekerheid ten aanzien van de waterbeheersing. Deze onzekerheid was in de loop der eeuwen, met de uitbreiding van het Haarlemmermeer, voortdurend toegenomen. De ramp van 1836 toonde aan hoe kwetsbaar dit tuinbouwgebied was. De overstromingen betekenden immers dat de positieve voorwaarden om tot een bloeiend tuinbouwgebied te komen, voor langere of kortere tijd, grotendeels weggevaagd konden worden. De met veel zorg door bemesting vruchtbaar gemaakte teelaarde was voor een groot deel weggespoeld en het zou jaren duren voordat dezelfde bodemkwaliteit verkregen werd. Door de overstroming was de grond tot ver in het voorjaar, en voor de Sloterdijkermeerpolder zelfs het gehele jaar, veel te nat om op te zaaien. De goede wegverbindingen met het belangrijkste afzetcentrum werden volledig vernield en werden met veel geld pas na lange tijd gerepareerd.

De winter was altijd al een tijd waarin de tuinbouwers met moeite hun hoofd boven water konden houden, maar het ergste was dat zij nu op langere termijn nauwelijks nog vooruitzichten hadden. De meeste tuinbouwers hadden in november reeds mest, molm en zaden voor het volgend voorjaar ingeslagen, maar nog niet betaald. Het was de gewoonte dat de leveranciers van de opbrengst van het volgende seizoen betaald werden.[41] Het grootste deel van de voorraden was bij de novemberstorm weggespoeld of zo ernstig door het water aangetast dat het waardeloos was geworden. Het was voor de gedupeerden een uitzichtloze situatie. Zonder mest en zaden kon er niet geproduceerd worden. De gewassen die nog op het land stonden waren weggespoeld en de opgeslagen voedselvoorraden waren grotendeels bedorven. Veel gezinnen vervielen in armoede en het waren dan ook met name de tuinbouwers die door het comité in hun dagelijkse levensbehoeften moesten worden ondersteund. Het comité probeerde echter ook door het verstrekken van voorschotten aan de warmoezeniers, hun de mogelijkheid te geven een nieuw bestaan op te bouwen. In februari 1837 was men druk in de weer om de door de orkaan verwoeste glazen bakken te herbouwen, toen de storm van 23 op 24 februari alle hoop op herstel opnieuw de grond inboorde. Wederom werden de kassen vernield. Het comité kon door geldgebrek weinig meer uitrichten.[42]

Het was aan de gedrevenheid van burgemeester Hanenberg van Sloten te danken dat de grond in de polders, behalve in de Sloterdijkermeer, in de loop van mei weer droog genoeg was voor bewerking en het vee op te kunnen laten. Het gemeentebestuur had namelijk in de loop van de maand maart, toen duidelijk geworden was dat er van het hoogheemraadschap noch van gedeputeerde staten van de provincie daadwerkelijke steun bij het droogmaken te verwachten was, op eigen initiatief een paardentonmolen en een vijzelmolen aangeschaft.[43] Deze molens waren gedurende ruim een maand 24 uur per dag in gebruik. In de eerste week van mei waren de meeste polders onder Sloten droog genoeg om de boeren eindelijk de gelegenheid te geven hun landerijen te bewerken.

De zomer van 1837 werd in de rapporten van de provinciale commissie van de landbouw als uitzonderlijk goed omschreven. Dit betekende voor de warmoezeniers dat zij in staat waren een deel van de schade goed te maken. Het hooi dat na mei kon worden binnengehaald was van een uitstekende kwaliteit, maar door de ramp was er toch veel minder dan normaal van het land gehaald.[44]

Wegen en dijken

In de loop van de eerste helft der 19de eeuw is er in Nederland een netwerk van verharde wegen, zogenoemde straatwegen, tot stand gekomen. Straatwegen hadden een wegdek dat uit geselecteerde bakstenen of rechthoekige natuurstenen bestond. Het was het enige wegtype dat betrekkelijk onafhankelijk van de weersomstandigheden gebruikt kon worden. Aanleg van dit soort wegen betekende in deze eeuw dat er grote investeringen gepleegd moesten worden. Deze investerings- en onderhoudskosten dienden door middel van tolheffing te worden opgebracht. Nederland kende in 1841 ongeveer 450 tot 500 kilometer van dergelijke kwaliteitswegen.[45]

Dankzij de aanleg van dit soort wegen werd de tijdsduur waarbinnen bepaalde trajecten afgelegd konden worden, aanzienlijk bekort. Het wegtransport nam in de jaren dertig al een sterk concurrerende positie in ten opzichte van het meer traditionele transport over water. Uit de tolopbrengsten blijkt dat de gebruiksintensiteit van de doorgaande wegen in West-Nederland, vlak voor de introductie van de spoorwegen in de jaren veertig, het hoogst was.[46]

De straatweg van Sloten tot aan de Overtoom had door de novemberstorm aanzienlijke schade opgelopen. Herstel zou ongeveer 7600 gulden gaan kosten.[47] Wanneer dat niet snel zou geschieden, betekende dit een groot verlies aan inkomsten. De grote gaten die in de weg, die tevens waterkering was, geslagen waren, werden wel spoedig gedicht, maar de weg kon slechts in zeer beperkte mate door het verkeer gebruikt worden. Het gevolg was dat er nauwelijks tolgelden binnen kwamen, waardoor ook de onbeschadigde weggedeelten niet onderhouden zouden kunnen worden. Geldschieters waren niet genegen te investeren in een weg die over enkele jaren misschien niet meer zou bestaan, wanneer er niets zou gebeuren ter bescherming tegen het meerwater.

Voorbij het dorp Sloten ging de straatweg over in een puinweg om via Osdorp bij Halfweg uit te komen op de straatweg Haarlem-Amsterdam. Deze puinwegen,

die opgebouwd waren uit baksteenbrokjes, stonden kwalitatief gezien ver achter bij de straatwegen. Ze waren natuurlijk wel veel goedkoper in aanleg en onderhoud.

In de gemeente Sloten hadden de hierbovengenoemde wegen niet alleen een voor vervoer en transport belangrijke functie, maar dienden eveneens als belangrijkste waterkering tegen het Haarlemmermeerwater. In de 18de eeuw was weliswaar een "steenen glooijing" vlak langs de oevers van het meer aangelegd, maar daarvan was in de 19de eeuw weinig meer over.[48]

Tussen deze weg en het Haarlemmermeer lag een gebied waar, ondanks de 18de eeuwse waterkering, de grens tussen land en water niet scherp getrokken kon worden. Deze brede strook grond stond in de winter geregeld onder water. 's Zomers, wanneer het Haarlemmermeer minder water bevatte, viel dit gebied weer droog en lieten de boeren er hun vee grazen. Op sommige plekken werden maatregelen getroffen om de schade die door deze periodieke inundatie werd veroorzaakt, zo klein mogelijk te houden. Zo waren de gronden die tussen de Sloterstraatweg aan de ene kant en het Haarlemmer- en Nieuwe Meer aan de andere kant gelegen waren, met elzen beplant om de grond bij elkaar te houden wanneer het meer in de winter buiten zijn oevers trad.[49]

De storm van 29 november had echter de landinwaarts gelegen waterkering, bestaande uit de genoemde wegen, voor een belangrijk deel vernield, waardoor de kostbare tuinbouwgronden, die achter deze wegen gelegen waren, geïnundeerd werden.

Dat dit heeft kunnen gebeuren was vooral een gevolg van de slechte staat waarin de waterkeringen zich bevonden. Dit had alles te maken met het systeem van verhoefslaging dat gehanteerd werd om de dijken te onderhouden. In de meeste gevallen werd het dijklichaam in vakken verdeeld en de aan de dijk gelegen hoeven draaiden op voor de kosten van onderhoud. In de loop van de 18de eeuw is dit systeem voor de zeedijken geleidelijk aan losgelaten omdat er te grote kwaliteitsverschillen optraden in het onderhoud, met alle risico's van dien. Voor de binnendijken is dit systeem echter nog geruime tijd blijven bestaan.

In de gemeente Sloten werden de boeren aangeslagen overeenkomstig het aantal strekkende meters weg (tevens dijk) waaraan hun landerijen grensden. Het te betalen bedrag door de hoefslagplichtigen was veel te weinig om de dijken naar behoren te kunnen onderhouden. Het gemeentebestuur van Sloten was zich zeer wel bewust van het feit dat dit systeem in hoge mate had bijgedragen aan de situatie zoals nu ontstaan was[50] en stelde het in het voorjaar van 1837 ter discussie. Wanneer de schade die aan de waterkering ontstaan was door de hoefslagplichtigen hersteld diende te worden, zou dit voor de eigenaars van de grotere percelen, die soms wel over een stuk dijk tot 260 meter lengte aangeslagen werden, een last van duizenden guldens gaan betekenen.[51]

Nadat de storm van 23 op 24 februari 1837 opnieuw grote schade aan de dijken, wegen en landerijen had toegebracht, heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Sloten aan de opziener van Rijnland, P. de Leeuw, verzocht een ontwerp voor een nieuwe dijk te maken, die de veiligheid voor de gemeente aanzienlijk zou kunnen vergroten. De eerste constatering van De Leeuw was dat het geen zin had op oude voet door te gaan met het verhogen van de dijken met grond afkomstig uit de polder. Dit zou onherroepelijk nieuwe doorbraken tot

gevolg hebben. De poldergrond was niet bestand tegen de golfslag, "vermits deze aardspecie te veenachtig [is] en nagenoeg aan turfspecie gelijk gesteld kan worden".[52] Aanvoer van kleigrond, die wel voor dit doel geschikt zou zijn, werd als te duur geoordeeld. Slechts één mogelijkheid bleef over. Alleen wanneer de hele weg en waterkering van Sloten tot aan de Haarlemmerweg, ter breedte van drie meter, met een laag grove puin en schelpen verhoogd zou worden tot veertig centimeter boven het Amsterdams peil, zou het gevaar voor doorbraak drastisch verminderd worden. Een voorwaarde was dat de dijk, in tegenstelling tot vroeger, geen steil maar een flauw hellend buitenbeloop kreeg. De golven zouden dan geen kans krijgen met volle kracht op de dijk te beuken, maar zouden langzaam uitrollen waardoor ze veel minder kans kregen om schade aan te richten.[53] De gemeente Sloten wilde wel dat dit plan gerealiseerd werd, maar vreesde toch dat ook dit voorstel onvoldoende bescherming zou bieden. Uitvoering van dit plan kon slechts als "een voorziening geacht worden tot tijd en wijle dat men of het Haarlemmermeer zal droogmaken, of daarin door het leggen van een Dijk, een voorboezem daarstellen, waardoor het water belet wordt tot zoodanige hoogte als thans op te stuwen (...)".[54]

Herhaalde pogingen van burgemeester en wethouders van Sloten om bij het hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie Holland financiële steun te krijgen voor de herstelwerkzaamheden, hadden weinig meer opgeleverd dan de drieduizend gulden die Gedeputeerde Staten van Holland beschikbaar had gesteld, het uitstel van betaling van f 1500 aan het hoogheemraadschap van Rijnland,[55] en het antwoord dat verder geen financiële steun verwacht kon worden, waarbij als reden werd opgegeven "dat geen fondsen tot ondersteuning van anderen kunnen worden toegestaan".[56] Dit bedrag was niet eens voldoende om de meest eenvoudige herstelwerkzaamheden te kunnen bekostigen, laat staan om een kostbaar plan als dat van De Leeuw, dat op bijna f 60.000 werd begroot, uit te voeren.

B&W bleef geen andere mogelijkheid over dan de ingelanden van de Sloterbinnen-, Osdorperbinnenpolders en de Sloterdijkermeer voor de keuze te plaatsen of mee te delen in de kosten van herstel en onderhoud van de waterkering, of in de komende winter de polder vanwege overstromingen te verlaten en het land aan het meer prijs te geven.[57]

Ingezien werd dat de kosten van de dijk in ieder geval omlaag moesten. Uiteindelijk werd een bedrag van f 40.600 nodig geacht om een minimale bescherming tegen het meerwater te kunnen bouwen. Teneinde het grootste deel van dit bedrag bij elkaar te krijgen zouden de ingelanden over iedere hectare grond die ze bezaten f 14 moeten betalen. Het college van B&W deed een zeer dringend beroep op de ingelanden om aan deze oproep gehoor te geven. Ruim twee weken later hadden 68 ingelanden gereageerd; zij hadden gezamenlijk 1400 hectare grond in eigendom. Uit de antwoorden bleek dat slechts de eigenaars van 780 hectaren (van de in totaal 2180 ha) positief stonden ten aanzien van het voorstel.[58] De oproep kon als mislukt beschouwd worden. De hoogheemraden van Rijnland en de Gedeputeerde Staten van Holland werden hiervan op de hoogte gesteld.

De pogingen om van de provinciale en centrale overheid en het hoogheemraadschap van Rijnland geld los te krijgen gingen onverminderd voort. Een aantal ingelanden uit de gemeente Sloten had een verzoek om steun bij Gedeputeerde

Staten van Holland ingediend. Ze verklaarden dat ze de kosten van een goede oeverbescherming niet konden dragen en betichtten het hoogheemraadschap van Rijnland van slecht bestuur. Rijnland bleef, aldus de ingelanden, veel te krampachtig vasthouden aan de traditioneel bepaalde toestand: "Dat de gewone middelen en waterkeeringen, en de kosten tot welke de respective Ingelanden gehouden zijn, juist daarom niet genoegzaam zijn, omdat de geheele toestand derzelve, ja, de geheele inrigting van het waterschap van Rhijnland, nog geheel berusten op den ouden, ganschelijk veranderde staat van zaken, en van die gronden, zooals dezelve was, toen kleinere Meeren, de oude Haarlemmer-, de Leidsche-, de Oude Meer en andere Meertjes in het waterschap, afgezonderd van elkander bestonden, zoodat de kaden en wegen, welke nu het geheele Haarlemmermeer moeten tegenhouden, toen slechts binnenkaden en -wegen waren, welke tot scheiding der verschillende polders van elkander dienden, verre verwijderd van de groote plas".[59] De ingelanden verzochten Gedeputeerde Staten financiële steun voor de gemeente Sloten te bepleiten bij zowel de rijksoverheid als bij het hoogheemraadschap ven Rijnland.

In de loop van de maand juli 1837 ontving de burgemeester van Sloten van de minister van Binnenlandse Zaken, als een soort overbruggingskrediet, een bijdrage van f 10.000. Koning Willem I had zich persoonlijk met deze zaak bezig gehouden en stelde dit geld beschikbaar, onder voorwaarde dat "in afwachting van den uitslag der Overwegingen, omtrent het opnieuw in aanmerking gekomen ontwerp tot droogmaking van het Haarlemmermeer, men zich bij de uitvoering der werken voor de bedoelde waterkeeringen enkel tot het volstrekt noodzakelijke zal behooren te bepalen, en dat in de verder daartoe benoodigde kosten, uit Provinciale fondsen, uit die van Rijnland en verder uit eigen middelen der polders zal dienen voorzien te worden".[60]

Deze uitspraak betekende dat voorlopig niet langer gedacht hoefde te worden aan het ontwerpen van een waterkering die de gronden van Sloten voor eens en altijd zou beschermen tegen het meerwater. Het college van B&W van de gemeente Sloten probeerde evenwel, met het voorstel waarbij zowel Gedeputeerde Staten als het bestuurscollege van Rijnland ieder f 10.000 zouden bijdragen, toch nog de benodigde f 40.000 bijelkaar te krijgen, om een zo goed mogelijke dijk te krijgen. De resterende f 10.000 zou dan door de polders gefinancierd moeten worden.[61] Dit voorstel was echter na de uitspraak van de koning gedoemd te mislukken. Gedeputeerde Staten van Holland stelden f 2000 beschikbaar boven de reeds eerder verstrekte f 3000, terwijl het hoogheemraadschap van Rijnland, ondanks de door de koning te kennen gegeven wens, halstarrig bleef weigeren ook maar iets bij te dragen in de kosten van herstel.[62] Dijkgraaf en hoogheemraden beriepen zich hierbij op een bepaling dat polderbesturen en ingelanden zelf dienden te zorgen voor de beveiliging van hun bezittingen. De polderbesturen onder de gemeente Sloten hadden, aldus dijkgraaf en hoogheemraden, geen enkele reden tot klagen over de medewerking van Rijnland. Was Rijnland immers in de 16de eeuw, na soortgelijke klachten, niet tegemoetgekomen aan de toenmalige wens tot vermindering van lasten betreffende het onderhoud van de dijken? De polders onder Sloten waren toentertijd verhoefslaagd op de Spaarndammer dijk, een dijk ter beteugeling van het IJ-water, en "verpligt om hunne hoefslagen aldaar ten

eeuwigen dage te onderhouden, maar dat, sints het noodzakelijk werd dat de Spaarndammerdijk verhoogt en verzwaard moest worden, ten gevolge van het al meer en meer instromen van het zeewater door stormen en hooge vloeden, hebben zij verlangt van het onderhoud dier hoefslagen ontheven te worden en hebben zij in de 16e eeuw zich met het toenmalige bestuur van Rijnland verstaan, bij een Contract, hetwelk daarna bij het Hof van Holland is bekrachtigd geworden (...)".[63] Dit argument werd nu door dijkgraaf en hoogheemraden gebruikt om te laten zien dat Sloten in het verleden al voor een groot deel door Rijnland ontlast was. Het hoogheemraadschap was overigens wel bereid, zoals na de verwoestende storm van 1834, om een lening tegen gunstige voorwaarden te verstrekken.[64]

Teleurgesteld door de geringe bijdragen van de hoge overheden, waardoor de polders in de nabije toekomst onderhevig zouden blijven aan de grillen van het Haarlemmermeer, kon het college van B&W van Sloten, nadat de minister van Binnenlandse Zaken in juli een bedrag van f 10.000 beschikbaar had gesteld, eindelijk opdracht geven om een begin te maken met de herstelwerkzaamheden van de vijf kilometer lange dijk van Sloten naar Halfweg. De kosten van dit werk bedroegen ongeveer f 23.000.[65] Begin november was dit werk zo ver gevorderd dat de zuidwesterstorm, die van 1 op 2 november over Nederland raasde, niet veel schade had aangericht. De buitenpolders waren weliswaar geheel geïnundeerd, maar de binnenpolders waren door de herstelde dijk gespaard gebleven. Alleen op die plaatsen waar de aannemer nog geen kistdammen had aangelegd, was sprake van enige doorsijpeling, die echter op dat moment geen gevaar opleverde.[66]

Ondanks de herstelde oeverbescherming bleef de angst voor nieuwe dijkdoorbraken groot. Die angst werd vergroot door de gebreken die de gerepareerde dijk al gauw vertoonde. Op sommige plaatsen aan de binnenzijde van de dijk borrelden grote hoeveelheden water omhoog; met name op die plekken waar in november 1836 de doorbraken geweest waren. Op één punt langs de Osdorperweg gebeurde dit met zoveel kracht dat grote hoeveelheden veen uit de diepte omhoog gestuwd werden. Hiertegen kon weinig anders gedaan worden dan deze plek met paalwerk te omschoeien en vol water te laten lopen. Het gevaar van dijkdoorbraak was niet denkbeeldig. Bij een storm die eind november woedde werd namelijk een stuk weg over een lengte van meer dan vijftig meter vernield en kwamen de onderste delen van de kistdam bloot te liggen.

Het gevolg van de provisionele voorzieningen was dat de veiligheid van de polders onder Sloten de eerstvolgende jaren bij iedere storm gevaar liepen. De dijken werden geregeld beschadigd, en, bij gebrek aan middelen, steeds weer zo goed en kwaad als ging, opgelapt.

De noordoosterstorm

De gebieden aan de noordoost zijde van het Haarlemmermeer waren, zo is uit het voorgaande gebleken, ernstig getroffen door de orkaan van november 1836. Nauwelijks een maand later, op 25 december, stak wederom een zware storm op, die bijna twee etmalen aanhield. Deze keer kwam de wind uit het noordoosten.

Het gevolg was dat de waterschade zich nu voornamelijk aan de zuidwest zijde van het Haarlemmermeer manifesteerde.

Over deze storm en de verwoestingen die er door werden aangericht zijn we, evenals over de orkaan van 29 november, redelijk goed geïnformeerd. Ofschoon iets minder krachtig dan de november-orkaan, was het met name de lange duur van de storm die er voor zorgde dat de schade niet minder groot was. Overigens registreerde de opziener van Rijnland, P. de Leeuw, de storm op eerste kerstdag tussen twee en vier uur in de middag als een orkaan en trok hij een vergelijking met november 1836.[67] Extra overlast werd veroorzaakt door de met de storm gepaard gaande vrieskou, waardoor niet alleen het water, maar ook kruiend ijs de oevers bedreigde. Met name de oevers van de Haarlemmervaart, Delftsche Vaart en de Zeyl liepen door het kruiend ijs aanzienlijke schade op.[68] Het water van het Haarlemmermeer werd naar het zuidwesten opgestuwd, perste zich via het Kagermeer door de rechte en kromme Zeyl en bereikte via de Oude Rijn de stad Leiden, om vervolgens via de Rijn bij Katwijk in zee terecht te komen. Voordat het water echter in zee geloosd werd, had het een spoor van vernielingen achtergelaten. Overal was het buiten de oevers getreden, had het dijken vernield waardoor veel polders onder water waren komen te staan. In de gemeente Lisse werden de Lisserbroek- en Roversbroekpolders geheel onder water gezet; in Sassenheim waren alle polders ondergelopen; in Oegstgeest werden de Broek-, Simons-, Oude Hof-, Maredijksche-, Morschebeksche- en Kikkerpolder geïnundeerd. Een zelfde lot trof in Woubrugge de Vlietpolder en in Warmond de Zwanburger-, Veer-, Klinkenberger-, Gecombineerde Warmonderdamsche en Alkemader-, Broek- en Simontjes-, Hemmeer-, Hof-, Zweilander- en Boterhuispolders.[69] Het eilandje De Vennip stond 15 tot 16 centimeter onder water.[70] In totaal werd bij deze storm ruim 7000 hectare grond met Haarlemmermeerwater geïnundeerd.

In de meeste gevallen was het water over de waterkeringen gestroomd en vielen de beschadigingen aan de dijken achteraf gezien mee. In een aantal gevallen was er echter sprake van doorbraken, zoals bijvoorbeeld in de gemeente Warmond, waar in de dijk van de Hemmeerpolder gaten van tientallen meters lengte geslagen werden.[71] Bij een groot aantal boerderijen liepen kelders en stallen onder water waarbij nogal wat voorraden bedorven werden. In een polder verdronken ruim dertig schapen.

De stad Leiden, met ruim 36.000 inwoners, ondervond grote overlast van het water. Ondanks de natuurlijke bescherming die het eiland Abbenes[72] bood, kwamen met name de lager gelegen delen van de stad, zoals de Apothekersdijk, Oude Vest en de Nieuwe en Oude Rijn geheel of ten dele onder water te staan.[73] Het water stroomde door de straten en kelders liepen vol, met gevolg dat de daarin opgeslagen wintervoorraden werden aangetast.

De grote doorgaande wegen in de omgeving van de stad stonden eveneens enige tijd onder water. De straatweg tussen Oegstgeest en Sassenheim, deel uitmakend van de grote straatweg tussen Den Haag en Haarlem, stond twee etmalen achtereen diep onder water.[74] Maar ook andere delen van deze weg, de Heerenweg genaamd, werden door het water onbruikbaar gemaakt. In de buurt van Lisse stroomde het water op meerdere plaatsen over deze weg.[75] Dit weggedeelte, dat tijdens de regering van Lodewijk Napoleon (1806-1810) bestraat was, vormde een belang-

rijke schakel in de route noord-zuid. Tussen de grote steden Amsterdam-Haarlem-Leiden-Den Haag-Rotterdam werden dagelijks diligence-diensten onderhouden. Deze diensten, evenals het post- en goederenvervoer dat over de weg plaatshad, werd door deze overstroming gestremd. Ofschoon deze stremming slechts enkele dagen duurde, werd wel duidelijk hoe afhankelijk het zwaardere wegverkeer van straatwegen was. Het nemen van een andere, niet met klinkers bestrate route, behoorde onder de heersende weersomstandigheden (sneeuw, ijs en water) niet tot de mogelijkheden. Straatwegen waren immers de enige wegen waarvan onder deze weersomstandigheden gebruik gemaakt kon worden. De weg tussen Den Haag en Haarlem maakte deel uit van het netwerk van rijkswegen dat de meeste provinciehoofdsteden met elkaar verbond. Behalve een economisch belang hadden de grote wegen naar alle waarschijnlijkheid ook een politiek belang, waarbij te denken valt aan de vestiging en instandhouding van het centrale gezag.[76] De overheid kon op een snelle manier informatie ontvangen en verspreiden.

De commissaris van de straatweg Den Haag-Haarlem schreef enkele dagen na de Kerststorm aan de opzichter van de weg dat wanneer de straatweg in de toekomst nogmaals onbruikbaar zou worden voor het verkeer, de tolgaarders zo snel mogelijk arbeiders dienden in te schakelen om het tracé zo spoedig mogelijk weer berijdbaar te maken.[77]

Het is voor onze begrippen uiterst merkwaardig dat in de notulen van B&W van Leiden niet wordt gerept over de hinder die door deze overstromingen, veroorzaakt door de geweldige opstuwing van het Haarlemmermeerwater, teweeg werd gebracht. De Leidsche Courant geeft ook niet meer dan een kort, zakelijk verslag van het gebeurde. Waarschijnlijk moet deze houding worden verklaard uit de gedachte dat het stadsbestuur dit tijdelijke ongemak accepteerde als iets waarmee men diende te leven teneinde de voordelen van de opzetting van het meerwater te behouden. Dit laatste werd van levensbelang geacht voor de stad. De op- en afwaaiing van het water in het Haarlemmermeer zorgde immers voor een waterverplaatsing binnen de stad Leiden en had tot gevolg dat het sterk verontreinigde water in de grachten geregeld ververst werd.[78] In dit licht bezien betekenden de verwoestingen ten gevolge van de kerststorm van 1836 geen ramp in de zin dat nu speciale maatregelen noodzakelijk geacht werden, om dergelijke opstuwing in de toekomst te voorkomen. Daarbij kwam dat de materiële schade, op ongeveer zevenduizend gulden geschat, in vergelijking met vele andere plaatsen in het land wel meeviel.

Het hoogheemraadschap van Rijnland

In diezelfde zin lieten dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland zich uit. In een brief aan de gouverneur van Noord-Holland waarin het bestuurscollege van Rijnland reageerde op de klachten van de polderbesturen in het getroffen gebied rond Sloten, schreven dijkgraaf en hoogheemraden: "(...) wanneer men den storm die den 29sten November zoo geweldig gewoed heeft, beschouwd als een algemeene ramp, die niet alleen ons Vaderland, maar buiten hetzelve, ook zoo vele landen geteisterd heeft, dat bij de oudste menschen in die streken, het niet geheugd, zoo iets immer te hebben bijgewoond, zoo dat zelfs Halfweg Haarlem en Amster-

dam door het water is overstroomd geweest, en dat wij reden hebben hoogst dankbaar te zijn, dat, niettegenstaande uit de volle ruimte van het Haarlemmermeer de loeijende storm met al haar kracht op die sluizen gestoten heeft, deze echter onwrikbaar zijn blijven staan en zelfs geen schade evenredig met het gevaar, geleden hebben, en dat wanneer dit anders ware geweest, der Requestranten eigendommen er wel het eerst ten prooi der overstroomingen zouden zijn geweest, dan moet het ons verwonderen, ja verbazen, hoe dat deze polderbesturen nog langer hebben kunnen stilstaan bij het denkbeeld om schadevergoeding te vragen, in een tijdstip, waarin zoo vele hunner mede ingezetenen aan huizen, schoorsteenen, muren en andere eigendommen door den ramp van 29 November en 25 en 26 December ll. van welke niet minder hevige stormen de requestranten bevrijd zijn gebleven, groote schade hebben geleden, en welke schade zij gewillig op zich nemen te dragen (...)"[79]

Hoezeer het Hoogheemraadschap de schade, aangericht door het meerwater, ook betreurde, dit nam niet weg dat de werking van de wind op het meer als positief beoordeeld werd. Opstuwing van het meerwater in zuidelijke of noordelijke richting zorgde immers voor een versnelde uitwatering, respectievelijk bij Katwijk in de Noordzee en bij Halfweg en Spaarndam op het IJ. In een rapport over Rijnlands waterstaat werd gesteld: "De orkanen van den 29sten November en van Kerstmis des jaars 1836 waren voor Rijnlands ontlasting gunstig. De eerste dreef het water naar de IJ-sluizen en verlaagde het IJ zoodat er te Halfwegen met 140 Ned. duimen en te Spaarndam met 69 Ned. duimen grootst waargenomen verval werd geloosd. De tweede zette het Rijnwater naar Katwijk zoo sterk op en verlaagde de Noordzee tevens zoodanig, dat aldaar het nog niet waargenomen geval plaats had[80], dat de sluis, ook gedurende den vloed, bleef exoneren, en daarmede 33 uren aanhield, met een verval van 104 Ned. duimen".[81]

De provinciale overheid

Geheel anders was de reactie van de provincie Holland. Met name het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland drong aan op maatregelen ter beteugeling van het Haarlemmermeer. De invloed van de stad Amsterdam op de houding van Gedeputeerde Staten inzake deze kwestie mag hierbij niet over het hoofd worden gezien. In het verslag over het jaar 1836 dringen burgemeester en wethouders van de hoofdstad aan op verbetering van de dijken langs het Haarlemmermeer, omdat het een bedreiging vormde voor Amstelland. "De zaak is voor deze stad van dringend belang ter keering van het water van de Haarlemmermeer. Spoedige, krachtdadige en afdoende maatregelen worden er vereischt, en wij ondersteunen ten dezen opnieuw de zoo ernstige als herhaalde aanvragen van Heeren Dijkgraaf en Hoogheemraden van den Amstel en Nieuwer Amstel".[82] Of het meerwater werkelijk een bedreiging vormde voor Amsterdam zelf valt te betwijfelen. J.A. Leeghwater maakte in zijn *Haarlemmermeerboeck* (1641) reeds melding van het noodlot dat Amsterdam te wachten stond wanneer er niet snel iets zou gebeuren om het Haarlemmermeer in te tomen. In de loop der eeuwen is dit argument met grote regelmaat herhaald, zonder dat het echter ooit bewaarheid

is geworden. Dit neemt niet weg dat de dreiging van het water voor het gebied rondom Amsterdam groot was en dat met name ten westen en ten zuidwesten van de hoofdstad geregeld overstromingen plaats hadden. Amsterdam zou wel getroffen kunnen worden wanneer deze gebieden tegelijkertijd zouden overstromen. In deze streek werd veel voedsel voor de hoofdstad geproduceerd en bij een eventuele overstroming zou de voedselvoorziening in gevaar kunnen komen.

De Noordhollandse gedeputeerden Van Stralen en Barnaart van Bergen poneerden na de november- en decemberstormen van 1836 het voorstel om samen met Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland bij koning Willem I aan te dringen op maatregelen om overstromingen ten gevolge van opstuwing van het Haarlemmermeer in de toekomst te voorkomen. Hun voorstel werd door het college van Gedeputeerde Staten in Noord-Holland overgenomen, volgens hetwelk de koning een commissie zou moeten benoemen "om te onderzoeken welke voorzieningen en reddingsmiddelen zouden kunnen worden aangewend tot voorkoming en afweering der rampen en nadeelen, welke jaarlijks meer en meer worden aangebracht en daargesteld door de telkens zich herhalende overstroomingen van het Haarlemmermeer, waartegen de bestaande waterkeringen, als geheel onvoldoende te beschouwen zijn, en tot welkers versterking of vernieuwing de Ingelanden der Polders niet in staat zijn terwijl het Collegie van Rijnland zich ongehouden acht om in de kosten voor de te doene vernieuwingen of herstellingen van eenige Polders bij te dragen en de provinciale fondsen niet toelaten om daarvoor belangrijke subsidiën te geven".[83] Deze commissie zou niet alleen aandacht moeten schenken aan het ontwerpen van een goede waterkering, maar diende "tevens terug te komen op het vroeger ontworpen plan tot droogmaking van dien waterplas, als waardoor voorzeker op de meest kragtdadige wijze alle verdere inbreuken van dat gevaarlijke element zouden zijn voorgekomen".[84]

In Zuid-Holland werd het voorstel om "het behoud van een groot gedeelte van ons gewest" veilig te stellen, positief ontvangen. Op 4 februari werd op initiatief van koning Willem I te Lisse een conferentie gehouden waarbij naast de gouverneurs ook enkele gedeputeerden uit beide delen van Holland aanwezig waren.[85] Concrete resultaten leverde de conferentie niet op. Het voorstel van Van Stralen en Barnaart van Bergen, om een commissie in te stellen, werd voorlopig in beraad gehouden.[86] Het belangrijkste resultaat was evenwel dat de centrale overheid, en met name koning Willem I, zich voor deze zaak was gaan interesseren.

Conclusie

De in de inleiding gestelde vragen waarom en voor wie het Haarlemmermeer zo gevaarlijk werd, dat er maatregelen genomen werden om dat gevaar te bezweren, zijn niet eenvoudig te beantwoorden. Het is onvoldoende te verwijzen naar de schade die de boeren in Sloten c.a. of in de polders ten zuidwesten van het meer hadden geleden. Zij waren immers in het verleden ook altijd slachtoffer geweest wanneer het meer buiten zijn oevers trad. Blijkbaar was er meer nodig om te bewerkstelligen dat de waterwolf getemd werd.

De verklaring moet mijns inziens gezocht worden in de omstandigheid dat de samenleving geleidelijk aan gevoeliger begon te worden voor dergelijke rampen. Doordat de bevolking sedert het begin van de negentiende eeuw, na een periode van stagnatie, weer in omvang toenam[87] werd de afhankelijkheid van de landbouw groter. In het gebied rondom Amsterdam nam de tuinbouw een belangrijke plaats in. Tuinbouw werd onder andere gekarakteriseerd door relatief hoge investeringen. De oogstresultaten hingen nauw samen met de mate van bemesting en de waterbeheersing. Boeren produceerden voor de markt en mest en zaden werden (vaak op krediet) aangekocht. Zolang de oogsten voldoende opbrachten kon dit systeem blijven functioneren. Een stijgende bevolking betekende een groeiend aantal monden dat gevoed moest worden. Een stad als Amsterdam diende dagelijks van voedsel te worden voorzien door het omringende platteland. Goede wegverbindingen maakten de toevoer van landbouwprodukten naar de hoofdstad makkelijk, maar het betekende ook dat zowel producenten als consumenten steeds meer op de verbeterde infrastructuur gingen vertrouwen. Vernietiging van deze infrastructuur en verwoesting van hoogwaardige landbouwgrond konden catastrofale gevolgen hebben. Het besef dat een herhaling van een dergelijke ramp kon betekenen dat ook een gedeelte van Amstelland slachtoffer zou kunnen worden van het meerwater drong duidelijk door. Menigeen vroeg zich af wat er zou zijn gebeurd wanneer de belangrijke landbouwgebieden in Amstelland zouden zijn getroffen. De voedselvoorziening van de hoofdstad zou dan in gevaar kunnen komen. Deze angst en het besef dat zoiets niet denkbeeldig was, maakten dat de centrale overheid meer genegen was om het water te temmen. Amsterdam was immers zowel in economisch als in politiek opzicht een machtige stad en de regering was gebaat bij rust in deze stad. Onrust zou het nationale eenheidsstreven van Willem I kunnen bedreigen.

Wanneer men in louter economische termen denkt, was de schade die door het meerwater aan de landbouw werd toegebracht groter dan vroeger. De investeringen waren immers toegenomen. En overstromingen hadden duidelijk gemaakt dat boeren in een klap van hun zaad, mest en hooi werden beroofd en dat de grond voor geruime tijd onbruikbaar werd.

Hetzelfde geldt ten aanzien van de infrastructuur ten westen van het meer. Sedert enkele decennia lag daar de straatweg Haarlem - Den Haag en voor het eerst werd deze weg zwaar getroffen. Ofschoon de materiële schade aan de weg meeviel, valt ook hier het besef te bespeuren dat herhaling catastrofaal zou kunnen zijn. Herstel van een straatweg kostte niet alleen handen vol geld, maar betekende ook dat de weg geruime tijd niet door het verkeer gebruikt kon worden. Daarmee werden de gebruikers gedupeerd. Behalve een economisch doel kenden de straatwegen ook een politiek doel. De rijkswegen waren niet alleen een symbool van het nationale eenheidsstreven, maar vormden ook een snelle verbindingsweg tussen regering en provinciale overheden. Vanwege het politieke en economische belang van de straatwegen was het onaanvaardbaar dat ze bij een storm verwoest zouden kunnen worden.

Concluderend zou men kunnen stellen dat de rijksoverheid er groot belang bij had dat de infrastructuur en de economische structuur in de omgeving van het Haarlemmermeer veilig gesteld werden. Het risico van overstroming en daarmee mogelijke vernietiging van die structuur werd door de ligging van dit gebied in het politieke- en economische hart van Nederland onaanvaardbaar.

3

VAN PLAN TOT WET

"... zoo wint de Landleeuw land
zoo puurt hij goud uit schuim".
Joost van den Vondel

Inleiding

Het besluit om het Haarlemmermeer droog te leggen werd tijdens het bewind van koning Willem I genomen. In de verklaringen die zijn aangevoerd om een antwoord te kunnen geven op de vraag waarom de rijksoverheid zich in dit gigantische project heeft gestort wordt benadrukt dat zowel de plannen als het besluit om het meer droog te leggen geheel op zichzelf stonden en niet in relatie gebracht konden worden met andere beleidsdoelen. Inherent aan deze visie is de opvatting dat in de plannen die werden opgesteld om het meer droog te maken, dan ook weinig rekening werd gehouden met onderwerpen die niet tot het directe doel behoorden.

In dit hoofdstuk zal worden onderzocht of die stellingen juist zijn. Dit zal op twee niveaus geschieden: in de eerste plaats zal gekeken worden of het denkbeeld om het meer in te polderen in een ruimer beleidskader kan worden gepast (door mij macro-niveau genoemd). In de tweede plaats zal binnen de plannen die werden opgesteld met het doel het meer droog te leggen, onderzocht worden in hoeverre daarbij rekening werd gehouden met aspecten die niet in direct verband kunnen worden gebracht met het beleidsdoel: een drooggemaakt meer (micro-niveau).

De besluitvorming die op basis van de plannen plaats vond zal aan de hand van de tot standkoming en de behandeling in het parlement van de twee wetsontwerpen die nodig waren om tot droogmaking te besluiten, worden bestudeerd. De nadruk daarbij zal liggen op de financiële aspecten.

De rol van koning Willem I

Op 1 maart 1837 ontving koning Willem I een brief van de vroegere burgemeester van Amsterdam, mr. F. van de Poll, waarin deze de koning verzocht de nodige

maatregelen te nemen ter verbetering van de waterstaat in Noord-Holland "en dat dezelve, en daaronder de droogmaking van het Haarlemmermeer begrepen, een onderwerp van de meest ernstige, en kon het zijn spoedige overweging bij Z.M. mogt uitmaken".[1] De behandeling van dit verzoek werd uitgesteld tot de eerstvolgende reis van de koning naar de hoofdstad.

De koninklijke familie verbleef van dinsdag 11 tot zondag 16 april 1837, zoals ieder jaar omstreeks die tijd, in het paleis in Amsterdam. De koning was gewoon iedere woensdag onderdanen, die de vorst wilden spreken, te ontvangen. Bij die gelegenheden was iedereen, zonder onderscheid des persoons, welkom. In Amsterdam namen enkele belangrijke ingezetenen van de stad de gelegenheid te baat om Willem I te onderhouden over het dreigende gevaar van het Haarlemmermeer. Behalve Van de Poll sprak ook de hoogleraar D.J. van Lennep zijn ongerustheid uit over de enorme schade die het meerwater in de afgelopen winter had aangericht.[2]

Van Lennep bezat in de omgeving van Heemstede een buitenverblijf, *Het Manpad* geheten, en kende door zijn vele tochten van Amsterdam naar zijn zomerverblijf het noordelijke deel van deze waterplas erg goed. Uit de bewaard gebleven correspondentie blijkt dat Willem I zich, na de gesprekken met Van de Poll en Van Lennep, nader wilde informeren over de toestand van de gebieden die aan het Haarlemmermeer gelegen waren.

Verheugd over de belangstelling van de koning verzamelde van de Poll na dit onderhoud meer gegevens over de toestand van de gebieden rondom het meer. Met zijn zwager en vriend D.J. van Lennep[3] had hij afgelopen winter meermalen over deze zaak van gedachten gewisseld en in de maand mei 1837 maakten ze gezamenlijk een tocht in de omgeving van Aalsmeer, Leimuiden en Amstelveen. Van de Poll bracht hierover schriftelijk verslag uit aan de koning. Deze tocht, zo schreef hij "heeft mij de overtuiging gegeven, dat men algemeen aldaar reikhalzend en met angstig verlangen tegemoet ziet dat van Hogerhand maatregelen worden daargesteld, waardoor het meer en meer dreigend wordend gevaar van de Haarlemmermeer worde weggenomen of voorkomen".[4]

De koning had intussen niet stilgezeten. Nog voordat hij met zijn gezin naar Amsterdam was vertrokken, had hij de Secretaris van Staat opgedragen uit te zoeken wat er met de vroegere plannen tot droogmaking van het Haarlemmermeer gebeurd was.

Tijdens het regime van Willem I waren er op verschillende tijdstippen plannen geweest om het meer in te polderen. Het meest bekende voorstel kwam van het driemanschap F.G. baron van Lijnden van Hemmen, hoofdadministrateur der domeinen, jhr. O. Repelaar van Driel, oud directeur-generaal van de waterstaat en W.F. baron Roëll, voorzitter van de Eerste Kamer. Op 1 april 1819 verleende de koning hun octrooi om een "onderneming van droogmaking der Haarlemmermeer als eene volkomen private particuliere zaak" te beginnen, onder de overweging "dat de droogmaking der Haarlemmermeer met dezelve aangrensende plassen te allen tijde als een wenselijke zaak is beschouwd geworden, dat dezelve bijzonder voor den landbouw, zoowel als voor de onderscheiden takken van nijverheid" van belang zouden zijn.[5] Een van de voorwaarden die gesteld werd, was dat binnen drie jaar van het octrooi gebruik gemaakt moest zijn.

De plannen van Van Lijnden c.s. waren geboren in een tijd waarin het goed ging met de agrarische sector. De landbouwprijzen en de grondprijzen waren hoog. Kapitaalbezitters waren geneigd hun geld in grond te beleggen. De vooruitzichten voor een ingepolderd Haarlemmermeer waren gunstig. In 1819 volgde echter een omslag. De gemiddelde tarweprijs in Nederland daalde van f. 420,- per last in 1818 tot f. 235,- in 1819 en tot f 130,- á f 165,- in 1820. De algemene prijsindex van de Nederlandse landbouwprodukten zakte van 162 in 1817 tot 52 in 1824. De belangrijkste oorzaak hiervan was dat de Westeuropese markt met grote hoeveelheden graan uit Zuid-Rusland werd overspoelden. De oude graanhandel die vanuit het Oostzeegebied via Amsterdam verliep stortte in. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Frankrijk, Pruisen, Spanje en Portugal, waar hoge importtarieven op graan werden ingesteld, gebeurde er in Nederland niets. De aanvoer van goedkoop graan van hoge kwaliteit uit Zuid-Rusland had tot gevolg dat de oppervlakte bebouwd areaal in Nederland aanzienlijk afnam en dat beleggen in grond steeds minder aantrekkelijk werd.[6] Een groot project als de inpoldering van het Haarlemmermeer, dat alleen kon slagen bij voldoende hoge grondprijzen, was onder zulke omstandigheden niet meer rendabel. Van Lijnden van Hemmen deelde dan ook op 23 januari 1823 aan de koning mede dat "(...) sedert wij ons eerste ontwerp vormden, toen de steeds klimmende prijsen der landgoederen kon doen verwachten dat men eene algemeene geestdrift tot deelneming alom zou bespeuren, zijn de omstandigheden te dien opzigte minder gunstig geworden, door de algemeene daling der landproducten die eene daling in de prijsen der landerijen moest te weeg brengen".[7]

Op verzoek van de koning schreef de inspecteur-generaal van de Waterstaat, Jan Blanken Janszn., in 1823 nog een memorie over het plan-Van Lijnden. In afwijking van dit plan stelde hij voor om het Spieringmeer onbedijkt te laten en windmolens in plaats van stoomgemalen te gebruiken. Vele jaren later, in 1829, reageerde een van de inspecteurs van rijkswaterstaat, D. Mentz, wederom op verzoek van de koning, op de voorstellen van Blanken. Ook in zijn visie diende het Spieringmeer onbedijkt te blijven, maar hij wilde wel, net als Van Lijnden, gebruik maken van stoombemaling. Mentz berekende de kosten van droogmaking op zeven miljoen gulden.[8]

Deze nieuwe voorstellen van Mentz zouden op de vergadering van de inspecteurs van de waterstaat op 6 september 1830 definitief beoordeeld worden. De onlusten die in augustus en september van dat jaar in de zuidelijke provincies uitbraken en uiteindelijk zouden leiden tot de Belgische afscheiding, verhinderden echter dat de vergadering doorgang kon vinden. De stukken[9] over de droogmaking van het meer waren namelijk in handen van inspecteur Vifquain, die zich ten tijde van de opstand te Brussel bevond.[10] Dit werd door de Secretaris van Staat aan de koning gerapporteerd met de aantekening dat al deze stukken, kaarten en tekeningen waarschijnlijk nog in het bezit van deze inspecteur waren, aangezien in de stand der zaak sedertdien geen verandering was gekomen.[11]

Na zijn terugkeer uit Amsterdam in de residentie gelastte de koning de minister van Binnenlandse Zaken te proberen bij de opstellers of nabestaanden van de zoek geraakte stukken, afschriften te krijgen.[12] Hieruit valt af te leiden dat Willem I toen al serieus overwoog om van het Haarlemmermeer een nationaal project te

maken. Omstreeks dezelfde tijd was er immers op provinciaal niveau overleg gaande om de waterwolf te temmen. Het optreden van de koning doet sterk vermoeden dat hij deze slepende kwestie voor eens en altijd geregeld wilde zien. De gedachte van Van Lennep om een nationale commissie van onderzoek te installeren, sprak de koning wel aan. In een brief van 15 april aan Willem I, toonde Van Lennep zich een fel tegenstander van het voorstel van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een provinciale commissie in te stellen ter beteugeling van het Haarlemmermeer. Het zou volgens hem de zoveelste commissie worden die slechts oog had voor de lokale belangen van de polders die toevallig door het Haarlemmermeer getroffen waren. De dreiging van het water beperkte zich echter niet tot die paar gebieden die in 1836 en 1837 getroffen waren: "Eerst dan, Sire! verwacht ik eene gewenschte uitkomst wanneer Uwe Majesteit, van belang der zaak overtuigd, besluiten kon zich dezelve onmiddelijk aan te trekken en daarop zelve eene commissie benoemde voorzien van meer uitgebreider last tot onderzoek van de beste middelen tegen het meer en meer toenemend gevaar dat deze provincie en deszelfs hoofdstad van de Haarlemmermeer te duchten heeft. Alsdan toch zoude alle middelen overwogen worden en men zoude hoop mogen voeden van daaruit de beste gekozen te zien, bij de benoeming van de commissie vooral van lieden gewend de zaken meer in het groot en in betrekking tot het algemeen belang te beschouwen".[13]

De inhoud van deze brief stemt geheel overeen met het streven van de koning om provinciale en regionale autonomie te doorbreken en in plaats daarvan een sterke nationale eenheidsstaat tot stand te brengen. Men heeft geponeerd dat veel van de openbare werken die tijdens de regering van Willem I tot stand zijn gekomen, vanuit dit streven naar nationale eenmaking bezien moeten worden. In die visie werden bijvoorbeeld de vele straatwegen die in deze periode werden aangelegd, niet in de eerste plaats om economische redenen (in de KB's echter wel als zodanig gemotiveerd), maar veeleer om politieke redenen aangelegd.[14]

De brief van Van Lennep speelde een belangrijke rol in de besluitvorming om een staatscommissie te benoemen die belast zou worden met het maken van een ontwerp voor droogmaking van het meer. Een afschrift van de brief werd door de koning aan de minister van Binnenlandse Zaken Merkus de Kock gezonden. Deze adviseerde de koning positief over de instelling van een nationaal georiënteerde commissie.[15] In de loop van de maand juni besloot Willem I tot het instellen van een onderzoekscommissie en hij gelastte de minister een voordracht te doen omtrent de samenstelling. Op 7 augustus 1837 werd bij Koninklijk Besluit de staatscommissie geïnstalleerd[16], met de opdracht uiterlijk op 1 november van dat jaar[17] een ontwerp en begroting van kosten voor droogmaking van het Haarlemmermeer aan de minister van Binnenlandse Zaken aan te bieden.

Hoe moet de betrokkenheid van koning Willem I bij de droogmaking van het Haarlemmermeer worden beoordeeld? Wat waren zijn mogelijkheden en zijn belangen bij deze onderneming? Alvorens deze vragen te beantwoorden is het goed wat langer stil te staan bij de visie van Van der Woud op de betrokkenheid van de rijksoverheid bij de ruimtelijke ordening, omdat hierdoor duidelijker wordt in welk kader deze vragen passen. Volgens genoemde auteur kan er sinds 1795 in beginsel gesproken worden van ruimtelijke ordening in moderne zin. Sedertdien

is er sprake van een nationale overheid die wil "leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen".[18] In de persoon van koning Willem I werden de voorwaarden samengebracht om tot een ruimtelijke ordening in moderne zin te kunnen komen.

Van der Woud veronderstelt echter dat de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de periode tussen 1815 en 1850 niet als een samenhangende operatie kon worden opgezet. Hij komt tot deze uitspraak op basis van een viertal argumenten. In de eerste plaats ging de directe betrokkenheid van de rijksoverheid in deze periode niet verder dan de nationale werken: enkele dijkvakken, de belangrijkste wegen en kanalen, de droogmaking van twee grote meren en een klein stuk spoorweg. Ten tweede kan niet gezegd worden dat de bemoeienis van de koning, via Koninklijke Besluiten, met de openbare land- en waterwegen, dijken en dergelijke, waarover hij volgens de Grondwet het oppergezag had, opviel door verweving van ontwikkelingsdoeleinden. In de derde plaats acht Van der Woud het niet waarschijnlijk dat het rijk over een technisch apparaat beschikte dat groot genoeg was om een veronderstelde integrale ruimtelijke planning voor te bereiden en te begeleiden. In de vierde en laatste plaats is een geïntegreerde planning slechts denkbaar wanneer de kennis van het te ordenen gebied in zijn regionale en nationale context in voldoende mate beschikbaar is.[19]

In plaats van een samenhangend ruimtelijk beleid ontstaat er in de visie van Van der Woud een mozaïek, waarvan hier en daar, onafhankelijk van elkaar en zonder te letten op de inpasbaarheid, een stukje wordt ingekleurd. "De aanleg van wegen en kanalen bijvoorbeeld werd ondernomen om handel en nijverheid te stimuleren, ontginningen waren in het belang van de landbouw en de werkverschaffing. De grootste droogmakerij van die periode, die van het Haarlemmermeer, had als doel de beveiliging van het land tegen de uitbreiding van het water. De Haarlemmermeerpolder kreeg echter een landbouwbestemming, maar door de slechte landinrichting liet de staat de eerste generatie van kolonisten een zwaar gelag betalen".[20] Dit laatste is in het kader van dit onderzoek interessant. Volgens Van der Woud was het in feite onmogelijk tot een geïntegreerde ruimtelijke planning te komen. De kortzichtigheid van het beleid zou hierdoor zo groot zijn geweest, dat in het geval van de droogmaking van het Haarlemmermeer het mogelijk was dat het doel van het beleid, i.c. beveiliging van het omringende land, gerealiseerd werd, zonder verder na te denken over de toekomstige bestemming van de gecreëerde lap grond. Of deze stelling houdbaar is, zal uit deze studie moeten blijken. Van der Woud geeft overigens toe dat de vraag of koning Willem I erin is geslaagd om samenhang in de ontwikkeling van het land te brengen, niet serieus beantwoord kan worden zolang van het betreffende regeringsbeleid onder zijn leiding nog zo weinig bekend is.[21] Deze studie probeert onder meer het regeringsbeleid en de wijze waarop het beleid is uitgevoerd ten aanzien van een belangrijk openbaar werk, de drooglegging van het Haarlemmermeer, te analyseren.

Hoe moet nu, met de stelling van Van der Woud in het achterhoofd, de betrokkenheid van koning Willem I bij de plannen om het Haarlemmermeer droog te leggen, beoordeeld worden? Bij de beantwoording zal met name gelet worden op

de vraag of de bemoeienis van de koning met de droogmaking van het Haarlemmermeer, gekoppeld kan worden aan een streven om het land in zijn algemeenheid te ontwikkelen. Het gaat hierbij dus vooral om de intentie van het beleid en niet zozeer om de resultaten. In de eerste plaats is het goed te beseffen dat Willem I in de besluitvorming een nauwelijks te overschatten rol heeft gespeeld. De koning kan getypeerd worden als een verlicht despoot[22]. Alleen hij droeg de verantwoordelijkheid voor het welzijn van zijn volk en omdat alleen hij hiervoor verantwoordelijk was, nam ook alleen hij besluiten.[23] Het staatshoofd vertrouwde het volk niet toe over zijn eigen lot te beschikken en hij zag het als zijn plicht voor de onmondigen te zorgen. Besluiten hoefden voor de onderdanen niet gemotiveerd of gerechtvaardigd te worden. De koning wist immers wat goed was voor het volk.[24]

Ministers werden gedegradeerd tot persoonlijke dienaren van de koning, die alleen aan hem verantwoording schuldig waren. Sommige historici beschouwen dit beeld, hoezeer het ook een weergave is van de persoonlijke relaties tussen vorst en dienaren, als niet meer dan een karikatuur van de werkelijkheid. "Geen ontwerp van wet of koninklijk besluit werd aangenomen zonder advies van één of meer ministers of departementshoofden, de Raad van State of gouverneurs der provinciën (...) of zelfs individuele experts gevraagd werd (...)".[25] Hier staat tegenover dat de koning zijn raadgevers zelf met zorg uitzocht.

De adviseurs spelen een belangrijke rol in de besluitvorming tijdens het bewind van Willem I. Weinig vleiend schrijft J.A. Bornewasser over de koning: "Talloos waren de grote, met steil handschrift gevulde foliovellen waarop hij zijn wijdlopige en slecht geformuleerde denkbeelden ontvouwde en al herhalend verder ontwikkelde. Zelden kwamen die uit eigen koker. Hun uitgangspunt vonden ze meestal in het becommentariëren van hetgeen zijn raadslieden hem aanreikten. Bleven zijn gedachten dikwijls onuitgewerkt, in sommige gevallen (economisch welvaartsstreven en kerkelijke politiek) kregen ze een duidelijke samenhang en hield hij er, zonder tot onmiddellijke realisering over te gaan, eigenzinnig en hardnekkig aan vast".[26]

Met name de economische politiek zoals die door Willem I werd nagestreefd, is veelvuldig geprezen. Zijn economische politiek was erop gericht naast de handel ook de industrie en de landbouw te bevorderen. Dit laatste was, met name voor de Noord-Nederlanders, nieuw. Van oudsher werd daar de handel als bron van welvaart beschouwd. Al gauw tekende zich een tweedeling af in economische opvattingen, waarbij handelaren, die wensten vast te houden aan vrijhandel, en industriëlen, die aandrongen op protectie, tegenover elkaar kwamen staan. Deze tegenstelling mag niet, zoals wel eens wordt beweerd, gelijkgesteld worden met de tegenstelling Noord-Zuid, maar zij was bepaald tot de verschillende bedrijfstakken.[27]

Ook in het regeringskamp viel al gauw een tegenstelling waar te nemen ten aanzien van de economische opvattingen. Aan de ene kant vinden we de ideëen van Gijsbert Karel van Hogendorp (1763-1834) die staatsinterventie ter ontwikkeling van de industrie verafschuwde. Van Hogendorp en zijn medestanders waren van mening dat de stapelfunctie, als belangrijkste bron van welvaart, hersteld diende te worden. De economisch goed onderlegde Van Hogendorp[28] was van

mening dat Nederland in feite alleen geschikt was als handelsnatie en in die opvatting was er slechts plaats voor industrieën die hun basis in commerciële activiteiten vonden. Teneinde de oude handelsfunctie weer te kunnen bemachtigen, diende de export, aldus Van Hogendorp, gestimuleerd te worden door vrijhandel, vrije concurrentie en lage prijzen.[29]

Tegenover de ideeën van Van Hogendorp stonden die van de koning, die, zoals gezegd, ook andere economische activiteiten dan de handel wilde ontwikkelen en een politiek van actieve steun voorstond. Zo richtte Koning Willem I in 1821 het Fonds van de Nationale Nijverheid op, om subsidie te verlenen aan bestaande en op te richten industrieën. De koning investeerde ook zelf in menige (industriële) onderneming: op het kapitaal van de Nederlandsche Handel Maatschappij, die in 1824 werd opgericht, schreef hij voor maar liefst 4000 aandelen in en hij investeerde bijvoorbeeld in de metaalfabriek van Cockerill te Seraing en in de eerste Enschedese Stoomspinnerij.[30]

In de politiek ter stimulering van de nationale economie speelden de vele openbare werken die tijdens het bewind van Willem I zijn uitgevoerd een centrale rol. Hierbij bouwde de koning veelal voort op de plannen die reeds in de Franse Tijd waren opgesteld, maar niet waren uitgevoerd. In het bijzonder verdienen de vorderingen op het gebied van het Nederlandse water- en straatwegennet vermelding, waarbij het grote belang voor de economische ontwikkeling van het land niet te ontkennen valt. De belangrijkste kanalen die tijdens het bestuur van Willem I zijn gegraven, zijn het Noord-Hollandskanaal (1820-1824), de Zuid-Willemsvaart (1822-1826), het Kanaal door Voorne (1827-1830), het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het Kanaal van Charleroi naar Brussel. Wat de landwegen betreft werd onder het regime van Willem I een bijna vijf maal grotere lengte bestraat dan onder de Franse overheersing.[31]

Toch waren het voor Willem I niet alleen de verschillende takken van nijverheid, handel, industrie en landbouw die bevorderd moesten worden. Andere factoren, als het scheppen van werkgelegenheid, werden door hem als minstens even belangrijk gezien.[32] In een studie naar de betrokkenheid van koning Willem I met de handel op China, komt F.J.A. Broeze tot de conclusie dat de economische politiek van de koning bestond uit "een complex mengsel van vrijhandel en protectionisme. Dogmatische toepassing van enig principe was hem geheel vreemd, maar dat betekende niet, dat zijn beleid niet op enige theoretische denkbeelden aangaande economische groei gebaseerd was. Hij aanvaardde de juistheid van veel van Adam Smiths' observaties en al zijn handelen werd bestemd (sic) door een modern welvaartsstreven, dat het uitbreiden van de werkgelegenheid centraal stelde en niets gemeen had met de grondslagen van het mercantilisme (...)".[33]

Het onderzoek van Broeze beperkte zich tot de analyse van 's konings denkbeelden met betrekking tot één bedrijfstak. Het is derhalve de vraag of de conclusies van deze studie op de gehele economische politiek van Willem I van toepassing zijn. Teneinde die vraag te kunnen beantwoorden is nader onderzoek vereist.

Het streven om de werkgelegenheid uit te breiden kan in verband gebracht worden met het vraagstuk van de armoede in de negentiende eeuw. In de economische geschriften uit die periode nam dit probleem een belangrijke plaats in. Op

grond van de verschenen literatuur zou men kunnen zeggen dat er in Nederland twee scholen bestonden die verschillend dachten over het vraagstuk van de armoede. Een groep economen, van wie de belangrijkste exponenten W.C. Mees, H.W. en J.W. Tydeman en J.L. de Bruijn Kops waren, legde een nauw verband tussen de werkloosheid en armoede en de overbevolking en zij stond staatsinterventie voor om werkgelegenheid te scheppen. Een andere groep economen (onder wie S. Vissering en J. de Bosch Kemper) was echter van oordeel dat er geen behoefte was aan nieuwe methoden om de armoede te bestrijden, aangezien de armen hun lage levensstandaard voornamelijk aan zichzelf te wijten hadden. Hierbij benadrukten ze de luiheid, onverantwoordelijkheid, drankzucht en dergelijke van de armen. Staatsinterventie ter verbetering van hun positie wezen zij dan ook resoluut van de hand.[34] Ook over de vraag of de armoede in de afgelopen jaren was toegenomen verschilden beide stromingen van mening. De groep rond Mees was van oordeel dat de armoede in de afgelopen decennia sterk was toegenomen; de tweede groep ontkende dit.

De eerste school bracht de toegenomen armoede in verband met de enorme bevolkingsgroei. Sedert het begin van de eeuw was de bevolking sneller dan ooit tevoren toegenomen. In 1815 telde Nederland 2.202.191 inwoners, in 1830 2.613.487 en in 1849 3.056.879.[35] In 1850 telde Nederland dus ruim 850.000 inwoners meer dan 35 jaar eerder. Dit betekende dat de Nederlandse bevolking in deze periode gemiddeld met 25.000 personen of wel met bijna 1% per jaar toenam.

De denkbeelden over de bestrijding van de armoede van de eerste stroming zijn in dit kader het meest interessant. De ellende waarin de armen verkeerden zou uiteindelijk weliswaar alleen door middel van scholing zijn op te lossen, maar op korte termijn zou de nood gelenigd kunnen worden door het scheppen van werkgelegenheid door de overheid. Hierbij werd vooral gedacht aan het financieren van grote openbare werken, waarbij grote aantallen arbeiders ingezet konden worden.[36]

Dat het scheppen van werkgelegenheid in de welvaartspolitiek van de koning een belangrijke plaats innam, wordt bevestigd door de bewaard gebleven correspondentie tussen de vorst en zijn ministers. De minister van Financiën Beelaerts van Blokland plaatste de grote openbare werken, zoals de aanleg van de Rijnspoorweg van Amsterdam via Utrecht naar Arnhem en de droogmaking van het Haarlemmermeer, in het kader van de door de koning gegeven opdracht om "(...) groote ondernemingen [te bevorderen] die geschikt zijn om op eene uitgebreide wijze het algemeen welzijn, den handel en den landbouw te bevorderen en tot derzelver bloei mede te werken".[37] Van deze grote ondernemingen werd verwacht dat ze de welvaart zouden vergroten "door het verschaffen van arbeid en middelen van bestaan aan duizenden handen en nijvere menschen".[38]

Spoorwegenaanleg en inpolderingen bezorgden vele handen tijdelijk werk. Bij de droogmaking van het Haarlemmermeer moesten vele honderden kilometers kanaal en sloot gegraven worden, waaraan op bepaalde momenten duizenden arbeiders tegelijkertijd werkzaam waren. Dat dergelijke werken echter geen structurele oplossing waren voor het probleem van de armoede bleek vooral tijdens de wintermaanden wanneer het werk voor langere tijd stil lag. Niet werken betekende voor de arbeiders geen inkomsten. In februari 1841 schrijft aannemer

C. Kater, belast met de verbreding van een deel van de Katwijkse uitwatering, aan de Haarlemmermeercommissie dat zijn arbeiders (inclusief vrouwen en kinderen 922 personen) "afgelopen week door de felle koude en harde wind, zijn gedwongen geworden het werk te staken; ten einde op beter weer te wachten. Dat dit zoo strenge weer nu reeds een week aangehouden hebbende het geld der werklieden, waaronder veele die met eene huishouding belast zijn verteerd is, en onder hun eene schroomelijke armoede en gebrek heerscht, daar veele niet alleen zonder eeten of drinken, maar ook zonder vuur zijn om zich bij de felle koude te verwarmen (...)".[39]

De gemeente Katwijk maakte zich terecht zorgen over zo'n grote groep armen op haar grondgebied. Dat een aantal personen in die omstandigheden aan het stelen zou slaan was niet denkbeeldig. Het was voor de gemeente financieel gezien niet mogelijk de armen middelen van bestaan te verstrekken. Die last zou het bestuur van de gemeente Katwijk onmogelijk kunnen dragen. Artikel 13 van de wet op het domicilie van onderstand uit 1818 bepaalde dat een gemeente "Indien de billijkheid schijnt te vorderen" een van elders gekomene te hulp kon komen "behoudens haar regt van verhaal tot restitutie".[40] Dat betekende dat men eerst de vreemdeling bedeelde en dat nadien de kosten werden verhaald op de gemeente waar de bedeelde geboren was, of op het armbestuur van de gemeente waar hij langer dan vier jaar gewoond en belasting betaald had. Bij een gering aantal allochtone bedeelden was dat geen probleem, maar in dit geval, waarbij de gemeente Katwijk haar inwonertal tijdelijk bijna verdubbeld zag, zou het leveren van voorschotten tot de onmogelijkheden behoren. Daarbij kwam dat de gemeente maar moest afwachten of het voorgeschoten geld teruggevorderd zou kunnen worden, aangezien veel polderwerkers geen papieren bezaten waaruit bleek in welke gemeente ze geboren waren. Dit was voldoende reden om hulp van de regering in te roepen. Voorgesteld werd de werkloze arbeiders 75 tot 90 cent per dag uit te betalen. Aanvankelijk stuitte dit op enige weerstand bij de minister van Binnenlandse Zaken, maar uiteindelijk gaf koning Willem II toestemming om de armen uit het fonds van de droogmaking te bedelen, doch onder de uitdrukkelijke voorwaarde "dat in volgende winters, de arbeiders niet in loco blijven, maar tijdig naar hunnen woningen terugkeeren".[41]

Wanneer vergroting van de veiligheid het enige motief was dat ten grondslag lag aan de inpoldering van het Haarlemmermeer, dan zouden ook andere maatregelen, zoals het opwerpen van goede dijken, een voldoende bescherming hebben kunnen bieden.[42] De koning gaf echter duidelijk de voorkeur aan inpoldering. Zeker, een drooggemaakt meer leek de meest volledige garantie te bieden tegen overstromingen[43], maar belangrijk was tevens dat de inpoldering van het meer paste in de politiek van welvaartsbevordering zoals door Willem I werd voorgestaan. Zoals hierboven reeds is betoogd, beloofde de reusachtige onderneming werkgelegenheid en welvaart aan duizenden gezinnen, zowel op korte (inpolderings- en verkavelingswerkzaamheden) als op lange termijn (toekomstige boeren in de polder). In de tweede plaats zou de landbouw in dit relatief dicht bevolkte deel van het land gestimuleerd worden. Een mogelijke verklaring voor het feit dat over zaken als het belang van werkgelegeheid weinig gewag is gemaakt kan misschien

gevonden worden in een in 1850 in het *Tijdschrift voor Staathuishoudkunde en Statistiek* gepubliceerd artikel, dat waarschijnlijk van de hand van Sloet tot Oldhuis is. De auteur schrijft in dit artikel dat bij openbare werken nevendoelen in het geding konden zijn, bijvoorbeeld "door den aanleg daarvan werk aan de ledigloopende klasse te verschaffen of eene afleiding aan soms gevaarlijke, staatkundige bemoeijenissen der menigte te geven". De auteur houdt ons verder voor dat "eene voorzigtige staatkunde vordert, om zooveel mogelijk het doel te verbergen, wanneer men op eene meer kunstmatige wijze de hoeveelheid arbeid wil vermeerderen". Dit laatste was noodzakelijk om te voorkomen dat het denkbeeld zou ontstaan dat de 'geringe standen' recht zouden hebben op arbeid. De staat was immers niet bij machte om op den duur werk te verschaffen".[44]

Maar er kunnen nog meer redenen aangevoerd worden waarom de koning inpoldering boven dijkverbetering prefereerde. Willem I bleek een warm voorstander te zijn van stoombemaling bij eventuele inpoldering van het meer. De vorst had in het verleden al meermalen blijk gegeven positief tegenover het gebruik van stoomkracht te staan. Zo steunde hij reeds in de jaren twintig het streven van Paul van Vlissingen, die, ondanks krachtige tegenwerking van de Amsterdamse bestuurders, stoomvaartverbindingen tussen de hoofdstad en enkele binnenlandse en buitenlandse bestemmingen probeerde op te zetten.[45]

Ook bij de plannen tot droogmaking van het Haarlemmermeer is het de koning die de discussie over het eventuele gebruik van stoomkracht aanzwengelt. Het grootste bezwaar om stoommachines te gebruiken, waren de kosten van brandstof. Steenkool werd in Nederland toen nog nauwelijks gedolven en moest worden geïmporteerd.[46] Dit nadeel is ongetwijfeld een reden geweest waarom koning Willem I door de minister van Binnenlandse Zaken geadviseerd wenste te worden over de mogelijkheden om bij de droogmaking van het Haarlemmermeer Drentse turf als brandstof voor de stoomwerktuigen te gebruiken.[47] Het is echter niet onwaarschijnlijk dat naast kostenbesparing ook een motief van welvaartsbevordering aan dit idee ten grondslag lag. De vorst ging ervan uit dat de machines in Nederland zouden worden vervaardigd. De nationale machine-industrie zou in belangrijke mate kunnen profiteren wanneer voor stoombemaling gekozen zou worden. Wanneer het daarnaast ook nog mogelijk zou blijken om de stoommachines op turf te stoken, zou de welvaart van een der armste streken van het land aanzienlijk vergroot kunnen worden. In de afweging tussen het gebruik van windmolens of stoommachines die op turf gestookt worden, schrijft de administrateur van de Nationale Nijverheid: "En dit [stoombemaling] komt te meer in aanmerking, omdat het hier de daarstelling geldt van iets nieuws en niet het maken van inbreuk op bestaande belangen en betrekkingen; terwijl overigens de niet uitbreiding van het Molenaarsbedrijf, - voor zoover daaraan gehecht mogt worden - ruim schijnt te zullen worden opgewogen door de uitbreiding der binnenlandsche scheepvaart, die zoo zeer eene opleving behoeft en die zij vinden zal in den aanvoer van den langen turf, waaraan in de eerste vijftig jaar nog geen gebrek kan komen, wijl de voorraad in Drenthe in verhouding het tegenwoordige gebruik voldoende geacht wordt om alsnog gedurende eene Eeuw in de behoefte te voorzien (...)".[48] De administrateur verwees hierbij naar een rapport van 29 november 1836 dat aan de koning was gestuurd. Daarbij was ingegaan op de

mogelijkheden om Drentse turf te gebruiken voor het stoken van hoogovens. Er waren proeven genomen met Drentse turf, waarvan de uitslag, aldus het rapport, alle verwachtingen overtrof.[49] Interessant hierbij is dat de oprichting van een smelterij in Drenthe als volgt werd gemotiveerd: "eerstens, om een versneld verbruik van de Drentschen turf daar te stellen, hetwelk als vanzelf tot de uitbreiding der verveening, aanwinst van bebouwbaar land, het graven van vaarten, vermeerdering van bevolking en welvaart zouden leiden. Tweedens, uitbreiding van de fabrikaadje van ijzergietwaren (...)".[50] Daarnaast merkte de administrateur nog op dat "bij de aanwending van stoomkracht de mogelijkheid over [blijft] dat dezelve aanleiding geve tot het vestigen van fabrijken in de nabijheid door welke, tegen billijke vergoeding gebruik van die kracht zou kunnen worden gemaakt".[51] De koning bleek zeer geïnteresseerd te zijn in dit laatste denkbeeld. Twee jaar later doet de waterstaatsingenieur G. Simons een vergelijkbaar voorstel als de administrateur van de Nationale Nijverheid. In een brief aan de koning schrijft hij dat het gebruik van stoomkracht ter ontlasting van de boezem van Rijnland niet alleen wenselijk is voor de landbouw, maar dat dit ook gunstig zou zijn voor de nijverheidsbevordering: "Voor de ontlasting der boezem, zouden de stoomtuigen slechts een *klein* gedeelte van het jaar behoeven in werking te wezen, het overige gedeelte zouden zij tot allerlei andere einden kunnen aangewend worden. Hierdoor zou onze nijverheid zeer in uitgebreidheid kunnen toenemen, bij de beschikking over een groot vermogen, waarvan de kosten der eerste stichting reeds zouden vergoed wezen, door den beteren staat der landerijen".[52] De koning wilde op korte termijn weten wat de mogelijkheden waren om aan dit idee uitvoering te geven. Wanneer de minister van Binnenlandse Zaken de koning antwoordt weinig heil te zien in de uitvoering van dit idee, gelast de koning de inhoud van de brief van Simons toch ter kennis te brengen van de Commissie van Beheer en Toezicht.[53]

Op grond van het voorgaande kan met grote stelligheid beweerd worden dat het bij Willem I om meer ging dan alleen veiligheidsvergroting van het land rondom het Haarlemmermeer. Er was duidelijk sprake van een streven de droogmaking van het meer in te passen in het beleid van welvaartsbevordering. Vanaf het begin stond vast dat de ingepolderde Haarlemmermeer een landbouwbestemming zou krijgen.[54] Deze enorme uitbreiding van het landbouwareaal zou werkgelegenheid aan honderden boeren bieden. De doelstellingen van de inpoldering reikten in de visie van de koning echter verder dan dit. In het gunstigste geval zouden behalve de werkgelegenheid en de landbouw, ook de nijverheid, scheepvaart en turfwinning door de droogmaking gestimuleerd kunnen worden.

Aangezien het hier gaat om de intentie van 's konings denkbeelden doet het nu niet ter zake of en hoe aan deze denkbeelden uitvoering is gegeven. Dit zal later nog aan de orde komen.

De staatscommissie van 1837: het formele plan

De staatscommissie, bestaande uit een aantal deskundigen op het gebied van de waterstaat en uit een aantal bestuurders, begon haar werkzaamheden op 16

augustus 1837. Op de eerste vergadering werd reeds bepaald dat de waterstaatsingenieurs Beijerinck, Grinwis en Mentz, het eigenlijke technische ontwerp van droogmaking zouden vervaardigen.[55] De overige commissieleden beoordeelden de voorstellen voornamelijk op de bestuurlijke, politieke, financiële en maatschappelijke haalbaarheid. Over belangrijke kwesties werd echter door de gehele commissie een besluit genomen, zoals op de vraag of het Haarlemmermeer op Rijnlands boezem dan wel rechtstreeks op het IJ zou worden leeggepompt, en de vraag of het Spieringmeer wel of niet bedijkt zou worden. De commissieleden oordeelden lang niet over alle zaken eensgezind, maar bij verschil van mening werd een besluit bij meerderheid van stemmen vastgesteld.

In de eerste bladzijden van het ruim veertig pagina's tellende rapport, geeft de commissie aan waarom het zo belangrijk is dat het meer wordt leeggemalen. Hier wordt al meteen duidelijk dat ook voor de commissie niet alleen veiligheidsoverwegingen een rol speelden: "De commissie vermeent, dat zij in geen breed betoog zal behoeven te treden van het wenschelijke en in de gevolgen zoo geheel voordeelige dezer groote onderneming. De gestatige aanwas toch van een zoo uitgestrekt binnenlandsch meer, welke aanwas, hoezeer daaraan met moeite en zware kosten paal en perk is gesteld nogthans gedurig dreigt toe te nemen en de naast gelegen oevers te verslinden benevens het aanwezen van een onvruchtbaar en voor de nijverheid en landbouw verloren uitgestrekt gedeelte van de provincie Holland, moeten ongetwijfeld doen wenschen, dat het steeds dreigend gevaar van vermeerderden aanwas mogt kunnen afgewend, en dat uit eene zoo grote massa onvruchtbaar water, vruchtbare en bloeijende streken, door nijvere bewoners bevolkt, mogt herrijzen".[56]

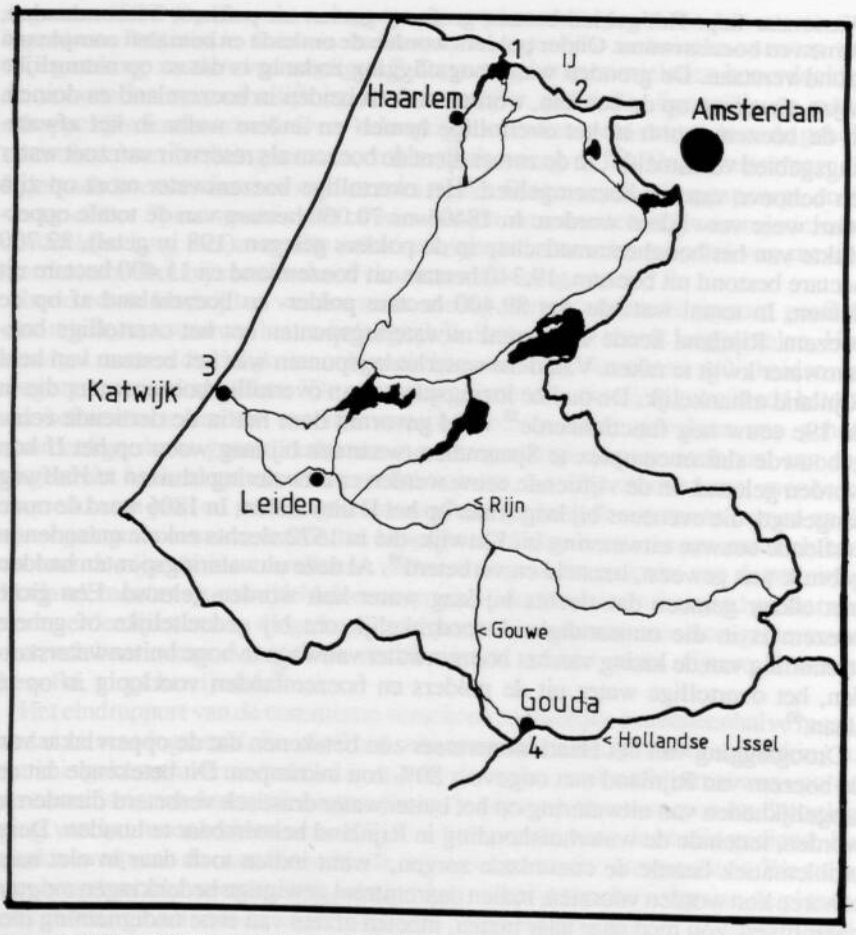
Het eindrapport van de commissie verscheen nauwelijks tweeëneenhalve maand nadat ze was ingesteld. De snelheid waarmee het ontwerp van droogmaking tot stand is gekomen verraadt dat er in de loop der tijd al veel werk verzet was voordat de commissie aan haar taak begon. De oude plannen en ontwerpen tot drooglegging van het meer hadden namelijk als uitgangspunt voor de studie gediend. Het eindontwerp van de commissie blonk dan ook niet uit door originaliteit. We zullen ons hier dan ook voornamelijk bepalen tot een korte beschrijving van de plannen en het weergeven van de argumenten die de commissie gaf om de verschillende belangengroepen van het nut der droogmaking te overtuigen.

In de eerste plaats ging de commissie uitvoerig in op de belangen van het hoogheemraadschap van Rijnland. Het Haarlemmermeer maakte deel uit van Rijnlands boezem en was als zodanig van groot belang voor de waterhuishouding van de vele polders in Rijnland. De commissie erkende dit ten volle en wees op het verband dat bestond tussen de omvang van de boezem en de uitwateringsmogelijkheden van Rijnland. Voor een goed begrip van de situatie in Rijnland zal hier enige aandacht worden geschonken aan de waterhuishouding van het hoogheemraadschap. Het territoir van Rijnland werd in het noorden begrensd door het IJ, in het westen door de Noordzee en in het oosten door een landscheiding waarvan de grens door de gemeenten Sloten, Aalsmeer, Vriezekoop, Nieuwveen, Nieuwkoop, Bodegraven liep. Aan de zuidzijde werd Rijnland begrensd door de Hollandsche IJssel tot Gouda en verder door de landscheiding die ruwweg door de plaatsen Waddinxveen, Benthuizen, Zoetermeer, Leidschendam en Nieuw

Wassenaar liep. Het gebied bestaat grofweg gezien uit polders, boezemlanden, duinen en boezemwater. Onder polders worden de omkade en bemalen complexen grond verstaan. De gronden wier hoogteligging zodanig is dat ze op natuurlijke wijze afwateren op de boezem, worden onderscheiden in boezemland en duinen. In de boezem wordt al het overtollige hemel- en andere water in het afwateringsgebied verzameld[57]. In de zomer dient de boezem als reservoir van zoet water ten behoeve van het boezemgebied. Het overtollige boezemwater moet op zijn beurt weer verwijderd worden. In 1840 was 70.060 hectare van de totale oppervlakte van het hoogheemraadschap in de polders gelegen (198 in getal), 22.700 hectare bestond uit boezem, 19.340 hectare uit boezemland en 11.400 hectare uit duinen. In totaal waterde dus 89.400 hectare polder- en boezemland af op de boezem. Rijnland kende een aantal uitwateringspunten om het overtollige boezemwater kwijt te raken. Van deze waterlozingspunten was het bestaan van heel Rijnland afhankelijk. De oudste lozingsplaats van overtollig boezemwater die in de 19e eeuw nog functioneerde[58] werd gevormd door het in de dertiende eeuw gebouwde sluizencomplex te Spaarndam, waarmee bij laag water op het IJ kon worden geloosd. In de vijftiende eeuw werden er uitwateringssluizen te Halfweg aangelegd, die eveneens bij laag water op het IJ uitwateren. In 1806 werd de oude zestiende eeuwse uitwatering bij Katwijk, die in 1572 slechts enkele maanden in gebruik was geweest, hersteld en verbeterd[59]. Al deze uitwateringspunten hadden met elkaar gemeen dat slechts bij laag water kon worden geloosd. Een grote boezem is in die omstandigheid noodzakelijk om bij gedeeltelijke of gehele stremming van de lozing van het boezemwater vanwege te hoge buitenwaterstanden, het overtollige water uit de polders en boezemlanden voorlopig in op te slaan.[60]

Drooglegging van het Haarlemmermeer zou betekenen dat de oppervlakte van de boezem van Rijnland met ongeveer 80% zou inkrimpen. Dit betekende dat de mogelijkheden van uitwatering op het buitenwater drastisch verbeterd dienden te worden, teneinde de waterhuishouding in Rijnland beheersbaar te houden. Deze problematiek baarde de commissie zorgen, "want indien toch daar in niet naar behoren kon worden voorzien, indien daaromtrent gewigtige bedenkingen mogten overblijven, zou men naar haar inzien, moeten afzien van eene onderneming die, hoezeer op zich zelve wenschelijk en nuttig, aan den anderen kant, belangrijke nadeelen zou kunnen te weeg brengen".[61]

Het Haarlemmermeer hoefde niet per se op de boezem van Rijnland uitgemalen te worden. Door zijn ligging was het technisch gezien heel goed mogelijk om het meer rechtstreeks uit te malen op het IJ. De commissie achtte dit echter in bestuurlijk opzicht niet raadzaam. Zij voorzag grote problemen tussen het hoogheemraadschap van Rijnland en een grote onafhankelijke polder in het midden van haar territoir. Het was voor de commissie zonder meer duidelijk dat Rijnland de boezemverkleining niet zo maar zou accepteren en dat de droogmaking van het Haarlemmermeer door het hoogheemraadschap als een hoogst dubieuze aangelegenheid beschouwd werd. Een van Rijnland onafhankelijke polder zou betekenen dat het hoogheemraadschap de controle over een enorm gebied zou verliezen. Het verdwijnen van het meer zou, hoe dan ook, van enorme invloed zijn op de waterhuishouding van Rijnland. Het leek de staatscommissie daarom verstandiger



Figuur 1: Het gebied van Rijnland inclusief het Groot-Waterschap van Woerden, met daarop aangegeven de waterlozingsplaatsen. 1: Spaarndam; 2: Halfweg; 3: Katwijk en 4: Gouda.

het hoogheemraadschap zoveel mogelijk bij deze operatie te betrekken om te voorkomen dat twee delen van hetzelfde gebied met dezelfde belangen door bestuurlijke herindeling tegenover elkaar zouden komen staan. Het toekomstige bestuur van de nieuwe polder zou het in dat geval wel erg moeilijk gemaakt kunnen worden.

De commissie adviseerde het Spieringmeer niet bij de inpoldering te betrekken. Ofschoon niet ieder commissielid dit standpunt huldigde, werd hiertoe besloten teneinde zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de bezwaren die Rijnland tegen de boezemverkleining had. Met name aan de oostzijde van het Spieringmeer zou

een goede oeverbescherming gemaakt moeten worden. Dit hoefde, aldus het rapport van de commissie, niet duur te zijn, aangezien er bij de droogmaking van het Haarlemmermeer een massa steen en puin nutteloos zou worden.

De grote boezemverkleining betekende dat het boezemwater sneller geloosd moest kunnen worden. Ter verbetering van de uitwatering stelde de commissie voor om een vierde sluis bij Halfweg te bouwen en de uitwatering in de Noordzee, nabij Katwijk, te verbeteren. Het Spaarne zou verdiept moeten worden, bij Spaarndam diende er een extra sluis te komen en, wanneer het nodig geacht werd, zou daar een stoomgemaal van 180 pk gebouwd moeten worden, teneinde in alle gevallen verzekerd te zijn van waterafvoer op het IJ. In de zomer zou, door de verkleinde boezem, sneller de behoefte bestaan om zoet water in te laten. Daarin zou voorzien worden door het maken van een duiker bij Gouda, waardoor water van de IJssel op de boezem gebracht kon worden.

Wanneer al deze voorzorgsmaatregelen in acht genomen werden, bestond er, aldus de commissie, geen enkel bezwaar om tot inpoldering over te gaan. Rijnland zou, zo meende de commissie, weinig gegronde reden meer kunnnen hebben om de inpoldering tegen te houden.

De droogmaking zou echter niet alleen voor het hoogheemraadschap een ingrijpende verandering zijn, ook voor de scheepvaart zou zij grote consequenties hebben. Het Haarlemmermeer was namelijk een belangrijke schakel in de scheepvaartroute tussen de noordelijke en zuidelijke provincies. Per jaar voeren vele duizenden schepen over het meer.[62] In een rapport over de gevolgen van de droogmaking van het meer voor Rijnlands waterstaat, schrijven de samenstellers over de scheepvaart: "De groote binnenlandsche scheepvaart uit Groningen, Vriesland, Drenthe, Overijssel en Noord Holland naar Zuid Holland, Zeeland en Noord Braband gaat, ook in tegengestelde rigting, en dus heen en weer, grootendeels over het Haarlemmermeer. De zeilschepen, die de Zuiderzee of het IJ moeten bevaren, vinden zich in het gebruik van want en tuig minder bezwaard dan in menigvuldige brug-, sluis-, trek- of jaaggelden. Op het Spaarne, de meren en de ruime waters in Rijnland, kunnen zij daarvan onverhinderd gebruik maken".[63]

Vanaf de Zuiderzee konden de zeilschepen op twee manieren naar het zuiden varen: de eerste route liep via Amsterdam, de Schinkel en het Nieuwe Meer over het Haarlemmermeer naar de Oude Wetering en Leidsche Rijn, de tweede route liep via het IJ en het Spaarne door Haarlem, dwars over het Haarlemmermeer naar de Oude Wetering. Wanneer de regering tot droogmaking van het Haarlemmermeer zou besluiten, zouden de schepen in de toekomst gebruik moeten maken van de ringvaart. De minimale diepte van de ringvaart zou bij de laagste boezemstand aldus het rapport van de staatscommissie 2.40 m. moeten bedragen. Dat was ruim voldoende voor de grootste vaartuigen op dit traject. De route van Amsterdam naar het zuiden zou nauwelijks veranderen: de ringvaart zou vrijwel parallel aan de oude scheepvaartroute lopen. Het traject van Haarlem naar de Oude Wetering zou door de drooglegging van het meer echter aanzienlijk verlengd worden. De ringvaart maakte in vergelijking met de vroegere scheepvaartroute een grote omweg. Dit nadeel werd door de commissie ingezien en zij pleitte derhalve voor het openen van een nieuwe vaart door de Rijpwetering, Wijde Aa en Heimanswetering naar de Leidsche Rijn, waardoor het nadeel van de lange omweg naar de

Oude Wetering aanzienlijk werd verzacht. Verder zou ter compensatie van de mindere geschiktheid van de ringvaart tegenover de oude route over het meer, een jaagpad aangelegd moeten worden langs het Spaarne. De ringvaart zou, mede in het belang van de scheepvaart, zo recht mogelijk geprojecteerd worden. De vaart zou op het niveau van Amsterdams Peil een breedte moeten krijgen van tussen de 35 en 40 meter, "voor de scheepvaart (...) zelfs voldoende om de ringvaart zeilende te kunnen bevaren".

De commissie was blijkbaar van oordeel dat met het aandragen van oplossingen voor de veranderingen die ten gevolge van de droogmaking voor Rijnland en de scheepvaart zouden optreden, voldoende tegemoet gekomen was aan de verschillende belanghebbenden. Ongetwijfeld waren Rijnland en de scheepvaart de grootste belanghebbenden bij deze onderneming, maar dat wil niet zeggen dat zij de enige waren. Zo vervulde het meer ook een belangrijke functie voor de tuinbouw. Het Haarlemmermeer was niet enkel een gevaarlijke vijand voor deze tak van bedrijvigheid. In de eerste plaats was het meer voor de afvoer van land- en tuinbouwprodukten zeer geschikt. De markt van Amsterdam kon voor een grote groep tuinders op een snelle en eenvoudige manier bereikt worden. Daarnaast haalden de tuinders, die hun bedrijf in de nabijheid van het meer uitoefenden, geregeld 'modder en molmen' uit het meer ter verbetering van de tuinbouwgrond.[64] Een boomkweker uit Aalsmeer schrijft: "Nu moet ik jaarlijks tot onderhoud van mijne teelderijen ten minste 200 pramen modder laten halen door dat de spezie bij het land weggenomen word door de sluiting van het meer. Deze had ik nu voor 15 cent per praam en nu ten minsten niet minder als 35 cent per praam daar dezelve alsdan 9 uur ver moet gehaald worden. En dan is dezelve nog kwalijk half zoo goed als die ik heden uit den meer krijg".[65]

Dat de commissie dergelijke relatief geringe belangen niet aanroerde, is te begrijpen. Dit ligt anders bij de visserij. Deze tak van bedrijvigheid heeft naar alle waarschijnlijkheid een niet al te belangrijke plaats ingenomen, wat niet wegneemt dat tientallen vissers door de droogmaking een ander bestaan moesten zoeken. Het is onmogelijk een schatting te maken van het economische belang van de visvangst uit het Haarlemmermeer. Het enige wat over een lange reeks van jaren bekend is, zijn de inkomsten die de steden Leiden en Haarlem ontvingen uit de verpachting van de viswateren.[66] Onbekend blijft echter hoeveel vissers economisch afhankelijk waren van de visvangst op het Haarlemmermeer. Dat het er zeker enige tientallen zijn geweest, blijkt uit een verzoek van een negental vissers uit Aalsmeer aan de koning om toegang tot het Haarlemmermeer te houden na sluiting van de ringvaart. Volgens dit request waren in de gemeente Aalsmeer ruim veertig huisgezinnen afhankelijk van de visvangst uit het Haarlemmermeer.[67] Het valt overigens op dat de vissers pas in een laat stadium tegen de droogmaking protesteren. In de fase van besluitvorming is geen enkel bezwaar van vissers tegen de voorgenomen droogmaking aangetroffen. Pas toen zij geconfronteerd werden met de zichtbare ingrepen in het landschap en de brodeloze toekomst steeds dichterbij kwam, kwamen ze in het geweer.

De commissie spreekt met geen enkel woord over het wegvallen van de bestaansbasis van de vissers, en later, wanneer de vissers zich beklagen over de onzekere toekomst, zullen hun bezwaren tegen de droogmaking afgedaan worden

met de boodschap dat "niet in het lot (kan) worden voorzien van ieder bijzonder persoon die door de droogmaking van het Haarlemmermeer in zijn belangen min of meer wordt gekrenkt".[68]

In het rapport van de staatscommissie wordt nauwelijks aandacht geschonken aan de opvatting van de drie grote steden Haarlem, Amsterdam en Leiden ten opzichte van een eventuele droogmaking van het meer. Verondersteld mag worden dat Amsterdam en Haarlem, die respectievelijk door een lid van de stadsraad en de burgemeester in de staatscommissie vertegenwoordigd waren, zich in grote lijnen konden verenigen met de plannen zoals die in het rapport gepresenteerd werden. De positie van Leiden in dit geheel was anders. Burgemeester en wethouders van deze stad waren van meet af aan verbolgen over het feit dat er geen afgevaardigde van de stad in de staatscommissie was benoemd.[69] De minister van Binnenlandse Zaken was echter van mening dat de belangen van Leiden voldoende gewaarborgd waren door de zitting in de commissie van een lid van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en een hoogheemraad van Rijnland, die zelfs een ingezetene was van de stad Leiden.

Het college van B&W was daar echter niet zo gerust op. In een uitvoerige brief werden alle bezwaren van het stadsbestuur tegen een eventuele droogmaking nog eens samengevat. In de winter zou het peil in de verkleinde boezem te hoog en in de zomer te laag worden. De gevolgen zouden, aldus de brief, voor Leiden catastrofaal zijn. In de winter zouden de lage delen van de stad onder water staan, de scheepvaart zou noodgedwongen stil komen liggen, omdat de vaartuigen de stenen bruggen niet meer konden passeren. In de zomer vreesde men een zodanige verlaging van de waterstand, dat "sommige grachten of canalen zullen (...) droogloopen, in anderen zal niet meer dan eene smalle geul in het midden overblijven die nauwelijks door kleine schuiten bevaarbaar is. (...) Terwijl binnen de stad de rioolen meestal zullen droogloopen en de ondraaglijke stank overal verspreiden; de fabrieken zullen van zelve moeten stilstaan en niet een van de menigvuldige stoomwerktuigen, ververijen, brouwerijen, branderijen en wie meer water tot hun bedrijf noodig hebben, zullen kunnen voortwerken (...)"[70] Maar ook wanneer de toenmalige zomer- en winterpeilen gehandhaafd zouden kunnen worden, vreesde Leiden een grote achteruitgang van de waterkwaliteit in de stadsgrachten. De grachten werden namelijk door de beweging van het Haarlemmermeerwater geregeld schoongespoeld. Die werking zou, wanneer tot inpoldering besloten werd, geheel verloren gaan en het water zou in en om de stad een stilstaande stinkende plas worden.[71] De Katwijkse sluizen hadden, aldus de memorie, veel te weinig kracht om in Leiden merkbaar te zijn. De brief eindigt met het uitspreken van de hoop dat de door de stad Leiden gemaakte opmerkingen door de plannenmakers ter harte genomen zullen worden en dat zij "door gepaste middelen de belangen van Hollands voornaamste Fabriekstad gelijktijdig met de droogmaking der Haarlemmermeer, zullen verbinden".[72]

In grote lijnen waren de bezwaren van Leiden tegen de droogmaking gelijk aan die van het hoogheemraadschap. Zowel Leiden als Rijnland waren bang dat de waterhuishouding door de verkleinde boezem zou verslechteren. De commissie was van mening dat de door haar voorgestelde verbeteringen voldoende waren om in de bezwaren van boezemverkleining te voorzien.

Een groot aantal pagina's van het rapport is gereserveerd voor de belangrijke vraag hoe het water uit het meer gemalen moet worden. De commissie had de keuze tussen gebruik van stoom- en windkracht. Het rapport geeft duidelijk blijk van twijfel ten aanzien van de keuze tussen beide middelen. Het stond voor de commissie vast dat stoombemaling in het voordeel zou zijn bij de droogmaking van het meer. Met behulp van stoomkracht zou het meer in veel kortere tijd leeggemalen kunnen worden dan wanneer op de kracht van wind werd vertrouwd. Dit zou aanzienlijke kostenvoordelen met zich meebrengen. De twijfel om enkel en alleen op stoomkracht te vertrouwen werd ingegeven door het vermoeden dat de machines, die na de inpoldering gebruikt zouden worden om de polder droog te houden, te kostbaar zouden zijn voor de toekomstige polderbewoners. De commissie verwachtte dat de kosten van stoombemaling bij drooghouding van de polder, voornamelijk ten gevolge van de hoge brandstofprijzen, ongeveer twee tot drie maal zo hoog zouden zijn dan wanneer van windkracht gebruik gemaakt zou worden. De vrees bestond dat de polderlasten hierdoor zo hoog zouden worden dat de boeren nauwelijks in staat zouden zijn om in hun levensonderhoud te voorzien. Dit was de belangrijkste reden om in het rapport voor gebruik van windkracht te pleiten. Wel zou daarnaast gebruik gemaakt kunnen worden van enkele kleine stoommachines om onafhankelijk van de wind uit te kunnen malen. In het rapport wordt voorgesteld 32 gangen vijzelmolens, twee hoog opmalende en vijf gangen hellende schepradmolens, drie hoog opmalende te bouwen, wat neer kwam op een totaal van 79 windwatermolens. Daarnaast zouden er drie stoomvijzelmolens opgesteld worden, elk van 40 p.k.. De lokatie van de op te richten werktuigen werd enerzijds bepaald door de ligging van de uitwateringspunten van het boezemwater en anderzijds door de vastheid van de bodem teneinde de aanleg van kunstmatige funderingsputten te vermijden. De commissie adviseerde 16 gangen vijzelmolens tussen het Spaarne en de Lee te bouwen (nabij het uitwateringspunt van Spaarndam), een zelfde aantal tussen het Spieringmeer en Nieuwe Meer (bij Halfweg) en de vijftien hellende schepradmolens bij de Kaag neer te zetten (ten behoeve van de uitwatering bij Katwijk).

De kosten van de gehele onderneming werden door de commissie begroot op f 8.355.157,--.[73] Ten aanzien van dit bedrag merkte de commissie op dat het zeer aanzienlijk was, "doch het resultaat daar voor te bekomen is het, naar het inzien der Commissie, niet minder; Daar mede zou eene zaak worden tot stand gebragt, welke, wat de uitgestrektheid der onderneming betreft, in ons vaderland, en ook zelfs, wat derzelver aard en natuur aangaat, in Europa nog zonder voorbeeld is; terwijl de groote voordeelen, welke daaruit voor de physieke veiligheid op de welvaart van vele landeigenaren, alsmede ter bevordering van landbouw, industrie, bevolking en in de gevolgen ter aanmerkelijke vermeerdering van alle 's Rijks inkomsten, moeten voortvloeijen, te zeer in het oog vallen, dan dat het noodig zou zijn die in het breede op te sommen". Een element van prestige ontbrak zeer zeker niet aan de onderneming.

Om enigszins een beeld te vormen van de hoogte van het bedrag dat voor de droogmaking gereserveerd diende te worden is het goed om de acht miljoen gulden die hiervoor werden uitgetrokken af te zetten tegen enkele cijfers uit de rijksbegroting van 1840. In dat jaar bedroegen de totale uitgaven ruim 58 miljoen gulden.

Hiervan was ruim drie miljoen gulden gereseveerd voor het ministerie van Binnenlandse Zaken. Voor de post waterstaat (ressorterend onder Binnenlandse Zaken) was 1,2 miljoen gulden bestemd.

De commissie liet een aantal zaken in het plan vrijwel ongeregeld. Het meest in het oog springend hierbij is de afwezigheid van een verkavelingsplan. De hoofdlijnen van de verkaveling werden weliswaar op een kaartje aangegeven, maar de meeste zaken zouden in de toekomst geregeld moeten worden. Dit betekende echter niet, zoals Van der Woud suggereert, dat de toekomstige bestemming van de droogmakerij nog onzeker was. De commissie maakte in haar rapport duidelijk dat de polder een belangrijk landbouwgebied zou worden, maar meende dat een gedetailleerd verkavelingsplan pas gerealiseerd kon worden wanneer men bekend was met de vele plaatselijke omstandigheden. De inpolderingswerkzaamheden hoefden echter niet te wachten tot het verkavelingsplan gereed zou zijn.

Planning

Van geïntegreerde planning was, aldus Van der Woud, in de eerste helft van de negentiende eeuw geen sprake. De verschillende werken die in deze periode tot stand werden gebracht, kunnen niet in een algemeen beleidskader worden ingepast. In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk zijn bij deze visie enige kanttekeningen geplaatst. Van der Woud constateert echter ook op micro niveau, dat wil zeggen binnen de plannen zelf, een gebrek aan een streven om met een groot scala van onderwerpen rekeningen te houden. In de traditionele planning zijn enkele belangen allesoverheersend en wordt met andere belangen nauwelijks rekening gehouden of zelfs geheel genegeerd. De planning rondom de inpoldering van het Haarlemmermeer paste aldus Van der Woud nog geheel in deze traditie. Hier stonden de "behartiging van de waterstaattechnische belangen van Rijnland en de financiële belangen van de staat centraal en maakte alle andere belangen daaraan ondergeschikt, soms door ze eenvoudig geheel te negeren".[74] Deze formulering is, gezien de verschillende rapporten die over de mogelijkheden tot droogmaking zijn uitgebracht, te negatief en ook te ongenuanceerd. Geenszins werd ontkend dat de droogmaking van het meer met zeer veel belangen in verband stond, maar daarbij werd aangetekend dat met name de waterstaattechnische belangen van het hoogheemraadschap van Rijnland veilig gesteld moesten worden, omdat de enorme ingreep anders geen positieve, maar louter negatieve gevolgen voor de omgeving zou hebben.[75] Het voortbestaan van Rijnland was immers afhankelijk van een goede waterhuishouding. Dat dit door de plannenmakers als een voorwaarde werd gezien om tot inpoldering van het meer over te gaan (wat tot gevolg had dat de boezem met 80% verkleind werd), heeft weinig te maken met moderne of traditionele wijze van planning. Hetzelfde kan gezegd worden over de (hier overigens nog niet ter sprake gekomen) financiële aspecten. Wanneer de middelen om het project te kunnen financieren niet gevonden konden worden, hield immers alles op. Geen wonder dus dat aan beide zaken relatief veel aandacht besteed werd.

Betekende dit echter dat er nauwelijks naar andere belangen gekeken werd? In de vorige paragraaf is geconstateerd dat de staatscommissie behalve de waterhuis-

houding van Rijnland, ook de gevolgen voor de scheepvaart uitgebreid ter sprake bracht. Eveneens werd vastgesteld dat de staatscommissie met een aantal belangen geen rekening hield. Op basis van deze gegevens lijkt de conclusie van Van der Woud misschien enigszins ongenuanceerd, maar toch zeker gerechtvaardigd. De planning hield echter niet op bij het eindrapport van de staatscommissie.

Het rapport van de staatscommissie werd op vrijdag 27 oktober 1837 door de minister van Binnenlandse Zaken aan de koning aangeboden. Reeds enkele dagen later reageerde de koning op het rapport. De vorst wenste dat de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse zaken en Financiën gezamenlijk een oordeel zouden geven over het plan, waarbij met name aandacht besteed diende te worden aan de beantwoording van de vraag of bij de droogmaking en drooghouding gebruik gemaakt zou moeten worden van stoommachines, die met Drentse turf gestookt zouden worden.[76] Blijkbaar had de koning nog geen antwoord ontvangen op eerdere verzoeken om informatie over dit onderwerp te krijgen. Van belang is ook te constateren dat de vorst zich niet zonder meer neerlegde bij de conclusie van de staatscommissie om voornamelijk van windenergie gebruik te maken.

Begin december ontving de koning een rapport van de drie ministers. Het drietal was vol lof over het werk van de staatscommissie. De bewindslieden waren van mening dat de voorstellen van de commissie, behoudens verdere uitwerking van sommige delen en met wijzigingen die in aanmerking zouden kunnen komen, "met gerustheid aan Zijne Majesteit kunnen worden voorgedragen, om vastelijk te worden bepaald, zoodra er ten aanzien van het vinden van middelen ter bekostiging genoegzame uitzigten zullen zijn verkregen".[77] De ministers sneden in hun rapport een drietal onderwerpen aan: de mogelijkheden om stoomkracht te gebruiken, het bestaan van eventuele eigendomsrechten van derden op de grond van het droog te maken meer en de gezondheidsaspecten van de droogmaking.

Ten aanzien van de belangrijke vraag over de mogelijkheden om het meer door middel van stoomkracht droog te leggen, durfden de ministers geen uitspraak te doen. Ze constateerden alleen een tegenstelling in opvattingen tussen de Administratie van Nationale Nijverheid, waar krachtig gepleit werd voor aanwending van stoomkracht, en de ingenieurs van de waterstaat, die in het algemeen tegen gebruik van alleen stoomkracht waren. De voorstanders baseerden zich op proeven met op turf gestookte machines. Door het gebruik van turf werden de brandstofkosten aanzienlijk gedrukt en konden stoommachines rendabel geëxploiteerd worden. De tegenstanders wezen op de voortdurende prijsstijgingen van brandstof. Turf zou, zo redeneerden zij, wanneer dit op grote schaal gebruikt zou gaan worden, eveneens aanzienlijk in prijs stijgen, waardoor het gebruik van stoommachines te duur zou worden.[78] Volgens Ewijk zou droogmaking van de plas met behulp van stoomkracht voordelig zijn, maar drooghouding zou, in vergelijking tot het gebruik van windkracht, te duur zijn. Ewijk was tegen het maken van een kostenberekening van stoomkracht op basis van de prijs van turf. De motieven die hij hiervoor aanvoert, zijn in het licht van lange-termijn afweging hoogst interessant. "Wat de voorraad van turf aangaat", zo schrijft Ewijk, zal "in de eerste 50 jaren nog geen gebrek aan Drentsche turf gevonden worden. De droogmaking is tot geene vijftig jaren bepaald, hij hoopt nog eeuwen te verduren, maar wanneer nu de vijftig jaren verstreken zijn, dan zou de polder afhankelijk zijn van het

bekomen tot billijke prijzen van een vreemd product, en althans bloot staan om veel zwaarder lasten te dragen, die het bestaan in de waagschaal zouden kunnen stellen. Bij drooghouding met gewone middelen [windmolens Ch.J.] zijn echter de lasten vast bepaald".[79]

De koning besloot dat alleen door goede proefneming een definitief antwoord gegeven kon worden op de vraag of het verstandig was om enkel op stoomkracht te vertrouwen. Hij gaf opdracht om dergelijke proeven te nemen, waarbij de kosten van droogmaking tegen die van drooghouding afgewogen dienden te worden. De commissie die met de proefnemingen belast zou worden, zou eveneens een definitief oordeel moeten geven op de vraag of het mogelijk zou zijn om turf als brandstof voor de stoommachines te gebruiken.[80] Er waren maar liefst twee commissies en bijna drie jaren nodig voordat de koning op grond van de uitslag van de onderzoeken en het advies van de commissie kon besluiten dat het meer enkel en alleen door middel van stoomkracht zou worden drooggemaakt.[81] Dit besluit betekende de doorbraak van de stoommachine in de Nederlandse waterstaatszorg. Zoals reeds gezegd waren de brandstofkosten tot dan toe de grootste belemmering geweest om gebruik te maken van stoomkracht. Daarnaast mag de traditionele houding van vele (met name leidinggevende) ingenieurs jegens bemalingssystemen niet uit het oog verloren worden. Tot omstreeks halverwege de negentiende eeuw domineerden de traditioneel opgeleide ingenieurs de waterstaatszorg in Nederland. Zij staken hun afkeer van stoombemaling zelden onder stoelen of banken en konden vanwege hun dominerende positie verhinderen dat er op grote schaal gebruik gemaakt ging worden van stoomkracht.[82]

Het was uiteindelijk het bezoek van de in het najaar van 1839 ingestelde commissie, bestaande uit de ingenieurs A. Lipkens, G. Simons (beide modern[83] opgeleide ingenieurs) en J.A. Beijerinck (traditioneel opgeleid), aan Engeland, dat haar de overtuiging gaf dat de "voordeligste beweegkracht, welke men tot het droogmaken en drooghouden van het Haarlemmermeer zal kunnen bezigen, door stoomtuigen alleen moet verkregen worden".[84] De commissie maakte uit Engeland melding van een nieuwe brandstof, antracite genaamd. Deze steenkoolsoort zou veertig procent meer rendement geven dan de tot dan toe gebruikte steenkool. Terug in Nederland kon de commissie korte tijd later haar eindrapport aan de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse zaken en Financiën aanbieden. De commissie berekende op basis van de sedert 1750 bijgehouden weerkundige waarnemingen bij Halfweg en schattingen omtrent de hoeveelheid kwelwater, het maximale waterbezwaar voor het gebied van Rijnland in een maand. Op grond van die gegevens kwam de commissie tot de conclusie dat er ten minste een vermogen van 1084 paardekracht nodig was om de toekomstige polder (bij gebruik van pompen in plaats van vijzels) droog te houden. Bij dergelijk grootschalig verbruik was stoomkracht goedkoper dan windkracht.[85] In het eindrapport van de commissie Simons e.a. wordt niet meer gerept over het gebruik van turf als brandstof. Uiteindelijk bleek turf toch een onbevredigend vervangmiddel voor steenkool te zijn.[86] Wel zouden in de jaren 1846, 1847 en 1848 nog enkele proeven worden genomen met het stoken van turf in de machines bij Spaarndam en de Leeghwater. Vooral de gouverneur van Drenthe had hierop, met het oog op de ontwikkelingsmogelijkheden voor zijn provincie, aangedrongen. Toch bleek ook

hier weer dat het rendement van turf te laag was om op een voordelige wijze te kunnen worden gebruikt.[87]

Behalve de opmerkingen over de mogelijkheden van gebruik van stoomkracht hadden de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën in hun rapport aan Willem I, nog andere zaken onder de aandacht van de koning gebracht. Zij gaven de koning in overweging of het niet beter zou zijn om met mogelijke rechthebbenden op gedeelten van de droog te maken grond schikkingen te treffen voordat met de werkzaamheden werd begonnen. De ministers verwachtten overigens niet dat er op grote schaal aanspraak gemaakt zou worden op de grond van de toekomstige polder, aangezien het Haarlemmermeer al zo lang bestond en er relatief weinig te vervenen viel. Op de vraag hoe eventueel rechthebbenden op de toekomstige poldergrond opgespoord dienden te worden, kon het drietal geen antwoord geven. Zij adviseerden de koning hieromtrent met de minister van Justitie contact op te nemen.[88] Ofschoon de minister van Justitie desgevraagd verklaarde "dat er buiten het Rijk geen regthebbenden bestaan op den grond van de tegenwoordige Haarlemmermeer, en dat er mitsdien aan het vooraf treffen van schikkingen niet zal behooren te worden gedacht"[89], zou het rijk geconfronteerd worden met een jarenlange slepende kwestie over eigendomsrechten op de droog te maken grond. De stad Leiden meende ook op basis van het vroonrecht aanspraak te kunnen maken op de grond onder het meer. In juni 1851 werd de Staat der Nederlanden door Burgemeester en Wethouders van de stad Leiden voor de rechtbank gedagvaard, waarbij de stad Leiden als eigenaresse van de grond onder het meer schadevergoeding eiste voor het verlies van inkomsten uit de visserij (waarvoor aan de stad een schadevergoeding van f 15.000,- was aangeboden), verpachting van de drooggevallen grond buiten haar goedkeuring om en dergelijke. Het zou te ver voeren hier de hele kwestie, die eerst op 6 mei 1859 een definitief einde kreeg, uit de doeken te doen. De Hoge Raad verwierp uiteindelijk de aanspraken die Leiden meende te hebben op de gronden en het water van het Haarlemmermeer en veroordeelde de stad tot betaling van de proceskosten.[90]

Het derde en laatste onderwerp dat door de ministers werd aangesneden is de interessante vraag of de inpoldering niet schadelijk zou kunnen zijn voor de bewoners van de dichtbevolkte streken in het gebied rondom het meer. Men was bevreesd voor het ontstaan van zogenaamde 'polderziekten'. Hiermee werden voornamelijk malaria, typhus en allerlei andere ziekten die met hevige koortsen gepaard gaan bedoeld. Deze dodelijke ziekten zouden hun ontstaan, volgens de toenmalige wetenschappelijke kennis, voornamelijk vinden in rottend organisch materiaal waaruit kwalijke gassen en dampen (miasma's genaamd) voortkwamen. Deze bedorven lucht zou de ziekte overbrengen op de mens. Niet alleen de lucht, maar ook het water en de bodem konden, aldus de miasmatische theorie, besmet raken met rottingsstoffen en de ziekten op de mens overdragen.[91] Met name de laatste fase van droogmaking, wanneer er niet veel water meer weg gemalen hoefde worden, was uit gezondheidsoogpunt gevaarlijk. Organisch materiaal dat eeuwenlang op de bodem van het meer had gelegen, zou in aanraking komen met de lucht. Vooral bij warm weer zouden dan allerlei kwalijke dampen in de atmosfeer komen. In hun rapport aan de koning schreven de ministers dat ter

voorkoming van dergelijke ziekten "alle gepaste maatregelen (...) zullen genomen worden, waaronder als de voornaamste te beschouwen is de zorg dat in de uitmaling van het laatste water, dat de grond bedekt, in een gepast saisoen plaats heeft en dus niet midden in de zomer (...) terwijl ook als een voorname vereischte hiertoe moet worden beschouwd het verschaffen van goed en zuiver drinkwater"[92].

Dit rapport laat zien dat er zelfs op ministerieel niveau wel degelijk aandacht was voor belangen en onderwerpen die in verband stonden met de droogmaking van het meer, en niet alleen voor die zaken die betrekking hadden op de door Van der Woud genoemde waterstaattechnische aspecten. De auteur heeft het bepaald niet bij het rechte eind wanneer hij schrijft "Er is een merkwaardig geval dat specifiek is voor inpolderingen, en dat illustreert hoe gemakkelijk de planning zich nog rond 1850 van onwelgevalligheden kon afmaken, eenvoudig door ze uit het bewustzijn te verdringen. Het gaat om de ziekten die niet zelden met de veranderingen in de waterstand van de polder gepaard gingen: moeraskoortsen, remitterende en intermitterende ('tussenpoozende') koortsen, malaria, diarreeën, cholera nostras en hoe ze verder ook mochten heten. Op grond van deze ervaringen, die tot bedijkingen van de zestiende eeuw teruggingen, werd voorafgaand aan de droogmaking van het Haarlemmermeer indringend gewezen op de gevaren ervan voor de volksgezondheid. Deze interventies hadden geen enkel effect (...)".[93] Met deze interventies worden de geschriften bedoeld van twee medici, G.J. Pool en J. van Geuns, die in 1838 en 1839 over de medische aspecten en gevolgen voor de volksgezondheid van de droogmaking van het Haarlemmermeer publiceerden.[94] De ministers hadden zelfs vóór deze publikaties over de mogelijke gevolgen voor de gezondheid nagedacht en waren tot de conclusie gekomen dat door het nemen van bepaalde voorzorgen de gevaren tot een minimum beperkt konden worden. Koning Willem I onderschreef deze visie van de ministers.[95] Het gaat hier niet om de vraag of de conclusies van de ministers juist waren. Het is van belang te constateren dat er meer onderwerpen bij de planning betrokken werden dan Van der Woud veronderstelt.

Het eerste wetsontwerp

De staatscommissie van 1837 had zich niet gebogen over de vraag hoe het project gefinancierd moest worden. Het was ook niet haar taak. Al in een vroeg stadium werd door de minister van Financiën de financiering van de inpoldering van het Haarlemmermeer ter sprake gebracht.

De financiële situatie waarin het Koninkrijk verkeerde was uitermate slecht. Bij de tot stand koming van het Verenigd Koninkrijk in 1815 bedroeg de totale staatsschuld ruim 1,8 miljard gulden. De rentebetaling (15,4 miljoen) drukte als een enorme last op de begroting.[96] Pogingen om de schuldenlast te verminderen, onder andere door instelling in 1822 van het berucht geworden Amortisatie Syndicaat, waren niet erg succesvol. Dit wordt duidelijk wanneer de rentelast van 1815 (15,4 miljoen) vergeleken wordt met die bij het aftreden van koning Willem I. In 1840 bedroeg deze niet minder dan 42 miljoen gulden.[97] Ondanks de slechte financiële situatie gedurende het gehele bewind van Willem I, zijn er in deze

periode veel (openbare) werken door de staat gefinancierd. Hoe werden de benodigde gelden gevonden? Een belangrijk middel was het reeds genoemde Amortisatie Syndicaat. Dit lichaam beschikte over eigen inkomsten (verkoop van domeinen, heffing van tol en dergelijke). Deze bedragen werden niet alleen gebruikt om de schuld te delgen, maar ook om allerlei zaken te financieren. Het bestuur van het Syndicaat was slechts verantwoording verschuldigd aan de koning en kon zodoende vrijwel geheel buiten de controle van de Staten-Generaal om opereren. Willem I kon de vele Syndicaatsmiljoenen in principe naar eigen inzicht besteden.[98]

In de loop der tijd werden echter nog andere inkomstenbronnen aangeboord om grote werken te kunnen financieren. In 1829 werd op initiatief van Johannes van den Bosch in Indië het zogeheten cultuurstelsel ingevoerd. Dit stelsel leidde ertoe dat de kolonie eindelijk winst ging afwerpen voor het moederland. Geleidelijk werden de koloniale baten groter, maar aangezien de regering juist in deze periode veel geld nodig had (denk aan de hoge oorlogsuitgaven in verband met de afscheiding van België), schroomde de regering van Willem I niet om voor tientallen miljoenen voorschot op de verkoop van Indische produkten op te nemen bij de Nederlandsche Handelmaatschappij.[99]

In 1836 werd een wet van kracht, waardoor het mogelijk werd schulden ten laste van Indië te vestigen. De opbrengsten van de leningen kwamen ten goede aan het moederland. Deze wijze van financiering werd gerechtvaardigd door te wijzen op de gunstige toestand van de overzeese gebiedsdelen en de vele offers die in het verleden voor die bezittingen werden gebracht.[100]

De droogmaking van het Haarlemmermeer werd door de regering van meet af aan beschouwd als een van de grote werken ter bevordering van de welvaart van Nederland. In dat licht bezien is het niet vreemd dat de droogmaking van het meer slechts een onderdeel vormde van het wetsontwerp dat in 1838 bij de Staten-Generaal werd ingediend. In dat wetsontwerp werd eveneens voorgesteld om andere grote werken, zoals de spoorweg van Amsterdam naar Arnhem, te financieren. Reeds in augustus 1837 had de minister van Financiën enkele constructies bedacht om deze kostbare werken te kunnen financieren. Een mogelijkheid was dat de benodigde middelen betaald zouden worden uit de inkomsten van de verkoop van Indische produkten. Aangezien het te gelde maken van de produkten te lang zou duren en wanneer men daarop zou moeten wachten voor ernstige vertragingen in de uitvoering van de geplande werken gevreesd moest worden, stelde de minister voor dat het Amortisatie Syndicaat de benodigde gelden tijdelijk zou voorschieten. Een andere mogelijkheid was evenwel dat de regering leningen zou uitschrijven op de te ondernemen werken. "Zoodanige ondernemingen vinden in den tegenwoordigen tijd meestal bijval indien aan de deelnemers behalve de garantie voor het kapitaal en de renten, ook wordt verzekerd een aandeel in de winsten daarenboven".[101]

In het uiteindelijke wetsontwerp werd de financiering voorgesteld van enkele "groote ondernemingen van openbaar nut", namelijk de aanleg van de Rijnspoorweg, de drooglegging van het Haarlemmermeer en de aanleg en verbetering van verschillende verkeersverbindingen. In het wetsontwerp werd ten aanzien van de verschillende onderdelen opgemerkt "dat het aanleggen van een ijzeren spoorweg

van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem met een zijtak van Rotterdam naar Utrecht bevorderlijk kan zijn voor de binnenlandsche gemeenschap, als ook voor het vertier naar buiten 's lands; gelijk ook dat het belang van de staat vordert, om eerlang tot de bedijking en droogmaking van het Haarlemmermeer over te gaan en dat de uitvoering en verzekering van andere ondernemingen[102] van openbaar nut behoren genomen te worden. Dat tot al deze werken, welke aan den handel, de nijverheid en de landbouw aanzienlijke voordeelen beloven, voorschotten gevonden worden van een kapitaal waarvan de voldoening der renten en ook later de teruggave van de hoofdsom, uit de opbrengst van die werken kunnen worden verwacht".[103] Voor de financiering werd een bedrag van 24 miljoen gulden nodig geacht. Dit bedrag zou gevonden kunnen worden in het nog niet uitgegeven gedeelte van de schuld ten laste van de overzeese gebiedsdelen, zoals was bepaald bij wet van 24 april 1836. Dit bedrag werd in 1836 ten laste van Indië verkregen met het doel de nationale schuld te verminderen. Hiervan was nog een bedrag van dertig miljoen gulden niet uitgegeven. Volgens het wetsontwerp zou dit bedrag in het bezit gesteld worden van het Amortisatie Syndicaat, dat als geldschieter ten behoeve van de grote openbare werken zou gaan fungeren. Dit lichaam zou er tevens voor moeten zorgen dat het bedrag zo spoedig mogelijk weer gebruikt kon worden voor het doel waarvoor het oorspronkelijk bestemd was.

Het ontwerp van wet kwam, na door de koning in principe te zijn goedgekeurd, aan de orde in de Raad van Ministers. Enkele ministers vreesden dat het bedrag van acht miljoen gulden om het Haarlemmermeer in te polderen, te laag geraamd was en drongen aan op verhoging van de som tot negen miljoen gulden. De meeste ministers waren echter van oordeel dat de formulering van 'ruim acht millioenen' voldoende mogelijkheden gaf om eventuele tegenvallers op te vangen".[104]

Het voorstel werd vervolgens door de Raad van State onder de loep genomen. De Raad maakte een groot aantal kanttekeningen bij het ontwerp. Zo werd de vraag gesteld of de regering wel geheel overtuigd was van de noodzakelijkheid om de verschillende projecten uit te voeren en zo ja, of de twee grote werken (Haarlemmermeer en Rijnspoorweg) wel tegelijkertijd zouden kunnen worden aangelegd. In een conferentie, waarbij de minister van Financiën als opsteller van het wetsontwerp aanwezig was, verklaarde deze dat de uitvoering van beide grote projecten inderdaad een uitgemaakte zaak was en wees daarbij op het feit dat de aanleg van de spoorwegen ook beschouwd diende te worden uit het oogpunt van hetgeen in andere landen gebeurde en dat de stormen van 1836 de noodzaak van inpoldering van het Haarlemmermeer toch wel hadden aangetoond.[105] Deze verklaring van de minister was voor de Raad voldoende om niet langer "bij den in eersten opslag gerezen twijfel stil te staan en hij meent dan ook geene zwarigheden te moeten maken Uwe Majesteit eerbiedig aan te raden het onderhavige ontwerp van wet aan de Staten-Generaal te doen aanbieden".[106]

Toch bleven er bij verschillende leden van de raad ernstige bedenkingen bestaan tegen het wetsontwerp. Zo waren er vragen gerezen omtrent de wijze waarop de kosten van de verschillende werken berekend waren. Door geen raming te maken van de eventuele inkomsten van de verschillende werken, kon, aldus de Raad, niet beoordeeld worden "of die baten voldoende zullen zijn, om met der tijd de thans tijdelijk gebruikt zullen wordende gelden, dan derzelver bepaalde bestemming

terug te geven". De minister van Financiën antwoordde hierop dat "ten aanzien der droogmaking van het Haarlemmermeer zulks (...) voor minder zeker kan worden gehouden, maar (...) mogt daarvoor de geheele uitgeschoten som, al niet worden terugbekomen, dan zal men, toch het ontbrekende nog uitnemend wel, in het belang van de algemeene welvaart en rijkdom moeten besteed beschouwen".[107] Verder hadden verschillende leden van de Raad van State bezwaren tegen het feit dat het wetsontwerp geen enkele indicatie gaf over de tijd waarbinnen de dertig miljoen gulden weer voor hun oorspronkelijke bestemming konden worden gebruikt. Garanties dat de voorschotten niet in reële uitgaven ten laste van de staat zouden ontaarden waren er niet. De Raad van State vreesde dat de Staten-Generaal hiertegen grote bezwaren zou maken. De minister van Financiën erkende dat ook bij hem deze gedachten speelden, maar dat het onmogelijk was om de gevraagde zekerheden te geven. Alles zou afhangen van de gezindheid van de Tweede Kamer. Een laatste punt waaraan de Raad van State ondanks een krachtig weerwoord van de minister vast hield, betrof de vraag of het niet beter zou zijn om de verschillende geplande werken onder bepaalde voorwaarden aan particuliere associaties of maatschappijen over te laten. "En wanneer de Raad van State dan hierbij nog in aanmerking neemt, de lage prijs van het geld en de hooge cours der effecten, dan meent hij het voor genoegzaam zeker te mogen houden, dat het ook thans, door de speculatiegeest niet aan deelnemers in zoodanige maatschappijen, zouden ontbreken (...)".[108] De minister van Financiën deelde die visie beslist niet. Hij betwijfelde ten zeerste of een particuliere maatschappij nog in de droogmaking van het Haarlemmermeer zou zijn geïnteresseerd wanneer de vele moeilijkheden en aspecten die aan de onderneming verbonden waren in ogenschouw werden genomen. De minister vreesde dat wanneer men die weg zou inslaan, de uitvoering van deze grote ondernemingen vele jaren uitgesteld zouden worden en misschien wel nooit tot stand zouden komen.[109]

Het wetsontwerp werd in ongewijzigde vorm ter inzage gegeven aan de verschillende afdelingen van de Tweede Kamer. De kritiek van de afdelingen op het voorstel kan verdeeld worden in kritiek op het gehele wetsontwerp en meer inhoudelijke kritiek per onderwerp. Wat het eerste betreft drongen alle afdelingen sterk aan op splitsing van het wetsontwerp per onderwerp. Het werd onjuist geacht zoveel zaken in een wetsontwerp te behandelen. Ten aanzien van de meer inhoudelijke kritiek zullen we ons hier bepalen tot hetgeen ten aanzien van het voorstel om het Haarlemmermeer in te polderen werd gezegd. In het algemeen werd de nuttigheid van de droogmaking van de plas niet in twijfel getrokken, maar men wilde weten waarom de regering juist nu, terwijl de financiële situatie allerminst rooskleurig was, met het voorstel kwam dergelijke kostbare projecten uit te voeren. Zou het niet beter zijn de droogmaking uit te stellen tot betere tijden en in plaats daarvan de oevers rondom het meer te verbeteren?[110] Ook werd de vraag gesteld of het eigenlijk wel de taak van het Rijk was om het meer droog te maken. Dit zou aan de provincie overgelaten moeten worden. Verder wensten de afdelingen over tal van zaken meer duidelijkheid alvorens een definitief oordeel te willen geven over het ontwerp. De Memorie van Toelichting was op vele punten vaag en onduidelijk: de kosten van droogmaking waren niet gespecificeerd, de kosten die in de afgelopen tien jaar gemaakt waren om het meer te beteugelen

waren onbekend, er was niets gezegd over de vermoedelijke waarde van de droog te maken grond en op welke wijze de bezwaren van Rijnland tegen inpoldering uit de weg geruimd waren en of de polder onder Rijnland zou komen.

De ministers van Financiën en van Binnenlandse Zaken werkten gezamenlijk aan het opstellen van de antwoorden op de door de afdelingen van de Tweede Kamer gemaakte opmerkingen. De kritiek op het wetsontwerp was niet mis. De minister van Financiën had inmiddels, als verantwoordelijke voor het ontwerp, begrepen dat dit voorstel het waarschijnlijk niet zou halen. Toen de antwoorden op de bedenkingen van de afdelingen reeds geformuleerd waren, richtte de minister van Financiën zich in een brief tot de koning, waarbij hij de belangrijke vraag stelde of het wel de moeite waard was het wetsontwerp verder te verdedigen en of het niet veel beter zou zijn om, naar de wens van alle afdelingen, het ontwerp te splitsen in een wetsontwerp met betrekking tot de aanleg van de Rijnspoorweg en een ontwerp voor de droogmaking van het Haarlemmermeer.[111] Deze brief maakt echter nog meer duidelijk. Het wetsontwerp om de losrenten te gelde te maken betrof, aldus de brief, niet uitsluitend de in de wet genoemde werken, maar had tevens ten doel langs die weg meer ruimte in de schatkist te brengen "in afwachting dat andere hulpbronnen ruimer kunnen vloeijen".[112] Omdat de 24 miljoen gulden, het bedrag waarop de gezamenlijke werken begroot werden, pas na verloop van langere tijd in zijn geheel nodig zou zijn, kon deze som inderdaad gebruikt worden om tijdelijk enige ruimte in de schatkist te scheppen. Het wetsvoorstel maakt van dat doel geen gewag. De minister van Financiën vreesde nu dat de hoognodige financiële verlichting in gevaar zou komen. Wanneer het wetsontwerp gesplitst zou worden in afzonderlijke ontwerpen was de kans groot dat een voorstel om de Rijnspoorweg aan te leggen, gezien de inhoudelijke kritiek op dit onderdeel van de afdelingen van de Tweede Kamer, zou worden afgewezen. Het onverkort vasthouden aan het huidige ontwerp betekende waarschijnlijk dat de "geheele maatregel (zou) worden afgekeurd (en) is de gesteldheid van de schatkist intusschen als hoogst bekrompen te beschouwen".[113] Deze brief was voor de koning aanleiding om met grote spoed een conferentie te beleggen, waarvan alleen bekend is dat de koning zeker geen voorstander was van het opsplitsen van het wetsontwerp en de minister van Financiën opdracht gaf het wetsvoorstel verder te verdedigen.[114]

De antwoorden van de regering op de opmerkingen uit de Kamer bleven gehuld in vage bewoordingen. Nieuwe elementen en argumenten werden in feite niet toegevoegd. Uit de reacties van de afdelingen op de antwoorden van de minister, werd al snel duidelijk dat het wetsvoorstel in deze vorm nooit geaccepteerd zou worden. De afdelingen handhaafden hun kritiek. De regering had niet aannemelijk kunnen maken waarom juist in deze tijd zulke grote werken tot stand gebracht dienden te worden en evenmin was uit de antwoorden gebleken waarom beide belangrijke onderdelen in één wet thuishoorden. Verder waren de afdelingen van mening dat het gebruik van gelden, die reeds een andere bestemming hadden, in strijd was met een verantwoord financieringsbeleid. De verschillende werken zouden alleen door middel van het afsluiten van afzonderlijke leningen tot stand mogen komen.[115] Interessant is dat er ook getwijfeld werd aan de noodzakelijkheid om op dit moment het Haarlemmermeer in te polderen : "Algemeen echter is men

bij het gevoelen gebleven, dat er geene dringende redenen zijn aangewezen, waarom juist nu, in de thans bestaande omstandigheden vooral, tot zulk eene groote onderneming zal worden overgegaan. Indien er geen *periculum in mora* bestaat, hetgeen niet is aangevoerd of betoogd, schijnt het meer raadzaam de ontwikkeling dier omstandigheden af te wachten en inmiddels voorzorgen aan te wenden, die zoo lang gediend hebben en waarvan de kosten betrekkelijk zoo veel minder bezwarend zijn".[116]

Na het bekend worden van de reacties van de afdelingen op de antwoorden van de minister van Financiën, schrijft deze onomwonden aan de koning dat uit de nadere processen verbaal van de afdelingen "Zijne Majesteit duidelijk (zal) bespeuren, dat er geene de minste hoop bestaat dat het wetsontwerp tot beschikbaarstelling van Dertig Millioenen tot voorschot voor publieke werken, zouden kunnen worden aangenomen".[117]

Op 2 april werd het wetsontwerp in de Tweede Kamer behandeld. Veertien van de achtenveertig aanwezige kamerleden voerden het woord. De minister van Financiën kreeg als laatste, vlak voor de stemming, nog eenmaal de gelegenheid om de mening van de Kamer in het voordeel van het voorstel om te buigen. Hij probeerde de Kamer nog eenmaal te overtuigen van het economische belang van de aanleg van de Rijnspoorweg. Met betrekking tot het Haarlemmermeer noemt de minister naast veiligheidsoverwegingen ook het grote belang in economisch opzicht en is ervan overtuigd dat de kosten van inpoldering op den duur zonder twijfel worden goed gemaakt door het economisch voordeel.

Uit de toespraak van de minister blijkt dat aan de inpoldering van het Haarlemmermeer een beleid ten grondslag lag zoals in de voorgaande paragrafen is uiteengezet. Aspecten van welvaartsvermeerdering, landbouwontwikkeling en armoedebestrijding werden benadrukt: "Welke de voordeelen dezer droogmaking zullen zijn, behalve het beveiligen van een groot gedeelte des lands (...) tegen een onherstelbaar verderf, is niet wel a priori met eene volledige, dat is onbetwistbare juistheid te berekenen, maar wanneer men aanneemt, dat de drooggemaakte landen, door elkaar gerekend f 200,- per bunder kunnen opbrengen (...) dan verkrijgt men door de 16.700 bunders eene som van drie millioen driehonderd veertig duizend gulden; dit mag wel eene goede opbrengst geacht worden voor een werk, waarvan de kosten negen millioen kunnen hebben beloopen, maar dit is slechts een aanvankelijk voordeel, uit de eerste schepping (...) dier landen te verwachten; die landen nemen na de droogmaking en bebouwing in waarde toe: kudden vee worden op dezelve ter grazing geweid; het zuivel wordt in eene groote hoeveelheid vermeerderd; veldvruchten van verschillende aard worden er geteeld; fabrieken worden er welligt hier en daar gevestigd; woningen en andere getimmerten worden er gebouwd; dorpen rijzen op; allerlei neringen en bedrijven komen er aan de gang; en terwijl het land aan het water zal ontwoekerd zijn, vinden daar duizenden nijvere ingezetenen werk, duizenden worden aan armoede onttogen. Van al deze vermeerdering van welvaart plukt het algemeen de schoonste vruchten en deze werken weldadig op de schatkist terug, aan welke onderscheiden opbrengsten in reële en personele, directe en indirecte lasten toevloeijen, welke dus ongevoelig de gemaakte kosten vergoeden. Eene verlichte Regering, welke dit werk zal hebben te weeg gebragt en eene even verlichte volksvertegenwoor-

diging, welke door eene onbekrompene medewerking de Regering daartoe zal hebben in staat gesteld, zullen zich bij eene dankbare nakomelingschap een eerzuil hebben gesticht, duurzamer dan metaal of marmer".[118]

In de stemming die op de redevoering van de minister volgde werd het ontwerp met grote meerderheid van stemmen afgewezen. Slechts twee leden verklaarden zich voor.

Een tweede ontwerp

Het afstemmen van het wetsontwerp door de Tweede Kamer betekende niet dat de regering Willem I afzag van verdere pogingen om de beoogde werken uit te voeren. De verschillende openbare werken werden gesplitst en de koning gaf de minister van Binnenlandse Zaken opdracht om naar een andere wijze van financiering om te zien. Hiermee bedoelde hij dat de minister "zich in tijds verzekere van bijdragen welke hiertoe van provincies, steden, gemeenten en andere belanghebbenden te verkrijgen zijn".[119] Daarnaast ging de regering na of het mogelijk was de benodigde gelden via een staatslening te verkrijgen. Op advies van de deskundigen Noël Simons en de minister van Staat Van Gennep, die goed bekend waren met de financiële wereld van Amsterdam, beperkte de regering zich voorlopig tot de aanleg van de Rijnspoorweg. Bij Koninklijk Besluit werd bepaald dat de spoorweg Amsterdam-Arnhem zou worden aangelegd en dat ten behoeve van de financiering een geldlening van 9 miljoen gulden zou worden geopend.[120]

Aangezien de Tweede Kamer fundamentele bezwaren had tegen de wijze van financiering zoals in het wetsvoorstel van 1838 door de regering was voorgesteld, diende in een nieuw voorstel om het Haarlemmermeer droog te leggen, een geheel andere financieringsvorm gepresenteerd te worden. In de eerste plaats werd geprobeerd om een betere kosten-baten verwachting op te stellen. In het eerste wetsontwerp waren de kosten van droogmaking wel berekend, maar aan de vermoedelijke inkomsten uit de verkoop van grond was nooit serieuze aandacht geschonken. Op last van de koning werd aan de minister van Binnenlandse Zaken opgedragen om twee berekeningen te maken van de vermoedelijke waarde van de droog te maken grond. In het ene geval diende de minister uit te gaan van een ingepolderd Haarlemmermeer inclusief het Spieringmeer, in het andere geval zonder inpoldering van het Spieringmeer.[121] In een uitvoerig antwoord betoogde de minister van Binnenlandse Zaken dat het zeer moeilijk zou zijn om met zekerheid uitspraken te doen omtrent de opbrengst die uit de droog te maken grond zou zijn te verkrijgen. De uitkomst zou voor een belangrijk deel afhangen van de geneigdheid van beleggers om hun geld in dergelijke projecten te steken. De minister vreesde dat het grote aanbod van nieuwe poldergrond de prijs ervan zou drukken, ofschoon aan de kwaliteit van de bodem en aan de geschiktheid van de grond voor de landbouw niet getwijfeld hoefde te worden. Dit en de omstandigheid dat de te verkopen gronden temidden van "voorname steden en volkrijke streken, en zeer geschikt voor een geregeld en gemakkelijk vervoer van alle producten", betekenden weer een positieve invloed op de grondprijs. De minister van Binnenlandse Zaken noemde de berekeningen van Van Lijnden van Hemmen,

die de opbrengst van de grond, inclusief het Spieringmeer, op niet minder dan 12,5 miljoen gulden schatte, veel te hoog. Een dergelijk bedrag zou slechts verkregen kunnen worden wanneer de te verkopen gronden reeds in cultuur zouden zijn gebracht en wanneer er al boerderijen en schuren zouden zijn gebouwd. De minister ging er uiteindelijk van uit dat een waarde van f 150,- tot f 200,- per hectare een redelijke verwachting was, hetgeen betekende dat in het eerste geval het Haarlemmermeer inclusief Spieringmeer een bedrag van f 2.700.000,- en zonder Spieringmeer f 2.500.000,- zou opbrengen en in het tweede geval, dat wil zeggen bij een grondprijs van f 200,- per hectare, dit respectievelijk f 3.600.000,- en f 3.300.000,- zou opbrengen.[122] De minister achtte het echter niet bezwaarlijk wanneer het Rijk zou moeten opdraaien voor de rentelast: "In alle gevallen is het zeker, dat, al mochten de kosten der droogmaking vijf millioenen meer bedragen, dan de verkoop der landen zal opbrengen, de renten van dit kapitaal, zelfs tegen vijf ten honderd berekend, niet meer dan f 250.000,- 's jaars zoude bedragen, een last voor het Rijk niet van groot belang, wanneer men het daarmede te verkrijgen resultaat tegenoverstelt".[123]

In de tweede plaats was er omstreeks deze tijd weer een verhoogde belangstelling waar te nemen voor een eventuele uitgifte van een concessie teneinde de droogmaking door particulieren te laten geschieden. Dit had ongetwijfeld te maken met de afwijzing van het wetsontwerp door de Tweede Kamer, maar ook zien we in deze tijd weer een toenemend aantal concessie-aanvragen om het Haarlemmermeer in te mogen polderen. Het belangrijkste en meest serieuze aanzoek was wel de reeds wat langer lopende concessie-aanvraag van de Londense bankier Nathan Rothschild, die "door de droogmaking van de Haarlemmermeer, welke dan de Rothschildpolder zoude heeten, zich een blijvende naam verzekeren en tevens eene zekere geldbelegging daarin vinden (wilde)".[124] Nu was door de dood van Nathan Rothschild de krachtige motor achter dit voornemen verdwenen, maar er volgden nog andere concessie-aanvragen. De regering had bij de bespreking van het eerste wetsontwerp duidelijk gemaakt niet te geloven in de droogmaking van het Haarlemmermeer door particulieren. Toch kan geconstateerd worden dat zij in de eerste maanden nadat de wetsontwerp door de Tweede Kamer was verworpen, zij niet geheel onwelgevallig stond tegenover de mogelijkheid van particuliere uitvoering. Uiteindelijk schrijft de minister van Binnenlandse Zaken echter aan de koning dat "in het algemeen moet (...) worden erkend, dat alle ondernemingen van den onderhavigen aard, welke door particulieren naar vereisch kunnen worden tot stand gebragt, gerustelijk aan dezelve kunnen worden overgelaten, wijl het algemeen in dat geval de voordelen die er uit ontspruiten, genot heeft, zonder dat er eenige uitgaven behoeven te worden gedaan; doch de ondergeteekende moet zeer betwijfelen of de droogmaking van de Haarlemmermeer ooit eene onderneming kan opleveren, die door particulieren ondernomen kan worden".[125]

De ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën beraadden zich op last van de koning over een nieuw wetsontwerp. Zij meenden dat het, gezien de aard van de opmerkingen van de Tweede Kamer op het onderdeel betreffende de droogmaking van het Haarlemmermeer tijdens de behandeling in april 1838, zeker de moeite waard was om opnieuw een wetsontwerp in te dienen.

De meeste kritiek betrof toen immers de financiering van de voorgestelde werken, maar er was geen fundamenteel bezwaar tegen inpoldering van het meer. De ministers schreven aan de koning dat "eene geheel afzonderlijke negotiatie onder waarborg van het Rijk (...) dus nu eenen goeden uitslag (schijnt) te mogen doen verwachten".[126] Op basis van die gedachte werkten zij het wetsontwerp uit. De ministers stelden voor een geldlening te openen voor een bedrag van acht miljoen gulden tegen een rente van 5% per jaar. De aflossing van de lening zou moeten beginnen in het jaar na voltooiing van het werk. De geldlening zou door het rijk gewaarborgd worden.[127] In antwoord op latere Kamervragen over de rol van het Rijk bij de financiering verduidelijkt de minister van Financiën dit als volgt: "De debiteur voor die geldleening moet onmiskenbaar de *onderneming zelve zijn*, een niet vruchtdragend goed zal door de uitvoering van de droogmaking tot waarde worden gebragt en op *die waarde* wordt de leening gevestigd. De deelnemers in dezelve zullen daarop, overeenkomstig de voorwaarden der leening, regten hebben verkregen, en indien de opbrengsten en de waarde van hun pand niet voldoende zijn om hun het genot van de beloofde renten en de terugbetaling van het kapitaal te verzekeren, treedt de waarborg van het Rijk tusschenbeide, welk door eene wet zal zijn verzekerd".[128]

Alvorens het wetsontwerp aan de Tweede Kamer werd aangeboden moest het echter nog een aantal stations passeren. Na in principe door de koning en de Raad van Ministers te zijn goedgekeurd, boog de Raad van State zich over het ontwerp. De Raad had geen principiële bezwaren tegen de inhoud van het voorstel, maar maakte voornamelijk bezwaar tegen de presentatie van het wetsontwerp. De Raad drong er sterk op aan om in het uiteindelijke wetsvoorstel de nadruk te leggen op de beveiliging van het gebied rondom het Haarlemmermeer en niet zozeer, zoals nu het geval was, op de uitbreidingsmogelijkheden voor handel, nijverheid en landbouw. Ook in het in 1838 aan de Tweede Kamer aangeboden wetsontwerp hadden de economische motieven op de voorgrond gestaan. Het gevolg daarvan was geweest dat er met betrekking tot de droogmaking van het Haarlemmermeer opmerkingen waren gemaakt waarbij gezegd werd dat het gevaar voor het gebied rondom het Haarlemmermeer blijkbaar niet zo groot was dat de onderneming niet uitgesteld kon worden tot betere tijden. Volgens de Raad van State "zal het zeer noodig wezen, om de nuttigheid niet alleen, maar ook de hooge noodzakelijkheid om juist nu en in de gegevene omstandigheden tot zulk een groote onderneming over te gaan, en dat het *periculum in mora* dagelijks grooter wordt, nader en breeder te betoogen dan dit vroeger gedaan is".[129] Na uitvoerig overleg met de Raad van State waren de verantwoordelijke ministers overtuigd van de noodzaak het ontwerp in die zin te wijzigen. Alleen dan zou de Tweede Kamer het voorstel willen steunen.

Deze gang van zaken geeft de in de voorgaande paragrafen uiteengezette visie, namelijk dat naast veiligheid nog geheel andere motieven ten grondslag lagen aan de inpoldering van het Haarlemmermeer, extra kracht. Men zou op grond van hetgeen hierboven is gesignaleerd zelfs - met enige reserve - de vraag mogen stellen of de regering de stormen van 1836 (oftewel het veiligheidsmotief) slechts heeft aangegrepen als een goede aanleiding om in de ogen van de overheid veel belangrijkere zaken, als de bevordering van de handel, nijverheid en landbouw, te

kunnen realiseren. In dit kader is de opmerking van de derde afdeling van de Tweede Kamer over het wetsontwerp van belang. Misschien enigszins verbaasd door de veranderde toon in het nieuwe wetsontwerp, wordt in deze afdeling opgemerkt dat wanneer het veiligheidsaspect het hoofddoel van de wet is, men dan niet uit het oog mag verliezen "dat aldus een precedent wierd daargesteld, waarvan de gevolgen onberekenbaar waren, daar toch in het vervolg van tijd vele andere provinciale of locale belangen door deze of gene omstandigheid bedreigd of in gevaar gebragt, zich tot de Regering zouden wenden en gelijk ondersteuning, garantie en medehulp van de staat met schijnbaar regt zoude inroepen".[130] In tegenstelling tot het economische belang, dat in het vorige wetsvoorstel de nadruk had gekregen, kon een aantal leden van deze afdeling het veiligheidaspect niet in verband brengen met een algemeen of nationaal belang.[130]

Verschillende afdelingen stelden de vraag of er in vergelijking met het vorige ontwerp wijzigingen waren aangebracht in de ontworpen plannen van droogmaking. De minister van Financiën schreef in zijn antwoord aan de Tweede Kamer dat het wetsontwerp op precies hetzelfde plan gebaseerd was als het vorige ontwerp, maar dat het niet was uitgesloten dat nader overleg aanleiding kon zijn om bepaalde zaken te veranderen. Zo zou volgens de minister het Spieringmeer misschien bij de droogmaking worden betrokken en zou er nog een definitieve beslissing moeten vallen over de wijze waarop het meer zou worden drooggemaakt.[132]

In het verslag der centrale afdelingen, waarin de reactie was opgenomen van de verschillende afdelingen op de antwoorden van de minister van Financiën, werd door de meeste afdelingen de wens tot uitdrukking gebracht dat ook het Spieringmeer in de bedijking zou worden begrepen. Hiermee zou 1400 hectare grond meer in cultuur gebracht kunnen worden en zouden de hoge kosten van een plempdijk (dijk die in het water is opgeworpen) uitgespaard worden. Met het geld dat op die manier zou worden bespaard, zou "rijkelijk kunnen worden voorzien in de daarstelling en werking van zoodanige stoomkracht ter uitwerping op het IJ, dat in dezen het denkbeeld van eenen boezem wel als verouderd scheen aangemerkt te mogen worden".[133] Hieruit spreekt een groot vertrouwen in de nieuwe technische middelen die ter beschikking stonden.

De aandrang vanuit de Tweede Kamer om het Spieringmeer in de droogmaking te laten vallen was groot genoeg om de regering te overtuigen van de noodzaak de Kamer haar zin te geven teneinde het wetsvoorstel niet in gevaar te brengen.[134] In zijn nadere nota ter toelichting schreef de minister van Financiën dan ook dat het Spieringmeer in de droogmaking begrepen zou worden en dat daarmee samenhangend het geprojecteerde stoomgemaal te Spaarndam zo snel mogelijk gesticht zou worden.[135] Nu aan deze belangrijke wens van de Kamer was voldaan, leek weinig de goedkeuring van het wetsontwerp nog tegen te kunnen houden. In een brief aan zijn zoon schreef Willem I vlak voor de behandeling van het ontwerp in de Tweede Kamer: "J'espère que celle [la loi] concernant le Lac de Haarlem passera lundi, jour fixé pour la discussion (...)".[136] De beraadslagingen over het wetsontwerp zouden echter twee dagen in beslag nemen, maar het werd uiteindelijk zonder veel moeite op dinsdag 22 maart met 45 tegen 6 stemmen aangenomen.[137]

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat de droogmaking van het Haarlemmermeer geen geïsoleerd openbaar werk was. Koning Willem I beschouwde de droogmaking van het meer als een van de vele openbare werken die tijdens zijn bewind tot stand waren gekomen, met de achterliggende gedachte Nederland te ontwikkelen. Zowel lange termijn doelstellingen (landbouwontwikkeling, blijvende veiligheid) als korte termijn doelstellingen (armoedebestrijding door het scheppen van werkgelegenheid) speelden bij de afweging om het meer droog te leggen een rol.

Uit dit hoofdstuk wordt eveneens duidelijk waarom het zo belangrijk is dat de planning als een proces wordt beschouwd en niet enkel gezien wordt als het opstellen van een plan als leidraad voor toekomstig handelen. Op basis van het plan dat door de staatscommissie werd opgesteld heeft Van der Woud gelijk wanneer hij stelt dat de planning weinig gedifferentieerd was, en slechts rekening hield met het directe doel: droogmaking van de plas. Door planning als een proces te beschouwen, waarbij de formele plannen niet meer zijn dan richtinggevende bakens in een tamelijk ongestructureerd proces van voorbereiding, verandert dit beeld. Dan zien we dat over meer zaken werd gediscussieerd en met meerdere aspecten rekening werd gehouden dan op basis van de formele plannen zou kunnen worden geconcludeerd. Besluiten werden niet gemakkelijk genomen. Met betrekking tot de belangrijke vraag (zeker met het oog op het toekomstige functioneren van het gebied) of gebruik gemaakt zou worden van stoom- dan wel van windkracht, werd lang gestudeerd alvorens de beslissing viel. Een aantal zaken werd bewust ongeregeld gelaten met het oog op de onzekerheid van de toekomst.

De besluitvorming verliep moeizaam. Dit had alles te maken met de belabberde financiële toestand waarin het land verkeerde (ofschoon het parlement en zelfs de meeste ministers, hiervan, op het moment dat goedkeuring werd gehecht aan het wetsvoorstel, nog lang niet alles wisten). We zien dat bij het zoeken naar financieringsvormen voor de openbare werken aanvankelijk meerdere motieven een rol speelden. Niet alleen de financiering van de werken zelf werd belangrijk gevonden, de regering zag hierin ook een kans om tijdelijk enige ruimte te scheppen in de schatkist.

Van groot belang is eveneens de constatering dat in het tweede wetsontwerp, dat enkel betrekking had op de droogmaking van het Haarlemmermeer, de nadruk oorspronkelijk lag op de ontwikkelingsmogelijkheden die met de droogmaking werden geschapen. Het was op advies van de Raad van State, dat uit taktische overwegingen besloten is de nadruk te leggen op het motief van de veiligheid. Dit vormt nogmaals een bevestiging van het reeds eerder geconstateerde streven van de overheid om door middel van de droogmaking van het meer niet slechts de veiligheid van het omliggende gebied te verzekeren, maar ook om gunstige voorwaarden te scheppen voor de economische ontwikkeling van Nederland en het scheppen van werkgelegenheid.

Wanneer we op basis van de hier behandelde periode de wijze van planning zouden moeten karakteriseren, kan worden gesteld dat de planning beperkt bleef

tot het vaststellen van de hoofdlijnen van de toekomstige polder, maar dat er zeker geen sprake was van een streven naar het maken van een blauwdruk waarin alles tot in de details was geregeld. Zowel de staatscommissie als de regering lieten een aantal elementen bewust ongeregeld, omdat er nog te weinig informatie was om een definitief voorstel te doen (stoom- of windenergie) of omdat een meer gedetailleerde planning naar het inzicht der regering pas plaats kon hebben wanneer het tijdstip van uitvoering dichterbij was gekomen (verkaveling).

4

GELD, MENSEN EN MACHINES

Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn de voorstellen van de staatscommissie van 1837 en de daarop volgende discussies uitgebreid aan de orde gekomen. Met de instelling van de Commissie van Beheer en Toezicht brak een periode aan waarin de plannen van 1837 werden uitgewerkt en uitgevoerd. Deze commissie zette het politieke besluit om het meer droog te maken om in concrete plannen, gaf opdracht die uit te voeren en begeleidde de werkzaamheden. Het oordeel over het werk van deze commissie is over het algemeen niet erg positief. Om Van der Woud te citeren die hierover nog zeer recentelijk heeft geschreven: "De planning was (...) niet bijzonder, want zij was geheel en al op traditionele leest geschoeid. In het geval van het Haarlemmermeer was dat echter niet genoeg. De gebruikelijke planningswijze, dat wil zeggen de gebruikelijke samenhang en coördinatie inzake de bestuurlijke en technische activiteiten, bleek hier te falen. De zeer gebrekkige inrichting van de polder en de slechte verzorging van de infrastructuur naar het omringende gebied leverden daarvoor voldoende bewijs."[1]

Sedert de droogmaking van het Haarlemmermeer is in zeer vele publikaties die over dit onderwerp zijn verschenen, de slechte kwaliteit van de polder die door de commissie werd afgeleverd breed uitgemeten. Het meer zou met een "volslagen onverschilligheid voor het lot der koloniseerende boeren" zijn drooggelegd. "Dit staal van oud-liberale staatsonthouding is (...) een der opvallendste trekken in deze geschiedenis. En tevens de ergerlijkste trek. De meer was drooggelegd na vier jaren arbeids en had de Staat f 13.789.377,- gekost; de staat maakt den grond te gelde voor f 8.030.031,- en trok eenige baten uit verpachting; hij had dus veiligheid van het aangrenzende land tegen waterbezwaar voor f 4.412.115,- en trok zich verder het geval niet aan".[2] Deze 'onverschillige zorgeloosheid' welke de staat toonde bij de drooglegging van het Haarlemmermeer zou er de oorzaak van zijn geweest dat de polder zo slecht werd afgewerkt. De waterberging zou te klein zijn, de machines te snel verouderd en versleten, de Ringvaart te ondiep, de ringdijk te laag, lengte en dwarstochten slecht onderhouden.[3] Kortom er deugde maar weinig aan de onderneming die in 1858 met de ontbinding van de Commissie van Beheer en Toezicht werd nagelaten. En het was niet alleen de droogmakerij zelf die gebukt ging onder grote tekortkomingen, ook de omgeving klaagde steen en been over de verslechterde situatie van de waterhuishouding ten gevolge van

de droogmaking van het meer.[4] Wanneer we deze geschriften en klachten moeten geloven lijkt de sombere profetie van Bilderdijk (1756-1831), toen hij in het in 1832 gepubliceerde eerste deel over de *Geschiedenis des Vaderlands* schreef dat de droogmaking van het Haarlemmermeer "den geheelen ondergang der Provintie met zich (zal) sleepen"[5], voor een deel bewaarheid te zijn geworden. Bilderdijk was niet erg onder de indruk van de grote openbare werken die in zijn tijd tot stand werden gebracht of in vroeger tijden gerealiseerd waren; als aarts-reactionair verafschuwde hij ze zelfs. "Men zegt dat de Nederlanders hun land geschapen hebben, en dit klinkt zeer fraai; maar de waarheid der zaak is, dat God het hun toebereidde, en hun ongeduld Hem willende voorkomen, het op eene allervernuftigste wijze bedorven hebbe, om er eindelijk meê te verzinken".[6] Met deze uitspraken haalde hij, zoals wel vaker gebeurde, de woede van verscheidene tijdgenoten op de hals. Uit de reacties op zijn uitspraken blijkt dat sommige mensen diep nadachten over de gevolgen op langere termijn van menselijk ingijpen in het landschap. Een auteur, S. de Wind geheten, ging in 1838, toen bekend was geworden dat de regering het voornemen koesterde om het Haarlemmermeer droog te leggen, nogal tekeer tegen de zienswijze van Bilderdijk. Bilderdijk was bijvoorbeeld van mening dat de Nederlandse rivieren in een veel te vroeg stadium bedijkt waren. Hierdoor kwam het slib niet op de oevers, maar in de rivierbedding terecht. Op lange termijn waren hiervan catastrofale gevolgen te vrezen: de rivieren zouden steeds verder boven het land uitrijzen en niet meer door dijken in toom te houden zijn. Deze zienswijze bracht Bilderdijk tot de uitspraak: "Gelukkig Holland, zoo men nooit gegraven en zelfs nooit gedijkt had!".[7] Want, zo schrijft hij, wanneer de rivieren hun gang hadden kunnen gaan, zou het omringende land op een natuurlijke wijze zijn verhoogd en "zouden wij thands boven de rivieren wonen".

De Wind betwiste de gegrondheid van de klacht niet dat de in de twaalfde en dertiende eeuw begonnen bedijkingen voor de huidige generaties bepaalde nadelen met zich meebrachten en schreef dat het misschien wenselijk geweest was dat onze voorouders "ten gevalle van ons, hunne nakomelingen, het geduld gehad hadden om het nog eenige eeuwen op vliedbergen, heuvelen en schaapsstellen uit te houden", maar hij is tegelijkertijd realistisch genoeg in te zien dat het "niet in den menschelijken aard (ligt) ons, met geheele verloochening van ons onmiddellijk belang, duizend jaren vooruit op de belangen onzer nakomelingen te letten".[8] Achteraf geredeneerd is het volgens De Wind goed mogelijk vroegere generaties op hun fouten te wijzen en suggesties te doen hoe het beter had gekund. Natuurlijk hadden onze voorouders ten behoeve van ons dit land kunnen verlaten, of hadden zij "vliedbergen van verbazende uitgestrektheid kunnen opwerpen om daarop steden en dorpen te bouwen, in afwachting van de Eeuwenreeks die de rivieren noodig zouden hebben, om den grond eenige voeten op te hoogen".[9]

De auteur raakt hier (zij het in een wat extreme vorm) de kern van de planningsproblematiek, namelijk de interessante vraag of de belangrijkste taak van de planner gelegen is in het ontwerpen van een betere toekomst, waarbij huidige handelingen onderworpen moeten zijn aan dat streven; of dat hij in zijn plannen juist de nadruk moet leggen op de problemen waar we nu en in de toekomst mee te maken (zullen) krijgen en waarbij het plan een steun kan zijn om op een meer

verantwoorde wijze besluiten te nemen.[10] De Wind achtte het een zeer rationele keuze van de toenmalige bewoners dat met het oog op de landbouw dijken werden opgeworpen om de landerijen een betere bescherming te bieden. Men kon niet verwachten dat mensen eeuwen ver vooruit konden zien en omwille van toekomstige bewoners hun woongebied zouden verlaten.

Bilderdijk raadde de inpoldering van het Haarlemmermeer ten sterkste af. Hij verwachtte dusdanige waterstaatkundige problemen, dat een groot deel van Holland ten prooi zou vallen aan het water. Hij pleitte voor instandhouding van het meer en om de omgeving van verdere gevaren te vrijwaren, zou de plas gecompartimenteerd moeten worden, waardoor de kracht van de golven gebroken werd.[11] De idee van de noodzaak van een grote boezem werd door de planners van de jaren dertig en veertig van de negentiende eeuw, die het Haarlemmermeer droog wensten te maken, eigenlijk als een min of meer achterhaald idee beschouwd.[12] De ideeën van Bilderdijk sproten echter niet voort uit een rationeel planningsdenken; zij vonden hun oorsprong veeleer in de typisch Nederlands-protestantse vorm van de Romantiek die onder de naam Reveil bekendheid verkreeg.[13] Bilderdijk heeft in de beginperiode van de beweging sterk haar toon bepaald. In zijn steil-calvinistische en apocalyptische visie paste de gedachte dat gesleutel door de mens aan de door God gegeven natuur onheil zou veroorzaken.

Terwijl naar aanleiding van de plannen van het driemanschap Van Lijnden van Hemmen, Repelaer van Driel en Roëll in de periode 1819-1822 een heftige polemiek ontstond over de wenselijkheid en haalbaarheid van drooglegging van het Haarlemmermeer[14], was dit in de periode 1837-1839 nauwelijks het geval. De ideeën van Bilderdijk vormden in deze jaren een uitzondering. Strikt genomen behoren de uitlatingen van de dichter/hoogleraar niet eens tot de discussie over de plannen van 1837, maar omdat vooral naar aanleiding van het plan om het meer droog te leggen op de uitspraken van Bilderdijk is gereageerd, zijn ze hier van belang. Zo negatief als de inhoud van de geschriften over het resultaat van de drooglegging zijn, zo positief waren de auteurs in de jaren dertig, veertig en begin jaren vijftig over dit reusachtige werk. Zo kreeg Bilderdijk er niet alleen van de hierboven aangehaalde De Wind van langs, ook de schrijvers Van Hasselt, Van Diggelen en Boon verzetten zich tegen zijn visie.[15] De meeste geschriften die in deze tijd over de voorgenomen of in uitvoering gebrachte droogmaking verschenen, juichten dit werk toe. In de jaren 1837-1852 kan van een ware hausse gesproken worden op het gebied van boeken, artikelen en gedichten met als onderwerp de drooglegging van het Haarlemmermeer. Het *Haarlemmermeerboek* van Leeghwater beleefde in 1838 zijn twaalfde herdruk[16], maar ook andere, minder bekende werken die in het verleden over mogelijke inpoldering van het meer waren verschenen werden herdrukt.[17] In het Algemeen Rijksarchief in Den Haag vinden we enkele tientallen bewaard gebleven gelegenheidsgedichten, waarin de droogmaking van het meer veelal in positieve zin bezongen wordt.[18]

De aanvankelijke waardering voor het overheidsinitiatief om het meer droog te leggen, zou echter als gevolg van de wijze waarop de Commissie van Beheer en Toezicht uitvoering gaf aan haar taak, zijn omgeslagen in misprijzen. De belangrijkste vraag die zal moeten worden beantwoord is of de commissie werkelijk met de haar verweten onverschilligheid is te werk gegaan. Dat geldt niet enkel voor

de wijze waarop de polder werd vormgegeven (zie hoofdstuk 5), maar ook voor de manier waarop met de belangen van het omringende gebied (hoofdstuk 6) en met de belangen van de bevolking werd omgesprongen.

In de literatuur vinden we een aantal verklaringen voor deze houding. De meest gangbare verklaring zoekt het antwoord in de 'tijdgeest': de politiek van 'laissez faire', die in de loop van de jaren veertig geleidelijk vorm krijgt, zou ertoe hebben geleid dat de overheid zich steeds minder zou hebben aangetrokken van de gehele onderneming en slechts oog hebben gehad voor het doel: droogmaking van de plas.[19] Van der Woud zoekt de verklaring echter meer in de wijze van planning in deze periode. De nadruk die werd gelegd op de financiële belangen van de staat vormde een van de belangrijkste redenen voor het slechte resultaat.[20] Helaas blijft het onduidelijk wat met de 'financiële belangen' wordt bedoeld. In de laatste plaats is wel gewezen op de samenstelling en werkwijze van de Commissie van Beheer, die daardoor eigenlijk niet voor haar taak zou zijn berekend.[21]

In het eerste deel van dit hoofdstuk zal aan de hand van de hierboven genoemde verklaringen geprobeerd worden na te gaan welke factoren van doorslaggevende betekenis zijn geweest voor het uiteindelijke resultaat. In de eerste plaats zal worden onderzocht in hoeverre de samenstelling en werkwijze van de Commissie van Beheer een mogelijke verklaring kunnen vormen voor de in de literatuur zo bekritiseerde wijze waarop het meer is drooggelegd en de polder werd vorm gegeven. Daarnaast zal de financiële gang van zaken rond de inpoldering onder de loep worden genomen met de bedoeling inzicht te krijgen in de vraag in hoeverre de financiële politiek een verklarende factor vormt voor het tegenvallende resultaat.

Het tweede deel van dit hoofdstuk is gewijd aan de belangenafweging die al dan niet werd gemaakt door de steeds meer naar liberalisme tenderende overheid. In dit hoofdstuk staan niet de onderwerpen centraal die direct te maken hebben met de droogmaking als ruimtelijke ingreep, maar wel op een aantal zaken die hierop betrekking hebben. De concrete vragen waarop geprobeerd wordt een antwoord te vinden zijn: in hoeverre werd door de overheid (in de praktijk door de Commissie van Beheer) met de belangen van de polderwerkers omgesprongen? Werd er ten aanzien van deze arbeiders een bepaald beleid gevoerd? Daarnaast zal aandacht worden geschonken aan de vraag in hoeverre een belangenafweging werd gemaakt bij de aanbesteding van de stoomgemalen in het kader van het in het vorige hoofdstuk geschetste beleid van welvaartsbevordering.

De Commissie van Beheer en Toezicht

De wet van 22 maart 1839 verstrekte de regering de financiële middelen om het Haarlemmermeer droog te maken. In de wet waren geen bepalingen opgenomen omtrent de tijd waarbinnen het werk voltooid zou moeten zijn of over de wijze van uitvoering. Dat zou nog geregeld moeten worden. Het was voor koning Willem I klaarblijkelijk zonder meer duidelijk dat analoog aan de wijze waarop de droogmaking van de Zuidplas gerealiseerd was, een Commissie van Beheer en Toezicht benoemd zou worden die de droogmaking tot een goed einde diende te

brengen. Voor zover nagegaan kan worden is er op ministerieel niveau geen enkele discussie geweest over de vraag op welke wijze aan de plannen, zoals die nu ter tafel lagen, uitvoering gegeven zou moeten worden.[22] Begin mei gaf de koning de minister van Binnenlandse Zaken, Merkus de Kock, opdracht een voordracht te doen betreffende de samenstelling van zo'n commissie. Korte tijd later maakte minister De Kock zijn keuze bekend aan koning Willem I. In de brief aan de koning schreef de minister dat hij het om twee redenen niet raadzaam achtte wanneer de Commissie van Beheer en Toezicht, zoals bij de Zuidplas het geval was, onder voorzitterschap van een gouverneur van de provincie Holland geplaatst zou worden. Aangezien het Haarlemmermeer in beide delen van de provincie lag, betekende het wanneer een van de gouverneurs tot voorzitter benoemd zou worden, dat hij niet op voet van gelijkheid met zijn ambtgenoot in het andere deel van de provincie, met wie hij veelvuldig overleg diende te voeren, zou kunnen spreken. In de tweede plaats had de ervaring bij de Zuidplas geleerd dat het geregeld voorkwam dat de voorzitter van de commissie de gouverneur van de provincie moest raadplegen. Een dergelijk overleg met zichzelf achtte de minister niet gewenst en het leek hem derhalve beter geen der gouverneurs tot de commissie te benoemen.[23]

De commissie diende zoveel mogelijk te bestaan uit leden die de verschillende belanghebbenden bij de droogmaking vertegenwoordigden. De minister was van mening dat de commissie samengesteld moest worden uit een lid van Gedeputeerde Staten uit beide delen van de provincie, een lid van de Tweede Kamer der Staten Generaal, een of twee leden van het hoogheemraadschap van Rijnland, een hoofdambtenaar van het departement van Binnenlandse Zaken "ten einde dat Departement [dat de verantwoording voor de gehele operatie droeg] steeds bekend blijve met, en de hand hebbe in den gang der Zaken", een lid van de raad van de stad Amsterdam en twee hoofdingenieurs van de waterstaat. Op grond van deze overweging kwam de minister tot de volgende voordracht: Jhr. W.P. Barnaart van Bergen (Gedeputeerde van Noord-Holland), M.G. Beijerinck (hoofdingenieur van de waterstaat in Zuid-Holland), C.J. de Bruijn Kops (hoogheemraad van Rijnland), H. Ewijk (raadadviseur bij het ministerie van Binnenlandse Zaken), L.R. Gevaerts (Gedeputeerde van Zuid-Holland), Jhr.mr. D.T. Gevers (lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal), P.T. Grinwis (hoofdingenieur van de waterstaat in Noord-Holland), D. Hooft (lid van de raad van Amsterdam) en M.P.G. van Outeren (hoogheemraad van Rijnland).[24] De minister stelde voor dat de koning uit deze personen een voorzitter zou kiezen. Willem I bepaalde bij Koninklijk Besluit van 22 mei 1839 dat er een uit elf leden bestaande commissie werd benoemd onder voorzitterschap van mr. F. van de Poll.[25]

De commissie kreeg de opdracht om de plannen van 1837 uit te werken, overleg te voeren met de betrokken instellingen en ingezetenen, overeenkomsten af te sluiten en verder al datgene te doen wat nodig was om de onderneming tot een goed einde te brengen.[26] Zij kreeg dus voornamelijk een voorbereidende en uitvoerende taak. Tot het nemen van besluiten was zij niet gemachtigd, wel tot het doen van voorstellen. Het was de minister van Binnenlandse Zaken en tot de staatkundige hervormingen van 1848 in feite de koning, die de uiteindelijke besluiten nam. De bemoeizucht van koning en minister ging zeer ver. Voor de

kleinste uitgaven of de geringste wijzigingen in de bestekken was toestemming van de koning en later van de verantwoordelijke minister nodig alvorens tot uitvoering overgegaan kon worden. Ofschoon de meeste zaken door de verschillende autorititen doorgaans snel afgehandeld werden, betekende de lange weg die een advies te gaan had voordat een besluit genomen kon worden een vertragende factor in de besluitvorming. Aan de andere kant betekende deze gang van zaken echter ook dat de kritiek van bepaalde leden uit het corps van ingenieurs van de waterstaat op hun rol bij de tot standkoming van grote ondernemingen, die door sommige historici wordt gedeeld, niet helemaal terecht was.

Het corps van waterstaatsingenieurs verkeerde in deze periode in een crisis. Het voelde zich miskend en onheus behandeld door de autoriteiten.[27] Bij grote waterstaatkundige werken speelde het corps van de waterstaatsingenieurs een ondergeschikte rol. In de Commissie van Beheer en Toezicht voor de droogmaking van het Haarlemmermeer werd het aanvankelijk door twee en later nog maar door één lid vertegenwoordigd. Dat deed bij veel waterstaatsingenieurs pijn. In een persoonlijke nota aan de minister van Binnenlandse Zaken Van Randwijck, geeft de corpsingenieur L.J.A. van der Kun zijn visie op de oorzaken van het verval van het corps. Alvorens het rapport aan de minister werd gezonden is het door enkele collega's (onder wie F.W. Conrad) gelezen en becommentarieerd. Een van de oorzaken waardoor het corps van waterstaatsingenieurs in de loop der jaren ontmoedigd is geraakt, aldus Van der Kun, is het feit dat er "administratieve Commissien van Beheer voor uitvoering van Groote Rijksondernemingen" werden ingesteld. In dergelijke commissies kregen de ingenieurs "die dan toch wel de hoofdontwerpers en uitvoerders blijven en op wie in elk geval de verantwoordelijkheid van het welslagen dier onderneming blijft drukken"[28] niet die plaats die zij gezien de zwaarte van hun werk verdienen. Ze verdronken als het ware in de anonimiteit van de commissie.

Veel feller waren de commentaren van enkele collega-ingenieurs die we in de kantlijn van dit rapport aantreffen: "Commissien voor de uitvoering is eene pest voor eene goede reuscite. Hoe grooter Commissie hoe slechter uitvoering". Door een ander werd daaraan toegevoegd dat "daarom (...) de Haarlemmermeer ook nimmer (zal) droogkomen of men moet besluiten eerst de Commissie er helemaal in te gooijen" en hij vervolgt op de volgende bladzijde, wanneer Jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest ter sprake komt, die in 1840 Van der Poll als voorzitter van de Commissie was opgevolgd:[29] "Ik gunde hem [Gevers] van harte eene duchtige geesseling, maar ik heb hem op de vorige pagina al verdronken!".[30]

Toch was de invloed van het corps van waterstaatsingenieurs niet zo klein als we op grond van deze klachten en opmerkingen zouden mogen verwachten. Dat hing nauw samen met de wijze waarop de besluiten genomen werden. Zoals reeds gezegd was het een taak van de commissie om op basis van de plannen van 1837 voorstellen te formuleren betreffende de wijze van uitvoering. Ter illustratie zal hier een voorbeeld uitgewerkt worden van de normale procedure die bij het nemen van besluiten gevolgd werd. Dit voorbeeld betreft het graven van de ringvaart en opwerpen van de ringdijk. Op 5 mei 1840 werd hiertoe door de toenmalige voorzitter van de Commissie van Beheer en Toezicht, mr. F. van der Poll, bij Hillegom op plechtige wijze de eerste spade in de grond gestoken. In het najaar

van 1839 was de Commissie van Beheer en Toezicht en de twee waterstaatsingenieurs in het bijzonder, druk doende geweest met het opmaken van bestekken, begrotingen en tekeningen van de geprojecteerde ringvaart. Reeds in een vroeg stadium werd door beide waterstaatsingenieurs van de commissie, M.G. Beijerinck en P.T. Grinwis, overleg gevoerd met de inspecteur van de waterstaat D. Mentz (allen lid van het corps). In het voorstel van Beijerinck en Grinwis zou zowel aan de noordoostzijde als aan de zuidwestzijde van het meer begonnen worden met de aanleg van de ringvaart en -dijk.[31] Mentz had in het overleg te kennen gegeven dat het hem niet verstandig leek om met de bedoelde werken in het noordoosten te beginnen, omdat ze daar het meest te verduren zouden hebben van de opzetting van het water bij stormen. Hij was bang dat de ringdijk door het geweld van het water binnen de kortste keren vernield zou worden. Daarom diende dit deel niet als eerste, maar juist als allerlaatste, vlak voordat met de uitmaling begonnen zou worden, aangelegd te worden. Een ander punt waarover overleg gevoerd werd betrof de diepte van de te graven ringvaart. Volgens de plannen van de staatscommissie van 1837, waarbij Mentz nauw betrokken was geweest, was de diepte van de ringvaart op drie meter beneden Amsterdams Peil bepaald. De inspecteur stelde nu echter voor niet dieper te graven dan 2.80 meter beneden A.P.. Dit zou een hoop ellende kunnen besparen. Wanneer tot drie meter beneden A.P. gegeraven zou worden zou er volgens Mentz een te dunne veenschil op de bodem achterblijven. Die schil zou, door het geringe gewicht van het veen, snel gaan loslaten en zeer hinderlijk zijn voor zowel scheepvaart als waterafvoer. Een diepte van 2.80 m. beneden A.P. zou voor de scheepvaart voldoende zijn en verhinderen dat de veenlaag zou loslaten.[32]

In het uiteindelijke voorstel, in de vorm van bestekken, tekeningen en begrotingen aan de minister van Binnenlandse Zaken, werden deze overwegingen niet overgenomen door de Commissie van Beheer en Toezicht. De minister liet, zoals altijd, het voorstel door de inspecteur van de waterstaat onderzoeken en vroeg hem advies over de uitvoerbaarheid en kwaliteit van de voordracht.[33] Het zal geen verbazing wekken dat de inspecteur de minister antwoorde dat hij zich om bovengenoemde redenen niet met het voorstel kon verenigen.

In alle gevallen besliste de minister, al dan niet na nog andere deskundigen geraadpleegd te hebben, welke variant aan de koning voordragen werd. De koning ontving doorgaans alle informatie betreffende een bepaald onderwerp zodat hij op basis van die gegevens een besluit kon nemen; in de praktijk woog het advies van de minister in zaken als deze zwaar. In dit geval koos de minister voor de argumenten van de commissie. In de brief aan de koning schreef hij dat "de voorname reden, waarom men het gedeelte van de ringdijk langs Rietwijkeroord en Slooten het eerst wil onderneemen, daarin gelegen is, dat toen, in den winter van 1836-1837 de kaden van deze polders waren ingebroken, en toen er een kostbaar ontwerp van herstel beraamd, slechts een subsidie verleend is, bepaaldelijk om zich enkel tot het volstrekt noodzakelijke te bepalen, uit hoofde van de voorgenomen droogmaking van het Haarlemmermeer, waardoor eene meer volledige voorziening overbodig zoude worden. Het komt mij derhalve natuurlijk voor, dat men het eerst op de beveiliging dezer polders behoort bedacht te zijn (...)".[34] De minister was het ook eens met het voorstel de ringvaart tot een diepte

van drie meter beneden A.P. uit te graven, omdat "het opdrijven van de veenschil ongeacht de dikte altijd (zal) plaatsvinden" en het voor de scheepvaart, bij lage boezemstanden veiliger werd geacht wanneer er wat meer ruimte tussen de kiel van het vaartuig en de bodem werd gelaten.[35]

Deze wijze van besluitvorming impliceerde een grotere invloed van de waterstaatsingenieurs dan op basis van hun aantal in de Commissie van Beheer en Toezicht verondersteld kan worden. Hun betrokkenheid bij de droogmaking ging echter nog verder. Al gauw na de installatie van de Commissie van Beheer en Toezicht werd door de voorzitter aan de minister van Binnenlandse Zaken verzocht om enkele ingenieurs aan de commissie toe te voegen "daar de groote onderneming van het droogmaken van het Haarlemmermeer als een geheel afzonderlijk beheer moet worden beschouwd en niet door de Ingenieurs als eene bijzaak kan worden behandeld".[36] De leden van de Commissie van Beheer en Toezicht werden voor hun werkzaamheden namelijk niet betaald. De werkzaamheden van de commissieleden met betrekking tot de inpoldering van het Haarlemmermeer werden als een erefunctie gezien, waarbij enkel de reiskosten vergoed werden. Dat betekende dat alle leden, dus ook de twee waterstaatsingenieurs, hun hoofdwerkzaamheden elders hadden. De minister was het dan ook geheel eens met het verzoek om enkele bezoldigde ingenieurs in dienst van de commissie te stellen.

In de bijna twintig jaar van haar bestaan zijn er in totaal vier ingenieurs in dienst van de commissie geweest die ook lid waren van het corps. P. Kock was sinds 1836 provinciaal ingenieur in Noord-Holland. In juli 1839 werd hij op initiatief van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland gedetacheerd bij de werken voor de droogmaking van het Haarlemmermeer[37]. In het najaar van 1839 bepaalde de minister dat behalve Kock ook F.W. Conrad en J.A. Beijerinck (broer van het commissielid M.G. Beijerinck) aan de Haarlemmermeerwerken zouden worden toegevoegd. Conrad zou met onmiddellijke ingang beginnen terwijl Beijerinck eerst zijn werkzaamheden aan de droogmaking van de Zuidplas zou voltooien. Conrad bleef slechts enkele maanden in dienst van de commissie. In 1840 werd hij door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij tot ingenieur-directeur benoemd en zou pas weer in 1852, als lid van de Commissie van Beheer, met de droogmaking van het Haarlemmermeer te maken krijgen.[38] Na het vertrek van Conrad in 1840 kwam J.A. Beijerinck als waterstaatsingenieur in dienst. J.A. Beijerinck had een grote reputatie op het gebied van droogmakerijen en inpolderingen opgebouwd. Bij de droogmaking van de Zuidplas in Schieland had hij een belangrijke rol gespeeld. Zijn bekendheid met droogmakerijen was zelfs tot in het buitenland doorgedrongen. In 1835 werd hij bijvoorbeeld geraadpleegd over de droogmaking en het in cultuur brengen van de uitgestrekte moerassen in de omgeving van New Orleans (Louisiana).[39] Enige tijd voor de beëindiging van de werkzaamheden van de commissie werd J.A. Beijerinck bevorderd tot hoofdingenieur van de waterstaat in de provincie Zeeland.

Minder ervaren dan J.A. Beijerinck was de waterstaatsingenieur P. Kock. Het is echter onjuist te beweren, zoals Ramaer in het *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek* doet, dat Kock niet opgewassen zou zijn geweest tegen zijn zware taak en daardoor geleidelijk het vertrouwen van de Commissie van Beheer zou

hebben verloren. Volgens Ramaer zou hij hierom in 1853 tot waarnemend hoofdingenieur in de in waterstaatkundig opzicht weinig interessante provincie Drenthe zijn weggepromoveerd.[40] In werkelijkheid is Kock altijd zeer gewaardeerd door de commissie en zij heeft in 1850 met succes een poging van de minister van Binnenlandse Zaken weten te verhinderen dat Kock tijdelijk elders te werk werd gesteld.[41] Kock werd uiteindelijk in 1853 bevorderd tot hoofdingenieur in het district Noord-Holland.[42] In zijn plaats werd de waterstaatsingenieur N.Th. Michaëlis benoemd, die tot de ontbinding van de commissie in 1858 aan de Haarlemmermeerwerken verbonden zou blijven.

Deze waterstaatsingenieurs lieten zich niet of nauwelijks in met beleidszaken. Zij voerden in opdracht van de commissie werkzaamheden uit. Hun belangrijkste taak bestond uit het maken van technische ontwerpen van velerlei aard. J.A. Beijerinck heeft bijvoorbeeld de ringvaart en -dijk van Halfweg tot de Oude Wetering, de stoomgemalen te Spaarndam en te Halfweg, de gebouwen voor de stoomgemalen de Leeghwater, Cruquius en Lijnden en de verkaveling van de polder met alle bruggen, wegen en waterleidingen ontworpen.[43] Alle ontwerpen die door deze ingenieurs werden gemaakt werden in eerste instantie door de commissie-ingenieurs en vervolgens door alle leden van de commissie beoordeeld en eventueel gewijzigd om daarna aan de minister van Binnenlandse Zaken voor te dragen.

Wanneer we alleen kijken naar het aantal waterstaatsingenieurs dat bij de droogmaking van het Haarlemmermeer betrokken was, lijkt het met de slechte vertegenwoordiging van het corps in verhouding tot de kritiek wel mee te vallen. Daarmee is echter niet gezegd dat hun invloed in 'kwalitatieve zin' ook gegarandeerd was. Van der Woud heeft zijn twijfels over de beleidsmatige invloed van de waterstaatsingenieurs: "De bestuurders hadden de leiding van het project, maar de tekortkomingen ervan kwamen niet in de bestuurlijke maar in de technische resultaten aan het licht. De ondergeschikte positie van de technische ontwerpers is vermoedelijk ook een eigenschap van de traditionele planning".[44] De leiding van de bestuurders in de planning bestond daaruit dat zij, aldus Van der Woud, samenhang brachten in de door technici ontworpen elementen. Technici waren specialisten die door hun specialisme, waarmee ze overigens respect afdwongen, het overzicht misten. Daardoor namen zij in vergelijking met de bestuurders, die dat overzicht wel hadden, een ondergeschikte positie in.[45] Van der Woud trekt een scherpe scheidslijn tussen de bestuurders en de technici die in de Commissie van Beheer en Toezicht zaten, waarbij de bestuurders gezag uitoefenden over de technici.[46] Het is de vraag of deze voorstelling van zaken geheel correct is. Zeker, er bestond een verschil tussen commissieleden met een technische en een bestuurlijke achtergrond, maar het gaat mijns inziens te ver om een toestand te schilderen waarbij tussen beide partijen een scherpe scheidslijn liep waarbij de ene partij duidelijk in dienst stond van de ander.

Beijerinck en Grinwis[47] waren weliswaar de enige leden van het Corps die zitting hadden in de Commissie van Beheer en Toezicht, maar zij waren niet de enige technici. In het najaar van 1840 werd de commissie aangevuld met vier technici die niet tot het Corps van de waterstaatsingenieurs behoorden maar wel daarmee gelijkgesteld kunnen worden. Het betrof A. Lipkens, directeur van de Koninklijke

Akademie ter opleiding van burgerlijke ingenieurs te Delft en G. Simons, inspecteur-adviseur voor wis- en scheikundige zaken. Lipkens en Simons waren geheel bekend met de inpolderingsplannen voor het Haarlemmermeer. Samen met M.G. Beijerinck hadden zij immers in opdracht van de koning de mogelijkheden van stoombemaling onderzocht.

Na een aanvaring tussen het departement van Binnenlandse Zaken en de militaire autoriteiten werden in december 1840 twee militaire ingenieurs, P.J. Ackermans (kolonel-directeur der Genie) en J.G.W. Merkes van Gendt (majoor der Genie), aan de commissie toegevoegd ten einde de behartiging van defensiebelangen veilig te stellen. Aan de noordoostzijde van het Haarlemmermeer lagen enkele militaire werken die deel uit maakten van de aan het einde van de achttiende en begin van de negentiende eeuw opgeworpen verdedigingswerken rond Amsterdam. Sedert het begin van de negentiende eeuw waren de voornamelijk aarden werken verwaarloosd en verkeerden in het algemeen in een zeer slechte staat. Toen in het voorjaar van 1840 begonnen werd met de aanleg van de ringvaart en -dijk had de Commissie van Beheer en Toezicht verzuimd overleg te voeren met de militaire autoriteiten over de bestemming van enkele redoutes. Het gevolg was dat zonder toestemming van de Directeur-Generaal van Oorlog begonnen werd met het afgraven van gronden die tot de verdedigingswerken (die echter nauwelijks nog als zodanig te herkennen waren) behoorden. Op die manier werden in totaal drie militaire posten voor een deel afgegraven.[48] Toen de Directeur-Generaal van Oorlog in september door de opzichter van de Fortificatiën der Eerste Klasse hiervan op de hoogte werd gesteld werd na overleg met de koning de minister van Binnenlandse Zaken gesommeerd de werkzaamheden aan de noordoostzijde van het Haarlemmermeer met onmiddellijke ingang op te schorten. De werkzaamheden aan de ringvaart zouden pas hervat mogen worden wanneer de bewindslieden van Binnenlandse Zaken en Oorlog overeenstemming hadden bereikt over de militaire objecten in dit gebied.

Deze confrontatie tussen beide departementen naar aanleiding van het afgraven van een aantal militaire terreinen, deed bij een aantal legerautoriteiten het besef ontstaan dat door de droogmaking van het Haarlemmermeer de verdediging van Amsterdam aan de zuidwestzijde ingrijpend gewijzigd moest worden. De twee genie-officieren die aan de Commissie van Beheer en Toezicht werden toegevoegd, de kolonel-directeur der Genie P.J. Ackermans en de majoor der Genie en adjudant van koning Willem II Jhr. J.G.W. Merkes van Gendt[49], kregen als eerste taak ieder afzonderlijk een rapport te schrijven (waarop later teruggekomen zal worden) waarin zij dienden aan te geven op welke wijze de verdediging van Amsterdam in relatie tot de droogmaking gewijzigd diende te worden.[50]

Met de benoeming van Lipkens, Simons en de twee genie-officieren kwam het aantal technici binnen de commissie op zes. Onder hen waren er wier capaciteiten en aspiraties niet beperkt bleven tot het technische vlak. Lipkens en Simons hadden beiden de functie van directeur van de Koninklijke Akademie ter opleiding van ingenieurs te Delft bekleed. Simons was gedurende een korte periode (1856-1858) zelfs minister van Binnenlandse Zaken in het kabinet Van der Brugghen. Aan de andere kant waren er commissieleden met een bestuurlijke achtergrond, zoals Ewijk, Gevers van Endegeest en Barnaart van Bergen, die door hun jaren-

lange ervaring op het terrein van de waterstaat zoveel technisch inzicht hadden verworven, dat de scheidslijn tussen technici en bestuurders niet erg scherp getrokken kan worden. Een man als Ewijk had van 1808 tot aan zijn pensionering op 1 januari 1848 onafgebroken de waterstaat gediend. Van 1826 tot 1830 bekleedde hij als administrateur voor de waterstaat het hoogste ambt op dit terrein, een ambt dat voorheen door een waterstaatingenieur was bekleed. Een administrateur had zeer grote bevoegdheden. Alle ontwerpen van wetten, besluiten en verordeningen werden aan zijn oordeel onderworpen en de koning kon rechtstreeks, zonder tussenkomst van de minister, met hem in contact treden.[51]

In de Commissie van Beheer en Toezicht kan veeleer een streven naar samenwerking op basis van gelijkwaardigheid tussen de leden bespeurd worden dan dat gesproken kan worden van een duidelijk hiërarchische structuur. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in de samenstelling van de vele subcommissies die ingesteld werden om de verschillende problemen op te lossen (onteigeningen, verkaveling, gezondheidszorg en dergelijke). Leden met een technische- en bestuurlijke achtergrond waren hierin meestal gelijkelijk vertegenwoordigd. Het onderscheid tussen technici en bestuurders zoals Van der Woud veronderstelt, gaat niet op. Die tegenstelling kan echter wel van toepassing verklaard worden op de verhouding tussen de commissieleden en de ingenieurs die in dienst waren van de commissie. Tussen die twee groepen bestond formeel gezien een gezagsverhouding. De ingenieurs Conrad, Kock, J.A. Beijerinck en Michaelis waren in hoofdzaak uitvoerders van het beleid dat door de commissie werd uitgestippeld. Zelfs hier kan de grens niet scherp worden getrokken. Het kwam regelmatig voor dat, alvorens de minister van Binnenlandse Zaken een besluit nam over een bepaald voorstel, hij te rade ging bij deze uitvoerende ingenieurs.

Financiering

De wet van 22 maart 1839 bepaalde dat voor de droogmaking van het Haarlemmermeer een geldlening zou worden geopend tot een bedrag van 8 miljoen gulden. Tot onderpand van deze som werden de f 600.000,- bepaald die de Staten van Holland zouden bijdragen, alsmede de inkomsten uit verpachtingen (van viswater en gras van de ringdijk) en de te verwachten opbrengst uit de grondverkoop. Het rijk garandeerde de aflossing van het geleende kapitaal voor het geval dat het onderpand onvoldoende zou blijken te zijn.[52]

De lening van acht miljoen gulden werd in zes reeksen geplaatst.[53] De eerste vier inschrijvingen voor de geldlening waren een groot succes. Er werden obligaties ten bedrage van duizend gulden uitgegeven. De eerste inschrijving vond plaats van maandag 2 tot zaterdag 7 maart 1840. In alle provinciehoofdsteden en in de steden Amsterdam en Rotterdam kon worden ingetekend. Op de eerste dag werd alleen al in Amsterdam voor f 3.778.000 ingeschreven; in het gehele land werd voor f 5.109.000 ingetekend.[54] Enkele jaren later, toen in 1845 de staat f 1.000.000 wilde lenen tegen een rente van 4 %, was de belangstelling, ondanks het lagere rentepercentage, nog groter. Er werd voor niet minder dan f 9.735.000 ingetekend.[55] Via een ingewikkelde verdeelsleutel werd een zo eerlijk mogelijke formule

gevonden om er voor te zorgen dat niet alleen de grote inschrijvers, maar ook zij die slechts op een enkele obligatie hadden ingetekend, een kans maakten hun geld daadwerkelijk te kunnen beleggen.[56]

De wet van 1839 vermeldt niet waarvan de rente op het geleende kapitaal betaald zou worden. In de eerste jaren werd dit eenvoudig uit het geleende kapitaal gefinancierd, maar de wet van 5 oktober 1841 maakte hieraan een einde. Een artikel van deze wet[57] bepaalde namelijk dat de Rekenkamer niet langer uitgaven rechtmatig mocht verklaren die niet op een begrotingswet of een daaraan gelijk te stellen wet gebaseerd waren. Dit betekende dat de Commissie van Beheer en Toezicht, in naam van de minister van Binnenlandse zaken, een vrij gedetailleerde begroting voor de droogmakingswerken diende op te stellen, die door het parlement goedgekeurd moest worden. Op die begroting moest dan natuurlijk ook het bedrag worden gevonden dat voor de rentebetaling werd uitgetrokken.

Tabel 1 Staat van begroting der kosten tot droogmaking van het Haarlemmermeer opgemaakt in 1837 en 1843 en de werkelijke kosten van de werken in guldens

	Onderwerp	1837	1843	kosten
I	Rijnlands uitwatering (Katwijk, Spaarndam en verruiming Spaarne)	1.004.000	1.048.388	1.373.473
II	Aanleg Ringvaart/dijk en polderkaden	2.384.080	2.012.248	1.988.257
III	Schadeloosstelling onteigeningen	268.000	685.000	684.513
IV	Leverantie stoomwerktuigen, stichting gebouwen onderhoud, brandstof en personeel	2.541.000	2.663.000	2.405.433
V	Werken voor de scheepvaart (jaagpad, bruggen)	287.827	286.549	196.815
VI	Herstel van vergraven verdedigingswerken en aanleg van nieuwe werken	-----	220.000	275.920
VII	Verkaveling	1.131.000	327.000 *	1.325.828
VIII	Onderhoud voltooide en nog te maken werken	339.250	92.000	434.917
IX	Beloning personeel, politie/justitie, reis en verblijfkosten, bureaukosten	-----	187.000	
X	Div. uitgaven voor grond- en polderlasten der ingenomen eigendommen, proefnemingen, procedurekosten	-----	78.974	} 644.975
XI	Rentebetaling	-----	1.300.000 #	4.314.865
XII	Onvoorziene uitgaven	400.000	99.041	144.381
	Totaal	8.355.157	8.000.000	13.789.377

* Oorspronkelijk bedrag voor de verkaveling: f 1.627.000,-. Hiervan werd echter f 1.300.000 zolang naar post XI (rentebetaling) overgeheveld.
\# Tot en met 1845 was 1,3 miljoen gulden aan rente uit het geleende kapitaal voor de Haarlemmermeerwerken betaald.

Wanneer we bedenken dat in het begin van de jaren veertig bijna de helft van de rijksbegroting op ging aan betaling van de rente op de staatsschuld van niet minder dan 1,3 miljard gulden, wordt duidelijk voor welke financiële problemen de regering zich geplaatst zag. Toen met ingang van het jaar 1843 de rente op het geleende kapitaal voor de droogmaking van het Haarlemmermeer niet langer zonder meer uit deze lening betaald kon worden, maar de overheid, gezien de financiële problemen ook geen kans zag deze post op de gewone rijksbegroting te brengen, werd een voorlopige regeling getroffen. Bepaald werd dat op de begroting voor de droogmaking van het Haarlemmermeer tijdelijk 1,3 miljoen gulden van de post verkaveling, waarvoor een bedrag van f 1.627.000 gereserveerd was, een bedrag van f 1.300.000 werd overgeheveld naar de rubriek rentebetaling. De verkavelingsgelden zouden immers nog lange tijd onaangeroerd blijven en aangezien het hier slechts een voorlopige regeling betrof ging het parlement hiermee akkoord. Deze formule bood echter slechts een oplossing tot en met 1845. Uiteindelijk werd in 1847, door een mokkende Tweede Kamer, een wet aangenomen (met 24 tegen 21 stemmen) waardoor de rentebetaling op de gewone rijksbegroting werd geplaatst.[58]

In de loop van 1848 kreeg de Commissie van Beheer met ernstige financiële moeilijkheden te kampen. Al in februari van dat jaar werd de minister van Binnenlandse Zaken verzocht om over te gaan tot plaatsing van de laatste lening ten bedrage van 1 miljoen gulden. De politieke omstandigheden van dat moment gooiden echter roet in het eten. In de maand februari vonden er in Frankrijk namelijk op uitgebreide schaal opstanden plaats tegen het regime en deze leidden er uiteindelijk toe dat koning Lodewijk Philippe moest vluchten. Dit veroorzaakte een politieke schok in Europa. In een snel tempo breidde de onrust zich uit over het continent. Onder die omstandigheden schoot de rente omhoog en aangezien de wet van 1839 voor de Haarlemmermeerwerken geen hogere rente dan 5% toeliet, leek het de minister verstandiger om de plaatsting van de laatste geldlening enige tijd uit te stellen.[59]

Ook Nederland bleef niet geheel onaangeroerd door de onrust van 1848. Er werden enige politieke hervormingen doorgevoerd die met de nodige regeringswisselingen gepaard gingen. Niet minder dan vier ministers van Binnenlandse Zaken hebben zich in de loop van 1848 met de droogmaking van het Haarlemmermeer bemoeid. Dit kwam de besluitvaardigheid niet ten goede. De geldnood voor de Commissie van Beheer werd intussen steeds groter. De minister van Binnenlandse Zaken schreef dan ook op 2 mei aan zijn ambtgenoot van Financiën dat "ofschoon de omstandigheden [in vergelijking met februari] niet veel gunstiger zijn geworden, niettemin tot de opening dier leening zal behoren te worden overgegaan, aangezien de gelden die van de genegotieerde zeven millioenen (...) slechts toereikende zullen zijn om in de loopende betalingen tot in de maand July aanstaande te voorzien".[60]

De kans dat de te plaatsen geldlening tegen maximaal 5% rente zou slagen was onder de heersende omstandigheden echter zo klein dat de regering naar andere middelen ging zoeken om de Haarlemmermeerwerken te kunnen voortzetten. Een nare bijkomstigheid was dat de regering juist omstreeks deze tijd, na herhaaldelijk aandringen door de Commissie van Beheer, overtuigd was geraakt van de nood-

zaak een extra stoomgemaal bij Halfweg te plaatsen, om een betere uitwatering te kunnen garanderen. De commissie hoopte het stoomgemaal in de nazomer van 1849 in werking te kunnen hebben en daarmee de uitmaling van het meer ook in wat nattere periodes veilig te kunnen stellen. De omstandigheden van 1848 doorkruisten deze plannen. Ondanks herhaalde verzoeken van de commissie aan de minister om het stoomgemaal bij Halfweg te mogen bouwen, ging de aanbesteding voorlopig niet door. Volgens de commissie was het niet alleen het waterstaatkundig belang dat spoedige aanbesteding vereiste, maar er was ook nog een "bijkomend belang, waardoor de onderneming zich nog meer aan het algemeene verbindt, dat is het werk verschaffen aan de Heeren Paul van Vlissingen en Dudok van Heel, die (...) de machines zouden maken (...) en die in de tegenwoordige omstandigheden voor hunne fabriek van 1000 werklieden, zoo veel prijs stellen op het verzekerd zijn van werk, op de betaling waarvan zij kunnen rekenen, dat zij aangeboden hebben die machinerie tegen elken prijs te leveren".[61]

Teneinde de gewone werkzaamheden te kunnen voortzetten was tot het einde van het jaar nog een bedrag van f 500.000 nodig. Dit betekende dat er op zeer korte termijn middelen gevonden dienden te worden. De minister van Binnenlandse Zaken had weinig hoop dat dit op tijd zou lukken. Na een gesprek met "een in geldzaken ervaren man" was hem duidelijk geworden dat het zelfs moeilijk zou zijn om een geldlening tegen 6 of zelfs 7% rente af te sluiten. In de vergadering van ministers van 19 mei 1848 stelde hij daarom voor de werkzaamheden aan het reusachtige project voor de rest van het jaar stop te zetten.[62] Technisch gezien zou dat op dat moment nog hebben gekund. De voorbereidingen om tot de uitmaling van het meer over te gaan waren weliswaar in volle gang, maar de stoommachines waren nog niet in bedrijf. Toch bleek de ministerraad hier niet veel voor te voelen. De minister van Binnenlandse Zaken diende, aldus de vergadering, met de president van de Commissie van Beheer te overleggen op welke wijze de werkzaamheden konden worden voortgezet. In dat gesprek is, waarschijnlijk door Gevers van Endegeest, het idee geopperd om het fonds tot onderpand van de lening aan te spreken. Dit fonds bestond uit de bijdragen van de provincie Holland en de inkomsten van grasverpachtingen en was op dat moment f 653.714,- groot.[63]

Toen de minister van Binnenlandse Zaken dit idee in de ministerraad naar voren bracht, waren de meeste bewindslieden ervan overtuigd dat dit de enige manier was om de Haarlemmermeerwerken te kunnen voortzetten. De minister van Binnenlandse Zaken werd verzocht een wetsontwerp in deze zin te maken.[64]

Dit wetsontwerp werd in augustus bij de Tweede Kamer ingediend. De regering gaf in de Memorie van Toelichting aan hoe de meerwerken in de komende tijd gefinancierd konden worden: "Slechts twee wegen stonden daartoe open: eene uitgifte van een nieuwe reeks schuldbrieven ten bedrage van dat kapitaal tegen eene hogere rente dan vijf ten honderd; of het beschikken over dat bedrag uit het fonds tot onderpand voor de lening (...) tegen eene evenredige vermindering echter van het totale cijfer dier leening". De regering sprak haar voorkeur uit voor het aanspreken van het fonds tot onderpand, dat op dat moment f 653.714 groot was.[65] De afdelingen van de Tweede Kamer oordeelden echter zeer negatief over dit voorstel. De overgrote meerderheid van de veertig kamerleden die aan het onderzoek in de afdelingen deelnamen, was van oordeel "dat voor dit doel het fonds,

waarop de Regering het oog heeft, niet kon en mogt worden aangesproken".[66] Het kon immers niet worden uitgesloten dat de onderneming wel eens niet tot een goed einde zou worden gebracht. In dat geval zouden de schuldeisers weinig meer te vorderen hebben. Daarbij kwam dat "zulk een gebruik van een geldelijk onderpand tot een ander einde, dan waarvoor het is bestemd, inzonderheid ook op de buitenlandsche houders der schuldbrieven in de geldleening voor het Haarlemmermeer eenen nadeeligen indruk zou maken, en in het algemeen het crediet van de staat zou kunnen benadeelen".[67]

De regering zou, aldus de mening van de kamerleden, moeten proberen om het laatste miljoen gewoon volgens de procedure zoals bij de wet van 22 maart 1839 was bepaald, te plaatsen. Wanneer dat onverhoopt niet zou mogen lukken zouden de schuldbrieven, in afwachting van betere tijden, beleend kunnen worden.[68]

In het hierop volgende overleg tussen de ministers van Binnenlandse Zaken en Financiën werd besloten dat slechts een half miljoen gulden volgens de wet van 1839 zou worden geplaatst. De regering voerde in deze periode een zeer voorzichtige financiële politiek. De begroting was in 1847 voor het eerst na vele jaren weer in evenwicht. Dit was te danken aan de geslaagde conversielening die de minister van Financiën, Van Hall, in 1844 had weten door te voeren en de geleidelijk steeds hoger wordende baten die vanuit Nederlands-Indië naar de Nederlandse schatkist vloeiden. Dit bereikte evenwicht mocht niet opnieuw in gevaar worden gebracht door onverantwoorde uitgaven en daarom bepaalde de minister van Financiën, Van Bosse, dat met het oog op het bedrag dat nodig zou zijn om de rente voor de nieuwe lening van 1 miljoen te kunnen betalen, dat er slechts ruimte bestond voor 4% rente.[69] Dat percentage was echter gezien het effect van de politieke ontwikkelingen op de stand van de rente volstrekt onvoldoende om de lening een kans van slagen te laten hebben. Daarom werd besloten dat een lening van slechts een half miljoen gulden zou worden uitgeschreven volgens de in de wet van 1839 vastgelegde maximale rente van 5%.[70]

Zoals algemeen werd verwacht liep deze poging om aan geld te komen uit op een fiasco. In totaal werd slechts voor f 7.000 ingetekend.[71] Het was inmiddels onmogelijk geworden om, althans zonder grote financiële verliezen te lijden, de werkzaamheden stop te zetten. Het stoomgemaal De Leeghwater was al vier maanden in bedrijf en daarbij kwam dat er werkzaamheden waren aanbesteed die nog betaald moesten worden. Verschillende aannemers moesten ten gevolge van de financiële problemen geruime tijd op hun geld wachten.[72]

De regering had nu geen andere keuze dan tot belening over te gaan van de waarde van de 493 obligaties waarop niet was ingeschreven. Door deze belening kwam een bedrag van f 396.075,- voor de Haarlemmermeerwerken beschikbaar.[73] Dit bedrag was voor het grootste gedeelte al besteed alvorens het beschikbaar kwam, zodat reeds enkele maanden daarna de zesde en laatste negotiatie ten bedrage van een half miljoen gulden volgens de wet van 22 maart 1839 werd geplaatst. Wederom was de uitslag onvoldoende. Van de 500 obligaties werden er slechts 42 uitgegeven en moesten de resterende 458 opnieuw, zeer tegen de zin van de minister van Binnenlandse Zaken, beleend worden tegen 3% rente.[74] In de tweede helft van 1849 werden alle beleende obligaties alsnog, in kleine partijen, tegen de nominale waarde geplaatst.[75]

Deze financiële problemen leidden ertoe dat de controle door het ministerie van

Binnenlandse Zaken op de uitgaven van de commissie groter werd. De minister oefende druk uit op de commissie om bezuinigingen door te voeren waar mogelijk was. Zo drong de minister er bijvoorbeeld op aan dat de dure Engelse arbeiders, die de stoommachines dreven, uiterlijk per 1 maart 1850 door goedkopere Nederlandse werklieden vervangen zouden zijn.[76] Dit besluit wekte bij de commissieleden de nodige verbazing en de minister werd geantwoord "dat men dan nu aanstonds beginnen moet veel meer uitgaven te doen dan tegenwoordig, door overal meer dan een élève-machinist aan te stellen. Hoe anders zal men personen vinden om het drijven der machines aan te leeren. En zal men dan voor eene geringe vermindering van bezoldiging (...) zich willens en wetens van goede machinisten ontdoen, van wier bekwaamheid en oplettendheid alleen het lot van zulke aanzienlijke stoomgevaarten afhangt? Zal men om dit gering verschil, menschen laten vertrekken zooals bijvoorbeeld Gilbert aan den Leeghwater en Cornish aan den Lijnden, van wie men verscheidene jaren tevreden is geweest, die het Hollandsch spreken en hier gewend zijn? (...) Het is niet alleen het drijven der machines waar het op aan komt; maar het is eene voorname zaak dat de machinist, bij eenig ongeval naar de omstandigheden wete te oordeelen, juist waar het hapert, om dadelijk op de regte plaats het te gaan verhelpen, en niet soms in het oneindige te zoeken waar het kwaad schuilt. Dit kunnen de Engelschen meer dan anderen omdat zij uit Cornwallis zijn, alwaar machines in den trant als die der onderneming (...) algemeen in gebruik zijn".[77]

De financiële situatie zou de eerstkomende tijd zorgwekkend blijven. In juni 1849 informeerde de minister van Binnenlandse Zaken bij de commissie naar de nog benodigde gelden om de droogmaking te kunnen voltooien. In totaal zou er nog een bedrag van f 2.118.000 nodig zijn. Er was nog f 347.000 in kas en er zou derhalve nog in een bedrag van f 1.771.000 voorzien behoren te worden. Het zag er dus naar uit dat de geraamde som van 8 miljoen gulden veel te weinig was om de meerwerken tot een goed einde te kunnen brengen. Toch was dat volgens de Commissie van Beheer een foute conclusie. Er waren immers grote bedragen uitgegeven aan zaken die nooit op de oorspronkelijke begroting hadden gestaan. Hiermee werden de kosten bedoeld die voor de defensiewerken en rentebetaling waren gemaakt. Zij waren in totaal goed voor ruim f 1.767.000 en dus ongeveer gelijk aan het bedrag dat nog nodig werd geacht.[78] De commissie concludeerde optimistisch dat "zoo er geen bijzondere en onverwachte tegenspoeden opkomen, de droogmaking zal te voltooijen zijn juist voor hetgeen bij ondernemingen van dezen aard en vooral bij zulke ondernemingen zeldzaam gebeurt".[79]

De minister van Financiën, Van Bosse, deelde het optimisme van de commissie echter niet. Hij was van mening dat de oorspronkelijk geraamde kosten wel degelijk flink werden overschreden. Ofschoon hij zich geheel onbevoegd achtte om een waterstaatkundig oordeel te vellen over de werken die nog verricht moesten worden, meende hij wel te kunnen bepalen dat een financiële regeling voor een aantal werken nog best enige tijd kon wachten. Hij was niet van plan om op korte termijn te voorzien in het nog benodigde bedrag van f 1.771.000.[80] Hierdoor liep de voortgang van de onderneming wederom ernstig gevaar. Eigenlijk kon Van Bosse, in het licht van een geloofwaardige financiële politiek, nauwelijks anders reageren. Sinds het aantreden in 1843 van Van Hall als minister

van Financiën werd een bezuinigingspolitiek gevoerd met het doel de Nederlandse staat voor een bankroet te behoeden en orde op zaken te stellen in de staatsfinanciën. Toen op de in 1847 ingediende tweejarige begroting voor 1848 en 1849 de uitgaven bijna twee miljoen gulden hoger waren dan de geraamde inkomsten wendde Van Hall zich, na vergeefse pogingen om zijn collega's tot bijstelling van de uitgaven te bewegen, tot de koning en drong aan op verdere bezuinigingen. Hij stelde onder meer de vraag of de waterstaatswerken "welke men voor 1848 en 1849 projecteert onvermijdelijk noodig zijn, dan wel of die werken of althans eenige derzelve niet zonder nadeel van het land konden worden uitgesteld".[81] Naar aanleiding van zijn brief werd een kabinetsvergadering samengeroepen waardoor onder andere op de begroting van Binnenlandse Zaken, tot groot ongenoegen overigens van de minister, verdere bezuinigingen werden doorgevoerd.[82] Van Bosse zette de bezuinigingspolitiek die door Van Hall was ingezet, onverminderd voort. Het zou natuurlijk vreemd zijn geweest wanneer de minister van Financiën in 1849 opeens bereid was geweest bijna 2 miljoen gulden uit te trekken voor een post waarop in datzelfde jaar nog was bezuinigd.

De minister van Binnenlandse Zaken verzocht H. Ewijk, de onlangs gepensioneerde hoofdambtenaar voor de waterstaat en tevens commissielid, een nota te schrijven waarin hij zijn visie diende te geven over wat er gedaan moest worden, nu de minister van Financiën niet bereid bleek in de benodigde gelden te voorzien. Deze notitie van Ewijk is van groot belang, temeer daar zijn aanbevelingen door de minister werden overgenomen. Ewijk maakte in deze nota duidelijk dat de grote openbare werken, in dit geval de drooglegging van het Haarlemmermeer, niet alleen van belang waren voor de huidige generatie, maar dat het ook met het oog op de toekomst de moeite waard was bepaalde beslissingen te nemen, ook al kostte dat geld. Ewijk herhaalde de zienswijze van de commissie, namelijk dat de kosten van droogmaking van het meer in vergelijking met vele andere werken, geheel binnen de oorspronkelijke begroting zijn gebleven. De gelden die uitgetrokken zijn voor de werken die niet op de oorspronkelijke begroting stonden dienden van het huidige 'tekort' afgetrokken te worden. Hij was het geheel oneens met de minister van Financiën die stelde dat er in de eerst komende tijd nog geen behoefte zou zijn aan extra gelden, want "er is thands reeds omtrent een El van den plas afgemalen. Wanneer dit nu zoo voortgaat zullen er spoedig aan de oevers gronden droogvallen die men zal kunnen verkavelen, althands van togten zal moeten voorzien, om het water toegang tot de machines te verschaffen, 't welk een gedeelte der verkaveling uitmaakt".[83]

Vervolgens drong Ewijk er in zijn nota bij de minister op aan om op korte termijn in de benodigde gelden te voorzien. De geldlening van acht miljoen gulden zou verhoogd kunnen worden of men zou de kosten die nog gemaakt moesten worden op de gewone rijksbegroting kunnen brengen. In alle gevallen betekende het echter dat de schuld zou toenemen, "en dus in zekeren zin op de nakomelingschap zoude drukken, doch in dit geval vermeene ik dat zulks geenszins als onnatuurlijk, of ongeraden, maar integendeel als billijk moet worden beschouwd. Het volgend geslacht of de nakomelingschap toch zal eerst het volkomen genot hebben van de voordeelen, welke de onderneming kan en gewisselijk zal opleveren, en deze voordeelen zullen zeker niet gering zijn. Door de aanwinst van 18000 Bunders

vruchtgevend land moeten toch de middelen van bestaan, het verkrijgen van arbeid en al de voordeelen daaruit voortspruitende ongetwijfeld toenemen en de nationale rijkdom vermeerderd worden, en dit zijn, naar mijne gedachten, de ware middelen om de toenemende armoede te leenigen, arbeid te verschaffen en het dragen van lasten mogelijk te maken; terwijl ook 's Rijks gewone inkomsten daardoor niet onaanzienlijk moeten vermeerderen".[84]

De minister van Financiën Van Bosse heeft geruime tijd met de gedachte gespeeld om de Haarlemmermeerwerken tussentijds aan particuliere beleggers te verkopen. In het voorjaar van 1849 diende zich daartoe een uitstekende gelegenheid aan toen de Amsterdamse effectenhandelaars Kalff c.s. te kennen gaven de Haarlemmermeerwerken te willen kopen in de staat waarin het project zich op dat ogenblik bevond.[85]

Terwijl in 1845 de toenmalige minister van Financiën Van Hall een soortgelijk voorstel van de makelaars Benjamins en Anderson "niettegenstaande al het aanlokkelijke", resoluut van de hand had gewezen[86], voelde minister Van Bosse in 1849 wel voor dit aanbod. De omstandigheden waren er dan ook naar. In 1845 was de uitvoering van de geplande werkzaamheden nog redelijk op schema en kende het Haarlemmermeerproject nog geen financiële problemen. In 1849 was echter duidelijk geworden dat de droogmaking grote vertraging opgelopen had, met als gevolg dat de rijksoverheid langer dan was voorzien rente moest betalen op het genegotieerde kapitaal. Daarbij kwam nog eens dat de Commissie van Beheer sinds 1848 met een slepend liquiditeitsprobleem kampte, waardoor de werkzaamheden nog meer vertraging dreigden op te lopen. De kosten die in de toekomst voor de droogmaking gemaakt zouden moeten worden, zouden ten laste komen van de rijksbegroting. De volgens de wet van 1839 toegestane lening ten bedrage van 8 miljoen gulden was immers bijna verbruikt. Het was daarom, met name voor de minister van Financiën, aantrekkelijk in te gaan op het aanbod van Kalff c.s., die beloofden de polder uiterlijk op 31 december 1852 verkaveld en in 1853 in cultuur gebracht te hebben. De minister van Binnenlandse Zaken, Kempenaer, onder wiens verantwoordelijkheid de droogmaking viel, stond niet afwijzend tegenover dit voorstel. De overheid zou in één klap verlost zijn van de problemen die aan de droogmaking kleefden. Zijn opvolger, Thorbecke, dacht hierover geheel anders. Zoals we nog vaker zullen merken was hij geneigd de zaken op een wat langere termijn te beschouwen. Hij informeerde bij de voorzitter van de Commissie van Beheer, jhr. mr. Gevers van Endegeest, wat deze van dit idee vond. Gevers van Endegeest wees het af omdat de overheid hierdoor alle invloed op het uiteindelijke resultaat van de droogmaking zou verliezen. Daarnaast was ook de morele verplichting die de regering tegenover de geldschieters had een belangrijk motief om niet op het voorstel in te gaan. De regering zou dan immers het onderpand (de grond die zou droogvallen), waarop de lening volgens de wet van 1839 was gebaseerd, aan derden afstaan terwijl aan de obligatiehouders was beloofd dat zij de drooggevallen grond met hun obligaties zouden kunnen kopen.[87]

Van Bosse had zich echter in april 1849 al bereid verklaard om met de firma Kalff in onderhandeling te treden, mits zij voldoende waarborgen kon geven dat de droogmaking zou worden voltooid. Het duurde bijna anderhalf jaar voor Kalff

deze garanties kon geven. Intussen was de financiële toestand waarin de droogmaking verkeerde zeer zorgwekkend. Thorbecke had in oktober 1850 een wetsontwerp bij de Tweede Kamer ingediend waarin maatregelen werden voorgesteld om de droogmaking van het meer te kunnen voltooien. In de zeer uitvoerige Memorie van Toelichting werd een overzicht gegeven van de verrichte werkzaamheden en de gemaakte kosten. Berekend werd dat nog ruim 1,9 miljoen gulden nodig was om de droogmaking te voltooien. Benadrukt werd dat de verhoging van de uitgaven voor het grootste deel schijn was, omdat bijna 1,5 miljoen gulden aan rente ten onrechte uit het fonds voor de droogmaking was betaald. De minister schreef dat "het noodzakelijk is, in eens afdoende maatregelen te nemen: daardoor alleen kan eene spoedige voltooijing der droogmaking worden bevorderd; de schatkist heeft daarbij, om meer dan ééne reden, groot belang: beperking van de middelen, noodig voor de droogmaking, kan, daarentegen, de spoedige uitvoering van de werken vertragen, en die vertraging kan gevolgen hebben, die voor de voltooijing noodlottig zouden kunnen zijn".[88] In de wet werd voorgesteld met onmiddellijke ingang een bedrag van f 600.000,- ten laste van de rijksbegroting voor de voortgang van de droogmaking beschikbaar te stellen. De rest (oplopend tot een totaal van 1,9 miljoen) zou beschikbaar komen wanneer daaraan behoefte zou zijn.

Toen het wetsontwerp al door de Tweede Kamer in behandeling was genomen kreeg Van Bosse eindelijk antwoord van de firma Kalff. Zij verklaarde de vereiste garanties met betrekking tot de voltooiing van de droogmaking te kunnen geven. De minister van Financiën verklaarde echter niet meer in de verkoop aan Kalff geïnteresseerd te zijn, omdat, zo schreef hij aan zijn ambtgenoot op Binnenlandse Zaken "de voltooijing [van de droogmaking] zal naar ik vertrouw bij de aanneming van het thans bij de 2e Kamer aanhangige wetsontwerp wisser en met minder bezwaar voor de schatkist worden verkregen dan door het opnemen van onderhandelingen op de voet in het overlegd stuk voorgesteld".[89]

Deze omslag in de houding van de minister lijkt een typisch staaltje van korte-termijn denken te zijn. In het wetsontwerp werd namelijk niet enkel gesteld dat nog ruim 1,9 miljoen gulden nodig zou zijn om de droogmaking te voltooien, tevens werd de stellige verwachting uitgesproken dat in 1851 al voor 1 miljoen gulden aan grond zou kunnen worden verkocht. In 1855 zou ten slotte alle grond zijn verkocht met een te verwachten opbrengst van f 3.330.000,-. Dit betekende dat nu weliswaar f 600.000,- ten laste van de rijksbegroting zou moeten worden uitgetrokken, maar dat het daarbij zou blijven. De bedragen die daarna nog nodig zouden zijn om het project te voltooien, zouden immers gefinancierd kunnen worden uit de inkomsten van de grondverkoop. Dit idee leefde ook bij de leden van de Tweede Kamer. Toen in het najaar van 1852 een wetsontwerp werd besproken, waarin de minister van Binnenlandse Zaken in het kader van de reeds toegezegde 1,9 miljoen nog eens f 600.000,- voor de droogmaking beschikbaar wenste te stellen, werd met groot ongenoegen vastgesteld dat de verwachtte inkomsten uit de grondverkoop (die over 1851 en 1852 op 1,9 miljoen gulden waren geraamd) tot dan toe waren uitgebleven. De onderneming had wederom vertraging opgelopen, waardoor nog geen grond was verkocht.[90]

Reeds in het voorjaar van 1852 stelde de Commissie van Beheer de minister van Binnenlandse Zaken op de hoogte van de nieuwe vertragingen: "het heeft ook

onze bezorgdheid gewekt, dat de kosten der onderneming hooger zullen loopen dan wij, tijdens ons verslag van Februarij 1850 hadden verwacht, te meer daar het van omstandigheden afhankelijk is, waartegen geen redmiddel is aan te wijzen". De uitmaling was minder voorspoedig verlopen dan in 1850 was verwacht. Een ongeluk met de Cruquius had dit gemaal tot ruim drie maanden stilstand gedwongen; de ketels van de Lijnden moesten worden aangepast, hetgeen niet alleen ruim f 10.000,- kostte maar ook een stilstand van enkele maanden teweegbracht. Het gemaal voor Halfweg was veel later dan gepland gereed en de lekken in de ketels van de stoomgemalen hadden ervoor gezorgd dat minder water was uitgemalen tegen een hoger kolenverbruik. Ofschoon de Commissie van Beheer de "werkzaamheden niet anders dan met spaarzaamheid, onverdroten voortzette" kon ondanks reeds gemaakte bezuinigingen niet worden verhinderd dat opnieuw om geld moest worden gevraagd.

De minister van Binnenlandse Zaken wendde zich in het najaar van 1852, toen de financiële middelen van de Commissie waren uitgeput, tot zijn ambtgenoot op Financiën. Van Bosse weigerde echter betaalbaarstelling tot de Tweede Kamer hierover een uitspraak had gedaan. Thorbecke maakte Van Bosse duidelijk dat dit onverantwoord beleid was, omdat het nog wel een maand of langer kon duren voor de Kamer hierover had geoordeeld. "De betaling van de weekloonen van het personeel bij de stoomtuigen" zo schreef Thorbecke aan Van Bosse "kan en mag geene weken achterwege blijven, zonder de dienst te stremmen en de huisgezinnen van werklieden en arbeiders in de grootst mogelijke ongelegenheid te brengen. Voorschot uit eigen middelen mag van den heer Gevers niet worden gevergd. Schorsing van de betaling van verdiende aannemingspenningen zou, ongerekend de eischen die de aannemers in rechten zouden kunnen doen gelden, de uitvoering stremmen der verdere werken die ten laste dier aannemers zijn, tot groot nadeel der onderneming en derhalve van het Rijk".[91]

Het wetsontwerp om opnieuw f 600.000,- beschikbaaar te stellen werd overigens, ondanks de kritiek die viel te beluisteren wegens de niet waargemaakte belofte met betrekking tot de grondverkoop, op 11 december 1852 met algemene stemmen door de Tweede Kamer aanvaard. Het was immers een logisch gevolg van de in 1850 aangenomen wet waarin werd bepaald dat 1,9 miljoen gulden, in termijnen, beschikbaar zou worden gesteld om het project te voltooien. De druk op de Commissie van Beheer om de droogmaking te bespoedigen zonder dat de geraamde bedragen werden overschreden, werd hierdoor echter opnieuw vergroot. Met name de minister van Financiën Van Bosse verklaarde herhaaldelijk dat de droogmaking genoeg had gekost en dat hij nu spoedig de baten van de onderneming wenste te zien.

Tot 1858, het jaar waarin de Commissie van Beheer werd ontbonden, werd bovenop de 1,9 miljoen gulden die in 1850 in het vooruitzicht werd gesteld (en in het voorjaar van 1854 was verbruikt) in totaal nog ruim f 1.106.000,- middels acht verschillende wetten beschikbaar gesteld. Hiervan werd in totaal f 948.000,- gebruikt. Van dit bedrag was bijna 1/3e deel nodig voor het tot stand brengen van het stoomgemaal bij Gouda.[92] Het is niet nodig om hier in te gaan op ieder wetsontwerp, maar het zal duidelijk zijn dat de ontevredenheid over de steeds nieuwe uitgaven zowel bij de regering als bij het parlement groeide. Hoewel de

financiële positie van het rijk ten opzichte van de jaren veertig sterk was verbeterd, was de druk die op de Commissie van Beheer werd uitgeoefend om te bezuinigen erg groot. In de volgende hoofdstukken zal deze problematiek in relatie tot de te bouwen voorzieningen nog aan de orde komen.

De polderwerkers

Openbare werken van een omvang als de drooglegging van het Haarlemmermeer vereisen een goede organisatie en coördinatie van de verschillende werkzaamheden. Deze taak was in dit geval voor het grootste gedeelte in handen van de uitvoerende ingenieurs en de opzichters die in dienst van de Commissie van Beheer waren. De ingenieurs maakten bestekken op en hielden zich voor een deel bezig met de voorbereidingen van de aanbestedingen en inspecteerden de gereedgekomen werken. De opzichters hielden voornamelijk toezicht op de aangenomen werken.

De aanbestedingen waren bij Koninklijk Besluit geregeld. Alle werken en leveranties ten behoeve van het land die hoger waren dan f 500 moesten in het openbaar worden aanbesteed.[93] Voor iedere aanbesteding diende een bestek te worden opgemaakt. In deze bestekken vinden we behalve een korte, algemene beschrijving van het uit te voeren werk, ook zeer gedetailleerde bepalingen waaraan de contractanten zich te houden hadden. De bestekken werden ter inzage gelegd en aannemers konden op van tevoren bekend gemaakte datum en plaats voor een bepaald werk inschrijven. In de meeste gevallen viel de keuze op de aannemer die het werk voor het minste geld wilde uitvoeren, hoewel ook rekening gehouden werd met de vraag of de geïnteresseerde aannemer in staat geacht kon worden het beoogde werk naar behoren uit te voeren.

Wanneer een aannemer zijn inschrijving in een opdracht omgezet zag, was het voor hem van belang voldoende arbeiders te contracteren teneinde het werk binnen de gestelde tijd af te krijgen.[94] Voor iedere dag die de aannemer te laat was, moest hij een boete betalen. In de praktijk werd de opleveringstermijn geregeld overschreden. De aannemers probeerden in die gevallen van alles om aan te tonen dat het werk buiten hun schuld vertraging had opgelopen: arbeidsonrust, weersomstandigheden, onteigeningsproblemen, materialenschaarste en dergelijke werden aangehaald om aan de gevreesde boetes te ontsnappen. In de meeste gevallen ging de Commissie van Beheer vrij soepel om met de boeteregeling. De minister van Binnenlandse Zaken, die uiteindelijk besliste, nam de adviezen van de commissie (vaak kwijtschelding of vermindering van de boete) meestal over. In de jaren vijftig zien we echter een verharding van het beleid. Boetes werden vaker opgelegd, protesten haalden weinig uit. Dit was waarschijnlijk het gevolg van het misnoegen over de grote vertraging die de droogmaking had opgelopen. Zo vroeg aannemer P.C. de Jongh, die in 1852 belast was met de aanleg van een deel van de Hoofd- en Kruisvaart, kwijtschelding van een boete van f 660,- wegens de te late oplevering van dit werk. Hij voerde hiervoor redenen aan die voorheen vrijwel altijd werden gehonoreerd en op zijn minst tot vermindering van de boete leidden. De arbeidsonrust die zelfs op een staking was uitgelopen en het slechte weer waren

er aldus De Jongh de oorzaak van dat het werk 33 dagen te laat was opgeleverd. Ofschoon de legitimiteit van de aangevoerde redenen die tot de vertraging hadden geleid niet in twijfel werd getrokken, werd de aannemer toch gesommeerd de boete te betalen. Uit de briefwisseling tussen de commissie en de minister van Binnenlandse Zaken blijkt dat hiertoe besloten werd in de hoop dat dit "een prikkel zal zijn om in te spannen wat mogelijk is tot bespoediging van het werk, waaraan de droogmaking groote behoefte heeft".[95]

De aannemers hadden meestal geen enkel probleem om voldoende arbeiders voor hun werk te werven. Vele honderden arbeiders waren van heinde en verre op dit grote openbare werk afgekomen. Deze arbeiders, polderjongens geheten, werkten meestal in groepjes van acht tot twaalf mannen onder leiding van een voorman of putbaas. Volgens Staring bestond de kern van deze ploegen polderwerkers meestal uit ingezetenen van de Alblasserwaard.[96] Deze putbazen namen werk van de hoofdaannemer aan, meestal op basis van stukloon. De arbeiders, die in 1840-41 ruim 1700 meter Katwijks Kanaal op de gewenste breedte van 52 meter moesten brengen, verdienden 16 cent per vierkante meter grond die op een diepte van 2.20 m was gebracht.[97] Dit betekent dat een goede grondwerker, die per dag 10 tot 15 kubieke meter grond kon wegspitten, hier niet meer dan tussen de f 0,75 en f 1,10 per dag kon verdienen, hetgeen beduidend minder is dan de f 1,50 die Lucassen noemt.[98]

De voorzitter van de Commissie van Beheer en Toezicht, jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest, geeft een aardige beschrijving van deze polderwerkers: "Ze zijn van de beste baggerlaarzen voorzien en van prikken onder de zolen, om over de gladde planken te kunnne kruijen, die telkens met den puthaak worden omgewenteld en versleept. Zij gaan van het hoofd tot de voeten met roode baai overdekt. Zij eten volop spek met aardappelen en goed brood en huren 's middags eene plek aan het vlammend vuur in het midden der keet, om er spekpannekoeken in hunne braadpannen te bakken. Ze drinken soms bier, meestal koffij en thee, maar koud water nimmer (...) Zij slapen bij ploegen tezamen in keeten van riet en stroo, doorschijnend en luchtig in den zomer, 's winters digter gedekt; in weinige uren opgeslagen en nog spoediger afgebroken; die telkens worden verplaatst naar gelang de dijk of de vaart is verlengd. Eene vrouw doet er het huishouden en bewaart er de orde zoo goed als de best bezoldigde oppasser zou vermogen (...)"[99]

We beschikken slechts van een klein aantal aanbestedingen over de precieze aantallen arbeiders die zijn ingezet. Zonder aanspraak te willen maken op volledigheid kunnen hierover een aantal opmeringen worden gemaakt. De meeste gegevens die ons ter beschikking staan betreffen de wintermaanden, een in de meeste gevallen problematische tijd wanneer er weinig werk was. Veel poldergasten waren alleen in de zomer in de buurt van de meerwerken te vinden. Het is waarschijnlijk dat de polderjongens die in de winter achterbleven niet representatief waren. Wanneer we de gevonden kwantitatieve gegevens, die betrekking hebben op de polderwerkers die in de wintermaanden in de omgeving van het meer vertoefden, met de door Gevers van Endegeest gegeven beschrijving vergelijken lijkt dit vermoeden te worden bevestigd. Uit de beschrijving van Gevers en bevestigd door andere auteurs[100], zouden de meeste polderwerkers alleenstaande mannen zijn die als arbeidsploeg gezamenlijk een keet bewoonden onder het

wakend oog van een vrouw, die al dan niet met een van de polderwerkers samenleefde. Dit beeld komt niet overeen met de ons ter beschikking staande cijfers. De reeds in een eerder hoofdstuk genoemde aannemer Kater had in de winter van 1840-41 tussen de 430 en 450 arbeiders in dienst. Uit een bewaard gebleven lijst blijkt dat van de arbeiders die bij dit werk betrokken waren, het om 245 alleenstaande mannen ging en dat 194 mannen hun gezin bij zich hadden (in totaal 191 vrouwen en 292 kinderen).[101] Dit betekent dat een aanzienlijk deel van de polderwerkers (in dit geval ruim 44%) hun gezin meebracht. Uit een telling van de polderwerkers die in de winter van 1852/53 op enkele plaatsen in de pas drooggevallen meer verbleven, en zonder werk zaten, blijkt dat er 92 mannen, 68 vrouwen en 131 kinderen in 64 keten woonden.[102] Ervan uitgaande dat de kinderen bij de volwassenen woonden, betekent dit dat in iedere keet gemiddeld niet meer dan 2,5 volwassenen woonden en dat de meeste keten in deze wintermaanden waarschijnlijk bewoond zijn geweest door echtparen met hun kinderen. In de zomermaanden, wanneer de werkzaamheden in volle gang waren, werden de meeste keten echter bevolkt door ploegen polderjongens, die zonder vrouw of kinderen naar de grote werken waren gekomen. Het waren waarschijnlijk juist de gezinnen die ook in de wintermaanden in de omgeving van de meerwerken bleven, misschien omdat ze van plan waren zich permanent te vestigen, maar zeker ook omdat ze minder mobiel waren dan de polderjongens die in de zomer op eigen houtje naar de grote werken kwamen en in de winter weer naar hun woonplaats terugkeerden.

Vanwege de schaarste aan kwantitatieve gegevens is niet precies te zeggen hoeveel arbeiders bij de meerwerken zijn ingezet, maar het is duidelijk dat op bepaalde momenten enkele duizenden arbeiders tegelijk in dit gebied werkzaam zijn geweest.[103] Een dergelijke toevloed van mensen bleef niet zonder repercussies. Gemeentebesturen klaagden al gauw over de groeiende criminaliteit, vreesden aantasting van de zeden en ontstaan van besmettelijke ziekten en, wat misschien wel het belangrijkste was, zij waren bang voor financiële consequenties van de aanwezigheid van de polderwerkers. De burgemeester van Lisse schreef aan de gouverneur van Zuid-Holland dat hij een goede gezondheids- en verzorgingsmaatregel van de overheid als een absolute noodzaak beschouwde, aangezien "de voorvallen van ziekte en overlijden onder het aan de vaart werkende volk, reeds bestaan en ik bij het sterven van een kind veel moeite heb gehad de ouders te beduiden dat hetzelve voor hunne rekening begraven moest worden (...). Het is buiten bedenking (...) dat de zoo spoedig veranderende graad van warmte en de hitte waarschijnlijk te volgen vele ongesteldheden onder de zoogenaamde polderjongens zal veroorzaken: hun zwaren arbeid bij eene onachtzame levensmanier - het vele gebruik van sterken drank, en karnemelk tevens in onmatigheid, maakt dat dit niet anders kan. En wat moet er nu (...) gedaan worden, wanneer er onder eene zoo groote hoop vreemd en arm volk eene eenigszins algemeene ziekte ontstaat, zoo omtrent de gezondheidsconservatie mijner ingezetenen als ter ondersteuning der gasten. Moet ik hen in hunne hutten laten leggen en aan zichzelve overgeven (...). En in geval van overlijden: moet ik dan voor rekening der gemeente, zoodanige behoeftigen doen begraven waarvan de onkosten voor ieder lijk (...) op bijna negen gulden komt".[104]

Wat de kans op het ontstaan van allerlei besmettelijke ziekten betreft, hadden de

ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën in december 1837 aan de koning geschreven dat alle gepaste maatregelen genomen zouden worden om die te voorkomen. De belangrijkste middelen daartoe waren naar het inzicht van de bewindslieden het verschaffen van goed en zuiver drinkwater en ook moest ervoor worden gezorgd dat de laatste fase van uitmaling in een niet te warm jaargetijde zou plaats vinden.[105]

Toen de burgemeester van Lisse in 1840 verzocht om maatregelen te nemen ter voorkoming van ziekten, antwoordde de minister van Binnenlandse Zaken echter dat speciale maatregelen, zoals het oprichten van hospitalen, pas genomen zouden worden wanneer met de uitmaling begonnen zou worden. De aanleg van een ringvaart was immers niet anders dan de aanleg van bijvoorbeeld het Noord-Hollands Kanaal of het Kanaal door Voorne, waarbij ook geen speciale gezondheidsmaatregelen getroffen waren.[106] Sinds het begin van 1849 werd binnen de Commissie van Beheer en Toezicht bijzondere aandacht besteed aan maatregelen die getroffen dienden te worden op het gebied van de volksgezondheid. Een subcommissie, bestaande uit jhr. L.R. Gevaerts en M.G. Beijerinck, onderzocht in opdracht van de Commissie van Beheer wat gedaan moest worden om de gevreesde moeraskoortsen geen kans te geven. In het najaar van 1849 boden beide heren hun eindrapport aan. Zorg voor goed drinkwater werd als zeer belangrijk beschouwd. Daarnaast zouder arbeiders zoveel mogelijk op de ringdijk, net buiten de droogmakerij, gehuisvest moeten worden, zodat ze niet te zeer werden blootgesteld aan de gevaarlijke uitwasemingen. Aangeraden werd verder de visvangst voor iedereen open te stellen, met het doel in een zo kort mogelijke tijd zoveel mogelijk vis uit het meer te vangen. Wanneer de bodem droog viel was de kans dat grote hoeveelheden hierop zouden achterblijven om vervolgens weg te rotten, met alle gevaren voor de gezondheid die daarmee gepaard zouden gaan, kleiner dan wanneer de visserij beperkt bleef tot de groep van beroepsvissers.[107]

Niet alleen binnen de Commissie van Beheer bestond belangstelling voor het vraagstuk van de gezondheid in dit gebied, ook van regeringszijde werd aan deze kwestie de nodige aandacht besteed. Met name de rol van minister Thorbecke (1849-1853) is in dit kader van groot belang. In 1852 stelde hij een commissie voor de geneeskundige waarnemingen bij de droogmaking van het Haarlemmermeer in.[108] Deze commissie was samengesteld uit leden van de geneeskundige commissies van Amsterdam, Haarlem en Den Haag. Thorbecke schreef aan de commissie dat zij tot taak had "mij voortaan te dienen van raad en voorlichting waar ik die behoef en mijne aandacht te vestigen op al wat gij in Uwen werkkring merkwaardigs ontmoet".

De commissie stelde een onderzoek in naar de algemene gezondheidstoestand in het gebied en concludeerde dat de overheid niet enkel aandacht moest hebben voor de genezing van zieken, maar vooral zorg diende te dragen voor het voorkomen van ziekten. Wat dit laatste betreft was de commissie overigens uitermate somber. Voorkomen was nauwelijks mogelijk omdat "veel van de schadelijke invloeden zoo nauw met den aard van den arbeid verbonden (zijn) dat voorstellen tot afwering bijna gelijk zoude staan met voorstellen tot staking van het werk".[109]

De commissie deed een aantal suggesties ter verbetering van de gezond-

heidstoestand van de polderwerkers: er diende voor gezorgd te worden dat de onderkomens van de polderwerkers goed geïsoleerd werden, zij pleitte voor stringente controle op de kwaliteit van het voedsel dat in de polder werd verkocht en van het drinkwater. Wat het drinkwater betreft toonde de commissie zich tevreden. De Commissie van Beheer had een aantal filtreertoestellen laten installeren waardoor het water werd gezuiverd. Het ontbrak echter aan controle op een goed gebruik van deze toestellen. De commissie adviseerde controleurs voor de tappunten aan te stellen. Met klem werd gewezen op de noodzaak artsen aan te stellen die uitsluitend in dit gebied zouden werken en in verband daarmee zouden op enkele punten in de polder ziekenverblijven gebouwd moeten worden.[110]

Thorbecke toonde zich bereid maatregelen te treffen. De Commissie van Beheer kreeg opdracht toe te zien op de huisvesting van de polderwerkers. In een eerder stadium waren reeds filtreertoestellen ten behoeve van het drinkwater geplaatst. De voorbereidingen om een of twee geneesheren in de polder te stationeren waren in volle gang, toen in oktober de eerste regens het werken in het gebied vrijwel onmogelijk maakte. De meeste polderwerkers trokken zich uit het drassige gebied terug waardoor de aanstelling van geneeskundigen tot het volgend voorjaar werd uitgesteld.

In april 1853 viel het kabinet Thorbecke en werd in zijn plaats op Binnenlandse Zaken ingenomen door Van Reenen. Deze wisseling viel juist aan het begin van het nieuwe werkseizoen in de polder. Terwijl Thorbecke in het najaar van 1852 had toegezegd dat ministens één geneesheer in het nieuwe gebied zou komen, bleek Van Reenen weinig belangstelling te hebben voor het nemen van structurele maatregelen die de gezondheid van de arbeiders ten goede konden komen. Pas toen in september 1853 de eerste gevallen van cholera in de polder werden gemeld bleek hij bereid geneeskundige hulp te financieren. In het voorjaar van 1854, toen de cholera was bezworen, beëindigde hij de financiële bijdrage echter weer. De leden van de Geneeskundige Commissie voor de Haarlemmermeer waren woedend over dit besluit en schreven Van Reenen dat zij door de vorige minister van Binnenlandse Zaken, Thorbecke, gevraagd waren het beleid met betrekking tot de gezondheid in de polder mede vorm te geven. Op grond van de wijze waarop Van Reenen met de adviezen van de commissie omsprong, kon zij niet anders dan concluderen dat "terwijl zij vroeger mede geroepen was de geneeskundige zorg te leiden, zich verlamd gevoelen; en is zij derhalve eenstemmig tot het besluit gekomen, dat hare geheele bemoeijingen voortaan niet meer tot het gewenschte doel kunnen leiden". De leden van de commissie vroegen te worden ontheven van hun taak.[111] Hiermee kwam de zorg voor de gezondheid binnen de polder weer te liggen bij de Commissie van Beheer tot in 1855 een gemeentebestuur voor Haarlemmermeer werd ingesteld.

De besturen en de bewoners van de omliggende gemeenten zagen vooral de wintermaanden, wanneer het werk vanwege de vorst of hoge waterstand schaars kon zijn, met bezorgdheid tegemoet. In de winter van 1840-41 hadden werkloze polderjongens voor nogal wat overlast gezorgd in de dorpen Sloten, Osdorp, Polanen, Rietwijkeroord en Katwijk. Een aantal gemeentebesturen had in het najaar van 1841 bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aangedrongen om er voor te zorgen dat dergelijke wantoestanden als verleden jaar in de komende

winter zouden worden voorkomen. Gedeputeerde Staten van de provincie schreven hierop onmiddellijk aan de minister van Binnenlandse Zaken dat er maatregelen genomen dienden te worden: "De zaak is onzes inziens van veel gewigt. Het strijdt met ons begrip van goede maatschappelijke orde en veiligheid, dat men een zoo groot aantal werkelooze en broodelooze huisgezinnen, gedurende het felste van den winter, zonder hulp zou laten zamenschoolen en aan derzelves lot overlaten, terwijl de billijkheid niet gedoogt, dat men ze ten laste der gemeenten of der armenkassen welke daartoe spoedig zouden uitgeput worden, doen vervallen".[112]

De commissie was van oordeel dat het beleid er niet op gericht moest zijn om behoeftige arbeiders in de wintermaanden een uitkering van de staat te verstrekken, maar dat de gemeentebesturen door middel van publikaties "de stellige waarschuwing (moeten) doen, dat arbeiders aan het Haarlemmermeer, zoo landslieden als vreemdelingen, zich met spaarzaamheid op den naderenden winter voorbereiden, en dat bij onverhoopte stilstand van werk, zoo wegens felle vorst als ongunstig saizoen, elke arbeider in tijds voor een verzekerd heen- of onderkomen hebben te zorgen" omdat noch door de armenbesturen, noch door de regering in hun behoeften kon worden voorzien.[113]

In het voorjaar van 1842 stelde de commissie tevreden vast dat het preventieve beleid zijn vruchten had afgeworpen aangezien er slechts weinig arbeiders bedeeld hoefden te worden. Daar waar dat wel nodig was werden de benodigde gelden uit het fonds voor de droogmaking betaald, "want wij [de Commissieleden] moeten met den Gouverneur instemmen dat op die onderneming wel eenige verpligting ligt, om de ongelegenheden, waar zij de oorzaak van is (...) te verzachten".[114]

Toch bleek het beleid dat erop gericht was om de arbeiders in de wintermaanden zoveel mogelijk naar hun woonplaats terug te laten keren op langere termijn bezien niet erg effectief te zijn. De arbeiders die geen vaste woonplaats hadden of die met het hele gezin naar de Haarlemmermeer gekomen waren, bleven er ook in de winter, in de hoop ergens wat werk te vinden. Dit laatste was vooral afhankelijk van de weersomstandigheden. Het lijkt er dan ook eerder op dat de tevredenheid van de commissie over het feit dat er minder arbeiders bedeeld hoefden te worden, meer aan de weersomstandigheden dan aan het gevoerde beleid te danken was. De winter van 1840-41 was streng geweest, met een gemiddelde wintertemperatuur (in de maanden december tot en met februari) van -0,7°C terwijl die van het daaropvolgende jaar met +1,8°C minder koud was geweest.[115] In ieder geval werd na de volgende koude winter, die van 1844-45, met een wintergemiddelde van -1,8°C, en met een gemiddelde temperatuur van de maand maart van -2,3°C[116] door de Commissie van Beheer en Toezicht aan de minister van Binnenlandse Zaken voorgesteld om ook in de wintermaanden bepaalde werken aan te besteden ten einde "zoo veel mogelijk mede (te) werken in het algemeen streven naar arbeidsverschaffing in dezen duuren tijd".[117] Bovendien werd op die manier de door de Commissie verafschuwde bedeling zo veel mogelijk buiten de deur gehouden, want "elke bedeeling, hoe en door wie ook gedaan, (was) bezwaarvol en (zou) tot misbruik aanleiding geven, (zo)dat met zulk weerbaar volk, werkgeven het redmiddel was om den goeden niet slecht te maken en om niemand te vernederen".[118]

Sedertdien werden ook in de wintermaanden met name onderhouds- en herstelwerkzaamheden aanbesteed.

Terwijl de commissie er in de jaren veertig van alles aan deed om de polderwerkers in de wintermaanden naar hun woonplaats te laten terugkeren, probeerde zij vanaf 1853 juist om de polderwerkers in de wintermaanden vast te houden. Deze koerswijziging was niet toevallig. Sedert de eerste grondverkoop op 3 augustus 1853, waarbij in totaal 784 hectare grond in het voormalige Kagermeer werd verkocht, was de vraag naar arbeidskrachten namelijk sterk gegroeid. De nieuwe landeigenaren hadden grote behoefte aan werkvolk om sloten te graven en de grond van onkruid te ontdoen, dat inmiddels het land tot grote hoogte overwoekerde. Zij waren bereid de arbeiders hogere lonen te betalen dan de aannemers tot dan toe gedaan hadden. Dit leidde tot gebrek aan arbeidskrachten die ingezet moesten worden om de inpolderingswerkzaamheden te voltooien. In de wintermaanden hadden echter ook de grondeigenaren geen werk voor de arbeiders. De Commissie van Beheer schreef hierop aan de minister dat zij het om meer dan een reden van belang achtte om in deze moeilijke wintermaanden in de behoeften van de in de polder achterblijvende arbeiders te voorzien, "eensdeels om het wenschelijke van werklieden te behouden, ook in het belang der koopers van de Meergronden, want zijn er in genoegzaam getal en tot billijke daggelden te bekomen, dan kunnen de gegadigden veilig en tot goede prijzen koopen; anderdeels omdat wij oneindig goedkooper de verkaveling kunnen beëindigen, door deze lieden aan het werk te houden, wanneer niemand hen roept, dan dat wij het werk publiek uitbesteden aan aannemers, die niet op de plaats wonen, die hooge winsten verlangen en misschien ook wel moeten bedingen, omdat de omvang der werken hen meer afhankelijk doet zijn van saizoenen; eindelijk waarbij het nog onzeker is of zij de behoeftige arbeiders, in wier lot wij wel wenschen te voorzien, wel zullen gebruiken".[119] De minister machtigde hierop de commissie om in de wintermaanden projecten onderhands aan te besteden. Hierdoor werd voorkomen dat de arbeiders in armoede achterbleven. Maar wat veel belangrijker was, dat door die maatregel de hogere kosten van aanbesteding in de zomer ten gevolge van de schaarste aan arbeiders, in de wintermaanden voor een deel gecompenseerd konden worden. De arbeiders werden dan rechtstreeks, zonder tussenkomst van een aannemer tewerk gesteld, hetgeen de kosten enorm drukte.[120]

De effectiviteit van deze wijze van aanbesteding bleef echter in hoge mate afhankelijk van de weersomstandigheden. Extreme kou en hoge waterstanden maakten het polderwerk geregeld onmogelijk. Onder dergelijke omstandigheden bleek de overheidszorg voor behoeftige polderwerkers niet meer dan een holle frase. In de zeer koude maanden januari en februari van 1855 lag het hele werk in de polder stil.[121] Op dat moment had de polder reeds een aanzienlijke bevolking[122], maar was zij nog geen zelfstandige gemeente. Dit betekende dat in tijden van werkloosheid en armoede er voor de bevolking geen gemeente- of armenbestuur was om op terug te vallen. Ofschoon de Armenwet met haar domicilie van onderstand in de geboorteplaats de bevolking in de polder in principe enige onderstand garandeerde, was dit in de praktijk lang niet eenvoudig. Het bestuur van de gemeente waar men verbleef diende namelijk bij wijze van voorschot de sedert 1854 bij wet vastgestelde uitkering[123] te verstrekken, om dit bedrag dan

later van het gemeentebestuur in de geboorteplaats van de bedeelde terug te krijgen. Hoewel het nieuwe land nog geen eigen gemeentebestuur had, was er door de minister van Binnenlandse Zaken wel aangedrongen op het tot stand brengen van een voorlopige gebiedsindeling, waarbij het grondgebied over de aangrenzende gemeenten verdeeld werd. Omdat dit voorstel geen steun kreeg vanuit de Tweede Kamer ontbrak hiervoor een wettelijke basis en bleken de meeste gemeentebesturen niet erg genegen om zich voor het welzijn van de polderbewoners in te zetten. Een gunstige uitzondering hierop vormde het bestuur van de gemeente Hillegom. De burgemeester laakte de houding van zijn collega's in de andere gemeenten rondom de polder, die veelal weigerden om zelfs in de ernstigste noden van de bevolking te voorzien.[124] In de gemeente Hillegom was door particulieren zelfs een comité opgericht om de onbedeelden in de polder, wier onderstandsdomicilie bedeling weigerde, niet van honger te laten omkomen. Deze relatief gunstige situatie voor de polderbewoners die zo lang bij Hillegom gevoegd waren, leidde ertoe dat groepen bedelaars afkomstig uit de overige delen van de Haarlemmermeer, naar Hillegom trokken. Dit zorgde voor overlast in de gemeente en de burgemeester merkt dan ook bitter op dat de ingezetenen "door uitreiking van brandstoffen, brood en aardappelen enz. veiligheid voor hunne bezittingen kochten, waarbij later zelfs nog eene buitengewoone uitdeeling uit gelden op eenen muzykalen avond en bij inschrijving tezamen gebragt, werd gevoegd. Naaktheid, gebrek en nijpende armoede bleef bestaan, niettegenstaande zoo veel werd gegeven, dat de gevestigde behoeftigen in de gemeente er door moesten lijden en werkelijk de massa arme gezinnen uit den meerpolder, die langs straten en wegen hunne ellende klaagden, wettigde vrees voor erger bij minwillige handreiking".[125]

De burgemeester van Hillegom was van mening dat de overheid onder deze buitengewone omstandigheden waarin een groot gebied als dat van de Haarlemmermeer verkeerde, de wettelijke bepalingen ten aanzien van bedelarij en onderstand ruim diende te interpreteren. Voor de volgende winter zou er van rijkswege, zelfs al was dat in strijd met de wettelijke bepalingen, actie ondernomen moeten worden om de armoede in de polder te lenigen. Op het ministerie van Binnenlandse Zaken schoven ambtenaren van verschillende afdelingen elkaar de verantwoordelijkheid toe om in deze kwestie op te treden. Enkele maanden later, toen de polder een zelfstandige gemeente werd, hoefde de centrale overheid zich niet langer druk te maken om deze zaak.

De eerste stoomwerktuigen

Vanaf het ogenblik dat de Commissie van Beheer in de zomer van 1839 aan het werk toog, werd zij overstelpt met brieven van particulieren, gemeentebesturen, belangengroepen, departementshoofden en fabrikanten, waarin adviezen of wensen kenbaar gemaakt werden betreffende de uitvoering van het grote werk. Zeker in de eerste jaren werd ieder verzoek of advies serieus behandeld. Het was voor de commissie geen geringe opgave om uit de brei van geschriften van allerlei aard, variërend van onnozele voorstellen tot bruikbare suggesties, de juiste elementen te pikken.

De schrifturen van particulieren hadden in een groot aantal gevallen betrekking op uitvindingen, of vaker vermeende uitvindingen, om het meer droog te maken. Vele tientallen uitvinders, zowel uit binnen- als buitenland, dienden zich aan, meestal met het enige doel hun vindingen zo snel mogelijk te gelde te maken. In de jaren 1839 en 1840 werden uitvinders nog geregeld uitgenodigd hun machines te demonstreren. Dergelijke proefnemigen werden door de Nederlandse overheid betaald[126], maar omdat het iedere keer weer machines betrof die voor de drooglegging van het Haarlemmermeer geen enkele waarde hadden, is zij daar gauw mee gestopt. Uitvinders mochten hun vondsten nog wel demonstreren, maar alleen wanneer zij zelf de kosten van de proefneming zouden betalen. De waterstaats-ingenieur P.J. de Quartel typeerde de pogingen van deze lieden om hun voorstellen te gelde gemaakt te krijgen als "de harddraverij (...) van plannenmakers, panier percés [= verkwisters Ch.J.], chevaliers d'industrie en snoeshanen uit allerlei landen, die zeer veel strijkaadjes en ambarras maakten, maar als het op de dubbeltjes, la fine fleur de la chose aankwam, verder zeer wijsselijk te huis bleven, kiespijn kregen of eeuwig durend uitstel vroegen voor de nooit ernstig gemeende storting van dusgenaamde waarborgskapitalen".[127]

Een van de meest vasthoudende briefschrijvers was ongetwijfeld de Luxemburger Alexandre de Stappers, die in 1824 als inspecteur der Domeinen uit 's-rijks dienst werd ontslagen, omdat hij betrokken was geweest bij obscure transacties van staatseigendom.[128] Sedert 1829 maakte hij allerlei wilde plannen om het Haarlemmermeer droog te leggen.[129] Hij bestookte de koning onophoudelijk met nieuwe voorstellen. Zijn waterstaatkundige kennis liet echter te wensen over. Zo stelde hij voor om een afwateringskanaal vanuit het Haarlemmermeer, door de duinen, naar de Noordzee te graven, waardoor de plas, alsof het de drooglegging van het meer van Fucino[130] betrof, op een natuurlijke wijze zou leegstromen. De Stappers probeerde zijn waterstaatkundige kennis niet alleen in Nederland te slijten. In de jaren veertig stelde hij het Duitse Rijksbestuur voor kanalen aan te leggen tussen de Noord- en de Oostzee en tussen de Donau en de Golf van Venetië.[131]

Een man als De Stappers schroomde niet om de technische kennis van de commissie-ingenieurs in twijfel te trekken, hetgeen ertoe bijdroeg dat nieuwe voorstellen van zijn hand al gauw met minachting behandeld werden. Zo schreef Beijerinck naar aanleiding van een door De Stappers ontworpen pomp: "dat wij moeite hebben om te gelooven, hoe zoodanige hersenschimmen in het gezond verstand van iemand kunnen opkomen".[132]

Gelukkig waren er ook heel wat serieuzere uitvinders. In het najaar van 1839 stelde de Britse ingenieur J. Gibbs de Nederlandse regering voor dat hij zorg zou dragen voor de uitmaling van het Haarlemmermeer. Hij schreef dat op zijn kosten stoommachines geplaatst zouden worden en dat hij f 1728,- zou ontvangen voor iedere miljoen kubieke meter water die door zijn machines zouden worden weggepompt. Uiteindelijk zou, wanneer het meer was drooggevallen, de Nederlandse overheid een aantal van de door hem opgestelde stoommachines moeten overkopen.[133] Ofschoon dit voorstel werd afgewezen is het om twee redenen van belang het hier toch te noemen. In de eerste plaats ontstond naar aanleiding hiervan

nog een korte discussie over de mogelijkheid om de drooglegging aan particulieren uit te besteden en in de tweede plaats omdat deze Gibbs later een belangrijke rol zal spelen bij de tot standkoming van de stoommachines.

De minister van Binnenlandse Zaken, aan wie dit voorstel was gericht, ging zoals gewoonlijk te rade bij deskundigen. Hoewel Gibbs in zijn plan ook een technische uiteenzetting gaf van de wijze waarop het meer drooggemaakt zou worden, beperkte de belangstelling van de overheid zich tot de vraag of het wenselijk was dat een particulier de droogmaking zou uitvoeren. Mentz gaf de minister te kennen tegen een dergelijke verbintenis te zijn "al konde een particulier persoon het Haarlemmermeer goedkoper ontledigen dan de over die droogmaking aangestelde Commissie (...). Onberekenbaar zijn namelijk de moeijelijkheden, die uit eene zoodanige overeenkomst zouden voortvloeijen; vooral wanneer bij ondervinding de onderneming mogte tegenvallen en het doel der ondernemer om voordeel te behalen niet konde worden bereikt". Mentz schreef verder dat, aangezien het uit te malen water op de boezem van Rijnland zou worden geloosd, hij ervan overtuigd was dat een particulier, die uit was op het maken van winst, onvoldoende rekening zou houden met de belangen van het Hoogheemraadschap en zeker direct schadevergoeding zou eisen wanneer hij vanwege een te hoge boezemstand, of ter voorkoming daarvan, enige tijd niet zou mogen uitmalen.[134] In deze brief zette Mentz dus in duidelijke bewoordingen uiteen waarom het zo belangrijk was dat de staat en niet een partriculiere onderneming dit grote werk zou uitvoeren. Het voorstel van Gibbs werd om deze reden, zonder de Commissie van Beheer erin te betrekken, ter zijde gelegd.

De onderzoekscommissie, die zich sedert januari 1838 in opdracht van koning Willem I onledig hield met de vraag welke mogelijkheden er waren om het Haarlemmermeer door middel van stoomkracht droog te leggen[135], vond in de voorstellen van de uitvinders onvoldoende kwaliteit om de regering proefnemingen aan te bevelen. Zij stelde derhalve voor om in Engeland de verschillende typen stoommachines te gaan bekijken. De leden van de onderzoekscommissie G. Simons, M.G. Beijerinck en A. Lipkens verbleven van eind augustus tot begin september in Engeland, waar ze al gauw contact legden met ingenieur Dean, inmiddels zakelijk partner van J. Gibbs, die hen de belangrijkste stoommachines van Cornwall liet zien. Daar werden sedert de jaren zeventig van de achttiende eeuw op grote schaal stoommachines gebruikt om het water uit de tinmijnen te pompen.[136]

De onderzoekscommissie bracht op 8 oktober 1840, de dag nadat koning Willem I afstand van de troon gedaan had, een positief advies uit met betrekking tot het gebruik van stoomkracht. Dit lang verwachte advies leidde eindelijk tot het besluit dat het meer enkel en alleen door de kracht van stoom zou worden leeggemaakt.

Inmiddels waren de namen Gibbs en Dean binnen de Commissie van Beheer bekend geworden. De leden van de onderzoekscommissie lieten zich in zeer lovende bewoordingen uit over beide heren. Zij schreven aan de minister van Binnenlandse Zaken, die een half jaar eerder de door Gibbs gepresenteerde voorstellen ter zijde had geschoven: "De Heeren Gibbs en Dean zijn intusschen aan de Commissie bekend als bekwame en zeer fatsoenlijke lieden, niet gelijk te stellen met zoo vele onwetende gelukzoekers, die hunne plannen aan het Hoog

Bestuur aanbieden".[137] Toch duurde het, omdat de Commissie van Beheer eerst zelf proeven wilde nemen met stoommachines, nog meer dan een jaar voordat het besluit genomen werd dat Arthur Dean de opdracht zou krijgen om uitvoerige tekeningen te maken voor een op te richten stoomwerktuig aan de Kaag, dat later als *De Leeghwater* de geschiedenis zou ingaan.[138]

De inkt van het rapport waarin het gebruik van stoommachines werd aanbevolen was nauwelijks droog of de vraag werd gesteld wie de stoommachines zou mogen vervaardigen. Geheel in de lijn van de door koning Willem I gevoerde politiek van bevordering van de nationale nijverheid, schreef de Administrateur voor de Nationale Nijverheid, Netscher, naar aanleiding van het uitgebrachte advies, dat hij het van groot belang achtte dat de machines in eigen land zouden worden vervaardigd. Hij stelde voor dat er "van Regeringswege de noodige overeenkomsten getroffen worden met de fabrikanten te Amsterdam en aan de Maas, tusschen welke men de besteding in billijkheid zou kunnen verdeelen (...)".[139]

In feite werd dit standpunt door iedereen gedeeld. Een door de Commissie van Beheer en Toezicht ingestelde "adviescommissie ad hoc", die aanbevelingen moest doen over de vraag hoe te handelen met betrekking tot de aanschaf van stoomtuigen, kwam tot dezelfde conclusie.[140] In een vergadering van de Commissie van Beheer van 12 juli 1841 op Huize Endegeest, werd bepaald "dat het alzoo in het belang der onderneming zelve ten opzichte onder anderen van het veel gemakkelijker en zekerder stellen en herstellen of daaraan te komen gebreken wanneer de vervaardiging bij de hand zou zijn, verre verkieslijk zal zijn de nodige werktuigen binnen het Rijk te laten maken". Hieraan werd echter een belangrijk voorbehoud toegevoegd. De machines zouden in Nederland worden vervaardigd "indien ten minste de prijzen niet aanmerkelijk overtreffen die van de Engelsche werktuigen (...)".[141]

Terwijl de administrateur voor de Nationale Nijverheid in oktober 1840 nog had geschreven dat hij er niet aan twijfelde "dat de fabrikanten hier te lande zich volgaarne met de levering der bedoelde stoomtuigen belasten zullen tegen de prijzen, daarvoor door de Commissie uitgetrokken"[142], bleek de houding van de fabrikanten, toen het erop aan kwam, veel minder soepel.

Teneinde de vervaardiging van het kolossale werktuig door de Nederlandse machine-industrie mogelijk te maken en in de hoop dat de aanbesteding tussen de vier belangrijkste fabrikanten, Van Vlissingen & Dudok van Heel, Dixon (machinefabriek De Atlas) en Verveer te Amsterdam en Röntgen te Rotterdam, zou kunnen worden verdeeld, werd het werk in vier delen gesplitst, die afzonderlijk zouden kunnen worden gemaakt: het eigenlijke stoomtuig, de balansen, de ketels en de pompen met de pompbuizen.[143]

In eerste instantie werd alleen aan bovengenoemde vier fabrikanten prijsopgave gevraagd, maar toen de Commissie het vermoeden kreeg dat de prijzen in Engeland wel eens beduidend lager zouden kunnen zijn, werd ook aan drie Britse fabrikanten, Fox, Harvey en Price, gevraagd offerte te maken. Binnen de Commissie van Beheer was namelijk het vermoeden gerezen dat de Nederlandse fabrikanten, misschien in de overtuiging dat de aanbesteding toch wel in Nederland zou geschieden, prijsafspraken hadden gemaakt over de levering van het stoomtuig.[144]

De Britse fabrikanten konden de verschillende onderdelen inderdaad veel goedkoper leveren dan hun Nederlandse collega's. Desalniettemin probeerde de Commissie van Beheer alsnog de grote order in zijn geheel in Nederland aan te besteden door de vier fabrikanten met het enorme prijsverschil te confronteren en te vragen hun offertes te herzien. Dit had tot resultaat dat Van Vlissingen & Dudok van Heel en Verveer hun prijzen verlaagden tot respectievelijk f 232.000,- en f 220.000,-, terwijl de Britse fabrikanten het geheel voor ongeveer f 190.000,- zouden kunnen leveren.[145]

Binnen de Commissie van Beheer ontbrandde nu een discussie over de vraag of de nationale nijverheid, ten koste van een aanzienlijk prijsvoordeel bij buitenlandse aanbesteding, toch diende te worden bevoordeeld. De meningen binnen de commissie waren verdeeld. Sommige commissieleden waren bang dat de kwaliteit van de door de Nederlandse industrie te vervaardigen onderdelen minder zou zijn dan die van de Britse en pleitten derhalve voor gehele aanbesteding in Engeland. We zijn met name goed geïnformeerd over de mening van een van de meest kritische commissieleden, A. Lipkens, die, omdat hij niet op de beslissende vergadering van 4 januari 1843 aanwezig kon zijn, zijn visie schriftelijk kenbaar maakte. Hij schreef aan de voorzitter van de commissie dat het zijn inziens "in eene zoo gewigtige zaak als deze, en waarvan het welgelukken alleen afhankelijk is, van de goede uitvoering, niet raadzaam, op grond alleen, dat men daardoor eenige voordeelen aan de nationale nijverheid verschaft, het werk door fabrikanten te doen vervaardigen, die geen vertrouwen hebben in de goede uitkomst van hetzelve. Derhalve (...) ben ik van gevoelen, dat men wel zoude doen indien men alles in Engeland van de fabrikanten besteld die de plans van het werktuig gezien hebben, en, aan het welgelukken niet twijfelende, het werk goedkooper willen leveren".[146]

Dit ging de meeste commissieleden te ver. De algemene teneur die uit de bewaard gebleven notulen spreekt is toch dat geprobeerd moest worden de machine-onderdelen zoveel mogelijk in eigen land te laten vervaardigen. Dixon en Röntgen kwamen echter, gezien de hoge prijs die zij vroegen, niet in aanmerking. De aanbesteding zou tussen Verveer en Van Vlisingen & Dudok van Heel verdeeld kunnen worden, ware het niet dat de Commissie weinig vertrouwen had in het voortbestaan van het bedrijf van Verveer. De directeur, C. Verveer, had namelijk in een brief aan de commissie "het bestaan of liever het wederoprigten van zijn fabriek afhankelijk [ge]maakt van eene geldschieting welke men hem op de toezegging van de geheele leverantie zou doen". Bleef alleen over de firma van Van Vlissingen & Dudok van Heel. De hele opdracht alleen daar aanbesteden werd als een te grote belasting voor dit bedrijf en dus te riskant beschouwd.[147] Uiteindelijk werd besloten dat deze machinefabriek de balansen en de ketels zou mogen vervaardigen terwijl de Britse machinefabrieken Harvey en Fox in Cornwall het eigenlijke stoomtuig en de pompen zouden leveren.[148]

De contracten met de Engelse en Nederlandse fabrikanten werden begin februari 1843 getekend. Volgens deze overeenkomst zou het stoomwerktuig in maart van het volgende jaar moeten zijn opgesteld. In werkelijkheid zouden de eerste proeven met het gemaal de Leeghwater pas op 23 juli 1845 plaatsvinden. Arthur Dean, de ontwerper van de Leeghwater, schreef echter dat in ruil voor deze

vertraging het stoomtuig door de fabrikanten dan ook zo perfekt mogelijk was uitgevoerd: "I believe the delay has arisen principally from their desire to construct the work, so that when once it has commenced working no further alterations or delays shall take place: if this result be obtained it will be a great triumph in mechanical art and no time will have been lost (...)".[149]

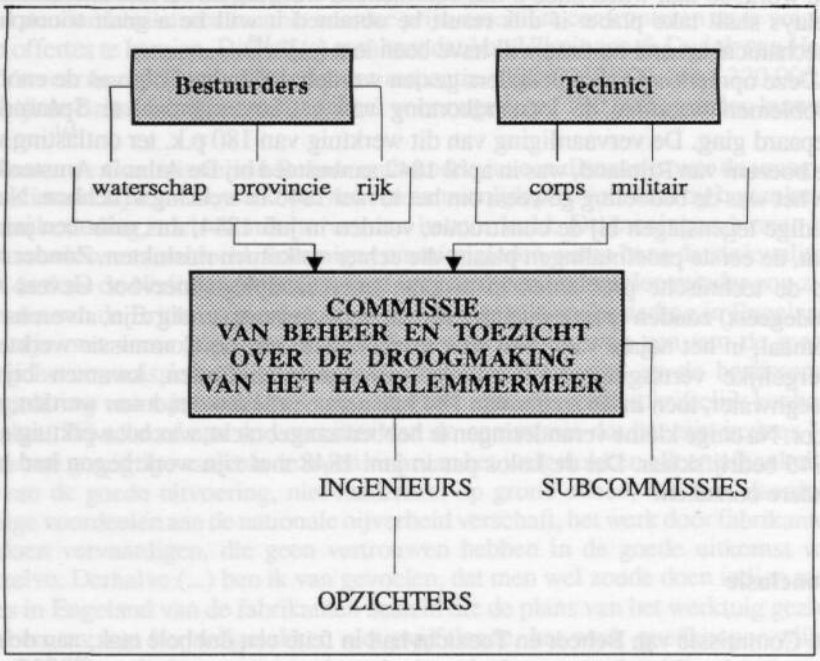
Deze opmerking kan niet anders gezien worden dan in het licht van de enorme problemen waarmee de totstandkoming van het stoomgemaal te Spaarndam gepaard ging. De vervaardiging van dit werktuig van 180 p.k. ter ontlasting van de boezem van Rijnland, was in april 1842 aanbesteed bij De Atlas in Amsterdam en het was de bedoeling geweest om het in mei 1843 in werking te hebben. Na de nodige tegenslagen bij de constructie, vonden in juli 1844, dus ruim een jaar te laat, de eerste proefmalingen plaats, die echter volkomen mislukten. Zonder hier op de technische problemen in te gaan (men raadplege hiervoor Gevers van Endegeest) zouden er nog vele proeven en veranderingen nodig zijn, alvorens het gemaal, in het najaar van 1846 naar tevredenheid van de Commissie werkte.[150] Dergelijke vertragingen als gevolg van constructiefouten, kwamen bij de Leeghwater, toen in de zomer van 1845 de eerste proeven genomen werden, niet voor. Na enige kleine veranderingen te hebben aangebracht, was het werktuig eind 1845 bedrijfsklaar. Dat de kolos pas in juni 1848 met zijn werk begon had hele andere oorzaken.

Conclusie

De Commissie van Beheer en Toezicht had in feite een dubbele taak: aan de ene kant diende zij het 'structuurplan' zoals door de staatscommissie van 1837 was geschetst in te vullen door gedetailleerde plannen te maken. Aan de andere kant was de commissie, wanneer de besluiten waren genomen, verantwoordelijk voor de uitvoering van de werkzaamheden.

De Commissie van Beheer was bewust zo samengesteld dat de belangrijkste belanghebbenden die bij de droogmaking waren betrokken, hierin waren vertegenwoordigd. Binnen de Commissie van Beheer kan geen hiërarchische structuur worden ontdekt, zoals wel eens is gesuggereerd. Wel is het zo dat de commissie personeel in dienst had, onder wie een aantal corpsingenieurs. Tussen de commissie en het personeel bestond wel een gezagsverhouding. Schematisch zou de samenstelling van de Commissie van Beheer als volgt weergegeven kunnen worden:

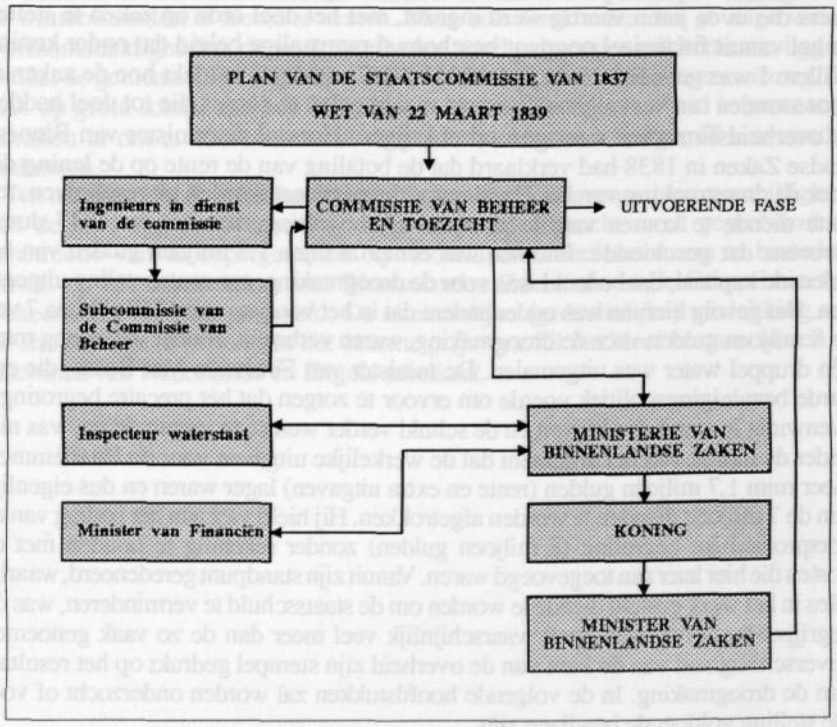
Schema 1: Schematische weergave van de samenstelling van de Commissie van Beheer en Toezicht over de droogmaking van het Haarlemmermeer.



De Commissie van Beheer was zeer zeker geen log bestuurlijk apparaat, waarin bureaucraten de dienst uitmaakten en technici het onderspit dolven. Het aandeel van technici bij de droogmaking (los van de vraag of zij lid waren van het corps van ingenieurs van de waterstaat) was groter dan sommige publikaties willen doen geloven.

De planvormende werkzaamheden verliepen volgens een vast patroon, waarbij ontwerpen eerst binnen de commissie (vaak zelfs nog eerst binnen een subcommissie) werden besproken alvorens ze naar de minister werden gestuurd. De minister legde de plannen vervolgens voor aan een inspecteur van de waterstaat en won, indien nodig, bij andere deskundigen advies in, om daarna de voorstellen, met zijn voorkeur, aan de koning in te zenden. De koning nam in bijna alle gevallen het advies van de minister over. De werkwijze van de Commissie van Beheer, als onderdeel van het gehele beleidsproces, wordt in schema 2 weergegeven. Het plan van de staatscommissie en de wet van 22 maart 1839 dienden als kader waarbinnen de gedetailleerde plannen moesten worden gegoten.

Schema 2: Weergave van de plan- en besluitvormende fase.



De evenwichtige samenstelling van de Commissie van Beheer en de zorgvuldigheid waarmee de plannen werden gemaakt en beoordeeld alvorens de besluiten werden genomen, maakt het weinig waarschijnlijk dat de samenstelling of werkwijze van de Commissie van Beheer een verklarende factor kunnen vormen voor het zo negatief beoordeelde resultaat.

Met betrekking tot de financiële politiek die ten aanzien van de droogmaking van het Haarlemmermeer is gevoerd kan het jaar 1848 als keerpunt worden beschouwd. Terwijl de financiële situatie van de rijksoverheid na 1848, ten gevolge van de inspanningen van met name de ministers van Financiën Van Hall en Van Bosse, gecombineerd met de stijgende revenuen uit Indië, tot enig optimisme aanleiding kon geven, werd de Commissie van Beheer vanaf 1848 in toenemende mate gekweld door financile zorgen. De situatie tot 1848 laat een tegengesteld beeld zien: een bijna failliete staat tegenover een Commissie van Beheer die geen geldzorgen kent.

De politieke onrust die in 1848 de rente omhoog deed stuwen, vormde weliswaar de aanleiding voor de problemen waarvoor de Commissie van Beheer zich

geplaatst zag, maar zeker niet de oorzaak. Ook zonder '1848' zouden vrijwel zeker dezelfde problemen zijn opgedoemd, zij het iets later in de tijd.

De oorzaak voor de problemen moet worden gezocht in de nieuwe financiële koers die in de jaren veertig werd ingezet, met het doel orde op zaken te stellen na het vanuit financieel oogpunt beschouwd rampzalige beleid dat onder koning Willem I was gevoerd. In de jaren 1841-1847 werd pas ontdekt hoe de zaken er voor stonden om vervolgens de eerste maatregelen te nemen die tot doel hadden de overheidsfinanciën weer gezond te krijgen. Hoewel de minister van Binnenlandse Zaken in 1838 had verklaard dat de betaling van de rente op de lening die voor de droogmaking van het Haarlemmermeer moest worden uitgeschreven, ten laste diende te komen van de gewone rijksbegroting, zou het tot 1847 duren alvorens dat geschiedde. Intussen was echter al bijna 1,5 miljoen gulden van het geleende kapitaal, dat bedoeld was voor de droogmaking, aan rentebetaling uitgegeven. Het gevolg hiervan was onder andere dat in het voorjaar van 1848 al bijna 7 van de 8 miljoen gulden voor de droogmaking, waren verbruikt, zonder dat er nog maar één druppel water was uitgemalen. De minister van Financiën Van Bosse, die een harde bezuinigingspolitiek voerde om ervoor te zorgen dat het precaire begrotingsevenwicht in stand zou blijven en de schuld verder wenste te verminderen, was niet onder de indruk van het argument dat de werkelijke uitgaven voor de Haarlemmermeer ruim 1,7 miljoen gulden (rente en extra uitgaven) lager waren en dus eigenlijk van de 7 miljoen dienden te worden afgetrokken. Hij hield vast aan het bedrag van de oorspronkelijke begroting (8 miljoen gulden) zonder rekening te houden met de posten die hier later aan toegevoegd waren. Vanuit zijn standpunt geredeneerd, waarbij alles in het werk gesteld diende te worden om de staatsschuld te verminderen, was dit begrijpelijk. Dit streven heeft waarschijnlijk veel meer dan de zo vaak genoemde onverschilligheid van de kant van de overheid zijn stempel gedrukt op het resultaat van de droogmaking. In de volgende hoofdstukken zal worden onderzocht of voor die stelling voldoende bewijzen zijn.

Met betrekking tot het tweede deel van het hoofdstuk, waarbij onderzocht is in hoeverre de overheid rekening hield met onderwerpen die niet in verband stonden met het directe doel, de droogmaking, kan worden geconstateerd dat de Commissie van Beheer wel het lot der polderbevolking aantrok, maar slechts zeer beperkt was in het treffen van maatregelen. Van onverschilligheid kan mijns inziens niet worden gesproken, wel van een streven om met zo weinig mogelijk kosten beleid te voeren. Bij dat beleid stonden zowel de belangen van de onderneming als die van de polderwerkers centraal: in de eerste jaren werd getracht de polderwerkers zoveel mogelijk naar hun woonplaatsen te laten terugkeren in de perioden dat er weinig werk was (wintermaanden). Voor de groep die hieraan geen gehoor gaf, werd door de overheid zoveel mogelijk getracht werk te vinden en in het geval dat bedeling toch noodzakelijk was, werden gemeenten op hun plichten gewezen. Vaak werd het aantal polderwerkers dat jaarlijks bedeeld moest worden als maatstaf voor het welslagen van het gevoerde beleid genomen. Toch blijkt dit geen goede maatstaf omdat in zachte winters over het algemen weinig mensen bedeeld werden en in strenge winters hun aantal groeide. De effectiviteit van het bewust gevoerde beleid was niet zo groot; de weersgesteldheid bepaalde uiteindelijk of het aantal bedeelden groot of klein was.

In de jaren vijftig, toen de verkavelingswerkzamheden van start waren gegaan en een groot aantal polderjongens in de zomer voor particulieren werkten, gooide de Commissie van Beheer het roer om door er naar te streven de polderjongens in de wintermaanden in dienst te nemen. Maar ook dan konden, ten gevolge van de weersomstandigheden, de werkzaamheden noodgedwongen stil komen te liggen. Omdat de gementen, die eigenlijk verantwoordelijk waren voor de armenzorg, die taak op grote schaal aan hun laars lapten, sprong de rijksoverheid in een aantal gevallen in om te voorkomen dat de polderwerkers van honger of kou zouden omkomen.

Ten aanzien van de aanschaf van stoomgemalen kan evenmin onverschilligheid van de kant van de overheid worden bespeurd. Oprecht werd geprobeerd de constructie van de supergemalen bij Nederlandse fabrikanten aan te besteden. Zowel op het departement van Binnenlandse Zaken als in de Commissie van Beheer werd hiernaar gestreefd. De uiteindelijke (gedeeltelijke) mislukking van dit streven was te wijten aan het enorme prijsverschil dat bleef bestaan tussen de machines van Nederlands en Engels fabrikaat.

5

DE WOESTE GRONDEN INGEDEELD

"En de arme vissen, door hun element verzaakt,
doolden gruwelijk schreeuwend over het aardrijk".
(Rabelais)[1]

Inleiding

Volgens Van der Woud was de planning van grootschalige werken, zoals de inpoldering van het Haarlemmermeer, een aangelegenheid waarbij bestuurders het laatste woord hadden. Deze bestuurders zouden zich te veel hebben laten leiden door financiële overwegingen.[2] Het gevolg van deze gang van zaken was volgens genoemde auteur dat het uiteindelijke resultaat kan worden gekwalificeerd als "een door de Staat achtergelaten janboel"[3] en hij verduidelijkt dit als volgt: "De Haarlemmermeerwerken handhaafden de infrastructurele status quo, soms met minimale middelen. Dit geldt voor de omgeving van de polder, voor de polder zelf was de interne ontsluiting beneden de maat van het betamelijke".[4]

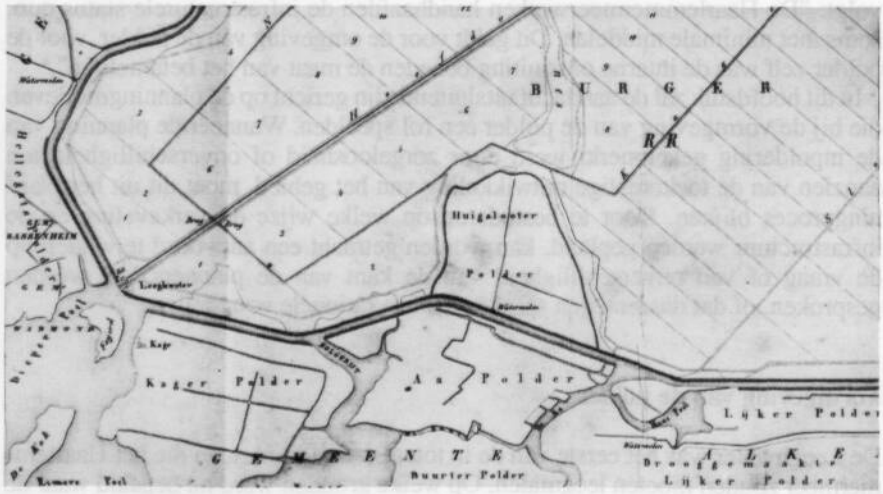
In dit hoofdstuk zal de aandacht uitsluitend zijn gericht op de planningmotieven die bij de vormgeving van de polder een rol speelden. Wanneer de planning van de inpoldering gekenmerkt werd door zorgeloosheid of onverschilligheid ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van het gebied, moet dit uit het planningproces blijken. Door te bestuderen op welke wijze de verkaveling en de infrastructuur werden gepland, kan worden getracht een antwoord te vinden op de vraag of van onverschilligheid van de kant van de planners kan worden gesproken, of dat daarentegen sprake was van rationele voorstellen.

Vormgeving van de polder

De Leeghwater was het eerste van de in totaal drie stoomtuigen die het Haarlemmermeer zouden moeten leegmalen. Op welke gronden werd nu bepaald waar de verschillende machines zouden worden gesitueerd? Om die vraag te kunnen beantwoorden moeten we terug naar het ontwerp van de staatscommissie van 1837. In haar rapport was ruwweg aangegeven op welke plekken de molens ter

uitmaling van het meer zouden moeten komen. Op dat moment werd er immers nog van uit gegaan dat de meeste energie door windmolens zou worden geleverd, evenals dat het Spieringmeer open zou blijven. De in totaal 79 geplande windmolens zouden in drie groepen geplaatst worden: tussen het Spaarne en de Liede, tussen het Spieringmeer en het Nieuwe Meer en in het zuiden in de omgeving van De Kaag. Deze plekken waren enerzijds uitgekozen omdat de molens daar "in vast beklonken grond" gebouwd konden worden en anderzijds omdat deze verdeling en plaatsing het voordeligst werd beschouwd in verband met de nabijheid van Rijnlands uitwateringspunten bij Spaarndam, Halfweg en Katwijk.[5]

Deze overwegingen waren niet veranderd door het besluit om het meer met behulp van stoommachines leeg te malen. De precieze lokatie van het stoomtuig aan De Kaag was afhankelijk van de loop van de ringvaart, die in het belang van zowel de scheepvaart als de afvoer van het polderwater zo recht mogelijk was geprojecteerd. Teneinde de rechte strekking van de vaart ook aan de zuidzijde van het meer, waar de oever een grillig verloop vertoonde, te kunnen behouden, moesten bestaande polders doorsneden worden. De oostelijke ringvaart volgde vanaf het Nieuwe Meer in zuidelijke richting tot aan de Aa vrij nauwkeurig de bestaande meeroever. Van de monding van de Aa werd de Huigsloterpolder op zijn smalste punt in een rechte lijn doorsneden. Daarna maakte de ringvaart een bocht in zuidwestelijke richting tot aan de Bolgerijt om vervolgens een stuk van de Kagerpolder af te snijden tot vlak boven het eilandje Faijerel in de Dieperpoel. Vanaf dat punt volgde de ringvaart de oude meeroever tot aan de Roversbroekpolder. Deze werd samen met de Lisserbroekpolder door de ringvaart doorsneden.



De loop van de Ringvaart aan de zuidzijde van het Haarlemmermeer. Bron: ARA, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, no. 2821. (Foto: ARA)

In verband met de kosten (onteigening) en belangen van landbouwkundige aard werden bestaande polders zoveel mogelijk op hun smalste punt doorsneden. Dat verklaart bijvoorbeeld de knik die de ringvaart in het zuiden, bij de Huigsloterpolder, maakt.

De Leeghwater werd aan de Dieperpoel, juist tegenover het eilandje Faijerel, op de meest oostelijke punt van de Hellegatspolder, gesitueerd, omdat die plek in verband met de uitwatering bij Katwijk, het meest geschikt geacht werd. De noordelijke punt van Faijerel werd weggegraven om te voorkomen dat de scheepvaart *op dat punt te maken zou krijgen met een te grote stroming, veroorzaakt door* het bijeenkomen van de oostelijke en westelijke ringvaart en de uitwerping van polderwater door de Leeghwater.[6]

Met de constructie van het gebouw waarin het stoomgemaal aan de Kaag geplaatst zou worden, werd in het voorjaar van 1843 begonnen. Daarmee lag de verkaveling van de polder, ofschoon de Commissie van Beheer daar nog geen aandacht aan had besteed, voor een belangrijk deel onvermijdelijk vast. Bij de Leeghwater zou immers een belangrijk toevoerkanaal voor polderwater moeten uitkomen.

De keuzevrijheid voor de commissie om de polder in te richten was niet erg groot. De verkaveling van de polder was afhankelijk van een groot aantal belangen en hoewel Gevers van Endegeest de belangrijkste in zijn paragraaf over de verkaveling wel noemt[7], blijft de meest doorslaggevende reden waarom de polder op de manier verkaveld is zoals hij werd opgeleverd sterk onderbelicht.

Het waren in hoofdzaak militaire overwegingen die het aangezicht van de polder hebben bepaald.[8] In de jaren veertig van de negentiende eeuw nam de belangstelling voor de verdediging van Nederland tegen een aanval over land sterk toe. Sedert de tweede helft van de zestiende eeuw speelt het water, eerst aarzelend, maar in de loop van de volgende eeuw steeds systematischer, een rol bij de verdediging van de natie tegen een aanval over land. Grote stukken land konden zodanig onder water gezet worden dat ze enerzijds onbegaanbaar en anderzijds onbevaarbaar werden. Deze techniek van het stellen van inundaties werd in de loop der eeuwen steeds verfijnder.[9] Rond 1700 werd naar de plannen van Menno baron van Coehoorn begonnen met de aanleg van een systematische verdedigingsgordel, die het grondgebied van de Republiek tegen mogelijke indringers zou moeten beveiligen.[10] Dit concept van verdediging met behulp van inundatielinies zou tot ver in de twintigste eeuw de basis van de nationale defensiepolitiek blijven.[11]

De belangstelling voor de verdediging is in de loop der eeuwen niet altijd even groot geweest. Aan het einde van de achttiende en in het begin van de negentiende eeuw werd, na een periode waarin men zich betrekkelijk weinig om de defensieve kracht van de Republiek bekommerd had, de politiek van het maken van krachtige verdedigingsgordels ter bescherming van het grondgebied opnieuw ter hand genomen. Met name generaal C.R.T. Kraijenhoff heeft er voor gezorgd dat de vitale delen van het land (i.e. Holland) door middel van waterlinies tot het laatst toe verdedigd zouden kunnen worden. Amsterdam kreeg een eigen verdedigingsgordel, om bij een aanval, in afwachting van buitenlandse hulp, als laatste wijkplaats te kunnen fungeren. In deze periode werd een aantal militaire werken

rondom de hoofdstad aangelegd. De aandacht voor een solide defensiepolitiek raakte na 1814 (onder andere vanwege de hoge kosten die daaraan verbonden waren) weer enigszins in de versukkeling. Het gevolg was dat een groot aantal verdedigingswerken omstreeks 1840 in een verregaande staat van verval verkeerde of zelfs gesloopt was. Zo werd de stenen, van kazematten voorziene toren bij Halfweg, die in 1811 gebouwd was, enkele jaren later gesloopt en werd een aarden batterij afgestaan aan de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij. Sommige nog bestaande verdedigingswerken waren in de drassige, veenachtige bodem verzonken.[12]

Illustratief voor de geringe belangstelling voor de nationale verdediging is dat de militaire autoriteiten de droogmaking van dit meer pas in 1840 in verband brachten met het bestaande defensie systeem. De militairen reageerden pas nadat enkele verdedigingswerken die tot de Stelling van Amsterdam behoorden, in verband met de aanleg van de Ringvaart voor de droogmaking van het Haarlemmermeer, vergraven waren. Noch bij de plannen van de staatscommissie van 1837, noch bij de latere behandeling van de voorstellen in de Tweede Kamer was de invloed die de drooglegging van het meer op de verdediging van met name Amsterdam aan de orde geweest.

Met het aantreden van koning Willem II in het najaar van 1840 veranderde er echter het een en ander op het gebied van de nationale verdediging. Na de definitieve scheiding tussen Noord- en Zuid-Nederland ging de aandacht weer volledig uit naar het noorden. Tussen 1815 en 1830 waren langs de zuidgrens met Frankrijk verdedigingslinies aangelegd. Na de opstand in 1830 concentreerden de militairen zich op het zuiden van Noord-Brabant. Dit duurde voort tot Willem I in 1839 eindelijk de politiek van volharding, die gericht was op het herstel van de eenheid, losliet.[13]

In het najaar van 1840 werd een belangrijk besluit genomen omtrent de toekomstige landsverdediging, waarbij onder meer bepaald werd dat de geconcentreerde verdedigingslinies rondom Holland en de binnenring, de zogenaamde Stelling van Amsterdam, verbeterd en hersteld zouden worden.[14]

Hoewel een definitieve regeling betreffende de verdediging van Nederland eerst met de Vestingwet van 1874 tot stand kwam, nam sedert 1840 het bewustzijn van het belang van een goede nationale defensie duidelijk toe. Dit had grote consequenties voor de inrichting van de Haarlemmermeerpolder, die middenin de Stelling van Amsterdam lag. De belangrijkste architekt van hetgeen in 1840 als toekomstige richtlijn voor 's lands verdediging was aangenomen, de majoor der Genie, jhr. J.G.W. Merkes van Gendt, trad in het najaar van 1840, samen met P.J. Ackermans, kolonel-directeur der Genie, toe tot de Commissie van Beheer en Toezicht. Hun eerste en belangrijkste taak was ervoor te zorgen dat de droogmaking van het Haarlemmermeer de belangen van defensie niet zou schaden. Beide officieren ontwierpen onafhankelijk van elkaar een plan om de droogmaking van het meer in overeenstemming te brengen met de verdediging van Amsterdam.

Een van de belangrijkste elementen in beide plannen was dat de polder in geval van oorlog 'dras en plas' gezet moest kunnen worden. Over de wijze waarop dit zou moeten geschieden verschilden beide militairen van mening. Ackermans stelde voor de polder in drie vakken te verdelen door de weg vanaf het fort aan

het Spaarne naar Aalsmeer en de weg vanaf het fort aan de Liede tot aan het fort Schiphol tot een meter boven het maaiveld te verhogen. Zo zou in geval van oorlog eerst het zuidelijke, daarna het middelste en vervolgens, wanneer de vijand bleef oprukken, ook het meest noordelijke deel van de polder met water bezet kunnen worden.[15] De stoomgemalen zouden zo geconstrueerd moeten worden dat ze ook water in de polder konden brengen.

Merkes van Gendt wenste het verdedigingssysteem, zoals dat in het begin van de eeuw door Kraijenhoff was ontworpen, zodanig veranderen dat in geval van te stellen inundaties niet langer geheel Rijnland met een laag water bezet zou worden, maar dat slechts het noordelijke deel 'dras en plas' gezet zou worden. Dit zou veel onnodige schade aan landbouwgrond in het zuiden van Rijnland voorkomen. Merkes van Gendt wilde dit bereiken door op twee punten aan de Ringvaart, bij het begin van het Zuider Spaarne en bij het fort Schiphol, de benodigde grond in voorraad te houden om in geval van oorlog onmiddellijk stuwdammen te kunnen aanleggen. Vanaf die plaatsen zou aan de westzijde een inundatiekade tot aan de hogere gronden bij Heemstede en aan de oostzijde tot Amstelveen moeten worden gebouwd, ten einde te voorkomen dat het water naar het zuiden zou wegvloeien. Via te maken stortebedden zou vervolgens zoveel water vanuit het Lutkemeer in de Haarlemmermeerpolder gebracht moeten kunnen worden dat de polder alleen over de wegen begaanbaar zou zijn. Alle wegen in de polder dienden derhalve aan de noordzijde op militaire versterkingen uit te komen.[16]

De Commissie van Beheer bestudeerde beide voorstellen. Zij liet zich in een advies aan de minister niet uit over de defensieve kracht van de verschillende plannen, maar wenste een belangrijk principe gehonoreerd te zien: het voorkomen van zichtbare defensiewerken in de polder. Zichtbare verdedigingswerken zouden zeer schadelijk zijn, want, zo schreef zij aan de minister, "het doel der onderneming is niet alleen afwending van gevaar maar ook later voordeel voor de schatkist. Alles wat tot vermindering der koopprijzen van de gronden na de droogmaking zou kunnen strekken moet uit dien hoofde zoveel mogelijk worden vermeden. Op die vermindering (of depreciatie) zal voorzeker niet gunstig werken, al wat aantoont dat er aan inundatiën, verdedigingswerken en dergelijke gedacht wordt, vooral niet al wat levendig houdt de meening alsof men eenigertijd den Meerpolder weer met water zou kunnen willen bezwaren. De minst mogelijke ophef en vertoon in deze zal dus zeer wenschelijk wezen (...)".[17] Het is daarom dat de Commissie van Beheer de voorkeur gaf aan het plan van Merkes van Gendt, behoudens de constructie van stortebedden, omdat die duidelijk zichtbaar zouden zijn. De verkaveling van de polder, en de richting van de wegen in het bijzonder, zou, aldus het rapport van de commissie, in direct verband gebracht worden met het verdedigingsstelsel.[18] Vanuit die gedachte gezien is het natuurlijk niet vreemd dat Gevers van Endegeest in zijn werk over de droogmaking van het meer geen uitgebreid verslag doet van de relatie tussen de wijze waarop verkaveld is en het verdedigingssysteem.

In het verkavelingsplan, zoals dat in 1845 door ingenieur J.A. Beijerinck werd vormgegeven, wordt die relatie echter wel duidelijk gelegd. Behalve dat geprobeerd werd om met zoveel mogelijk belangen rekening te houden (waarop later

teruggekomen wordt), moest in de eerste plaats, in het belang van de verdediging van Amsterdam, voorkomen worden dat de Ringdijk, in geval van oorlog, vanuit de polder bereikt zou kunnen worden. Om dit te bewerkstelligen zou de weg die het meest noordelijke deel van de polder met de Ringdijk verbindt, door het geschut van de forten bestreken moeten kunnen worden. In het belang van de verdediging van Amsterdam werd deze weg gepland tussen het bestaande fort aan de Liede en het fort Schiphol. Deze weg, die enkel en alleen aangelegd was om de hoofdstad in geval van oorlog te kunnen verdedigen, bepaalde het verdere verkavelingspatroon. Een bevestiging hiervan vinden we in de toelichting die J.A. Beijerinck geeft op zijn verkavelingsontwerp: "Het verkavelingsplan, alzoo inrigtende en in verband brengende met de reeds bestaande verdedigingswerken, zoo zal het in de eerste plaats een vereischte zijn, dat de groote Meerpolder wordt doorsneden door eenen regtlijnigen weg, strekkende door de centrums der gesloten forten aan het Schipshol en aan de Liede, en dewijl de indeeling des polders behoort verkregen te worden door eene regelmatige en zooveel mogelijk loodregte snijding van wegen en togten, zoo wordt door de strekking van dezen weg tevens de rigting aangegeven voor de overige togten en wegen (...)".[19]

Het door de militaire genie bedongen verkavelingspatroon, waarbij de tochten, kanalen en sloten overwegend van west naar oost liepen, betekende dat de polder, in geval van oorlog, moeilijk van zuid naar noord over te steken zou zijn, hetgeen vanuit militair-strategisch oogpunt van groot belang was.[20]

Het aangezicht van de polder werd, behalve door de richting van de noordelijke dwarsweg (die door Beijerinck in zijn verkavelingsplan terecht consequent inundatiekade wordt genoemd) verder nog bepaald door de loop van de Hoofdvaart, die min of meer vast lag aangezien zij bij het aan de zuidzijde van het meer in aanbouw zijnde stoomgemaal moest uitkomen. Het was van belang dat de Hoofdvaart midden door de toekomstige polder zou lopen, zodat het overtollige water uit de droogmakerij zo snel en gelijkmatig mogelijk afgevoerd zou kunnen worden. In het voorjaar van 1844 waren in opdracht van de Commissie van Beheer door de ingenieurs Kock en J.A. Beijerinck langs een zestiental denkbeeldige rechte lijnen nauwkeurige dieptemetingen verricht. Een van die lijnen liep van het in oprichting zijnde stoometablissement aan de Kaag naar een punt ten zuiden van het Lutkemeer. Dat punt was zo uitgekozen dat de lijn die hiertussen getrokken werd, het meer in twee stukken van ongeveer gelijke omvang verdeelde. Met een gemiddelde diepte van 4.27 -AP (en daarmee het diepste deel van het meer) was deze streek uitstekend geschikt om de Hoofdvaart aan te leggen.[21]

Voor de interne ontwatering van de polder leek het er dus allemaal gunstig uit te zien. Een kaarsrecht kanaal midden door het diepste deel van de polder. Gunstiger kon het bijna niet. De rechte strekking was immers van belang voor de snelle afvoer van het polderwater; bochten in de Hoofdvaart betekenden dat het water een langere weg te gaan had (en dus langer in de polder bleef) voordat het uitgemalen kon worden en daarbij vormde iedere kromming een obstakel voor de loop van het water. Het belang van de ligging van de vaart midden in de polder is reeds aangestipt, terwijl de op deze lijn aangetroffen diepte gunstig was in verband met de kosten die gemaakt zouden moeten worden voor de aanleg van het kanaal. Deze behoorlijke diepte betekende immers dat er minder kubieke meters grond

vergraven hoefden te worden dan wanneer de vaart hoger gelegen gronden zou moeten doorsnijden.

Een ander gegeven waaraan volgens de bouwkundige opvattingen van het midden van de negentiende eeuw niet te tornen viel, was het streven naar gelijkvormigheid der kavels. Dit streven was niet zozeer een kwestie van esthetiek, zoals wel eens is geopperd, maar diende zowel waterhuishoudkundige als landbouwkundige belangen. In waterbouwkundige handboeken uit die tijd lezen we hierover het volgende: "Dit graven van slooten [hiermee worden alle watergangen bedoeld, variërend van smalle greppels tot de brede hoofdvaarten] of verkavelen geschiedt naar een te voren opgemaakt plan, zoo regelmatig mogelijk over het geheele terrein verdeeld en in regte lijnen, als zijnde de kortste weg voor het water naar de punten van uitloozing (...). Zoo veel mogelijk laat men deze slooten elkander onder regte hoeken snijden, het land wordt in langwerpige en even groote regthoeken verdeeld, hetgeen voor de bebouwing der landen en voor de uitwegen zeer geschikt is (...)".[22] In het verkavelingsplan van J.A. Beijerinck werd dit principe volledig onderschreven en nagevolgd.

Hiermee zijn de drie basisprincipes weergegeven op basis waarvan de polder vormgegeven diende te worden: defensielinies ten behoeve van de verdediging van Amsterdam, rechthoekige kavels (van gelijke grootte) en rechte vaarten die loodrecht op elkaar geprojecteerd worden. Deze elementen dienden op een of andere manier in elkaar gepast te worden, maar omdat een aantal principes en concepties met elkaar in strijd waren, moesten er keuzes gemaakt worden. Dit betekende onvermijdelijk dat de verschillende belangen, op basis waarvan de basisprincipes geformuleerd waren, tegen elkaar afgewogen moesten worden. Zoals in de voorgaande bladzijden uiteengezet is, ging het hier om belangen van militaire, landbouwkundige en waterstaatkundige aard. In de twee verkavelingsontwerpen die door J.A. Beijerinck zijn gemaakt, kan die afweging van belangen worden afgeleid. Helaas zijn de kaarten die bij deze ontwerpen horen onvindbaar, waardoor de nauwkeurige loop van de dwarstochten in het niet aangenomen ontwerp, niet precies bekend zijn. Op basis van de toelichting op de kaarten is het niet aangenomen ontwerp (zie bijlage 1) gereconstrueerd.

Van belang is te constateren dat Beijerinck in beide ontwerpen uitging van een rechthoekig patroon. Dit was in het belang van zowel landbouw als van een goede afwatering. Een dergelijk patroon was ook geheel in overeenstemming met de regels van de waterbouwkunde. We zouden dit dan ook het basisprincipe kunnen noemen van de indeling van de toekomstige polder.

De twee punten waar de Hoofdvaart bij de Ringvaart zou uitkomen, stonden vast. Het lag het meest voor de hand dat beide punten in een rechte lijn met elkaar verbonden werden. Dit was immers zowel uit waterstaatkundig als uit praktisch oogpunt het beste. Metingen hadden aangetoond dat de diepte van het meer op die strekking zeer geschikt was om de Hoofdvaart aan te leggen. De vanuit militair-strategisch standpunt gewenste rechte weg tussen het fort aan de Liede en het fort Schiphol zou echter, in combinatie met een rechte Hoofdvaart, het basisprincipe van een rechthoekig verkavelingspatroon doorbreken. Deze weg zou dan namelijk niet loodrecht op de Hoofdvaart staan. Ter oplossing van dit probleem bood Beijerinck twee ontwerpen aan. In het eerste geval handhaafde hij de rechte

strekking van de Hoofdvaart en projecteerde vanaf dit kanaal twee loodrechte wegen op beide forten, die hierdoor echter niet meer in een rechte lijn met elkaar verbonden waren. Hoewel in dit plan het militaire belang nog steeds een prominente plaats innam (de loop van beide wegen gaf immers richting aan de volgende dwarswegen en -tochten), was het toch ondergeschikt gemaakt aan een belangrijk waterbouwkundig principe van kaarsrechte vaarten.

Het tweede ontwerp ging uit van een weg die de beide militaire forten in een rechte lijn met elkander verbond. In dat geval zouden de waterbouwkundige principes op dit punt ondergeschikt gemaakt worden aan de militaire belangen. Uitgaande van het noordelijke uitwateringspunt zou de Hoofdvaart loodrecht op deze weg geprojecteerd worden en in een rechte lijn tot het eilandje Abbenes lopen, om vanaf die plek met een bocht naar het zuidelijke uitwateringspunt bij de Kaag te lopen.[23] De in dit plan noodzakelijke kromming in de Hoofdvaart was niet toevallig bij Abbenes gepland. In het eerste ontwerp zou het kanaal dit eilandje ongeveer op zijn breedste punt doorsnijden. Abbenes was voor het grootste deel in handen van de Amsterdamse jurist mr. C. van Baerle, die zijn terrein wenste te vervenen. Wanneer de overheid een groot stuk van zijn bezit zou moeten onteigenen, zou dit de staat een aanzienlijke som geld kosten. Aangezien de doorgraving van het eiland in het tweede ontwerp op het smalste deel kon geschieden, waren de onteigeningskosten die hieraan verbonden waren vanzelfsprekend veel geringer.

Een ander belangrijk verschil tussen beide ontwerpen was de richting waarin de kavels gepland waren. In het eerste ontwerp, waarbij uitgegaan werd van een rechte Hoofdvaart, waren in totaal 18 dwarstochten geprojecteerd, die op hun beurt weer doorsneden werden door twee lengtetochten die evenwijdig aan de Hoofdvaart liepen. De kavelsloten (en daardoor de kavels) liepen hierdoor eveneens evenwijdig aan de Hoofdvaart. In het tweede ontwerp was uitgegaan van 12 dwarstochten en vier lengtetochten. De kavelsloten en daarmee de kavels, stonden hierdoor loodrecht op de Hoofdvaart.[24]

Beide ontwerpen werden door een subcommissie bestudeerd, die was samengesteld uit enkele leden van de Commissie van Beheer: Gevers van Endegeest, van Gennep, M.G. Beijerinck en van de Polder[25]. In juli 1846 bracht zij advies uit aan de Comissie van Beheer en drong hierin aan op de uitvoering van het plan waarbij de forten aan de Liede en Schiphol in een rechte lijn met elkaar verbonden werden. De redenen om voor dit ontwerp te kiezen waren de aantrekkelijkheid van de doorlopende inundatiekade, de dwarse loop van de kavels en kavelsloten die ten behoeve van de verdediging geschikter waren dan wanneer zij in de lengte liepen, de gelijkere verdeling van de polder door de Hoofdvaart, de doorsnijding van Abbenes op zijn smalst, betere (gelijkvormigere) verdeling van de kavels met minder snippers aan de randen, betere landbouwkundige ligging, betere plaatsing van woningen aan de Hoofdvaart en een ruimere waterberging.[26] De subcommissie plaatste echter ook nog enkele vragen en opmerkingen bij het ontwerp waaraan zij de voorkeur had gegeven. Sommige leden binnen de subcommissie waren, na bestudering van de plannen zoals Bijerinck ze had gepresenteerd, gaan twijfelen aan de verdeling van de stoomwerktuigen ten opzichte van het middelpunt van de toekomstige polder. Zij stelden een meer gelijkmatige verdeling voor, door onder

andere een van de gemalen dichter bij Aalsmeer te situeren. Het meningsverschil werd echter binnen de subcommissie opgelost want in hetzelfde rapport onderschreven uiteindelijk alle leden het standpunt dat vastgehouden diende te worden aan de plaatsing van de gemalen aan de Kaag, het Zuiderspaarne en het Lutkemeer. Die plaatsen waren toch het meest geschikt vanwege de ruime boezem waarop uitgemalen kon worden, de nabijheid van de uitlozingspunten van Rijnland en het geringe verhang in de Ringvaart (ten gevolge van opstuwing door de wind) op deze plekken. Ten slotte was de plaats van het gemaal aan het Zuider Spaarne (de Cruquius) gunstig in verband met de door de stad Haarlem verlangde doorstroming van de stadswateren.[27]

Een ander belangrijk punt dat door de subcommissie werd aangesneden, was de kavelgrootte. De subcommissie stelde voor te onderzoeken of het mogelijk was om de kavels, die in het voorstel van J.A. Beijerinck een lengte van 1000 meter en een breedte van 50 meter hadden, te verbreden tot 100 meter, waardoor de oppervlakte van de kavels van 5 op 10 hectare kwam. Volgens de subcommissie was het namelijk wenselijk dat de kopers hun land zelf, naar de stelsels die zij verkozen, konden inrichten. Om die keuzevrijheid optimaal te maken waren grote kavels te prefereren boven kleinere. Bij deze grotere kavels van 10 hectare zouden de kopers zelf sloten en greppels moeten graven op de plekken die zij daarvoor het meest geschikt achtten. Een bijkomend voordeel was dat hierdoor 500 hectare grond extra werd opgeleverd en dus kon worden verkocht.[28]

Het voorstel om de kavels van 50 meter tot 100 meter te verbreden was omstreeks het midden van de negentiende eeuw een tamelijk tegendraadse gedachte, wanneer we zien dat in die tijd de perceelsbreedte in vele droogmakerijen juist werd versmald. De meeste droogmakerijen uit vooral de tweede helft van de achttiende eeuw, waarvan de oorspronkelijke breedte meestal tussen de 100 en 150 meter was, hadden omstreeks 1855 nog maar een breedte van tussen de 40 en 50 meter. Door meer sloten te graven werd de wateroverlast op het land beperkt.[29] Alleen in de zeventiende eeuwse droogmakerijen, die voornamelijk ten noorden van het IJ waren gelegen, bleef de grotere perceelsbreedte (meer dan 100 meter) ook in de negentiende eeuw gehandhaafd. De verklaring hiervoor moet gezocht worden in het feit dat de inklinking van de droogmakerijen ten noorden van het IJ, waar de grond vaster was, veel minder was dan in de slappe gronden ten zuiden van het IJ.[30]

Dat de subcommissie zich bewust was van het risico dat aan dergelijke vermindering van de hoeveelheid polderwater kleefde, blijkt wel uit de grote voorzichtigheid waarmee ze dit voorstel presenteerde. De perceelsverbreding werd geheel afhankelijk gesteld van de capaciteit van de stoomgemalen om het water sneller uit te malen, waardoor minder ruimte in de polder voor het water gereserveerd hoefde te worden.[31]

Dat de Commissie van Beheer en Toezicht er eigenlijk ook niet uit kwam, blijkt wel uit de brief waarin zij de minister van Binnenlandse Zaken in februari 1850 om goedkeuring van het verkavelingsplan vraagt. Ten aanzien van het punt van de kavelgrootte schrijft zij: "De kavels zijn elk vijf bunders groot (...). De questie van grootere kavels is rijpelijk overwogen: zij biedt zeker het voordeel aan van mindere uitgaven door de kavelslooten, maar slechts in zooverre als de daaruit

ontstane vermindering der waterberging niet door verbreeding van tochten of vaarten weder vergoed moet worden; en dat men hiermede voorzigtig moet wezen, blijkt daaruit dat het brengen der kavels van 5 op 10 bunders de waterberging brengt van 1/14e op 1/22e. De waterberging zal ook nog tenslotte eene vermindering kunnen ondergaan, wanneer een zeker allerdiepste gedeelte van het meer eenige honderden bunders groot, een afzonderlijk poldertje moest uitmaken, door een molen in den meerpolder uitmalende.

Men zal wel aanvankelijk grooter kavels beproeven, maar het voorgaande toont genoegzaam aan, dat, zoo hierdoor in de beginne besparing zal te vinden zijn, het aan de andere zijde onzeker blijft, of niet later de behoefte aan waterberging wederom van nadeeligen invloed op de uitgaven zal zijn (...)".[32]

De commissie was er op dat moment dus nog steeds helemaal niet zo zeker van dat kavels van 10 hectare mogelijk zouden zijn. Terwijl de wens om tot bredere kavels te komen in eerste instantie geheel bepaald was door overwegingen van landbouwkundige aard, kwam het accent in de loop der tijd steeds meer te liggen op het neveneffect: minder sloten, dus minder kosten. Tot een bepaalde kavelomvang gingen beide zaken hand in hand, maar wanneer een zekere kavelomvang werd overschreden, ging de geringere ruimte om het water te bergen (hetgeen de omvang van de besparingen bepaalde) de landbouw parten spelen. In de eerste plaats was de landbouw gediend met een goede afwatering van de gronden. Daarnaast was het niet onbelangrijk dat, met het oog op een rationele bedrijfsvoering, de kavels een zodanige omvang (i.c. breedte) hadden, dat de landbouwer de vrijheid had om zelf te bepalen op welke wijze hij zijn kavels indeelde. Wanneer de kavelomvang een dusdanige grootte kreeg, of anders geformuleerd, wanneer er in de polder zo weinig ruimte was gereserveerd voor opslag van polderwater dat de gronden geregeld dras kwamen te staan, dan was dat nadelig voor de landbouw.

Uit de correspondentie van de Commissie van Beheer blijkt dat zij zich hiervan zeer wel bewust was. De verbreding van de kavels tot uiteindelijk 200 meter, waardoor de kavels een omvang kregen van 20 hectare, moet dan ook geheel in het licht van de eerder beschreven financiële problemen, waarmee de Commissie van Beheer sedert 1848 kampte, worden beschouwd. Zo schreef zij in 1849 aan de minister van Binnenlandse Zaken, onder druk van de omstandigheden, dat er op de post verkaveling flink bezuinigd kon worden "omdat de nu meer bekende groote kracht van de drie stoomtuigen tot uitmaling, minder waterberging, dat is minder kavelslooten zal vorderen dan men eerst gemeend had".[33]

De beslissing om kavels van 20 hectare te maken viel pas in de loop van 1852. Binnen de Commissie van Beheer bestond grote onenigheid over de vraag of dit wel een verantwoorde keuze was.[34] Maar met in het achterhoofd wat er allemaal nog aan uitgaven moesten worden gedaan alvorens de polder te kunnen opleveren, waren de meeste leden van de commissie er voorstander van om een deel van de financiële last op de toekomstige kopers van de grond af te wentelen. Zij zouden worden verplicht om zelf kavelsloten aan te leggen.

J.A. Beijerinck, de ontwerper van het verkavelingsplan, reageerde zeer teleurgesteld op dit besluit. In een persoonlijke brief aan de voorzitter van de commissie

schreef hij ervan overtuigd te zijn "dat dit besluit in de eerste jaren een hoogst verderfelijke invloed op den bloei des polders zal uitoefenen. Er zal niet zulk een overvloed van vermogen zijn om het overtollig water weg te schaffen als men meend te bezitten, zelfs in den zomer na hevige stortregens met donderbuien, zal het water niet naar de weinige slooten kunnen afzakken en op het land blijven staan, terwijl de machines inmiddels het weinige water dat de hoofdvaart en togten bevatten, tot aan de bodem zullen wegpompen en in den winter zal met zulk een beperkte boezem de rijzing van het polderwater zoo snel zijn, dat de laagste landen voor geenen wintervruchten zullen te gebruiken zijn".[35] Beijerinck voegde hier aan toe dat volgens hem van de verplichting voor de ingelanden om zelf sloten te graven, in de praktijk weinig terecht zou komen. Het zou in het "welbegrepen belang des polders" zijn wanneer de commissie op dit besluit zou terugkomen.[36]

De infrastructuur

Tot de verkavelingswerkzaamheden werd niet alleen het graven van kanalen en tochten, maar ook de aanleg van wegen en voorzieningen ten behoeve van de scheepvaart gerekend. Dat de ontwikkeling van de polder voor een belangrijk deel afhankelijk was van de wijze waarop dit nieuwe land werd ingedeeld, werd door de commissie onderkend. J.A. Beijerinck schreef in de openingszin van de toelichting op de verkavelingsplannen: "Het verkavelen (...) is voor de toekomstige welvaart en bloei des nieuwen polders hoogst belangrijke aangelegenheid; want werden daarin later, bij ondervinding gebreken ontdekt, zoo zijn deze gewoonlijk onherstelbaar en blijven alzoo vele lasten, ten eeuwigen dage op den polder kleven".[37]

De verkaveling zou voor een belangrijk deel in dienst van de te verwachten economische ontwikkeling van de polder moeten staan. Van meet af aan was duidelijk geweest dat de nieuwe polder een belangrijk landbouwgebied zou worden en de inrichting diende derhalve te voldoen aan de eisen die door de landbouw werden gesteld. Zoals in de vorige paragraaf naar voren is gekomen, speelden landbouwkundige overwegingen een rol bij onderwerpen als kavelgrootte en de wijze van ontwatering. Behalve aan deze, niet alleen voor de landbouw fundamentele zaken werd in de planvorming ook veel aandacht geschonken aan de ontsluiting van dit nieuwe gebied. Het was voor de landbouwende bevolking natuurlijk van groot belang dat de marktplaatsen in de omgeving op een goede wijze bereikbaar waren, en dat opkopers de door hen gekochte produkten zonder al te grote problemen konden vervoeren. Transport geschiedde vrijwel uitsluitend per schip of met paard en wagen. Een goede ontsluiting was van onschatbare waarde. Hoe belangrijk dit ook rond 1840 reeds gezien werd, komt tot uitdrukking in een artikel van de invloedrijke landbouwkundige H.C. van Hall in het *Tijdschrift ter bevordering van Nijverheid* in 1842: "Hoe vele afgelegene grondstukken krijgen hierdoor waarde; hoezeer wordt de binnenlandsche handel hierdoor, in het belang van alle standen der Maatschappij verlevendigd; hoe vele rentelooze kapitalen (gedorscht graan bijvoorbeeld dat niet naar de markt gevoerd kan worden, paarden zonder werk enz.) worden hierdoor rentegevend; hoe over-

groot is dus niet de som van algemeene welvaart, die door de vereeniging van al die kleine waardijen, soms slechts door éénen weg, éénen welgekozene vaart wordt daargesteld!".[38]

Een dergelijk besef van het belang van een goede infrastructuur valt ook bij de Commissie van Beheer te bespeuren. Het is interessant een citaat uit een toespraak van de voorzitter van de commissie, D.T. Gevers van Endegeest, te memoreren, die hij als voorzitter van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw hield: "Er bestaat bij te veel landbouwers nog een (...) vooroordeel (...) dat onze landbouw zoo uitnemend zou zijn, dat zij geen verbetering behoeft; zoo dacht men vijftig jaar geleden omtrent de middelen van vervoer, toen er geene andere waren, bijv. tusschen Rotterdam en 's Gravenhage, dan de trekschuit en tusschen de Hofstad en Amsterdam de trekschuit en tweemaal 's weeks één ellendige bolderwagen, die kroop door het zand, of alles stukkend stootte tegen de keijen der dorpen en van den Amsterdamsche weg, en waarop eene knappe boerin van onzen tijd niet zou willen zitten. Toen kwam er een klinkerstraatweg en eene dilligence eens daags, die ons voor f 7,- in vijf uren tijds overbragt: en toen dacht men nog eens 'het kan niet beter'. Thans evenwel rijdt gij zes maal daags met den spoorweg en voor de helft minder kosten in twee uren tijds (...)".[39]

In de Commissie van Beheer en met name in de daarbinnen gevormde subcommissie verkaveling - bestaande uit Gevers van Endegeest, M.G. Beijerinck, Van de Polder en Van Gennep - was voldoende landbouwkundige kennis aanwezig om te bepalen op welke wijze de inrichting van de polder dienstbaar gemaakt kon worden aan de landbouw. Zowel D.T. Gevers van Endegeest als W.K. van Gennep hadden grote kennis van en belangstelling voor de Nederlandse landbouw. Gevers van Endegeest was behalve op het gebied van de waterstaat en defensie, ook specialist op het gebied van landbouw.[40] In 1854 werd hij om die reden tot voorzitter van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw benoemd. W.K. van Gennep was als oud-hoofdinspecteur van het domein en als landhuishoudkundige belast geweest met het in cultuur brengen van de Zuidplaspolder[41] en publiceerde geregeld artikelen van landbouwkundige aard.

Het was echter in eerste instantie niet deze subcommissie, maar ingenieur J.A. Beijerinck die de verkavelingsplannen vorm gaf. De subcommissie beperkte zich tot het beoordelen en eventueel wijzigen van de ontwerpen. Volgens de plannen van Beijerinck zou de polder, voor het vervoer te water ontsloten moeten worden door de Hoofdvaart, lopend van de Leeghwater naar de Lijnden, en de Kruisvaart, vanaf de Cruquius naar het dorp Aalsmeer, geschikt te maken om door schepen met staande masten te kunnen worden bevaren. Dit betekende dat de wegen die door beide grote vaarten werden doorsneden, van beweegbare bruggen moesten worden voorzien.[42] Op de plaatsen waar beide vaarten bij de ringdijk uitkwamen, zouden goede aanlegsteigers worden gebouwd om de produkten afkomstig uit of bestemd voor de polder eenvoudig te kunnen overslaan. Sluizen in de ringdijk, waardoor de schepen vrijelijk de polder in en uit zouden kunnen varen, werden niet gepland. Dit gebrek is al gauw een belangrijk punt van kritiek op de inrichting van de polder geworden. Zo schreef Ter Veen hierover: "Baron van Lijnden had 6 schutsluizen voorgesteld, waarvan de Commissie van Beheer en Toezigt er geen liet bouwen. Vrees was immers haar leidsvrouwe geweest en met het overwinnen

van den waterwolf had ze haar taak volbragt (...)".[43] De suggestie alsof de Commissie van Beheer uit onverschilligheid verzuimd heeft schutsluizen in de Ringdijk aan te leggen is echter geheel misplaatst. Evenmin kunnen financiële problemen hier als verklaring voor het ontbreken van de sluizen dienen. Het werd gewoon als te gevaarlijk beschouwd om sluizen in de Ringdijk aan te leggen. Zo was in 1841 het voorstel van Ackermans om ten behoeve van de verdediging van Amsterdam sluizen in de Ringdijk te bouwen, om in geval van oorlog water in de polder te laten, door de commissie afgekeurd omdat dit te gevaarlijk werd geacht.[44] In waterbouwkundige handboeken werd de aanleg van sluizen in ringdijken, ofschoon zeer bevorderlijk voor de scheepvaart, niet altijd aangeraden. Bij een groot verschil in waterstand tussen de boezem en de polder, bij dikwijls schutten van schepen en door het gewone lekken der sluizen zou wel eens te veel water in de polder gebracht kunnen worden, dat door de werktuigen weer opgemalen moest worden.[45] Het zou van de kracht van de stoommachines afhangen of een dergelijke extra waterlast verantwoord was, maar omdat er op dit punt nog zoveel onzekerheid was (zoals bespeurd is bij de discussies omtrent de kavelgrootte), durfde de commissie dit niet aan. Het werd echter geenszins uitgesloten dat later, wanneer de ervaring zou leren dat de stoomgemalen de polder met gemak droog konden houden, alsnog van zulke sluizen gebouwd zouden worden. Zo schreef Beijerinck, toen hij zich bezig hield met het ontwerpen van beweegbare bruggen over de Hoofd- en Kruisvaart, dat de doorvaartopening van het bewegende deel een wijdte moest hebben van tenminste vijf meter, "niet omdat ik veronderstel dat onder den tegenwoordigen van de buitenkanalen afgesloten toestand des polders, eene zoo aanzienlijke scheepvaart die zich binnen den ring des polders zal moeten bepalen; maar omdat die 5 el noodig kunnen worden wanneer, zooals niet onmogelijk is, in vervolg van tijd, bij de bewustheid van het bezit eener overvloedige waterontlasting, de ingelanden mogten besluiten tot den bouw eener schutsluis in den Ringdijk, teneinde de producten zonder overscheping, met ongebroken lading te kunnen uitvoeren en om tevens in het bezit te geraken der voordeelen eener onbelemmerde gemeenschap tusschen de polder met de algemeene binnenlandsche scheepvaart; en hiertoe zal eene sluis- en brugopening van 5 el voldoende doch ook noodzakelijk zijn om tjalken, pramen en damloopers en andere tot de binnenlandsche vaart behoorende vaartuigen door te kunnen laten".[46]

Behalve in de behoeften van de scheepvaart diende de Commissie van Beheer ook te voorzien in middelen waardoor de polder voor het wegverkeer (voornamelijk paard en wagen) bereikbaar zou worden. Goede verbindingswegen waren van grote waarde voor zowel de economische als sociale ontwikkeling van het nieuwe gebied. Aangezien de verbinding over het water vanwege het ontbreken van schutsluizen niet optimaal was, zou het wegtransport, althans voor de communicatie met de buitenwereld, extra belangrijk zijn.

In de door de Commissie van Beheer aangenomen plannen zouden twee verharde wegen door de polder worden aangelegd, die parallel aan de Hoofd- en Kruisvaart zouden lopen. Van de specie uit beide vaarten zou een aarden baan worden gelegd aan de noordzijde van de Kruisvaart en aan weerszijden van de Hoofdvaart. De weg langs de Kruisvaart en een van de twee wegen langs de Hoofdvaart zouden worden verhard. Op welke wijze dit diende te gebeuren werd

bij het vaststellen van de plannen nog open gelaten, maar men kon, aldus het plan, kiezen uit bestrating, bepuining, begrinding, beschulping of verharding "op de wijze van MacAdam". Toepassing van dit laatste had tot voordeel dat de stenen van de oude, bij het droogvallen van het meer nutteloos geworden oeverbescherming, gebruikt konden worden. Volgens het principe van de Britse wegeningenieur John MacAdam (1756-1836) zouden die stenen moeten worden gebroken om daarna zodanig gelegd en aangestampt te worden dat het hemelwater er niet doorheen zou komen. Het voordeel van deze wegen was dat zij zeer geschikt waren voor zwaar verkeer, aangezien de weg door dergelijke voertuigen niet stuk, maar juist vaster werd gereden.

Beide verharde wegen zouden de belangrijkste verbinding met de grote plaatsen in de omgeving van de polder tot stand moeten brengen. De Hoofdweg, die parallel liep aan de Hoofdvaart, zou deel moeten gaan uitmaken van een verharde weg tussen Leiden en Amsterdam, terwijl de Kruisweg de gemeenten Haarlem en Aalsmeer bereikbaar maakte.

Niet uit het oog verloren mag worden dat de wegenstructuur in de polder niet het gevolg was van een rationele keuze met het oog op de bereikbaarheid van de omliggende gemeenten, maar dat zij uitsluitend was bepaald door strategische belangen. De weg die tussen het militaire fort aan de Liede en het fort Schiphol was geprojecteerd, bepaalde immers voor een belangrijk deel de verdere structuur van de polder. Het gevolg was dan ook dat een aantal wegen, verkeerstechnisch gezien, op zeer ongelukkige plekken bij de Ringvaart uitkwam. De ligging van de Hoofdweg is hiervan een goed voorbeeld. Deze weg kwam zowel in het zuiden, bij de Leeghwater, als in het noorden, bij de Lijnden, uit in een gebied waar wegen noch dorpen in de directe omgeving te vinden waren. Het waren, ook voor die tijd, zeer afgelegen oorden.[47] Met name het gebied bij de Lijnden was tot aan de inpoldering van het meer onderworpen geweest aan de grillen van de natuur. In de winter stond het in de meeste gevallen onder water, terwijl het in de zomermaanden door de boeren als weide- of hooiland werd gebruikt. Naar Nederlandse maatstaven overheerste de leegte in deze streek. De bewoonde wereld was enkele kilometers lopen; wegen en paden ontbraken. Het dorp Sloten lag, hemelsbreed gemeten, op ongeveer tweeëneenhalve kilometer afstand van de Lijnden, terwijl aan de andere zijde de afstand naar Halfweg, waar de grote straatweg Haarlem - Amsterdam liep en sinds kort ook een spoorlijn, ongeveer drieëneenhalve kilometer bedroeg. Toegang tot de polder via dit gebied was volstrekt onmogelijk. Sinds de aanleg van de Ringvaart en -dijk, die de begrenzing zouden vormen van de te maken polder, konden Sloten en Halfweg echter tot op een kleine afstand genaderd worden via het jaagpad dat ten behoeve van de scheepvaart over de gehele Ringdijk was aangelegd. Dit pad was verhard met een laag schelpen van ongeveer vijf centimeter maar het was slechts anderhalve meter breed en dus niet geschikt voor voertuigen. Nu was bij de aanleg van de Ringdijk er al rekening mee gehouden dat in de toekomst behoefte zou kunnen ontstaan om dit pad tot rijweg te maken en was er nog ruimte om het een meter te verbreden.[48]

Teneinde vanuit de polder aansluiting te krijgen op de weg die naar Amsterdam leidde, werd in het verkavelingsplan bepaald dat bij het dorp Sloten, in het verlengde van de straatweg Amsterdam - Sloten, een rolbrug over de Ringvaart zou worden

aangelegd en dat van daaruit het jaagpad tot aan de Lijnden verbreed zou worden tot tweeëneenhalve meter en geschikt gemaakt zou worden voor voertuigen.49

Het was de bedoeling dat deze toegang zou worden aangelegd op het moment dat ook met de andere verkavelingswerkzaamheden zou worden begonnen. Bij de bouw van het stoomgemaal de Lijnden bleek het gebrek aan een fatsoenlijke verbindingsweg met de bewoonde wereld al gauw een groot gemis. Het in aanbouw zijnde stoomgemaal kon eigenlijk alleen via de Ringvaart worden bereikt en dat baarde de commissie zorgen. In de wintermaanden, wanneer de Ringvaart was toegevroren, zou de Lijnden vrijwel onbereikbaar zijn, hetgeen grote vertragingen tot gevolg kon hebben voor het gereedkomen van het gemaal. Derhalve werd reeds in 1847 tot verbreding van het pad en aanleg van de rolbrug over de Ringvaart overgegaan.[50] Hierdoor kreeg de polder een goede verbinding met de hoofdstad.

Aan de zuidzijde was de situatie niet veel anders. Ook hier waren in de directe omgeving geen wegen te bekennen. Op ongeveer een kilometer afstand liep echter een pad dat de boeren de gelegenheid gaf om hun gronden te bereiken. Dit pad, de Poellaan geheten, gaf aansluiting op de grote straatweg tussen Leiden en Haarlem. Reeds in 1844 had de minister van Binnenlandse Zaken een plan goedgekeurd om dit pad tot rijweg te maken waardoor de toekomstige polder aan de zuidzijde ontsloten kon worden. Deze Poellaan was echter het eigendom van het bestuur van de Lisserpoelpolder en het was niet erg genegen dit pad van de hand te doen. Pas na vele jaren onderhandelen kwam het Rijk in 1854 in het bezit van het pad en maakte het vervolgens geschikt tot rijweg. De Poellaan werd verlengd tot aan de Ringvaart waar een veerpont werd gelegd om de voertuigen over te zetten. Het jaagpad dat over de Ringdijk liep werd over een lengte van zo'n 700 meter verbreed.[51]

De ligging van de Kruisweg was uit verkeerstechnisch oogpunt beschouwd een stuk gunstiger. De weg kwam vlakbij het dorp Aalsmeer en aan de andere zijde niet ver van de weg naar Heemstede uit.

De grootste hindernis die het verkeer over de weg moest nemen was de Ringvaart, die op sommige plekken wel 45 meter breed was. Ten gerieve van het verkeer zouden op de belangrijke punten grote beweegbare bruggen over de Ringvaart gelegd moeten worden. Een andere en goedkopere oplossing was het inzetten van veerponten, waarvan het nadeel was dat het verkeer met lange wachttijden te maken kreeg. Dat dit laatste niet onbelangrijk was blijkt wel uit klachten die ingenieur J.A. Beijerinck kreeg over het feit dat boeren in het oogstseizoen vaak erg lang moesten wachten voor de brug die de enige verbinding vormde met de door de aanleg van de Ringvaart afgesneden gronden in de Lisserbroekpolder.[52]

Behalve de twee hoofdwegen was er nog een groot aantal dwarswegen dat de polder om de drie kilometer doorsneed. Hoewel deze wegen volgens plan niet zouden worden verhard, zou een aantal hiervan een belangrijke verbinding met de omliggende plaatsen tot stand moeten brengen. De Vijfhuizerdwarsweg zou door de aanleg van een rolbrug aan de westzijde aangesloten moeten worden op de Groeneweg die naar de stad Haarlem leidde.

De eerste dwarsweg ten zuiden van de Kruisweg zou door de aanleg van een



Kaart van de Haarlemmermeerpolder, waarop het verkavelingspatroon goed zichtbaar is. (Foto: ARA)

brug aan de westzijde, moeten worden doorgetrokken tot de Bennebroekerlaan, waardoor een goede verbinding tot stand werd gebracht "tusschen de nieuwen polder en de sterk bevolkte en bloeijende gemeenten Bennebroek, Heemstede en Bloemendaal, en tevens eene geschikte toenadering tot het station Vogelensang aan de Hollandsche Spoorweg".[53]

De volgende dwarsweg die later de naam Venneperdwarsweg zou krijgen, zou door verlenging van de bestaande Venneperlaan tot aan de Ringvaart en door de aanleg van een brug een goede verbinding tot stand brengen met Hillegom en de straatweg die daarlangs liep. Aan de oostzijde kwam deze dwarsweg op ongeveer 1,5 kilometer ten noorden van Leimuiden uit. Het had weinig zin om daar een

brug over de Ringvaart te leggen. In verband met de ligging van de gemeenten werd het beter geacht vanaf Leimuiden een nieuwe weg recht naar de Ringvaart aan te leggen, op die plek een brug te maken en het verkeer over de veldweg, die aan de binnenzijde van de Ringdijk liep, te leiden.

Bij de meest zuidelijke dwarsweg werd aan de oostzijde geen brug gepland omdat langs de Oude Wetering geen weg was. Aan de westzijde zou ook geen brug komen. Op ongeveer 600 meter afstand van het punt waar deze dwarsweg bij de Ringvaart uitkwam, lag al de brug over de Ringvaart ten behoeve van de grondbezitters in de Lisserbroekpolder, die door de aanleg van de Ringvaart van hun eigendom waren afgesneden. Teneinde een groter gebied dan alleen deze polder te ontsluiten zou een verbinding tot stand moeten worden gebracht tussen deze brug en de dichtstbijzijnde dwarsweg.[54]

Terwijl de verbindingen tussen de polder en het omliggende land vanwege het ontbreken van schutsluizen in de Ringdijk noodgedwongen hoofdzakelijk door landwegen tot stand werden gebracht, lag de nadruk voor de communicatie binnen de polder op waterwegen. Ten gerieve van de landbouw zouden alle boerderijen in de polder bereikbaar moeten zijn per boot dan wel per kar. De overheid kon en wilde weliswaar niet dwingend voorschrijven op welke plekken de boerderijen gebouwd moesten worden, maar door de wijze van verkaveling en vormgeving van de wegen en vaarten kon zij wel richting proberen te geven aan de wijze van vestiging.

Wanneer een landbouwer zijn boerderij midden op de kavel wenste te plaatsen was daar niets op tegen, maar het lag toch meer voor de hand dat de gebouwen vlak aan de verbindingswegen zouden worden aangelegd. Uit het verkavelingsplan waarbij de sloten loodrecht op de Hoofdvaart waren geprojecteerd (dat plan werd aangenomen) vloeide voort "dat de woningen der bouwlieden of landgebruikers grootendeels zullen gevestigd worden tegen de hoofdvaart of wederzijds daar langs loopende wegen; terwijl voor het andere geval, waar die slooten evenwijdig loopen met de hoofdvaart, doch de dwarstogten loodregt doorsnijden, de landgebruikers wel genoodzaakt zullen zijn, zich langs de laatstgenoemde wegen te moeten vestigen en zij alzoo het groote voordeel der inwendige watergemeenschap, waarin voor woningen langs de hoofdvaart geplaatst zoo ruim en doelmatig is voorzien, zullen moeten opofferen aan de noodzakelijkheid om de opstal van woningen en getimmerten te moeten plaatsen vóór en niet terzijde van het land (...)".[55]

Dit argument, zoals door J.A. Beijerinck werd geformuleerd, zou in de daaropvolgende besluitvorming door de Commissie van Beheer en Toezicht (naast de reeds besproken belangen van strategische aard) een van de belangrijkste redenen zijn om voor het ontwerp te kiezen waarbij de kavelsloten loodrecht op de Hoofdvaart waren geprojecteerd. Hierdoor zou een groot aantal boerderijen profiteren van de goede verbindingsmogelijkheden die door de Hoofdvaart en de daaraan parallel lopende wegen tot stand werden gebracht.[56]

De kavels die niet aan de Hoofdvaart en -wegen waren gesitueerd, zouden aan de ene zijde begrensd worden door een lengtetocht en aan de andere zijde door een lengteweg. Deze tochten zouden evenals de dwarstochten geschikt moeten zijn "voor het inwendige vervoer der producten en der landbemesting; daardoor

zullen echter de bruggen over dezelve, ofschoon vast en onbeweegbaar, eene zekere elevatie moeten hebben, teneinde eene met hooi, stroo of ongedorscht graan beladen vaartuig te kunnen doorlaten; evenzeer zal de wijdte dezer bruggen tusschen de landhoofden aan eene keur behooren onderworpen te zijn".[57] De ruimte tussen de onderzijde van de brugleggers en de zomerwaterstand van de polder zou minimaal 1,25 meter moeten zijn, terwijl de doorvaartwijdte minstens 4,50 meter diende te zijn.[58]

Uit het gehele verkavelingsplan blijkt dat voor het verkeer binnen de polder vooral de waterwegen bedoeld waren en veel minder de landwegen, die, omdat ze niet verhard zouden worden (behalve de Hoofd- en Kruisweg) slechts in de zomermaanden te gebruiken zouden zijn.

De nieuwe polder zou voornamelijk worden bevolkt door boeren. De wijze waarop dit nieuwe land verkaveld zou worden impliceerde automatisch een zeer gespreide vestiging. Bijhouwer schrijft dat het vreemd aan doet dat "er in het geheel niet aan (is) gedacht om terreinen te reserveren voor dorpen, waar 'verzorgers' en landarbeiders zouden kunnen wonen".[59] Dit laatste is in strijd met de werkelijkheid. De bevolking zou weliswaar zeer verspreid over de polder wonen, maar dat nam niet weg dat er aldus de Commissie van Beheer geen behoefte zou zijn aan een dorp in dit nieuwe gebied. In het verkavelingsplan werd dit te stichten dorp bij het kruispunt van de grote land- en vaarwegen geprojecteerd. Dit dorp zou het verzorgingscentrum voor een belangrijk deel van de polder moeten worden, teneinde te voorkomen dat de nieuwe bewoners grote afstanden zouden moeten afleggen "om aan hunne burgerlijke pligten te voldoen, zoo als betaling van Rijks- en andere lasten, doen van aangifte voor inschrijvingen op de registers van de burgerlijke stand, bijwoning van godsdienstoefeningen, onderwijs enz".[60] Beijerinck voegde een ontwerp van dit te stichten dorp bij het verkavelingsplan.

De vormgeving van dit dorp werd voornamelijk bepaald door de plaats van de drie beweegbare bruggen bij dit kruispunt van de belangrijkste wegen en vaarroutes. In tegenstelling tot de andere kruisingen waren de bruggen hier niet op de hoekpunten van de vaarten geprojecteerd, maar ongeveer 100 meter daarvan verwijderd, "zulks met het doel om de vaartuigen, dáár van directie veranderende, in hunne bewegingen bij het zwaaijen om de hoeken, niet te zeer door de bruggen te hinderen".[61]

In verband met de plaats van de bruggen werden de wegen in de vorm van een cirkel met een straal van 100 meter om de kruising heengelegd. Hierdoor ontstonden vier kwadrantvormige pleinen met een oppervlakte van 0,56 hectare. Aan de binnenzijde van de cirkel zouden "alle gebouwen van algemeen nut of gebruik mogen gevestigd worden; terwijl de vier pleinen, die langs de hoofd- of kruisvaarten met beschoeide of door metselwerk bekleede kanten behooren te worden voorzien, overigens tot marktplaatsen van verschillende voortbrengselen kunnen worden ingerigt (...)".[62] Aan de buitenzijde van de cirkel en verder langs de verschillende daarop uitkomende wegen, zouden woonhuizen kunnen worden gebouwd.

Een aardig detail is dat Beijerinck ook een naam had bedacht voor het te stichten dorp. Hij stelde voor het Almera te noemen, een naam die op enkele Middeleeuwse kaarten aan het Haarlemmermeer wordt gegeven.[63]

Conclusie

De belangrijkste conclusie die uit dit hoofdstuk valt te trekken is dat de nieuwe polder zeer bewust vorm werd gegeven. De plannen waren uiterst rationeel: de belangen van defensie, waterstaat en landbouw (in die volgorde van importantie) bepaalden het verkavelingspatroon en de infrastructuur in de nieuwe polder. Van onverschilligheid ten aanzien van de inrichting van dit nieuwe gebied was geen sprake. Veeleer kan worden gesproken van een bewustzijn dat ingrepen die nu werden gepleegd van grote en langdurige invloed zouden zijn op de toekomstige (economische) ontwikkeling van de polder.

Uit het feit dat de door de Commissie van Beheer voorbereidde plannen betreffende de vormgeving van de polder zonder fundamentele wijzigingen door de minister van Binnenlandse Zaken werden goedgekeurd kan worden afgeleid dat de minister de opvattingen van de commissie in grote lijnen deelde.

Van belang is te constateren dat de kavelgrootte geruime tijd onderwerp van discussie is gebleven. Terwijl J.A. Beijerinck een kavelbreedte van 50 meter had voorgesteld, gaf de Commissie van Beheer uit landbouwkundige overwegingen de voorkeur aan kavels van 100 meter breed. Weliswaar werd op het moment dat dit voorstel werd geformuleerd reeds melding gemaakt van het financiële voordeel dat aan die keuze was verbonden, maar dit motief speelde toen nog enkel op de achtergrond mee. In 1852 was dit laatste motief, als gevolg van de financiële politiek die door de regering werd gevoerd en waardoor de uitvoerende werkzaamheden onder grote druk kwamen staan, echter zo belangrijk geworden dat aan de minister een kavelbreedte van niet 100 maar 200 meter werd voorgesteld. Dit betekende overigens niet dat de Commissie van Beheer zich verder niets meer aantrok van de gevolgen die deze verbreding op waterstaatkundig gebied zou hebben. De commissie stelde immers tegelijk voor dat de nieuwe grondeigenaren verplicht zouden worden kavelsloten te graven, zodat de waterhuishouding in het nieuwe gebied geen gevaar zou lopen. Het voorstel (dat door de minister werd aangenomen) om de kavels 200 meter breed te maken mag dan ook niet zozeer gezien worden als een uiting van geldzucht en onverschilligheid van de kant van de Commissie van Beheer, maar als een poging om onder druk van de financiële problemen een deel van de inrichtingswerkzaamheden van het nieuwe gebied af te wentelen op de toekomstige eigenaren (die hiervan overigens op de hoogte zouden worden gesteld alvorens ze grond kochten) waardoor de inpoldering als geheel kon worden voltooid. Aan financiële druk als verklaring voor de veranderende plannen zal in de volgende hoofdstukken nog aandacht worden besteed.

6

DE WATERHUISHOUDING VAN RIJNLAND

"Si quelqu'un tue son père
C'est la faute de Voltaire"
(Bérenger)[1]

Inleiding

Grootschalige ingrepen in het landschap en in de waterhuishouding van een gebied leiden onvermijdelijk tot een botsing van belangen tussen de verschillende actoren. Planners, besluitvormers en uitvoerders worden zonder uitzondering geconfronteerd met bestaande belangen.

De staatscommissie van 1837 had in haar eindrapport ruwweg aangegeven welke maatregelen genomen dienden te worden om de waterhuishouding van Rijnland voor de toekomst veilig te stellen. Zij had daarbij enkel oog gehad voor de puur waterstaattechnische aspecten en was in belangrijke mate voorbij gegaan aan de vele bijzondere belangen die met de voorgestelde ingrepen in verband stonden. De Commissie van Beheer, die tot taak had het 'structuurplan' in te vullen, kon zich een dergelijke houding niet permitteren. Wanneer de droogmaking niet in een breder perspectief zou zijn geplaatst, waarbij behalve waterstaatkundige belangen ook economische, infrastructurele en militaire aspecten de nodige aandacht kregen, zou de commissie ongetwijfeld door de vele belanghebbenden op de vingers zijn getikt.

De droogmaking van het Haarlemmermeer bleef toch bovenal een waterstaatkundige ingreep. Het behoud van een goede waterhuishouding na de droogmaking werd als een randvoorwaarde beschouwd om tot uitvoering van dit project over te kunnen gaan. Op welke wijze gaf de Commissie van Beheer (in relatie tot de andere belangen) vorm aan de waterstaatkundige eisen die werden gesteld?

Die vraag wordt in een drietal subvragen verdeeld met het doel de plan-en besluitvorming te karakteriseren. Daarbij zal, als interpretatiekader, gebruik worden gemaakt van het in het inleidende hoofdstuk uiteengezette onderscheid tussen sociocratische en technocratische benadering. De vragen waarop in dit hoofdstuk geprobeerd wordt een antwoord te geven luiden als volgt:

a] in hoeverre was de Commissie van Beheer geneigd een afweging te maken tussen de verschillende belangen die bij de droogmaking in het geding waren?
b] in hoeverre was het mogelijk (wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding gaven) af te wijken van eerder gemaakte plannen of eerder genomen besluiten?
c] Op welke wijze ging de Commissie van Beheer om met de verschillende belanghebbenden?

Het Hoogheemraadschap van Rijnland

Het grootste probleem waarmee de Commissie van Beheer en Toezicht werd geconfronteerd was de vraag hoe ervoor kon worden gezorgd dat het overtollige boezemwater naar behoren werd afgevoerd. De boezemwateren waarover Rijnland beschikte werden door de drooglegging van het Haarlemmermeer niet alleen met ongeveer 80% verkleind, maar de overgebleven boezem zou nog eens extra zwaar worden belast omdat de nieuwe polder van ruim 18.000 hectare haar overtollige water hierop zou gaan lozen. In hoofdstuk 3 is al aangestipt welke maatregelen door de staatscommissie van 1837 werden voorgesteld om ervoor te zorgen dat het boezemwater versneld afgevoerd kon worden: verbetering van de Katwijkse uitwatering, de bouw van een vierde sluis bij Halfweg, verdieping van het Spaarne, een extra sluis bij Spaarndam en indien nodig de aanleg van een stoomgemaal op die plaats.

De uitwerking van deze voorstellen liet de staatscommissie over aan de later te formeren Commissie van Beheer, die daarbij geregeld in conflict kwam met de grootste belanghebbende bij deze operatie, het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het bestuur van dit college werd gevormd door een dijkgraaf en zeven hoogheemraden. Dijkgraaf en hoogheemraden hadden wetgevende, bestuurlijke en uitvoerende macht over al hetgeen wat tot behoud en welzijn van Rijnland strekken kon. De dijkgraaf werd, evenals vier van de zeven hoogheemraden, benoemd door Gedeputeerde Staten van Holland. De overige drie hoogheemraden werden voorgedragen door de stadsbesturen van Leiden en Haarlem en door de benoemde hoogheemraden. Behalve een dijkgraaf en de hoogheemraden waren er nog tien hoofdingelanden, die voor een periode van acht jaar werden benoemd door een college dat door stemgerechtigde ingelanden was gekozen. De hoofdingelanden hadden weinig macht. Tot aan de vaststelling van het nieuwe reglement van Rijnland in 1857 hadden ze geen enkele invloed op de inhoud van de keuren die door dijkgraaf en hoogheemraden werden uitgevaardigd. De taak van de hoofdingelanden was beperkt tot de financiële aangelegenheden. Jaarlijks werd door hen de rekening opgemaakt en op basis van de uitkomsten werd de omslag voor het nieuwe jaar vastgesteld.

In 1857 werden de verhoudingen binnen Rijnland drastisch gewijzigd. De hoofdingelanden (16 in getal) hadden vanaf die tijd het heft in handen in het gebied van Rijnland. Dijkgraaf en hoogheemraden konden niet langer naar believen keuren uitvaardigen maar dienden die eerst voor te leggen aan de verenigde vergadering waarin ook de hoofdingelanden zitting hadden.[2]

In juni 1838 reageerde het bestuur van het Hoogheemraadschap van Rijnland voor het eerst officieel op de plannen om het meer droog te leggen. Het is

opvallend dat deze reactie pas kwam geruime tijd nadat het eerste wetsontwerp om het meer droog te maken in de Tweede Kamer was behandeld en, gelukkig voor Rijnland, was afgewezen. Rijnlands houding was afwachtend en in deze eerste reactie valt weinig te bespeuren van het latere fanatisme waarmee het bestuur van Rijnland zijn eigen belangen veilig probeerde te stellen en omstreden voorstellen van de Commissie van Beheer en Toezicht te lijf ging. In de brief gericht aan de gouverneurs van Noord- en Zuid-Holland beperkte het college van dijkgraaf en hoogheemraden zich tot het uitspreken van zijn ongerustheid over de voorgenomen plannen om het meer droog te leggen en het verzoek om meer informatie over de plannen.[3]

Deze reactie kan de nodige verbazing wekken aangezien Rijnland in de staatscommissie van 1837 door twee bestuursleden was vertegenwoordigd en dus precies op de hoogte kon zijn van de plannen. Het had dus al veel eerder bezwaar kunnen maken tegen de voorstellen. Eerst onder druk van enkele polderbesturen gingen dijkgraaf en hoogheemraden ertoe over de nodige pressie op de overheid uit te oefenen in de hoop dat niet overhaast tot droogmaking van deze plas zou worden besloten. Het was inmiddels echter bijna herfst 1838 geworden en de voorbereidingen voor een tweede wetsontwerp waren in volle gang. Pas in februari 1839 kregen de opzieners van Rijnland van dijkgraaf en hoogheemraden opdracht om de door de staatscommissie van 1837 gedane voorstellen aan een nauwkeurig onderzoek te onderwerpen. Ofschoon de opzieners Kros, Hanegraaff en de Leeuw binnen een maand een zeer gedetailleerd rapport leverden over de gevolgen van de drooglegging van het Haarlemmermeer, kwam het in feite te laat om in de besluitvorming nog een rol van enig belang te kunnen spelen. Nadat het rapport eerst door het bestuur van Rijnland was besproken en goedgekeurd werd het stuk, dat in gedrukte vorm 32 pagina's telde, op 11 maart, zeven dagen voor de datum waarop de behandeling in de Tweede Kamer zou plaats vinden aan de minister van Binnenlandse Zaken gestuurd. Het rapport werd pas op 15 maart aan de leden van de Tweede Kamer ter inzage gegeven en de hierbij behorende 12 bijlagen, die geheel uit cijfers bestonden, waren eerst 24 uur voor aanvang van de beraadslagingen voor de Kamerleden beschikbaar.

Op de eerste bladzijden van het rapport werd door de opzieners van Rijnland een uitvoerige beschrijving gegeven van het nut dat het Haarlemmermeer voor de waterstaat van Rijnland had. Rijnland was lager gelegen dan het omringende gebied en dat leverde geregeld problemen op voor de afvoer van het overtollige boezemwater. Aangezien de afvoer geheel op natuurlijke wijze moest geschieden kon in de meeste gevallen alleen bij eb op de Noordzee en het IJ geloosd worden. De uitwatering op de IJssel in het zuiden van het Hoogheemraadschap kampte vanwege de hoge ligging van deze rivier met grote moeilijkheden. De uitwatering op Noordzee en IJ kon echter ook gestremd raken wanneer krachtige westelijke respectievelijk noordoostelijke winden zelfs bij eb lozing bemoeilijkten of onmogelijk maakten. In dergelijke gevallen was het te danken aan de enorme boezem waarover Rijnland de beschikking had dat de poldermolens gewoon konden doorgaan met malen. De grote boezem van Rijnland was niet alleen nuttig om in natte perioden als tijdelijke bergplaats voor overtollig water te fungeren, maar was in de zomer, wanneer polders geregeld water binnen moesten laten, een

groot zoetwaterreservoir. Een derde voordeel van het enorme wateroppervlak was dat bij krachtige zuidelijke of noordelijke winden het boezemwater werd opgestuwd waardoor in een korte tijd veel water via respectievelijk de sluizen op het IJ (Halfweg en Spaarndam) en de Noordzee (Katwijk) kon worden geloosd.[4]

Dit opstuwingseffect zou, zo vreesden de opzieners van Rijnland, door de inpoldering van het Haarlemmermeer, voor het grootste deel teniet worden gedaan. Zij vreesden rampzalige gevolgen hiervan voor het gebied dat ten zuiden van de Rijn was gelegen. Deze streek was namelijk onderhevig aan een maalpeil. Wanneer de boezem een stand bereikt had van 27,5 centimeter -AP zouden de molens in dit gebied niet langer water op de boezem mogen uitslaan. Deze bepaling gold niet voor de polders ten noorden van de Rijn. Deze rechtsongelijkheid tussen de polderbesturen dateerde van het einde van de zestiende eeuw.[5] Het gebied gelegen tussen de Oude Rijn en de Hollandse IJssel had tussen 1300 en 1450 haar afwatering verlegd van de Rijn naar de IJssel en had zich daardoor min of meer van Rijnland afgescheiden. Na omstreeks 1450 werd echter al spoedig duidelijk dat de afwatering op de IJssel in de toekomst tot problemen zou leiden door verlanding van de rivier[6] en verdere bodemdaling van het veengebied. Hierdoor werd het noodzakelijk om de oude banden met Rijnland weer aan te halen. Het bestuur van Rijnland verbond nu echter een aantal voorwaarden aan de afwatering van dit gebied op Rijnlands boezem. Wanneer de boezem te hoog zou worden opgezet werd er voor gezorgd dat er geen water vanuit de polders ten zuiden van de Oude Rijn op de boezem kon worden gebracht. De sluizen in de Hoge Rijndijk werden gesloten wanneer de stand van het water bij de Gouwesluis een bepaald peil (volgens latere metingen bleek dit 27,5 cm.-AP te zijn) had bereikt. Vanaf 1796 gold dit maalpeil voor alle molens ten zuiden van de Rijn.[7]

Omdat de afwatering op de IJssel steeds minder tot de mogelijkheden ging behoren, was het zuidelijke deel van Rijnland afhankelijker geworden van de mogelijkheid om via de Gouwe op Rijnlands boezem te lozen. De aanwezigheid van het uitgestrekte Haarlemmermeer in de boezem van Rijnland, gecombineerd met de heersende zuidwestelijke winden werkten in het voordeel van dit in waterstaatkundig opzicht weinig begenadigde gebied. Beide voordelen - waterberging en de krachtige opstuwing bij zuidwestelijke winden, hetgeen een verlaging van de boezemstand in het zuidelijke deel van Rijnland betekende - zouden door de droogmaking van het Haarlemmermeer voor een belangrijk deel verdwijnen en dit zou catastrofale gevolgen voor de streek tussen Rijn en IJssel kunnen hebben.

De opzieners van Rijnland vreesden niet alleen voor nadelige gevolgen voor dit deel van Rijnland, maar achtten de voorgestelde maatregelen (vierde sluis bij Halfweg, verbeterde Katwijkse uitwatering en verbeteringen bij Spaarndam) zo minimaal dat ze bang waren voor een algehele verslechtering van Rijnlands waterstaat. Deze overigens niet ongegronde angst was gebaseerd op de uitkomsten van door de opzieners gemaakte berekeningen. Met behulp van de in het verleden verzamelde meteorologische gegevens betreffende neerslag en verdamping en standen van het boezemwater berekenden zij, bij wijze van voorbeeld, hoeveel water in de maand november (in die maand valt gemiddeld genomen de meeste neerslag) onder normale omstandigheden en in extreme situaties op het buitenwater

moest worden gebracht. Wanneer deze berekeningen juist waren, zouden de door de staatscommissie voorgestelde verbeteringen aan de uitwateringspunten op geen enkele wijze in de behoefte voorzien.[8] De opzieners concludeerden dat "in eene wintermaand (...) eene aanzienlijke massa water op den boezem zal terugblijven (...) terwijl er bij zomerdroogte gebrek aan zoetwater moet ontstaan; en dat alzoo de voorgedragene middelen tot herstel der nadeelen die in de waterstaat van Rijnland door de droogmaking zal ondergaan, geen voldoende waarborg aanbieden".[9]

De opzieners van Rijnland waren van oordeel dat het Haarlemmermeer slechts kon worden drooggemaakt wanneer de uitwateringsmogelijkheden van het hoogheemraadschap op een drastische wijze zouden worden verbeterd. Zij deden een aantal concrete voorstellen. In de eerste plaats zou de Ringvaart veel ruimer moeten worden. In plaats van de voorgestelde 40 meter breedte (gemeten op AP) zou de vaart minstens 75 meter breed moeten worden en de diepte van de vaart zou niet 3 maar 3,5 meter moeten bedragen. Extreme situaties, dat wil zeggen wanneer in een korte tijd enorme hoeveelheden water op de boezem werden gebracht, konden volgens de opzieners slechts worden weerstaan wanneer er een nieuw uitwateringspunt op de Noordzee zou komen. Voorgesteld werd om vanaf het punt waar de Liede en het Spaarne zich verenigen een uitwateringskanaal door de duinen naar de zee te graven. Daarnaast zou in het zuiden van Rijnland, bij Gouda, een stoomgemaal moeten komen, zodat in de toekomst ook weer op de IJssel geloosd zou kunnen worden.[10]

Naar aanleiding van dit rapport ontstond een technische discussie over de betrouwbaarheid van de door de opzieners gemaakte berekeningen. Deze discussie vond echter pas plaats toen de besluitvorming in de Tweede Kamer al achter de rug was. De belangrijkste reactie kwam van de Inspecteur in het tweede district van de Waterstaat, D. Mentz, die het rapport op verzoek van de minister van Binnenlandse Zaken van commentaar voorzag.[11] Mentz was niet onder de indruk van de berekeningen en de daaraan verbonden conclusies. Hij gruwelde van zoveel hypothetische berekeningen. Het was volgens hem bijvoorbeeld onmogelijk om van te voren precies te berekenen welke invloed de wind op de waterspiegel van de kanalen zou hebben, of om het vermogen van de uitwaterende sluizen of precieze omvang van de verdamping te bepalen. Al die berekeningen hadden "geenen anderen grondslag dan gewaagde vooronderstellingen, onwisse theoretische formules en gemiddelde getallen, die de zaak niet juist voorstellen. Aan die berekeningen kan derhalve (...) geenerlei waarde worden toegekend (...). Alleen door ondervinding en niet door theoretische formules kunnen daarom zoodanige ingewikkelde voorstellen grondig beoordeeld worden".[12] De door de opzieners voorspelde waterstaatkundige problemen met name voor het gebied ten zuiden van de Rijn zouden, aldus Mentz, wel meevallen. "Dit alleen op theorie gegrond bezwaar wordt door de ondervinding in soortgelijke gevallen bij andere heemraadschappen ten stelligste wedersproken". Ter staving van die uitspraak haalde hij het voorbeeld aan van de poldermolens in het zuiden van Amstelland, die wel op 'tien uuren' [gaans] van de uitwaterende sluizen bij Amsterdam verwijderd waren en waar gebrek aan opstuwing niet tot wateroverlast leidde.

Kritiek had Mentz ook op de eenzijdige benadering van de problematiek door de opzieners van Rijnland. Zo hadden zij in hun rapport voortdurend benadrukt

dat de opstuwing van het boezemwater verdween, maar met geen woord gerept over het feit dat de afwaaiing van het IJ-water bij zuidwestelijke winden onveranderd bleef. De kritiek op de afmetingen van de Ringvaart was zijns inziens eveneens onterecht omdat deze "niet naar theoretische formules, maar naar voorhanden voorbeelden afgemeten en bepaald (zijn). Zoo is namelijk aan de Ringvaarten ruim de breedte gegeven, die in andere heemraadschappen voorhanden watertogten hebben, en in dewelke, niettegenstaande de lozing der sluizen geen belangrijk verhang wordt waargenomen. De diepte is zoodanig bepaald, dat, bij den zomerstand van den Rijnlandschen boezem, nog 2 el 4 diepte overblijft, hetgeen voor de grootste schepen, diepgaande 2 el meer dan voldoende is (...)".[13]

Het belangrijkste bezwaar van Mentz tegen het rapport van de opzieners van Rijnland was dat belangrijke vooronderstellingen, waarop zij hun berekeningen hadden gebaseerd, zijns inziens onjuist waren. Zo werd er bijvoorbeeld van uitgegaan dat het stoomgemaal bij Spaarndam het water ruim 60 centimeter zou moeten opheffen. Dit cijfer zou juist zijn, zo schreef Mentz, wanneer bij de laagste stand van Rijnlands boezem water opgemalen diende te worden. Bij een dergelijk lage waterstand zou er echter helemaal geen water uitgemalen hoeven te worden. Gemiddeld genomen zou het stoomgemaal bij Spaarndam slechts een verschil van 30 centimeter hoeven te overbruggen en dat betekende een verdubbeling van capaciteit in vergelijking met de door de opzieners gemaakte berekeningen.

Een nieuw uitwateringspunt op de Noordzee achtte Mentz niet raadzaam. Wanneer zou blijken dat de door de commissie voorgestelde middelen werkelijk onvoldoende zouden zijn om de boezem naar behoren te ontlasten, zou het volgens hem beter zijn om het aantal stoomwerktuigen te vermeerderen in plaats van een kostbaar kanaal door de duinen aan te leggen. Ten aanzien van de bouw van een stoomgemaal aan de IJssel schreef Mentz dat de staatscommissie van 1837, waarin hij zelf zitting had gehad, dit had overwogen, maar op grond van de hoge waterstanden van deze rivier uiteindelijk had afgewezen.[14]

De vraag wie in deze kwestie het gelijk aan zijn kant had is niet zo eenvoudig te beantwoorden als op het eerste gezicht wel lijkt. Op basis van de latere extra ingrepen die nodig waren om de waterhuishouding van Rijnland beheersbaar te houden, zou eenvoudig geconcludeerd kunnen worden dat de opzieners van Rijnland gelijk hadden met hun waarschuwende woorden. Toch moet mijns inziens rekening worden gehouden met de verschillende uitgangspunten van de opzieners van Rijnland en de de inspecteur van de waterstaat Mentz. De opzieners van Rijnland hanteerden een geheel andere berekeningsmethode dan Mentz. De opzieners maakten theoretische berekeningen op basis van de gegevens die enkel op het gebied van Rijnland betrekking hadden, terwijl Mentz veelvuldig refereerde aan voorbeelden die elders hun nut hadden bewezen. Mentz wantrouwde de vele onbewijsbare veronderstellingen die door de opzieners werden gemaakt. De inspecteur van de waterstaat hanteerde het principe dat wanneer later mocht blijken dat de voorgestelde werken onvoldoende waren, alsnog extra maatregelen genomen moesten kunnen worden.

Dit methodische verschil kan behalve uit een verschillende houding ten aanzien van de waardering voor theoretische berekeningen, worden verklaard uit de belangenafweging die door beide partijen werd gemaakt. Voor de opzieners van

Rijnland was de bestaande waterhuishouding van het hoogheemraadschap het enige criterium waaraan iedere voorgestelde ingreep werd afgemeten. Mentz redeneerde echter vanuit het plan om een polder te creëren. Terwijl voor de opzieners van Rijnland ieder denkbaar risico op verslechtering van de waterhuishouding bij voorbaat ondervangen diende te worden door compenserende maatregelen, ging Mentz uit van een zijns inziens nog aanvaardbare prijs die door Rijnland betaald kon worden voor de schepping van een groot stuk nieuw land. Uit dien hoofde voelde hij er weinig voor om op voorhand reeds toe te geven aan alle eisen die door Rijnland werden gesteld. De mogelijkheid om later alsnog bepaalde eisen van Rijnland in te willigen diende echter uitdrukkelijk open te blijven.

Niet alleen de minister van Binnenlandse Zaken en de leden van de Tweede Kamer hadden het rapport van de opzieners door het bestuur van Rijnland toegestuurd gekregen, ook de koning had het ontvangen. Hij had immers volgens de Grondwet van 1815 het oppertoezicht over alles wat de waterstaat in het Koninkrijk betrof. Nadat de koning kennis had genomen van de inhoud van het rapport en van de bezwaren die de bestuurders van het hoogheemraadschap tegen de voorgenomen droogmaking hadden, schreef hij in mei 1839 aan de minister van Binnenlandse Zaken dat een van de belangrijkste taken van de te vormen Commissie van Beheer en Toezicht zou worden "het aangaan van schikkingen met Rhijnland en andere belanghebbenden".[15] De vorst benadrukte in zijn brief nogmaals dat de droogmaking van het Haarlemmermeer niet ten koste mocht gaan van Rijnlands waterstaat.

Voor zover bekend is in de maanden die hierop volgden geen overleg gevoerd tussen de regering en het bestuur van Rijnland over deze delicate kwestie. Uit de notulen van de vergaderingen van dijkgraaf en hoogheemraden kan ook geen duidelijke stellingname van dit college tegen de voorgenomen droogmaking worden afgeleid. Het lijkt erop dat het bestuur van Rijnland niet op de gebeurtenissen vooruit wilde lopen. Het nam een afwachtende houding aan. Halverwege de maand mei was bekend geworden dat het hoogheemraadschap van Rijnland met twee afgevaardigden in de Commissie van Beheer en Toezicht vertegenwoordigd zou zijn. Dit betekende dat Rijnland een belangrijke stem in de uitwerking van de plannen en in de vormgeving van de voorstellen zou krijgen. Begin juli 1839 ontvingen dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland een brief van de Commissie van Beheer, die op dat ogenblik ruim een maand in functie was, waarin medewerking van Rijnland werd gevraagd om de droogmaking van het Haarlemmermeer tot een goed einde te brengen.[16]

Deze verzoenende gebaren van de kant van de rijksoverheid konden door Rijnland geïnterpreteerd worden als teken dat dijkgraaf en hoogheemraden betrokken zouden worden in de plan- en besluitvorming en dat er geen sprake van was dat de overheid over het hoofd van dit waterschap heen wilde regeren. In die sfeer gingen in het najaar van 1839 de eerste besprekingen tussen Rijnland en de Commissie van Beheer van start, zonder dat op dat moment door de regering ook nog maar iets was gedaan ter tegemoetkoming in de algemene bezwaren die Rijnland tegen de droogmaking koesterde.

Uit deze afwachtende houding van Rijnland, die lijkt te zijn ingegeven door de overtuiging dat de algemene waterstaatkundige bezwaren wel zouden kunnen

worden opgelost in de onderhandelingen over de afzonderlijke werken, kon de Commissie van Beheer van haar kant gemakkelijk opmaken dat Rijnland zich met de grote lijnen van de plannen had verenigd. In werkelijkheid was het bestuur van Rijnland er op dat moment nog niet echt van overtuigd dat het meer ook droog zou komen. Binnenskamers werd er voor gewaakt dat ondanks de werken die in uitvoering waren, de oeverwerken rondom het meer op gewone wijze werden onderhouden. Bezuinigingen op het onderhoud met het oog op de droogmaking werden niet verstandig geacht vanwege "de onzekerheid of de droogmaking van het Haarlemmermeer wel in den zich voorgestelden tijd en geheel zonder bezwaren en geregeld zal afloopen".[17] Naar buiten toe bleek echter weinig van die twijfel.

Katwijk als voorbeeld

De verruiming van het Katwijksche Kanaal was het eerste werk dat werd uitgevoerd. De staatscommissie van 1837 had in haar eindverslag aan de minister van Binnenlandse Zaken voorgesteld dat het kanaal op de hoogte van Amsterdams Peil 44 meter breed zou moeten worden en dat de binnensluis (de zogenaamde sluis S) alsmede de bruggen dezelfde capaciteit dienden te krijgen als de buitensluis. De binnensluis zou daartoe met twee kokers moeten worden uitgebreid. De Rijnsburgsche Vliet, tenslotte, zou "gerectificeerd en verbreed" moeten worden.[18] Bij wijze van voorbeeld zal hier verslag worden gedaan van de belangen waarmee de Commissie van Beheer en Toezicht geconfronteerd werd en de wijze waarop zij met die belangen omsprong bij de uitvoering van de plannen.

Vanaf de Trekvaart tussen Haarlem en Leiden werd vanaf het punt tegenover de Warmonder Leede tot aan het bestaande Katwijksche Kanaal een nieuw kanaal geprojecteerd, dat voor een deel de Rijnsburgsche Vliet zou incorporeren. Dit kanaal, dat later het Oegstgeester Kanaal ging heten, zou 40 meter breed worden (gemeten op AP) en 2,20 m -AP diep. Het Katwijksche Kanaal zou niet tot 44 meter, zoals in het rapport van de Staatscommissie werd voorgesteld, maar tot 52 meter op AP worden verbreed en verdiept tot 2,20 meter -AP.[19] De aanbesteding van het nieuw te graven kanaal ter lengte van ruim vier kilometer, vond plaats in januari 1840 en met de verbreding en verdieping van het reeds bestaande Katwijksche Kanaal werd in het najaar van 1840 begonnen.

Zoals overal waar belangrijke ruimtelijke ingrepen worden voorgesteld werden ook hier de planners (Commissie van Beheer en Toezicht) geconfronteerd met betrokkenen die nadeel van de ingreep vreesden of die de plannen wilden wijzigen om er (economisch) voordeel van te krijgen. De planners en besluitvormers konden op een aantal manieren omspringen met deze belangen. Hiervoor kan worden verwezen naar hetgeen in de inleiding is gezegd over de technocratische en sociocratische benadering. Bij een technocratische benadering staat op het moment dat met de uitvoering wordt begonnen precies vast met welke belangen wel en met welke belangen geen rekening zal worden gehouden. De alwetende planners walsen, onder het mom van hun deskundigheid, alles wat hen daarin hindert plat. Onderhandelingsruimte is er daarom nauwelijks. De sociocratische benadering gaat echter veel meer uit van gelijkwaardigheid van de verschillende

actoren. Planners en besluitvormers zijn geneigd naar de wensen te luisteren van de belanghebbenden. Vanuit dit kader zal worden bezien op welke wijze met de belangen van verschillende actoren rekening werd gehouden.

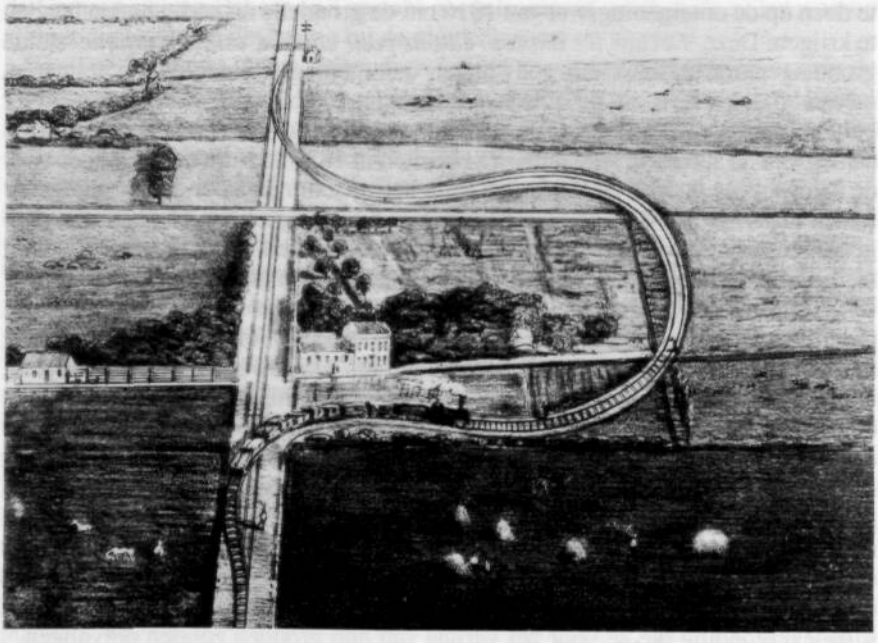
Wie waren de belanghebbenden in dit geval? Er waren meerdere groepen belanghebbenden. In de eerste plaats was dat natuurlijk het hoogheemraadschap van Rijnland, dat de belangen vertegenwoordigde van de ingelanden in het waterschap. Het bestuur van Rijnland was daarom vanzelfsprekend bij iedere ingreep betrokken die in de waterhuishouding werd gepleegd. Teneinde de onderhandelingen die door Rijnland met de Commissie van Beheer moesten worden gevoerd (zo had koning Willem I reeds bepaald) zo soepel mogelijk te laten verlopen, had het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden uit haar midden een 'permanente commissie belast met de droogmaking van het Haarlemmermeer' benoemd. Deze commissie bestond uit de leden Van de Staal tot Piershill, Steengracht van Duivenvoorde en Bucaille.[20] Behalve het bestuur van Rijnland, dat het algemene belang van alle ingelanden in het oog hield, was er een groep die vanwege het lokale karakter van de ingreep rechtstreeks in haar belangen werd getroffen. Het betrof hier onder meer mensen die de economische basis van hun bestaan gevestigd hadden op de bestaande infrastructuur. Veranderingen hierin betekenden in veel gevallen een aantasting van die bestaansbasis. Het beste voorbeeld van representanten van deze groep zijn de landbouwers die door onteigening een deel van hun bedrijf kwijt raakten.

De Commissie van Beheer en Toezicht probeerde zo min mogelijk een beroep te doen op de onteigeningswet van 1810 om de grond die zij nodig had in handen te krijgen. Deze '*Loi sur les Expropriations pour cause d'utilité publique*' stelde grondeigenaren in staat om gedwongen onteigeningen eindeloos te traineren, meestal met het doel om de schadevergoedingen die hiervoor werden betaald tot buitenproportionele bedragen op te schroeven. Bij de werkzaamheden voor de aanleg van de spoorlijn Amsterdam - Haarlem in 1837 en ruim een jaar later voor de Rijnspoorweg, deed zich voor het eerst het verschijnsel voor dat grondeigenaren en masse probeerden de onteigeningen te bemoeilijken om zo enorme bedragen op te strijken.[21] Vóór die tijd zouden grondeigenaren in het algemeen weinig moeilijkheden hebben veroorzaakt bij de uitvoering van grote openbare werken.[22]

De Commissie van Beheer wenste vertragingen ten gevolge van dwarsliggende grondbezitters te voorkomen en vroeg de minister van Binnenlandse Zaken of het mogelijk was "om te dezen aanzien eenigzints van den gewonen regel af te wijken, namelijk om alvorens door eenige leden der Commissie persoonlijk met de eigenaren, wier gronden in bezit zullen moeten worden genomen, in der minne te onderhandelen en te trachten met hen, omtrent het aankoopen der gronden in schikking te komen (...)".[23] Hiertegen had de minister van Binnenlandse Zaken geen bezwaar. In de praktijk betekende dit voorstel dat de eigenaars, wier gronden nodig waren voor de aanleg van de Haarlemmermeerwerken, per gemeente opgeroepen werden om naar het gemeentehuis te komen, waar ze door leden van de Commissie van Beheer op de hoogte werden gesteld van de plannen en de schadevergoeding die ze voor het verlies van hun gronden zouden ontvangen.[24] Pas wanneer de eigenaren niet genegen waren om afstand te doen van hun eigendom werd de wettelijke procedure gestart.[25]

Deze aanpak kan als redelijk succesvol voor de Commissie van Beheer en Toezicht worden beschouwd. In totaal moesten voor de Haarlemmermeerwerken 1906 percelen (in totaal 548 hectare) worden onteigend, waarbij het slechts in zes gevallen tot een gerechtelijke procedure kwam. Mr. B. Sloet tot Oldhuis zag in het gemak waarmee in dit geval de onteigening tot stand kwam "eene vooruitgang in zedelijk maatschappelijke zin, want het is een onteerende volkstrek, om door het verwekken van allerlei moeijelijkheden eenen onbillijken koopschat voor af te stanen grond te bedingen, die tot bevordering van algemeen belang moet strekken".[26]

Hierbij kan hij echter geenszins de houding van de grondeigenaren in gedachte hebben gehad die een deel van hun bezit aan de spoorwegmaatschappijen moesten afstaan. De aanleg van de spoorwegen werd eindeloos getraineerd door tegenwerking van grondbezitters om hun eigendom af te staan. Als schoolvoorbeeld van verzet geldt de weigering van J. van der Gaag, eigenaar van een laantje bij Delft, om een stuk grond aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij af te staan voor het traject Amsterdam-Rotterdam. Hij vroeg een prijs voor zijn grond die 200 keer hoger was dan de handelwaarde.[27] De spoorwegmaatschappij besloot ten slotte de lijn met een bocht om het laantje heen te leggen.[28] Een verklaring voor de tamelijk meegaande houding van de grondeigenaren in het geval van de Haarlemmermeerwerken ligt misschien in de door Gevers van Endegeest genoemde positieve effecten (veiligheid) die van de droogmaking werden verwacht.[29]



Het laantje van Van der Gaag, uit: F.W. Conrad, Beschrijving van het hulpspoor nabij Delft. (foto: UB-Leiden)

Toch heeft de door de Commissie van Beheer en Toezicht gehanteerde werkwijze niet kunnen voorkomen dat de kosten die aan de onteigening verbonden waren, ruim tweeëneenhalve keer hoger waren dan oorspronkelijk was begroot. In plaats van de f 268.000,- die hiervoor op de begroting van 1837 was gereserveerd, moest uiteindelijk bijna f 685.000,- aan schadeloosstelling worden uitgekeerd, hetgeen neerkomt op een gemiddelde van f 1250,- per hectare. Wanneer we bedenken dat voor de grond die ten behoeve van de spoorlijn Den Haag - Rotterdam onteigend moest worden gemiddeld een prijs van f 12000,- per hectare werd betaald[30], valt het op hoe gemakkelijk en betrekkelijk goedkoop de onteigening ten behoeve van de Haarlemmermeerwerken is verlopen. Het is dus niet zo dat de meegaande houding der grondeigenaren verklaard kan worden uit de hoge schadeloosstellingen die werden uitgekeerd. Deze waren weliswaar een stuk hoger dan op de oorspronkelijke begroting werd beraamd, maar in vergelijking tot hetgeen elders werd betaald nog steeds erg laag.

Bij de verbetering van de Katwijkse uitwatering moesten in totaal 155 percelen (78 hectare) onteigend worden, waarvan verschillende tot de beste bouwgronden behoorden. Bij Oegstgeest moesten twee boerderijen worden afgebroken om het nieuwe kanaal te kunnen graven.[31] Groot oponthoud is hierdoor niet veroorzaakt.

Veranderingen in het landschap hadden echter niet alleen negatieve gevolgen voor degenen die hierdoor werden geraakt, er werden tegelijkertijd nieuwe kansen geschapen. In dit kader is het van belang te constateren dat in deze tijd, die te boek staat als een periode waarin het plaatselijk en particuliere belang nog steeds de boventoon voerden en er zelden samenwerkingsverbanden tussen onafhankelijke gemeentebesturen ontstonden, dit hier wel gebeurde. De besturen van de gemeenten Katwijk Binnen en Katwijk Buiten, Rijnsburg en Valkenburg verenigden zich om hun belangen tegenover de rijksoverheid te verdedigen.[32] We zouden hier van een pressiegroep in de sociologische betekenis kunnen spreken.[33] Het belangrijkste doel van deze verenigde gemeentebesturen was de voorgenomen wijzigingen aan de Katwijksche uitwatering ook ten goede te laten komen aan de economie van deze regio. In hun gezamenlijke brief aan de Commissie van Beheer en Toezicht schrijven de burgemeesters dat zij begrijpen dat de uitwatering wordt verbeterd ten behoeve van het 'algemeen nut', maar dat de 'bijzondere belangen' hier niet aan opgeofferd mogen worden. Met betrekking tot de bijzondere belangen schrijven de burgemeesters: "De gemeenten met welkers bestuur de ondergeteekenden zijn belast hebben eene niet onaanzienlijke handel. De aanmerkelijke toenemende visscherij, en de zoo bloeijende touwslagerij te Katwijk, de zoo zeer beijverd wordende en boven iedere gemeente in Zuid Holland uitgebreide landbouw te Rijnsburg, zoo wel als de verscheidene fabrieken te Valkenburg [kalkovens, steen- en pannenbakkerijen, Ch.J.], geven een vertier, en dientengevolge eene scheepvaart, welke het wenschelijk, ja noodzakelijk maken, dat het te gravene kanaal moge worden dienstbaar gemaakt tot eene onbelemmerde vervoer van dezelver producten en fabricaten (...)".[34]

De drie gemeentebesturen hoopten op een betere scheepvaartverbinding met Amsterdam. De verbinding tussen Katwijk en de hoofdstad liep tot op dat moment via de bochtige en dus moeilijk te bevaren Rijn, door Leiden naar het Haarlemmermeer. Behalve dat door deze route een grote omweg werd gemaakt, was het

ook om een andere reden een duur traject. Leiden kon slechts op bepaalde delen van de dag gepasseerd worden en dit veroorzaakte geregeld lange wachttijden bij de stad. Daarenboven werden de schippers, eenmaal binnen de stad, geconfronteerd met een groot aantal bruggen waarvoor telkens bruggeld verschuldigd was. Door de aanleg van het kanaal tussen de Trekvaart Haarlem - Leiden en het Katwijks Kanaal zou de stad Leiden in de toekomst gemeden kunnen worden waardoor de vaarroute aanmerkelijk werd verkort.

De burgemeesters pleitten er in hun brief voor dat de bruggen, die in het nieuwe kanaal werden aangelegd, beweegbaar zouden worden. De schepen zouden de bruggen dan met staande mast kunnen passeren. Tevens werd aangedrongen op de aanleg van een jaagpad langs dit kanaal. Wanneer daarin niet zou worden voorzien, vreesden de burgemeesters dat de schepen, bij lozing op de Noordzee, aan wal zouden moeten blijven omdat zij niet op eigen kracht tegen de sterke stroming op zouden kunnen varen. Goede bevaarbaarheid van het nieuwe kanaal was vooral belangrijk met het oog op de te verwachten bedrijvigheid wanneer de Rijnspoorweg van Amsterdam in de richting van Duitsland gereed zou zijn. De gemeentebesturen van Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg verwachtten hierdoor een grote toename van de afzet van vis en bloemkool naar het buurland. Een goede scheepvaartverbinding met Amsterdam was hiervoor echter een voorwaarde.[35] Het gemeentebestuur van Oegstgeest schreef enkele weken later een soortgelijke brief aan de Commissie van Beheer en Toezicht.[36]

De Commissie van Beheer boog zich over dit verzoek en vroeg de beide commissie-ingenieurs, Grinwis en Beijerinck, om advies. Deze laatsten antwoordden de commissie dat de gemeenten geen nadelige gevolgen voor de scheepvaart behoefden te vrezen wanneer over het kanaal vaste bruggen zouden worden aangelegd. Weliswaar zouden de masten van de schepen gestreken dienen te worden bij het passeren der bruggen, maar daartoe was men ook verplicht in de meeste Hollandse steden. De ingenieurs gingen er terecht van uit dat wanneer de sluizen openstonden om het overtollige boezemwater af te voeren, de problemen voor de scheepvaart minder zouden zijn dan voorheen. Omdat het kanaal zou worden verbreed, maar de buitensluis niet werd vergroot, zou er meer water dan vroeger kunnen worden afgevoerd zonder dat de stroomsnelheid in het kanaal toenam.[37] Zij concludeerden: "Het is daarom niet aan te bevelen, zoodanige groote kosten aan te wenden als voor het beweegbaar maken der bruggen en het trekpad noodig zouden zijn (...)".[38] Dit advies werd door de Commissie van Beheer en Toezicht overgenomen en de gemeentebesturen werden hiervan op de hoogte gesteld. Na dit voor hen teleurstellende besluit schreven de burgemeesters nogmaals een gezamenlijke brief, dit maal aan de koning gericht[39], maar ook die brief leidde niet tot wijziging van de plannen.

In de gemeente Katwijk dreigde een in economisch opzicht belangrijke gradeerinrichting, waar pekel uit zeewater werd gewonnen[40], de dupe te worden van de verbreding van het Katwijksche Kanaal. Deze inrichting, met een lengte van ruim 500 meter, lag op ongeveer 400 meter afstand van de binnensluis aan de rechteroever van het kanaal. Waneer het kanaal aan beide zijden zou worden verbreed diende een belangrijk deel van de fabriek te worden afgebroken. Daarom had de Commissie van Beheer in haar eerste ontwerp dat aan de minister werd gestuurd,

voorgesteld om op de plaats waar de gradeerinrichting was gevestigd, het kanaal slechts aan één zijde te verbreden om op die manier het bedrijf in zijn geheel te kunnen behouden.

De inspecteur van de waterstaat, D. Mentz, was hier fel op tegen en adviseerde de minister met klem de verbreding van het kanaal ook op die plaats aan twee zijden te doen plaats vinden. Dit was vanuit waterstaatkundig opzicht zeer belangrijk, omdat anders het effect van de verbreding voor een belangrijk deel teniet gedaan zou worden.[41] Om dezelfde reden drong Mentz er bij de minister op aan dat de bruggen en de binnensluis meteen zouden worden verbreed en niet, zoals door de Commissie van Beheer en Toezicht was voorgesteld, daarmee te wachten tot de ondervinding had geleerd dat dit noodzakelijk was. Mentz was ervan overtuigd dat, nu besloten was om het Spieringmeer ook droog te maken, de uitwateringscapaciteit bij Katwijk zo groot mogelijk diende te worden.[42]

Mentz kreeg gedeeltelijk zijn zin. Uiteindelijk zou gekozen worden voor een oplossing die zowel uit economisch als uit waterstaatkundig oogpunt beschouwd de best denkbare van dat moment was. De verbreding van het Katwijksche Kanaal zou over de eerste 500 meter (gerekend vanaf het nieuwe kanaal naar de Leede) aan de noordzijde plaatsvinden. Dit betekende dat de stenen brug in de Noordwijkerweg aan de noordzijde met twee bogen werd verlengd, en niet zoals oorspronkelijk was voorgesteld aan iedere zijde met een boog. Na dit punt te zijn gepasseerd werd de verbreding van het kanaal heel geleidelijk, teneinde een vloeiende lijn te behouden, naar de zuidzijde verlegd. Bij de tweede te verlengen brug aangekomen vond de verbreding geheel aan de zuidzijde plaats. Hierdoor kon de gradeerinrichting, die vlak achter deze brug was gelegen, ongemoeid worden gelaten. Een bijkomend voordeel van deze wijze van verbreding was een betere uitwatering, omdat de kromming in het kanaal minder groot was dan wanneer de oorspronkelijke strekking was gevolgd.[43]

Een volgend probleem waarvoor de Commissie van Beheer zich geplaatst zag en dat in nauw verband stond met de economische belangen van Katwijk en de waterstaatkundige belangen van Rijnland betrof de wijze waarop de zogenaamde Binnensluis verbreed diende te worden. Teneinde de sluis te kunnen verbreden zou het kanaal moeten worden afgedamd, waardoor het mogelijk werd om een droge werkput te maken. Dit betekende dat Rijnland, voor de duur van de werkzaamheden aan de sluis, een uitwateringspunt zou missen. Het bestuur van het Hoogheemraadschap had er derhalve op aangedrongen dat de werkzaamheden aan de sluis zouden worden uitgesteld tot het moment waarop het stoomgemaal bij Spaarndam gereed was, zodat de afvoer van boezemwater zou zijn verzekerd.[44]

Een ander bezwaar dat aan de afdamming van het kanaal kleefde was dat de gradeerinrichting onbereikbaar zou worden voor schepen die zeewater bij deze fabriek moesten afleveren. Hetzelfde gold voor de schulpenvaarders die schelpen naar de kalkbranderijen in Valkenburg moesten brengen. Deze bedrijven zouden hierdoor ernstige schade oplopen.

Het commissielid M.G. Beijerinck stelde ter voorkoming van zowel waterstaatkundige als economische bezwaren voor om de verbreding van de sluis in twee fasen uit te voeren. Het kanaal zou hierdoor slechts voor de helft worden afge-

damd, waardoor Rijnland op de Noordzee zou kunnen blijven lozen en de scheepvaart niet geheel gestremd zou worden.[45]

Het zou te ver voeren om voor iedere ingreep die in het kader van de drooglegging van het Haarlemmermeer werd uitgevoerd, tot in detail na te gaan met welke belangen door de Commissie van Beheer rekening werd gehouden, met welke partijen werd onderhandeld en op welke wijze de besluiten, door de minister genomen, tot stand kwamen. We hebben over de gehele periode 1837-1858 met vele duizenden beslissingsmomenten te maken, die onmogelijk allemaal de revue kunnen passeren. Dat is ook niet nodig. De Commissie van Beheer werd voor een deel met steeds gelijksoortige problemen geconfronteerd. Die konden, wanneer eenmaal over een dergelijke zaak een besluit was genomen, op identieke wijze worden afgehandeld (zogenaamde precedent-besluitvorming[46]). Bijzondere omstandigheden konden er soms voor zorgen dat van de gewone regel werd afgeweken. Verzoeken van polderbesturen in Rijnland om bevrijd te worden van gevaarlijke plassen die zich in hun nabijheid bevonden (met name het Braassemermeer en het Lutkemeer), werden bijvoorbeeld op gelijke wijze afgehandeld. In oktober 1839 ontving koning Willem I een request van een aantal polderbesturen onder de gemeenten Woubrugge, Ter Aar, Oudshoorn en Rijnsaterswoude om ook het Braassemermeer droog te leggen. Zij vreesden toenemende overlast van het water, nu het Haarlemmermeer zou verdwijnen en wensten van die dreiging verlost te worden.[47] Nadat de Commissie van Beheer en Toezicht en de inspecteur van de Waterstaat hieromtrent een nagenoeg gelijkluidend advies aan de minister van Binnenlandse Zaken hadden uitgebracht, werd besloten het verzoek af te wijzen omdat de boezem door een dergelijke maatregel nog verder zou worden verkleind.[48] Latere verzoeken (uit 1841 en 1848) om het Lutkemeer droog te leggen werden om dezelfde reden afgewezen.

Deze zogenaamde precedent-besluitvorming werd bijvoorbeeld ook toegepast bij de vele tientallen verzoeken om land dat binnen de beringing lag, te mogen vervenen.[49]

De Commissie van Beheer was geneigd om individuele regelingen te treffen met betrokkenen. Door het voeren van overleg met de belanghebbenden, alvorens voorstellen aan de minister te doen over de te nemen besluiten, hoopte de Commissie van Beheer een grotere medewerking van de belanghebbenden te verkrijgen. De afweging die tussen economische en waterstaatkundige belangen gemaakt moest worden was niet eenvoudig. Van belang is te constateren dat die afweging daadwerkelijk werd gemaakt en niet werd gereduceerd tot een formele stap in het planningproces waarvan de uitslag bij voorbaat al vast stond. Argumenten die door belanghebbenden werden aangevoerd konden er in een aantal gevallen voor zorgen dat de plannen werden aangepast. Toch was de speelruimte in de praktijk beperkt tot hetgeen door de 'deskundigen' in de Commissie van Beheer als aanvaardbaar werd geacht.

Een extra stoomgemaal

Gedurende de gehele droogmaking werd de Commissie van Beheer gekweld door de vraag of de maatregelen die werden voorgesteld om de waterhuishouding van Rijnland veilig te stellen voldoende waren. Hoewel uit de rapporten van de

commissie- en Waterstaatsingenieurs een groot vertrouwen sprak dat de middelen van ontlasting, zoals in het plan van de staatscommissie van 1837 was voorgesteld, ruim voldoende zouden zijn om de waterhuishouding in Rijnland naar behoren te kunnen regelen, maakten klimatologische omstandigheden al gauw duidelijk dat dit optimisme wel eens te voorbarig zou kunnen zijn geweest. In de zomer en herfst van 1841 was uitzonderlijk veel regen gevallen. Sinds het begin van de weerkundige waarnemingen in 1735 in Zwanenburg was nooit zoveel neerslag geregistreerd als in 1841. Over het gehele jaar was 1065 mm gemeten, waarvan alleen al in de herfst 429 mm.[50] Het volgende jaar, 1842, was daarentegen uitzonderlijk droog. In de zomermaanden viel slechts 112 mm, terwijl over het gehele jaar gerekend niet meer dan 462 mm werd geregistreerd[51]. Zowel de extreme vochtigheid als de uitzonderlijke droogte leidden tot problemen voor de waterhuishouding in grote delen van Nederland. In Rijnland had met name het gebied ten zuiden van de Rijn in 1841 te maken met wateroverlast, terwijl het in de zomer van 1842 vooral de boezemlanden waren, waarop de voor Rijnland zo belangrijke tuinbouw was geconcentreerd (Aalsmeer, Boskoop, Rijnsburg, Lisse), die te lijden hadden onder de droogte. Deze problemen hadden zich voorgedaan terwijl dit gebied nog de beschikking had over een enorme boezem. Velen vroegen zich bezorgd af hoe de situatie zou zijn geweest wanneer het grootste deel van deze boezem drooggelegd zou zijn.

Deze vraag werd niet meer zoals vroeger enkel door de critici van de drooglegging van het Haarlemmermeer gesteld, maar zelfs binnen de Commissie van Beheer werden dergelijke geluiden gehoord. Naar aanleiding van de problemen als gevolg van de wateroverlast, die zich in de jaren 1841 en 1842 hadden voorgedaan, besloot de Commissie van Beheer op 2 augustus 1842 een subcommissie in te stellen met de opdracht voor de waterstaatkundige problemen oplossingen aan te dragen. De commissieleden Van Outeren en Simons kregen tot taak om buitengewoon hoge en lage boezemstanden te registreren. M.G. Beijerinck en Gevers van Endegeest zouden zich bezighouden met de vraag of het mogelijk was middelen voor te dragen waardoor hoge boezemstanden (ten gevolge van de drooglegging van het meer) voorkomen konden worden. Hetzelfde, maar dan ter voorkoming van een te lage waterstand, werd onderzocht door M.G. Beijerinck en Ackermans (later vervangen door Van de Polder). Tenslotte zouden Lipkens en Simons proeven nemen met de bedoeling om meer zekerheid te krijgen omtrent de hoeveelheden gevallen en verdampte neerslag. Deze subcommissie werd binnen de Commissie van Beheer de 'subcommissie 1842' genoemd.[52]

Met name de werkwijze van Gevers van Endegeest en M.G. Beijerinck inzake het onderzoek naar middelen ter voorkoming van te hoge boezemstanden, is goed te reconstrueren op basis van de bewaard gebleven privé-correspondentie en persoonlijke aantekeningen van Gevers van Endegeest.[53] In het overleg tussen Gevers van Endegeest en Beijerinck werden de mogelijkheden om Rijnland in de toekomst van te hoge waterstanden te vrijwaren één voor één afgetast. Onderzocht werd of Rijnland een deel van zijn overtollige boezemwater aan naburige waterschappen zou kunnen leveren. Al gauw werd geconcludeerd dat de omringende heemraadschappen, vanwege hun kleine boezem, over het algemeen een minder goede waterhuishouding kenden dan Rijnland zonder Haarlemmermeer.[54]

Een tweede voorstel dat werd bestudeerd betrof de instelling van een algemeen maalpeil in geheel Rijnland. Door een dergelijke maatregel zou het uitmalen van poldermolens op de boezem aan banden worden gelegd. Wanneer de boezem een bepaalde stand zou bereiken zouden de poldermolens niet meer mogen werken. In theorie zou de wateroverlast hierdoor aanzienlijk kunnen worden beperkt, maar alleen de gedachte om een algemeen maalpeil in te stellen was al zo omstreden dat Beijerinck en Gevers van Endegeest er weinig voor voelden om daartoe op dit moment een serieus voorstel te doen. Polderbesturen ten noorden van de Rijn beschouwden het als een onvervreemdbaar recht om vrij en onbeperkt op de boezem uit te malen.

Een derde mogelijkheid om wateroverlast in de toekomst te voorkomen was de stichting van een nieuw stoomgemaal. Hoewel het in de herfst van 1842 nog onwaarschijnlijk werd geacht dat het nodig zou zijn om een tweede gemaal te bouwen, werd al wel nagedacht over de vraag waar een eventueel in de toekomst te bouwen gemaal zou moeten komen. Beijerinck was van mening dat onderzocht moest worden of het gemaal aan de IJssel zou kunnen worden gebouwd. Het was immers de streek ten zuiden van de Rijn die het meest te lijden had van wateroverlast. Vooralsnog was hij echter van oordeel dat de oorspronkelijk geprojecteerde middelen in principe voldoende waren om de waterhuishouding in Rijnland ook na de droogmaking van het Haarlemmermeer veilig te stellen. De Leede, het toevoerkanaal naar het nieuw gegraven kanaal ten behoeve van de Katwijksche uitwatering, zou volgens hem verbreed kunnen worden. Samen met een goed werkend gemaal te Spaarndam zou de wateroverlast tot een aanvaardbaar minimum teruggebracht worden. De praktijk zou ten slotte moeten leren of er nog een tweede gemaal nodig zou zijn.[55]

Toen Gevers van Endegeest en Beijerinck in het voorjaar van 1846 verslag uitbrachten aan de voltallige vergadering van de Commissie van Beheer concludeerden zij in hun gezamenlijke brief echter dat "ofschoon het stoomwerktuig te Spaarndam, eens goed in orde gebragt, het vooruitzigt opent, dat het ten slotte aan de verwachting zal beantwoorden (...) zoo is het nogthans zeker, dat voor het oogenblik niet kan gezegd worden, dat de waterstaat in Rijnland genoegzaam is gewaarborgd".[56]

Gevers van Endegeest en Beijerinck (de laatste in mindere mate) waren er geleidelijk van overtuigd geraakt dat een aantal zaken die de opzieners van Rijnland in hun rapport van 1839 hadden genoemd met betrekking tot de onvoldoende waarborgen voor Rijnlands waterstaat, niet ongegrond was. Zij deelden in de bezorgdheid "ofschoon niet geheel in die mate als het gezegde Collegie [Hoogheemraadschap]".[57] Hun bange vermoedens leken bevestigd te worden door het toenemend aantal klachten over de hoge waterstanden. Met het gereedkomen van het grootste deel van de ringdijk in het najaar van 1843, was het effect van de opstuwing van het water bij krachtige zuidwesten winden naar de sluizen bij Halfweg voor een belangrijk deel teniet gedaan. Hierdoor, zo luidde de klacht, kon veel minder water dan vroeger op natuurlijke wijze op het IJ geloosd worden. Met name de tuinders, die hun bedrijf vooral op de boezemlanden uitoefenden, waardoor ze direct de gevolgen ondervonden van schommelende waterstanden, klaagden sedert 1845 geregeld over de verslechterde toestand. In december 1845 ontving de Commissie van Beheer een brief, ondertekend door 23 bollenkwekers

en tuinders uit Hillegom, waarin zij hun ongenoegen kenbaar maakten over de hoge waterstanden op de boezem van Rijnland. Dit alles, zo schreef men, was te wijten aan de totstandkoming van de ringdijk.[58]

Naar buiten toe bagatelliseerde de Commissie van Beheer de ernst van de situatie, maar in werkelijkheid zag zij zich geconfronteerd met de eerste gevolgen van wat tot dan toe alleen nog maar bange vermoedens waren geweest. Volgens de opziener van Rijnland, J. Kros, was als gevolg van de ringdijk in de maanden december 1845 tot en met februari 1846 68 miljoen kubieke meter water minder geloosd dan vroeger zonder ringdijk het geval was geweest.[59] Om dit verlies te kunnen compenseren had het stoomgemaal bij Halfweg zo'n 780 uren, oftewel ruim 32 etmalen, in werking geweest moeten zijn, terwijl het in werkelijkheid slechts 280 uur gewerkt had.

De Commissie van Beheer weet de waterstaatkundige problemen van dit seizoen aan een ongelukkige combinatie van omstandigheden. In de eerste plaats had de verbeterde Katwijkse uitwatering vanwege de voor de uitlozing op de Noordzee heersende ongunstige windrichting, weinig aan de uitwatering bijgedragen. Daarnaast was bij Halfweg veel minder geloosd dan vroeger toen de ringdijk nog niet was opgeworpen; maar het allerbelangrijkste was dat het stoomgemaal bij Spaarndam door technische problemen onregelmatig had gewerkt.

Het was inmiddels niet alleen de Commissie van Beheer en Toezicht duidelijk geworden dat een tweede stoomgemaal noodzakelijk was, ook de inspecteur van de waterstaat in het tweede district, D. Mentz, die in 1840 het pessimisme van de opzieners van Rijnland ten aanzien van de uitwateringscapaciteit nog als hypothetische zwartkijkerij had afgedaan, was hiervan overtuigd geraakt.[60] In het rapport van Gevers van Endegeest en Beijerinck aan de Commissie van Beheer werden drie mogelijke plaatsen genoemd om het tweede stoomgemaal te stichten: Halfweg, Katwijk of Gouda. De oude voorkeur om het gemaal bij Gouda te situeren bestond nog steeds. Het probleem was echter dat de boezem in het gebied ten zuiden van de Rijn uit vijf verschillende delen bestond, die niet met elkander in verband stonden. De Gouwe zou, wanneer tot stichting van een gemaal werd besloten, met de boezems moeten worden verbonden. Beijerinck had hiertoe een plan ontworpen "doch men heeft zulks laten varen, niet alleen om de groote kosten, die daaraan zouden verbonden zijn, maar wel voornamelijk om de verschillende belangen des polders ten zuiden van den Rijn, die onderling door het graven van een gemeenschappelijk kanaal zouden kunnen worden gekrenkt".[61] Een tweede bezwaar dat aan uitmaling op de IJssel kleefde was de hoge stand van deze rivier, waardoor bemaling uitermate moeilijk, zoniet onmogelijk zou zijn.

Halfweg viel, aldus het oordeel van Beijerinck en Gevers, af vanwege de hoge extra kosten die met de bouw van een gemaal op die plaats gepaard gingen. Het zou noodzakelijk zijn om hier dan een nieuwe sluis te bouwen. Daarbij kwam dat gedurende de bouw van deze sluis geruime tijd geen treinverkeer mogelijk zou zijn tussen Haarlem en Amsterdam. In het rapport werd dan ook geconcludeerd: "De beide plaatsen aan het IJ of aan den Goudschen IJssel dus niet verkieslijk zijnde, blijft er niets anders over dan de Noordzee bij Katwijk (...)".[62] Een negatieve keuze, die door de vergadering van de Commissie van Beheer werd overgenomen. Er zou een stoomgemaal van 100 pk komen dat uitgerust was met

vijf schepraderen. Het geheel werd begroot op f 197.000,-. Echter, ook aan deze plek waren nadelen verbonden. Iedere keer wanneer het stoomgemaal in werking zou zijn, zou de gradeerinrichting onbereikbaar zijn voor schuiten die vanaf de buitensluis zeewater aanvoerden. Toch werd aan deze plaats vastgehouden, want "er zouden middelen te beramen zijn om tot berging, misschien ruimere of andere vergaderbakken dan de reeds bestaande (...) aan te leggen".[63]

Bijna een jaar later, in april 1847, stelde de Commissie van Beheer en Toezicht aan de minister van Binnenlandse Zaken voor en tweede stoomgemaal, niet bij Katwijk, maar bij Halfweg te bouwen. De commissie was overtuigd geraakt van de argumenten die herhaaldelijk door Rijnland naar voren waren gebracht tegen plaatsing van het stoomgemaal bij Katwijk. De opziener van Rijnland, J. Kros, had er al in juni 1846 op gewezen dat de capaciteit van een gemaal van 100 pk bij Katwijk per minuut slechts 430 kubieke meter zou zijn, terwijl dit op het IJ bij Halfweg, volgens zijn berekening 750 en op de IJssel bij Gouda 700 kubieke meter water zou bedragen.[64] De Commissie van Beheer had in eerste instantie met bevreemding kennis genomen van het voorstel van Kros om in plaats van een stoomgemaal windmolens te plaatsen aan de Goudse IJssel. Het gebruik van molens waar stoomkracht mogelijk was, werd door de Commissie van Beheer als een min of meer achterhaalde techniek beschouwd. Wel raakte zij overtuigd van de door Rijnland reeds genoemde bezwaren die kleefden aan de plaatsing van een nieuw gemaal bij Katwijk. De IJsselvariant, die door het Hoogheemraadschap werd nagestreefd, werd als te duur afgewezen. Het oorspronkelijke bezwaar van de commissie tegen de plaatsing van een gemaal bij Halfweg, namelijk dat hiervoor een dure vierde sluis gebouwd zou moeten worden, bestond niet meer omdat zij met Rijnland was overeengekomen dat de oostelijke opening van de drie reeds bestaande sluizen als uitwateringssluis zou kunnen fungeren voor het door het stoomgemaal op te malen water. De enige voorwaarde die Rijnland hieraan verbond was dat in de kade van de te bouwen voorboezem een keersluis werd gelegd, zodat de oostelijke opening, ook wanneer het gemaal buiten werking was, als natuurlijk uitlozingspunt zou kunnen blijven dienen. De bouw van een dure buitensluis, met als vervelend gevolg een tijdelijke afsluiting van de spoorwegverbinding tussen Amsterdam en Haarlem, werd hierdoor vermeden. Het project werd in totaal op ruim f 181.000,- begroot en de Commissie van Beheer verwachtte ongeveer tien maanden nodig te hebben om het gemaal met voorboezem gereed te hebben.[65]

Tegenover de minister van Binnenlandse Zaken verantwoordde de Commissie van Beheer deze extra uitgave als volgt. Het was, aldus de commissie, duidelijk geworden dat het uitermate onverstandig zou zijn om enkel en alleen op het vermogen van het stoomgemaal bij Spaarndam te vertrouwen. Wanneer dat gemaal in het afgelopen jaar goed zou hebben gewerkt, zo redeneerde de commissie, was er weliswaar minder wateroverlast geweest, maar het zou dan nog steeds de vraag zijn of de droogmaking alleen met dit gemaal zou zijn te voltooien. "Een van beiden zal gebeuren: *of* de onderneming zal ongestoord kunnen voortgaan, en dan zal de vrees (...) voor de verdere drooghouding waarlijk niet behoeven te bestaan, *of* de onderneming zal moeten stilstaan tot dat er andere hulpmiddelen voor den boezem zullen zijn daargesteld". Volgens de commissie was die vrees

nu al "niet zoo ijdel bevonden". Wanneer een seizoen verloren zou gaan waarin uitgemalen had kunnen worden, "dan zou hieraan een jaar meer rentebetaling van het genegotieerde kapitaal verbonden zijn. Al moest dus een tweede stoomgemaal, hetgeen niet de helft van een jaar renten zal kosten, enkel en alleen de onderneming een jaar bespoedigen, dan zou het op zichzelve reeds eene voordeelige zaak zijn, daargelaten nog de gerustheid en het vertrouwen aan zoodanigen maatregel van voorzigtigheid te ontleenen".[66]

De minister van Binnenlandse Zaken Van Randwijck reageerde echter bepaald niet enthousiast op dit voorstel, "waarvan de kosten zijn begroot op de som van ruim f 181.000,- en die tenslotte, met alle de gewoonlijk bijkomende uitgaven, waarschijnlijk wel niet minder zullen zijn dan twee tonnen gouds, ongerekend nog de kosten van bediening van brandstoffen en van het onderhoud van alles".[67] De minister herinnerde de Commissie van Beheer in zijn antwoord fijntjes aan de kosten die nog gemaakt moesten worden om de drooglegging tot een goed einde te brengen. Op het moment waarop de aanvraag voor het tweede gemaal werd gedaan was al zo'n 6 miljoen gulden besteed zonder dat een druppel water was uitgemalen. De bewindsman achtte het uit het oogpunt van kostenbewaking noodzakelijk dat dit voorstel nogmaals werd overwogen "en of niet de ondervinding van een jaar uitmaling moet worden afgewacht".[68]

Dit antwoord van de minister vormde het begin van een langdurig en moeizaam overleg tussen de minister van Binnenlandse Zaken en de Commissie van Beheer over de noodzaak om een tweede stoomgemaal te bouwen. Interessant daarbij is dat de Commissie van Beheer zich in het overleg veel minder liet leiden door korte-termijn overwegingen van financiële aard, maar veel meer door de voordelen die de bouw van een nieuw gemaal op langere termijn zou opleveren. De overweging van de minister om na een jaar uitmaling nogmaals te bezien of een extra gemaal werkelijk nodig was, werd door de Commissie van Beheer als kortzichtig van de hand gewezen, want "gesteld eens dat door een toeval dit eerste jaar gunstig was, dan zou dit voor de toekomst nog niets bewijzen, maar zelfs integendeel werd het juist daarom reeds veel meer waarschijnlijk dat het volgend jaar niet even gunstig zou kunnen zijn: en wat dan?" Een dergelijke aanpak gaf aldus de commissie geen blijk van voorzichtigheid maar juist van onvoorzichtigheid omdat men een "hulpmiddel tot uitloozing zou hebben willen achterwege laten, dat, ofschoon op andere wijze bedoeld, steeds was voorzien, en waarvoor bij de wettelijke begroting (...) de noodige gelden aangewezen en nog ongebruikt zijn (...)".[69]

Met deze laatste opmerking doelde de commissie op het oorspronkelijke plan van 1837 om een nieuwe sluis bij Halfweg te bouwen, die op ongeveer f 140.000,- was begroot. Hiervan werd al gauw afgezien omdat, toen eenmaal was besloten dat ook het Spieringmeer zou worden bedijkt, een extra sluis bij Halfweg weinig zou bijdragen aan een versnelde uitlozing. Dit bedrag was niet uitgegeven en de Commissie was van mening dat dit geld besteed zou kunnen worden aan de bouw van een stoomgemaal bij Halfweg. De extra kosten waren hierdoor minimaal.[70]

In zijn antwoord aan de commissie had de minister gevraagd of hem de verzekering gegeven kon worden dat dit nieuwe werktuig "als onvermijdelijk noodig moet worden beschouwd". De Commissie van Beheer antwoordde hierop:

"Eene zoo stellige verzekering, waar de toekomst toevallig een tijd lang gunstige omstandigheden kan teweeg brengen, is zeker veel gevergd, maar wij nemen daartegen de vrijheid te vragen of iemand in de wereld eenige verzekering kan geven dat niet, binnen drie maanden tijd, juist omgekeerd ongustige omstandigheden van verschillende aard (daaronder het falen van Spaarndam niet te vergeten) den boezem zoo hoog zullen doen stijgen, dat men het tweede stoomgemaal als eene gezegende afwending van groote rampen zou beschouwen, en het gemis daarvan, doch te laat, bitter betreuren zou? En wanneer men dan bedenkt dat men in zoodanige ongelegenheid gekomen, den regtmatigen blaam niet zou kunnen ontgaan van te hebben verzuimd een hulpmiddel, dat voor de hand lag (...) te stichten; en dat men de vereischte gelden op de wettelijke begrooting aangewezen en nog ongebruikt vindt, dan zeggen wij gerustelijk, en even eenstemmig als wij bij ons voorstel van 19 april ll., niet op ons durven nemen de verantwoordelijkheid van de dadelijke stichting niet stellig te blijven aanraden".[71]

De Commissie van Beheer was echter niet zo eensgezind als zij wilde doen geloven. In de eerste plaats bleef M.G. Beijerinck sceptisch ten aanzien van de noodzaak om nu reeds tot de bouw van een extra gemaal te besluiten. Hij had berekend dat wanneer het gemaal bij Spaarndam eenmaal goed zou werken, er geen behoefte zou zijn aan een tweede gemaal.[72] Gevers van Endegeest daarentegen, die vanaf het begin groot voorstander was geweest van stichting van een nieuw gemaal, vroeg zich voortdurend af: wat te doen als het gemaal bij Spaarndam voor langere tijd buiten werking zou raken. Het risico om op één gemaal te vertrouwen was zijns inziens onaanvaardbaar groot. Risico-spreiding was in dit geval, anders dan bij een zelfstandig ondernemer die immers "geen andere belangen in de waagschaal stelt dan zijn eigen " noodzakelijk omdat "aan deze onderneming verbonden is het belang van derden, in wier huishouding men ingevallen is en wier huishouding honderdduizenden ingezetenen en groote deelen van 2 provincien betreft".[73]

Een andere tegenstander van de bouw van een extra gemaal was het commissielid H. Ewijk. In een nota aan de minister van Binnenlandse Zaken schreef hij het pure geldverspilling te vinden om een tweede gemaal te bouwen voor het geval het stoomgemaal bij Spaarndam het zou begeven. "Honderden polders zijn er, die door eenen molen bemalen worden en die molen kan door onweder, brand of andere ongelukken buiten staat geraken doch daarvoor hebben die polders geen tweede om in gevallen tot waarborg te strekken". Verder, zo stelde hij, was nog niet gebleken dat het gemaal bij Spaarndam niet in staat zou zijn om samen met de verbeterde Katwijkse uitwatering de waterhuishouding in Rijnland naar behoren te regelen.[74]

Hoewel de minister later verklaarde dat de door Ewijk aangevoerde redenen hem "bijna hadden doen wankelen"[75], nam hij uiteindelijk het advies van de Commissie van Beheer over en droeg het voorstel om tot stichting van een stoomgemaal bij Halfweg over te gaan voor aan de koning. Als reden voor dit besluit gaf hij dat hij niet de verantwoordelijkheid wenste te dragen van de gevolgen die uit afwijzing van dit voorstel zouden kunnen voortvloeien.[76]

De Commissie van Beheer werd op 24 december 1847 gemachtigd tot aanbesteding van dit werk over te gaan. Tengevolge van de financiële problemen die in

het revolutiejaar 1848 ontstonden, werd de aanbesteding van het gemaal uitgesteld tot de regering in de loop van 1851 gelden hiervoor beschikbaar had.

Verdrag met Rijnland

Het stoomgemaal aan de Kaag, de Leeghwater, was in het najaar van 1845 gereed om met de uitmaling van het Haarlemmermeer te kunnen beginnen. Het zou echter nog ruim tweeëneenhalf jaar duren alvorens hiermee ook daadwerkelijk een aanvang werd gemaakt. Aan deze vertraging lag een conflict ten grondslag tussen het hoogheemraadschap van Rijnland en de Staat der Nederlanden met als inzet de vraag of de regering gemachtigd was de laatste openingen in de Ringdijk te sluiten zonder dat daarvoor de toestemming van het hoogheemraadschap was vereist, of dat Rijnland aan deze sluiting bepaalde voorwaarden mocht verbinden. Gevers van Endegeest wijt de lange duur van het conflict aan de "langdurige overweging bij de Regering, of de zaak te regelen zou zijn bij besluit of bij overeenkomst".[77]

Dit conflict kende behalve juridische- ook bestuurskundige aspecten. De juridische aspecten concentreerden zich rond de vraag of dit conflict als een privaatrechtelijke of als een publiekrechtelijke aangelegenheid moest worden beschouwd. Het hoogheemraadschap van Rijnland stelde zich op het standpunt dat het een privaatrechtelijke aangelegenheid was waarbij een regeling getroffen diende te worden voor de bijzondere belangen van Rijnland. De rijksoverheid beschouwde deze kwestie daarentegen als een publiekrechtelijke zaak, waarbij het algemeen belang in het geding was en in het verlengde daarvan verordeningen konden worden uitgevaardigd. De bestuurskundige aspecten van het conflict legden in dit geval meer gewicht in de schaal. Al was het voor de rijksoverheid duidelijk dat het sluiten van de ringdijk een onderwerp was dat in de sfeer van het publiekrecht thuis hoorde, het bleef lange tijd onduidelijk op welke wijze dit verschil van mening over de sluiting van de dijk in de praktijk moest worden opgelost. In theorie kon de overheid publiekrechtelijke zaken bij besluit regelen. Toch werd tegen die houding van verschillende zijden fundamentele bezwaren aangevoerd, waardoor dit conflict er een belangrijke dimensie bij krijgt.

Van der Woud merkt met betrekking tot dit conflict op dat de uitkomst hiervan een mijlpaal is geweest in de geschiedenis van de ruimtelijke ordening in de negentiende eeuw omdat de regering inzag dat de tijd van decreten voorbij was en dat zulke grote werken met overeenkomsten gerealiseerd dienden te worden.[78] Het is echter jammer dat de auteur, na dit geconstateerd te hebben, niet dieper hierop ingaat. In de eerste plaats mogen we ons afvragen of deze veranderende houding werkelijk alleen op deze gebeurtenis is terug te voeren. In de tweede plaats is het goed om vanuit het oogpunt van de planvorming wat langer bij deze kwestie stil te blijven staan omdat dit conflict een aantal belangrijke facetten zichtbaar maakt van wat door A. van der Valk het dualistisch perspectief is genoemd.[79] In het inleidende hoofdstuk is aan dit begrip reeds aandacht besteed zodat hier volstaan kan worden met het in herinnering roepen van de tegenstelling technocratisch - sociocratisch en daaraan gekoppeld projectplanning tegenover

strategische planning. Aan het einde van deze paragraaf zal daarop worden teruggekomen.

In 1843 was het grootste deel van de ringvaart en ringdijk gereed. Slechts enkele grote openingen hielden de verbinding tussen het grote meer en de rest van Rijnlands boezemwateren in stand. In het voorjaar van 1845, toen duidelijk was dat het stoomgemaal de Leeghwater binnen afzienbare tijd klaar zou zijn, werd het Hoogheemraadschap van Rijnland door de Commissie van Beheer en Toezicht op de hoogte gesteld van de wenselijkheid om de nog overgebleven gaten in de ringdijk te dichten. Sluiting hiervan betekende dat de verkleining van Rijnlands boezem met 80% een feit was. Die verkleining was vanaf het begin de grootste zorg van het Hoogheemraadschap van Rijnland geweest en het had altijd aangedrongen op voldoende compenserende maatregelen om een reductie van 80% van de boezem mogelijk te maken. De angst van Rijnland dat de door de Commissie van Beheer genomen maatregelen om de boezem te ontlasten onvoldoende waren, nam naarmate de werkzaamheden vorderden alleen maar toe. Het stoomgemaal te Spaarndam werkte nog steeds niet toen de Commissie van Beheer met de aankondiging kwam dat het tijd werd om de ringdijk te sluiten. Het college van dijkgraaf en hoogheemraden antwoordde dan ook aan de Commisie van Beheer dat "er niet aan te denken valt, onze toestemming tot de finale afsluiting te erlangen, zoo lang Uwe Collossale kunstwerken geene geruststellender en bevreedigender bewijzen geven, in alle opzigten aan de billijke verwachtingen te voldoen".[80] Rijnland wenste pas toestemming te geven nadat de Commissie van Beheer spijkerharde garanties had gegeven over de veiligheid van het gebied. Daartoe zouden afspraken gemaakt moeten worden betreffende de afwatering, boezemhoogte, watervoorraad, peilsbepalingen, maar ook over zaken als de scheepvaart en de heffing van het bundergeld. Hieruit kan afgeleid worden dat het Rijnland niet alleen te doen was om de veiligheid in zijn gebied, maar dat het ook ging om de vraag wie de uiteindelijke macht had in dit gebied.

De eis van het hoogheemraadschap om allerlei zaken bij contract te regelen werd door de Commissie van Beheer ter bestudering en beoordeling voorgelegd aan haar leden Beijerinck, Ewijk en Simons. Zij schreven in een rapport aan de Commissie van Beheer met verwondering en met leedwezen kennis te hebben genomen van de eis "van een zoo achtbaar Collegie, als dat van het Hoogheemraadschap van Rhijnland, het voornaamste Dijkbestuur in ons vaderland" om niet tot sluiting van het meer te willen overgaan voordat over alle afzonderlijke punten een contract zou zijn opgesteld. Toegeven aan deze eis zou de droogmaking "ad calendas gracas adjourneren" (sic) [tot St. Juttemis uitstellen]. Rijnlands belangen hadden immers altijd voorop gestaan en zouden ook in de toekomst voorop blijven staan, maar "daaruit vloeit niet voort dat het finaal bewerkstelligen der onderneming afhankelijk zou zijn van de toestemming van het Hoogheemraadschap van Rijnland".[81] Beijerinck, Simons en Ewijk uitten in hun rapport forse kritiek op de redeneertrant van dijkgraaf en hoogheemraden. Dat college "doolt (...) in een cirkel rond", want hoe kan men anders beweren niet tot sluiting van het meer te willen overgaan zolang "de ondervinding niet overtuigend heeft bevestigd dat de middelen, die Rijnland gedurende en na de droogmaking zullen moeten beveiligen en behouden, de noodige waarborgen aanbieden". Men kan toch geen ervaring opdoen, zo luidde de kritiek, zolang het meer niet gesloten was.[82]

De Commissie van Beheer achtte zich niet bevoegd om dit conflict met Rijnland op eigen houtje uit te vechten en stuurde het eisenpakket van Rijnland en de reactie daarop van Beijerinck c.s. naar de minister van Binnenlandse Zaken. Na hiervan kennis te hebben genomen stuurde deze op zijn beurt het rapport van de Commissie van Beheer om commentaar naar het Hoogheemraadschap van Rijnland.

In het conflict tussen het hoogheemraadschap en de Staat der Nederlanden verkeerden de beide commissieleden Van Outeren en De Bruijn Kops in een weinig benijdenswaardige positie. Aan de ene kant waren ze volwaardig lid van het college van dijkgraaf en hoogheemraden, en werden als zodanig geacht de belangen van de ingelanden van Rijnland te verdedigen; aan de andere kant waren ze door hun lidmaatschap van de Commissie van Beheer en Toezicht mede verantwoordelijk voor de voorstellen die van die zijde werden gedaan. Beide leden onthielden zich in het geschil tussen Rijnland en de staat binnen de Commissie van Beheer weliswaar in de meeste gevallen van stemming, maar dat kon niet verhinderen dat de positie van beide heren in het college van dijkgraaf en hoogheemraden naar aanleiding van het conflict steeds meer omstreden werd. Zij verloren geleidelijk het vertrouwen van de mede-hoogheemraden tot het in februari 1850, tijdens een vergadering van het college, tot een uitbarsting kwam. Van Outeren, moe van de vele verdachtmakingen, stelde zijn aanblijven als lid van de Commissie van Beheer afhankelijk van het oordeel van het college van dijkgraaf en hoogheemraden. De meerderheid was van mening dat het beter was dat Rijnland zijn vertegenwoordiging uit deze commissie zou terugtrekken. Afspraken die in het verleden waren gemaakt, werden immers volgens de Rijnlandse bestuurders met grote regelmaat door die commissie geschonden. De Bruijn Kops, die als gevolg van dit oordeel van het college twijfelde wat hij zou doen, besloot niet vrijwillig als lid van de Commissie van Beheer te bedanken, ondanks "dat ik huiverig was, om mij voortdurend aan de bitse aanmerkingen en blijken van wantrouwen van de zijde mijner medebestuurders van Rijnland bloot te geven".[83] Uiteindelijk is deze zaak met een sisser afgelopen, ofschoon niet geheel duidelijk is hoe, want in 1851 zaten zowel Van Outeren als De Bruijn Kops nog in de Commissie van Beheer.

Hoewel noch Van Outeren noch De Bruijn Kops formeel partij hebben gekozen voor een standpunt in het conflict tussen Rijnland en de rijksoverheid, waren ze als informant voor beide partijen van belang. Uit de bewaard gebleven, meestal niet officiële aantekeningen, blijkt dat Van Outeren meer sympathie had voor de houding van het hoogheemraadschap, terwijl De Bruijn Kops overhelde naar de standpunten van de Commissie van Beheer.

Het was Van Outeren die het College van Dijkgraaf en Hoogheemraden in de vergadering van 1 september 1845 op de hoogte bracht van de waarschijnlijkheid dat het Rijk het recht van Rijnland om voorwaarden te stellen bij sluiting van het meer niet zou erkennen. Het zou daarom, aldus Van Outeren, verstandig zijn om zich "te laten inlichten omtrent den regtstoestand waarin het Hoogheemraadschap zich tegenover het Rijk (...) geplaatst vindt"[84], alvorens te reageren op het door de minister gestuurde, maar van de Commissie van Beheer afkomstige rapport. De vergadering besloot hierop de Leidse hoogleraar Thorbecke en de Amsterdamse advocaat Lipman advies te vragen over deze kwestie. In de eerste plaats wilde het

college uitsluitsel over de vraag of men aan het langdurig gebruik van wateren en het bezit van een grote waterboezem bepaalde rechten op het behoud daarvan kon laten gelden. Men vroeg zich verder af of het Rijk afhankelijk was van Rijnlands toestemming om het meer af te sluiten. Wanneer het antwoord op die vragen negatief zou luiden, wenste het college weten op welke wijze het kon blijven waken tegen aantasting van zijn gezag en veiligheid.[85]

Het advies van Thorbecke is in de eerste plaats zo interessant omdat hij een paar jaar later als minister van Binnenlandse Zaken (1849-1853) geconfronteerd zou worden met de uitkomst van het conflict, die grotendeels was bepaald door de houding, die Rijnland, mede op basis van zijn advies, had ingenomen. Daarnaast is zijn advies voor ons zo belangrijk omdat zijn uitspraken enig licht werpen op zijn visie inzake de wijze waarop grote werken idealiter gerealiseerd zouden moeten worden. In zijn antwoord, waarvoor hij niet minder dan f 100,- in rekening bracht, schreef Thorbecke dat het langdurig gebruik van wateren als boezem voor Rijnland geen enkel recht gaf om die te behouden. Omdat Rijnland geen aanspraak kon maken op behoud hiervan was de staat gerechtigd, zeker omdat de Tweede Kamer de droogmaking had goedgekeurd, een deel van de boezem van Rijnland, zonder toestemming van wie dan ook af te sluiten om het beoogde doel te bereiken.

Volgens Thorbecke was de enige mogelijkheid die voor Rijnland overbleef een appél de doen op de verantwoordelijkheid die de staat droeg ten aanzien van de waterstaat: "Het Gouvernement, dat aan Rijnland de onmisbare voorwaarden van bestaan,(...) onthield of onttrok, zou zijn pligt verzaken. Het Bestuur van Rijnland is niet eene particuliere huishouding, die men aan haar zelve overlaat, het is een tak van publiek bestuur, die het Gouvernement allezins is geroepen te beschermen".[86]

In de achttiende eeuw, onder de Republiek, was de zorg voor de waterstaat voornamelijk een aangelegenheid geweest van de waterschappen, ofschoon de gewestelijke besturen zich hiermee konden bemoeien door bepaalde activiteiten aan te moedigen, privileges te verlenen, voorschriften uit te vaardigen ten aanzien van bepaalde waterstaatkundige zaken en zelfs toezicht uit te oefenen.[87] Met het uitroepen van de Bataafse Republiek in 1795 was de eenheidsstaat geboren en begon een proces van centralisatie, ook op waterstaatkundig terrein. Dat proces was nog niet ten einde toen in 1814 het Koninkrijk werd geproclameerd. De Grondwet van 1815 en de Koninklijke Besluiten van 22 mei 1819 en 17 december 1819 zorgden voor een min of meer stabiele situatie op het gebied van de waterstaatszorg. De Grondwet bepaalde: "De Koning heeft het oppertoezigt over alles wat betreft den waterstaat van het Koninkrijk, de wegen en bruggen daaronder begrepen, zonder onderscheid of de kosten daarvan worden betaald uit 's lands kas of op eene andere wijze gevonden". (art. 215).

De koning kreeg weliswaar het oppertoezicht, in de praktijk werd de macht gedelegeerd aan de provincies. In 1819 werd bij Koninklijk Besluit een aantal waterstaatswerken door het Rijk aan de provincies overgedragen. De provincies kregen tot taak het toezicht op de waterstaatswerken in de praktijk uit te voeren. De waterschappen kwamen bij die gelegenheid eveneens onder hun toezicht te staan, waarmee in feite een einde werd gemaakt aan de autonomie van deze instituties.[88] Het duurde echter nog vele jaren voordat de waterschappen ook werkelijk in de greep van de provincies kwamen.[89]

Het advies van Thorbecke om een beroep te doen op de verantwoordelijkheid van de Staat ten aanzien van de waterstaat, baseerde hij op het bovengenoemde artikel uit de Grondwet. De Grondwet had immers "den Waterstaat van het Rijk (...) tot één geheel aangelegd". Door deze centralisatie op waterstaatkundig gebied was de verantwoordelijkheid van de staat in dit opzicht gegroeid. Het behoorde dan ook tot de plicht van de regering om bij wijziging van de waterstaat in een gebied, zorg te dragen voor voldoende compenserende middelen teneinde te voorkomen dat de veiligheid van het gebied in het geding kwam. Iedereen zal, aldus Thorbecke, van het bestuur van Rijnland verwachten dat het dit verlangen aan de regering kenbaar maakt om "daarop onveranderlijk te blijven staan". Openbaarmaking van een dergelijke aanspraak "kan gepast zijn".[90]

Het leek Thorbecke weinig waarschijnlijk dat, ofschoon de staat gezien voorgaande opmerkingen daartoe het volste recht had, de wensen en verlangens van Rijnland eenvoudig zouden worden genegeerd. Het zou in ieder geval uiterst onverstandig zijn wanneer het rijk tegen de wens van de belangrijkste belanghebbende in, zijn wil zou doordrijven. Voor het rijk zaten er immers alleen maar voordelen aan vast wanneer het de instemming had van Rijnland: "elk punt waarin de toestemming van Rijnland wordt verworven, is van de verantwoordelijkheid van het Gouvernement afgetrokken en op die van het Hoogheemraadschap overgebragt".[91] Thorbecke legde in zijn advies grote nadruk op de noodzaak van de Staat om rekening te houden met verantwoordelijkheden van andere actoren en waardeerde dit als positief. Dit is uit het oogpunt van de gehanteerde tegenstelling technocratische en sociocratische plan- en besluitvorming niet zonder belang.

Op een bijzondere vergadering van Dijkgraaf en Hoogheemraden van 28 oktober 1845 werd het standpunt bepaald dat Rijnland in deze kwestie tegenover het departement van Binnenlandse Zaken zou gaan innemen. In het antwoord aan de minister schreven dijkgraaf en hoogheemraden niet overtuigd te zijn van de veiligheidsgaranties die door de overheid werden geboden ten aanzien van Rijnlands waterstaat. In feite voldeed alleen de uitwatering bij Katwijk; het functioneren tot dan toe van het stoomgemaal bij Spaarndam beloofde weinig goeds voor de toekomst. "Niets toch", zo schreven zij, "mag hier worden gewaagd; niets van onzekere omstandigheden verwacht of gehoopt; bijna wiskundige zekerheid, door ondervinding zoo veel mogelijk gestaafd, moet er zijn alvorens te vernietigen wat bestaat, tenzij (en dit is in onze schatting de eenige uitzondering) er dadelijk werkende middelen gereed waren om een verbroken evenwigt op eene andere wijze terstond te herstellen (...). Voor hetgeen maar eenigzins gewaagd is, moeten wij, door waarborgen voor het geval van onverhoopte mislukking, al dadelijk verzekering erlangen; juist omdat het zich *a priori* niet laat bepalen of de uitkomsten zullen beantwoorden aan de verwachting (...)".[92]

Het bestuur van Rijnland volgde wat dit betreft het advies van Thorbecke. Het hoogheemraadschap ging echter verder en beweerde, tegen beter weten in, rechten op de boezem te hebben die onvervreemdbaar waren. Teneinde dit te staven werden allerlei historische bewijzen aangevoerd, zoals privileges die de Hollandse graven in de veertiende eeuw hadden afgegeven.[93] Door te beweren dat deze Middeleeuwse verklaringen niet door een ander bewind gewijzigd konden worden, speelde het bestuur van Rijnland, met het oog op zijn geloofwaardigheid, gevaarlijk spel.

De voorzitter van de Commissie van Beheer en Toezicht, jhr. Gevers van Endegeest, meende aanvankelijk nog dat het hoogheemraadschap weinig meer dan een schijnvertoning aan het opvoeren was om later, wanneer de resultaten van de droogmaking voor Rijnland eventueel mochten tegenvallen, geen al te grote verwijten te krijgen van de ingelanden. Hij werd echter van deze illusie beroofd door een vertrouwelijke brief van de Bruijn Kops, die zowel lid van de Commissie van Beheer als Hoogheemraad van Rijnland was. Deze schreef er zeker van te zijn dat "wanneer de minister eens mogt besluiten den knoop door te hakken en zonder zich aan R[ijnland] te storen, de afsluiting te gebieden, in dat besluit niet te berusten, maar daartegen op alle mogelijke wijzen, op te komen". De Bruijn Kops voegde hieraan nog toe dat de vergadering van dijkgraaf en hoogheemraden nog had overwogen dit dreigement aan de minister kenbaar te maken, maar dat zij daarvan, tot zijn opluchting, had afgezien om de zaak niet nog verder op de spits te drijven.[94]

Binnen de Commissie van Beheer ontbrandde nu een discussie over de vraag welk advies aan de minister van Binnenlandse Zaken gegeven diende te worden. Vrijwel alle leden van de commissie waren inmiddels ervan overtuigd dat Rijnland, wanneer het zich tekort gedaan zou voelen, zich daadwerkelijk tegen de sluiting van het meer zou verzetten. Dit betekende in ieder geval dat er een duidelijke uitspraak van de kant van de regering nodig zou zijn, omdat de kwestie anders niet opgelost zou kunnen worden. De commissie was na de nodige interne woordenwisselingen in meerderheid van mening dat met Rijnland een overeenkomst gesloten diende te worden. Dat advies aan de regering is voor tweeërlei uitleg vatbaar. In het kader van de beoordeling van de planning luidt een negatieve interpretatie dat enkel en alleen het kostenargument van belang was: grote vertragingen als gevolg van onenigheid zou de staat handenvol geld kosten. Een positieve interpretatie legt meer nadruk op de wijze waarop de commissie dacht dat plannen idealiter gerealiseerd moesten worden. Beide elementen vinden we terug in het advies aan de minister van Binnenlandse Zaken. Het kostenaspect was echter veeleer een argument dat uit tactische overwegingen werd gebruikt om de minister van Binnenlandse Zaken te overtuigen dan dat het de werkelijke reden was waarom de meeste commissieleden deze mening waren toegedaan. Financiën speelden op dat moment nog niet, zoals enkele jaren later wel het geval zou zijn, een allesbeheersende rol in de wijze waarop adviezen en besluiten tot stand kwamen.

Volgens de Commissie van Beheer was het beter om nu enige tijd te verspelen door de kwestie met het Hoogheemraadschap goed te regelen, dan door zich op dit moment weinig van Rijnland aan te trekken en later geconfronteerd te worden met een mogelijke uitspraak van de rechter (het college had reeds gedreigd om naar de rechter te zullen stappen) om de werkzaamheden stop te zetten tot aan Rijnlands verlangen was voldaan "daargelaten nog het hoogst onaangename en onwenschelijke dat de Regering (...) op dergelijke wijze wierd ten toon gesteld".[95]

Ofschoon de Commissie van Beheer geenszins betwistte dat de rijksoverheid het recht had om zijn wil aan een waterschap op te leggen, waren de meeste leden er toch voorstander van om daar waar mogelijk "de toekomst (...) bij overeenkomst te regelen" en te tonen wat "toch zeker immer in de bedoeling der Regering en der Commissie gelegen was, dat men waarlijk naast de belangen der onderneming die

van Rhijnland op den voorgrond stelt". Zo had de commissie immers altijd al gewerkt. Bij de Katwijkse uitwatering, Spaarndamse werken, de aanleg van de ringvaart en -dijk, de bouw van de Leeghwater waren toch altijd al afspraken gemaakt, al dan niet bezegeld in een contract, tussen het hoogheemraadschap en de Commissie van Beheer. Tot dan toe waren de aangelegde werken op basis van overleg tussen de verschillende belanghebbenden tot stand gekomen. De Commissie van Beheer achtte het dan ook weinig zinvol te bakkeleien over de vraag of Rijnland nu wel of geen recht had om bepaalde eisen te stellen; van veel meer gewicht was na te gaan of de inhoud van Rijnlands verlangens, die (op Thorbecke's advies) als een onverbiddelijke eis werden gepresenteerd, redelijk was. "De voorname zaak is thans schikking en voortgang; zonder het punt van regten uit te maken en een ieder daaromtrent latende in zijn geheel, kan er naar het oordeel der Commissie eene schikking of overeenkomst worden gemaakt (...) Het is thans de vraag wat de overeenkomst zal bevatten (...).[96]

Het was, aldus de commissie, weinig zinvol om de Raad van State te horen omdat het in wezen geen conflict was dat op het juridische- of staatsrechtelijke vlak lag. Dat zou slechts tot tijdverlies leiden. Welke uitspraak dit college ook deed, het zou geen oplossing kunnen bieden: "Oordeelt immers dit hooge Collegie dat Rijnland in deszelfs regt is, dan is het nog de vraag of de Regering er in zal berusten. Geeft het daarentegen aan de Regering gelijk, dan is het zeer te betwijfelen of Rhijnland zich aan die uitspraak zou gehouden achten".[97]

In haar advies had de commissie dan ook de meeste aandacht uit laten gaan naar de inhoud van het met Rijnland te sluiten contract. Als bijlage bij de brief werd een concept-overeenkomst met Rijnland aan de minister aangeboden, waarin de absolute garanties die Rijnland op tal van punten inzake de waterhuishouding eiste, waren afgezwakt tot nastrevenswaardige zaken waarvoor de commissie zich zo goed mogelijk zou inspannen.

De minister van Binnenlandse Zaken, baron Schimmelpenninck van der Oye gaf zijn goedkeuring aan dit concept enkele dagen voor zijn aftreden in februari 1846. Hij schreef aan het College van Dijkgraaf en Hoogheemraden dat deze gewijzigde redactie "moet worden beschouwd als een ultimatum van hetgeen kan worden toegegeven en de Regering, bij eene onverhoopte weigering, na de Raad van State te hebben gehoord in de noodzakelijkheid zou kunnen worden gebragt om als magthebbende zonder nadere overeenkomst voort te gaan en te handelen, zooals zij in het belang van het ondernomen werk zou vermeenen te behooren".[98]

Deze toezegging van Schimmelpenninck van der Oye is hem later nog vaak kwalijk genomen, omdat hij hiermee de besluitvorming in feite in een te vroeg stadium in een bepaalde richting zou hebben gestuurd. De voorkeur van de minister om waar mogelijk zaken bij overeenkomst in plaats van bij besluit te regelen is terug te voeren op zijn afkeer van het autocratische bewind van koning Willem I, dat hij eertijds als lid van de Tweede Kamer herhaaldelijk met klem had bestreden.[99]

Rijnland ging met dit aanbod, zij het knarsetandend, akkoord. Het besluit van de minister om eerst de Raad van State in deze kwestie te horen alvorens het contract te bekrachtigen, heeft de afhandeling ervan ernstig vertraagd. Vele maanden waren nodig voordat de tekst van de overeenkomst tussen het Hoog-

heemraadschap van Rijnland en de Commissie van Beheer (die in naam van de Regering zou tekenen) zo ver gereed was dat hij aan de Raad van State kon worden voorgelegd. Op 1 november 1846 boog dit college zich over de ontwerp-overeenkomst. Het had grote kritiek op de wijze waarop de vroegere minister van Binnenlandse Zaken, Schimmelpenninck van der Oye, met de materie was omgesprongen. Eerst Rijnland toezeggen een verdrag te willen sluiten en daarna pas de Raad van State raadplegen was niet correct, maar "intusschen is uit die handeling van den Minister nog geene verpligting tot bekrachtiging van Uwe Majesteit geboren". De Raad van State was van oordeel dat wanneer de overeenkomst zou worden gesloten "tekort zoude worden gedaan aan de bevoegdheid welke bij de Grondwet aan Uwe Majesteit is toegekend en daardoor een gevaarlijk antecedent worden daargesteld (...). Dat oppertoezigt vermag, het zij met eerbied gezegd, niet aan banden worden gelegd. Het Hoogheemraadschap van Rijnland moet zich aan de bevelen van Uwe Majesteit over alles wat de Waterstaat betreft onderwerpen en zich daarna gedragen".[100] De koning zou deze kwestie dus bij besluit moeten regelen. Het zou echter, zo schreef de Raad van State, wel goed zijn wanneer de belangrijkste wensen die door Rijnland zijn kenbaar gemaakt, in het Koninklijk Besluit zouden worden vervat.[101]

De uitspraak van de Raad zette vele pennen in beweging. De oude Ewijk, invloedrijk op het ministerie van Binnenlandse Zaken maar binnen de Commissie van Beheer steeds meer gezien als een ouderwetse heer met achterhaalde ideeën uit het tijdperk van koning Willem I, schreef aan de minister van Binnenlandse Zaken verheugd te zijn over de uitspraak van de Raad van State. Men moest aldus Ewijk "niet uit het oog verliezen (...) dat men te doen heeft met de besliste tegenstanders [Rijnland en de stad Leiden] der onderneming zelve van den beginnen af, en die niet zullen nalaten, om, zooals men het noemt, een spaak in het wiel te steken. Doch deze heeren verliezen, naar mijne gedachten te veel uit het oog dat men op eenen dwaalweg geraakt, wanneer men zich alsnog wil houden aan hetgeen hunne souvereine Heemraadcollegies vroeger waren. Zij moeten zich voegen naar de tegenwoordige instellingen die hunne oppermagt niet meer gedogen en doen zij dit niet, zoo zullen zij hun eigen graf graven".[102] Minder waardering kon Ewijk opbrengen voor het advies van de Raad van State om in het door de koning te nemen besluit de voorgestelde bepalingen uit het contract op te nemen. De minister diende zich slechts te bepalen tot het "aan den Koning een behoorlijk gemotiveerd Besluit tot regeling der zaak voor te stellen en zich niet, zooals teveel is geschied, door vrees voor Rijnland te laten afschrikken. Men zal zich toch ook wel twee maal bedenken alvorens spectacel te maken".[103]

Op verzoek van minister Van Randwijck gaf ook Gevers van Endegeest zijn visie op de uitspraak van de Raad. Gevers bleef hardnekkig volhouden dat het tekenen van een contract met Rijnland de enige juiste manier van handelen was. Hij vond het zonder meer onzin van de Raad van State om te spreken van een gevaarlijk antecedent dat werd geschapen wanneer een overeenkomst zou worden getekend. Deze overeenkomst zou, zo schreef de voorzitter van de Commissie van Beheer, geen antecedent zijn, maar "slechts het volgen van precedenten". In 1843 had de Commissie immers met Rijnland een contract gesloten nopens de overname en het onderhoud door Rijnland van het Katwijks Kanaal dat later door de

regering was goedgekeurd. In hetzelfde jaar werd een soortgelijk contract gesloten met de stad Leiden met betrekking tot de bouw van een brug over dat kanaal.

Aan regeling bij besluit kleefden aldus Gevers van Endegeest grote bezwaren, zelfs wanneer de wensen van Rijnland in zo'n besluit zouden worden opgenomen. Besluiten konden worden gewijzigd zonder dat degene over wie werd beslist enige invloed hierop kon uitoefenen. "Het zal weinig vertrouwen en gerustheid inhouden (...) dat de Regeering heden juist anders handele dan gisteren - Rhijnland zal zeer wel beseffen dat het beginsel van regeling van deszelfs zaken bij besluit toegegeven zijnde, het geheel en al afhankelijk en onbeduidend is geworden - dat zulk een besluit gewijzigd kan worden; het zal er zich tegen verzetten; men twijfele daar niet aan (...)".[104]

Het curieuze aan de hele kwestie is dat, alle schermutselingen over de vorm ten spijt, iedereen ervan overtuigd was dat Rijnlands veiligheid gewaarborgd moest worden en dat ook Rijnland er in dit stadium belang bij had dat de droogmaking werd voltooid. Gevers van Endegeest beschuldigde de overheid ervan dat zij Rijnland tegen zich in het harnas had gejaagd omdat "men zich verkeerd met Rijnland in onderhandeling begaf (...) Men erkent de billijkheid der voorwaarden maar den vorm niet - en wil het harde van den vorm bemantelen met het toegeven der zaak. Dit verraadt zwakheid van stelsel; dit is aantoonen dat de Theorie, zonder hulp, niet in praktijk te brengen is (...)".[105]

De minister stond voor de moeilijke opgave de knoop in dit conflict door te hakken. Vanwege "den teederen aard" van de kwestie besloot hij het geschil met alle adviezen die hij tot dan toe had ontvangen, nog eenmaal aan een deskundige, de landsadvocaat mr. Faber van Riemsdijk, voor te leggen. Tot werkelijk nieuwe inzichten leidde diens advies niet. Faber van Riemsdijk schreef een juridische verhandeling over het onderscheid tussen privaat- en publiekrecht, een onderscheid waarop ook in eerdere adviezen was gewezen. Publiekrechtelijke zaken konden, ja moesten bij besluit geregeld worden, terwijl privaatrechtelijke zaken zich leenden voor overeenkomsten. De landsadvocaat kwam tot de conclusie dat aangezien er geen twijfel bestond over het antwoord op de vraag of de droogmaking van het meer een staats- dan wel een privéonderneming was, de kwestie zonder meer bij besluit geregeld moest worden. Hij ontwaarde echter de mogelijkheid om een aantal van de "beweerde rechten" onder het privaatrecht te laten vallen. Die zaken zouden dan bij overeenkomst kunnen worden geregeld.[106] Deze zienswijze kwam geheel overeen met de opvattingen van staatsraad Van Breugel, die zich als enige niet met het officiële rapport van de Raad van State aan de koning had willen verenigen en in een aanhangsel zijn eigen visie op de kwestie had gegeven.[107]

De visie van beide heren vormde voor mr. L.N. graaf van Randwijck, inmiddels de vierde minister die zich met deze netelige kwestie bezig hield, een aanknopingspunt om de zaak snel af te handelen. In een nota aan de koning schreef hij zich geheel met de zienswijze van Van Breugel en Faber van Riemsdijk te kunnen verenigen, maar dat hij vreesde in een eindeloze discussie verzeild te raken over de vraag welke onderdelen van Rijnlands wensen tot het privaat- en welke tot het publiekrecht gerekend moesten worden. Aangezien hij daarnaast ook nog met de erfenis van de vroegere minister Schimmelpenninck van der Oye was opgezadeld, die Rijnland een regeling door overeenkomst had aangeboden, achtte hij het in

dat licht bezien en met het oog op de tijd, het beste dat overgegaan werd tot het aangaan van een overeenkomst met Rijnland "doch alleen onder het speciale voorbehoud wat betreft die punten die tot de openbare orde, tot magt en gezag betrekking hebben, van het oppertoezigt en de bevoegdheid van Uwe Majesteit om daaromtrent te beschikken (...)".[108]

De Commissie van Beheer werd bij Koninklijk Besluit van 10 juli 1847 gemachtigd om de door de minister van Binnenlandse Zaken voorgedragen overeenkomst met Rijnland te sluiten "onder de uitdrukkelijke reserve dat wij niet willen geacht worden door het toestemmen in die overeenkomst, in het minste tekort te hebben willen gedaan aan die bevoegdheid [om te beschikken over zaken die tot macht, gezag en openbare orde betrekking hebben] en dat oppertoezigt, aan welke door bijzondere overeenkomsten niet kan worden gederogeerd".[109] De overeenkomst (zie bijlage II) werd op 19 juli 1847 in Den Haag en op 3 augustus in Leiden door de voorzitter van de Commissie van Beheer en Toezicht en de Dijkgraaf van het Hoogheemraadschap van Rijnland getekend.

Het uiteindelijke resultaat was een compromis dat beide partijen in hun waarde liet. Het is niet zozeer dit resultaat in de vorm van het contract dat vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ordening van belang is. Van veel groter gewicht zijn de denkbeelden van de verschillende actoren die hier de revue zijn gepasseerd. In het langdurige conflict kunnen we een drietal standpunten onderscheiden. In de eerste plaats zien we de meeste leden van de Commissie van Beheer en Toezicht, met Gevers van Endegeest voorop, de hoogleraar Thorbecke en minister Schimmelpenninck van der Oye die weinig vertrouwen hebben in de voluntaristische wijze van besluitvorming. Ze erkennen weliswaar de macht en het recht van de koning om desnoods tegen de wil van Rijnland maatregelen te treffen die van invloed zijn op de waterhuishouding in dat gebied, maar ze plaatsen duidelijk vraagtekens bij de effectiviteit van zulke besluiten. Ze beschouwen het conflict tussen Rijnland en de Staat niet als een louter staatkundige aangelegenheid (behalve dan misschien minister Schimmelpenninck van der Oye), maar hadden ook oog voor de uitwerking van bepaalde oplossingen op de praktijk van de planvorming en uitvoering. Wanneer besluiten werden genomen die lijnrecht indruisten tegen de verlangens van Rijnland (zoals regeling van het geschil door besluit) was het niet denkbeeldig dat het Hoogheemraadschap de verdere uitvoer van de werken zodanig zou gaan tegenwerken dat de gehele onderneming aanzienlijk werd vetraagd. Omdat de uitmaling op de boezem van Rijnland plaats vond had het daartoe genoeg mogelijkheden, variërend van gerechtelijke acties (die in ieder geval vertraging voor de werken zouden opleveren) tot het stilzwijgend instemmen met sabotage.[110] Volgens het standpunt dat door de meeste leden van de Commissie van Beheer en Toezicht werd ingenomen was het van groot belang om het draagvlak van de voorgestelde plannen zo breed mogelijk te maken. Het advies van Thorbecke aan het bestuur van Rijnland is in dit kader veelzeggend: deling van verantwoordelijkheid is in het belang van zowel de staat als van het hoogheemraadschap.

De Commissie van Beheer had tot dan toe ook altijd op die basis gewerkt. Niet alleen met Rijnland maar ook met andere belanghebbenden werd overleg gevoerd

hetgeen in sommige gevallen uitmondde in een contract, maar in de meeste gevallen in mondelinge afspraken. Dit principe om op basis van onderhandeling tot afspraken te komen met betrokkenen had nooit geleid tot bezwaar van de zijde van de regering. Het is waarschijnlijk dat alleen door de territoriale aspecten die aan het conflict kleefden de gehele kwestie er een dimensie bij kreeg: de vraag wie uiteindelijk de bevoegdheid had in dit gebied op te treden. Vanuit het oogpunt van de planvorming is dit laatste van minder belang. Veel belangrijker is het streven dat we bij de Commissie van Beheer bespeuren om door overleg met belanghebbenden een zo groot mogelijke consensus te bereiken ten aanzien van de geprojecteerde werken. De machtsvraag is daarbij van weinig belang; op de voorgrond stond de overtuiging dat alleen dan de voortgang van de droogmaking zou zijn verzekerd. Gevers van Endegeest benadrukt het streven naar samenwerking in zijn driedelige werk over de droogmaking wanneer hij schrijft dat de commissie "omtrent alle voorname punten der droogmaking in overleg met Rijnland [had] gearbeid".[111]

In deze visie zijn belangrijke elementen van de sociocratische planningconceptie te ontdekken. In de sociocratische opvatting van planvorming is geen plaats voor een almachtige staat die zich boven alle andere belanghebbenden plaatst en hen zonder meer zijn wil oplegt. De staat probeert juist rekening te houden met de rechten en verantwoordelijkheden van de overige actoren. Meningsverschillen worden op basis van onderhandelingen opgelost en niet door middel van machtspolitiek. Dat laatste is in deze opvatting op langere termijn weinig vruchtbaar.[112]

De adviezen van de Raad van State en Ewijk getuigen van een tegenovergestelde mening. De Raad van State bezag het conflict geheel op staatsrechtelijke gronden, waarbij de grondwettelijke bevoegdheden van de koning centraal stonden, en nauwelijks met het oog op de gevolgen van een besluit op de praktijk van de ruimtelijke ordening. Het college was vooral gekant tegen de vorm waarin Rijnlands verlangens gegoten dienden te worden (overeenkomst); het was niet tegen de inhoud van de verlangens. Het oordeel van Ewijk is in inhoudelijk opzicht veel belangrijker. Hij was van mening dat het oorspronkelijk vastgestelde plan volgens draaiboek diende te worden uitgevoerd. Hij stelde de zaken duidelijk toen hij de minister schreef dat "om de belangen van het district in alle opzigten te verzekeren, behoeven of behooren er echter (...) geene bilaterale contracten te worden aangegaan. Bij een behoorlijk gemotiveerd besluit kan alles naar vereisch en doelmatig worden bepaald en geregeld, en wanneer ingevolge van dien de onderneming wordt voortgezet, kan Rhijnland gerust worden afgewacht".[113]

We zouden Ewijk op grond van zijn uitspraken kunnen scharen onder de technocraten. Aanhangers van deze stroming verdedigen immers het belang van de macht die planners en uitvoerders dienen te hebben om eenmaal geprojecteerde werken zonder allerlei discussies tot stand te kunnen brengen. De staat weet wat goed is en houdt rekening met de belangen van anderen. In deze zienswijze heeft de staat grote macht en kan zijn wil zonder meer opleggen aan de samenleving.[114]

Een derde standpunt dat in het conflict kan worden onderscheiden staat tussen beide vorige in en kan als pragmatisch worden getypeerd. Het is niet gebaseerd op een zekere overtuiging met betrekking tot de ideale wijze van plan- en besluitvorming, maar is veeleer geboren uit het ongenoegen over de vertragende

werking die het conflict heeft op de voortgang van de onderneming. Dit standpunt vinden we met name terug bij de minister van Binnenlandse Zaken mr. L.N. graaf van Randwijck. Hij adviseert de koning uiteindelijk om de eisen die Rijnland stelt, onder het nodige voorbehoud, in een verdrag vast te leggen. Het was niet de overtuiging van de conservatieve Van Randwijck maar het zijns inziens niet langer te tolereren uitstel om met de werkelijke drooglegging te beginnen, dat de doorslag gaf om het conflict op deze wijze te beslechten. Nog langer vasthouden aan het standpunt dat de regering haar wil zonder meer aan lagere bestuursorganen kon opleggen, zou gezien de te verwachten tegenwerking van Rijnland niet alleen handenvol geld kunnen gaan kosten, maar had bovendien door de toezeggingen van de vroegere minister Schimmelpenninck van der Oye aan het Hoogheemraadschap, geen sterke juridische basis.

Wanneer we het verloop van het geschil overzien kan niet worden geconcludeerd dat de afloop ervan de mijlpaal in de geschiedeis van de ruimtelijke ordening is geweest in de zin zoals Van der Woud bedoelt. Aan de uitkomst mag mijns inziens niet de conclusie worden verbonden dat de regering uit overtuiging afzag van een decreet en tot het inzicht was gekomen dat grote openbare werken met overeenkomsten gerealiseerd dienden te worden. Slechts enkele personen waren die mening toegedaan, zoals Schimmelpenninck van der Oye en de latere minister van Binnenlandse Zaken Thorbecke. Van Randwijck wilde dit conflict hoe dan ook beëindigd zien en koos om opportunistische redenen voor een contract met Rijnland. De motivering van deze keuze, namelijk om verder tijdverlies te voorkomen, kan mijns inziens dan ook niet worden beschouwd als een principiële breuk in het denken over de wijze waarop grote werken gerealiseerd dienden te worden. Het is onwaarschijnlijk dat de keuze voor een van beide vormen (decreet of overeenkomst) tot één bepaalde gebeurtenis is te herleiden. Terwijl de planvorming en daaraan gekoppeld ook de besluitvorming op het niveau van het 'dagelijks handelen' (in dit geval door de Commissie van Beheer) eigenlijk al vanaf het moment waarop deze commissie is aangetreden, op basis van overleg met de betrokkenen gebeurde, was dit op regeringsniveau, waar het denken in termen van macht domineerde, in 1847 nog geen uitgemaakte zaak. Schimmelpenninck van der Oye was tot het aantreden van Thorbecke in 1849 een uitzondering geweest, over wiens toezeggingen niet alleen zijn opvolgers maar ook de Raad van State zich hadden opgewonden. Resumerend kunnen we stellen dat het denken over de juiste wijze van besturen in hoge mate afhankelijk was van de persoon die op het moment het bewind voerde.

Hoe zeer het probleem van de besluitvorming in dit conflict was verweven met de vraag van de macht blijkt wel uit het feit dat de overheid zich nooit druk had gemaakt over de wijze waarop de Commissie van Beheer met belangengroepen was omgegaan zolang het geen zaak betrof waarbij de rechten van de verschillende organen over een groot gebied in het geding waren. In het verleden waren al meerdere malen overeenkomsten gesloten zonder het minste bezwaar van de zijde van de regering die daarvan altijd op de hoogte was geweest. We kunnen dan ook niet spreken van een mijlpaal in de geschiedenis van de ruimtelijke ordening. Wat wel kan worden geconcludeerd is dat terwijl op het niveau van het 'dagelijks handelen' het besef al lang was doorgedrongen dat goede resultaten slechts waren

te behalen bij een zekere overeenstemming, dit besef nu ook op het hoogste niveau geleidelijk begon door te dringen. De regeringen onder Koning Willem I konden in een korte tijd besluiten nemen en opleggen; in de jaren veertig is de overheid veel terughoudender geworden. Deze aarzelende houding die de regering in het conflict met Rijnland inneemt laat zien dat zij eerder in een overgangssituatie verkeert dan dat van een omslag in het beleid kan worden gesproken. Het uiteindelijke resultaat, het compromis met alle voorbehouden die daarin worden gemaakt, vormt daarvan eveneens een goede getuigenis.

Wateroverlast

Op 7 juni 1848 was het dan eindelijk zo ver dat de elf pompen van het stoomgemaal de Leeghwater in bedrijf konden worden gesteld. Iedere minuut werd, wanneer alle pompen tegelijk in werking waren, tussen de 300 en 400 kubieke meter water uit het meer op Rijnlands verkleinde boezem gebracht.[115] Het zou nog bijna tien maanden duren voordat de Leeghwater assistentie kreeg van de andere twee stoomgemalen, de Lijnden en de Cruquius. Beide gemalen waren niet eerder gereed dan in april 1849. De vertraging die aan het conflict met Rijnland werd toegeschreven, moet dan ook niet al te dramatisch worden voorgesteld[116], omdat ook zonder dat geschil slechts een van de drie machines in het najaar van 1845 met de uitmaling had kunnen beginnen.

Met de afsluiting van het meer van de rest van Rijnlands boezem en het in gebruik nemen van het stoomgemaal de Leeghwater, brak een spannende tijd aan voor zowel het Hoogheemraadschap van Rijnland als de Commissie van Beheer. Nu zou immers blijken of de door de commissie geprojecteerde middelen de waterhuishouding naar verwachting konden regelen. De Leeghwater was nog maar enkele maanden in bedrijf of de eerste klachten over wateroverlast kwamen al bij de Commissie van Beheer en Toezicht binnen. Het bestuur van het Hoogheemraadschap van Rijnland, dat de klachten inventariseerde en aan de Commissie van Beheer en aan de minister van Binnenlandse Zaken stuurde, zag hierin een bevestiging van zijn vroegere vermoedens over de onvoldoende waarborgen voor zijn waterhuishouding. In november 1848 was de boezem in het zuiden van Rijnland gerezen tot 7 centimeter beneden Amsterdams Peil en in Leiden tot 23,4 centimeter beneden AP.[117] Deze hoge waterstand betekende dat de laaggelegen boezemlanden op sommige plaatsen bedekt waren met water. Vooral bloemenhandelaren en -kwekers in de omgeving van Haarlem, Bloemendaal, Hillegom, Lisse, Sassenheim en Aalsmeer hadden ernstig te lijden onder de hoge stand van het water. In de vele brieven waarmee zij het bestuur van het Hoogheemraadschap bestookten, klaagden zij dat de "op die gronden bevindende bloemen en heestergewassen voor het grootste gedeelte vernietigd of bedorven waren, en men vreest mede voor de jonge vrugtboomen".[118]

Behalve de tuinderijen in deze delen van Rijnland had ook de stad Gouda ernstig te lijden gehad onder de hoge waterstand. Het bestuur van de stad had de gouverneur van de provincie Zuid-Holland dringend verzocht maatregelen te nemen omdat in de lage delen van de stad straten en huizen waren ondergelopen.[119]

Volgens het bestuur van Rijnland was al deze overlast te wijten aan de onlangs begonnen drooglegging van het Haarlemmermeer en aan het feit dat de Commissie van Beheer zich niet zou houden aan de bepalingen uit het enkele maanden eerder gesloten contract.

De Commissie van Beheer en Toezicht reageerde veel minder laconiek op de klachten over de hoge waterstanden dan enkele jaren geleden, toen binnen de commissie door sommige leden op ironiserende wijze over Rijnlands eeuwige geweeklaag werd gesproken. Vooral Beijerinck en Simons waren lange tijd van mening geweest dat Rijnland de zaken veel te negatief voorstelde en moest ophouden met het rondstrooien van apocalyptische toekomstbeelden. Zij hadden eens naar aanleiding van Rijnlands sombere rapporten over de gevolgen van de droogmaking aan de vergadering van de commissie geschreven: "Het lezen dier stukken bragt den ondergeteekenden voor de geest het bekende van Bérenger: 'Si quelqu'un tue son père, C'est la faute de Voltaire'.[120] Rhijnland is in groot gevaar, de stand van den boezem is onlijdelijk door de aangevangen werken voor de droogmaking van het meer, wat zal het wezen wanneer het meer geheel omringd is, en dus zulk een werkelijk deel van den boezem onttrokken zal wezen. Er ontbreekt alleen aan, dat de ongunstige weersgesteldheid van den afgelopen winter aan de voorgenomen droogmaking wordt toegeschreven".[121]

Ditmaal werden de klachten door de Commissie van Beheer uiterst serieus genomen. Voor de minister, mr. J.M. de Kempenaer, waren de klachten voldoende reden om een onderzoek te gelasten. De aantijging aan het adres van de Commissie van Beheer, dat zij de bepalingen uit het contract dat met Rijnland was afgesloten, niet was nagekomen, vormden hiervoor de directe aanleiding. Ingenieur L.J.A. van der Kun, die dit onderzoek uitvoerde, noemde in zijn eindrapport de verminderde oppervlakte van de boezem "die thans te klein is om eene vrije uitmaling der polder- en droogmakingsmolens te kunnen gedogen, in de dagen dat de [uitwaterings] sluizen zijn gesloten", de belangrijkste oorzaak van de hoge boezemstanden.[122] De uitwateringssluizen waren in november 1848 geregeld gestremd geweest door de hoge zeestanden. De verkleinde boezem had in die omstandigheid, en zeker wanneer er veel regen viel, zoals het geval was geweest, niet meer de capaciteit om het polderwater, zoals vroeger, geruime tijd vast te houden.

Toch was de hoogst waargenomen stand van de boezem van 7 centimeter onder AP (gemeten bij Gouda) niet uniek in de geschiedenis van Rijnland. In 1845, toen het Haarlemmermeer nog in open verbinding stond met de boezem van Rijnland, werd op de Gouwe bij Gouda in november een stand van 7,8 centimeter en in december zelfs van 1,3 centimeter beneden AP gemeten.[123] Ook in het verdere verleden waren zulke hoge waterstanden niet onbekend. Van der Kun concludeerde in zijn rapport aan de minister op basis van deze gegevens: "Ik vermeen het er dan ook voor te moeten houden dat de hooge stand van 7, 12, 14 à 20 duim onder AP, die op sommige punten is waargenomen, niet tot zulke algemeene klagten zoude aanleiding gegeven hebben, ware het niet, dat elk polderbestuur is in het bezit gesteld van een exemplaar der overeenkomst van den 19 july/3 aug 1847".[124]

De klagers beriepen zich in meerderheid op artikel 1e uit de overeenkomst. Hierin werd bepaald dat indien de boezem van Rijnland met te veel water zou zijn

bezwaard en niet door de bestaande middelen kon worden ontlast, de commissie verplicht was het boezemwater in het meer terug te laten lopen waardoor de boezem gedurende de wintermaanden tot op 30 centimeter -AP zou worden teruggebracht. Volgens de klagers had de commissie zich niet aan deze bepaling gehouden. Van der Kun stelde in zijn rapport hier tegenover dat indien de commissie werkelijk water in het meer zou hebben laten terugvloeien "daarvan het gevolg zoude zijn dat de 261 molens (waarvan een deel onderworpen was aan een peil van 0,275 el) allen in het gemaal zouden komen om, zoo lang de zeesluizen gesloten bleven en het strijkgemaal te Spaarndam door den hoogen zeestand weinig of niet kan werken, onafgebroken het polderwater in het Haarlemmermeer uit te storten".[125] Dat was volgens Van der Kun in strijd met de geest van het contract.

Teneinde te voorkomen dat de uitmaling van het meer zou gaan lijken op het werk van de door Zeus veroordeelde Sisyphus, diende volgens Van der Kun een maalpeil te worden ingesteld voor alle poldermolens in het Hoogheemraadschap. In zijn advies aan de minister stelde hij voor "om de aanleg of stichting dier meerdere middelen [=het stoomgemaal dat bij Halfweg zou moeten komen Ch.J.] in verband te brengen met de geneigdheid die men al dan niet bij Rijnland zal ontmoeten, om een vast maalpeil voor al zijne molens vast te stellen (...)".[126]

Dit laatste werd echter door de meeste leden van de Commissie van Beheer en Toezicht afgeraden. In de eerste plaats zou het een slepende kwestie worden omdat de molens ten noorden van de Rijn zich zouden beroepen op oude privileges die hen het recht gaven ongelimiteerd op de boezem te lozen. Verder uitstel van de bouw van het geprojecteerde stoomgemaal bij Halfweg, dat hoe dan ook nodig zou zijn, was ongewenst. In de tweede plaats zou het ten opzichte van Rijnland onbillijk zijn om de bouw van dit gemaal afhankelijk te maken van de geneigdheid van Rijnland om een algemeen maalpeil in te stellen, omdat de staatscommissie van 1837 een verbeterde uitwatering bij Halfweg in het vooruitzicht had gesteld. Wel verdiende het, aldus de Commissie van Beheer, aanbeveling om met Rijnland onderhandelingen aan te knopen over de mogelijkheid, los van iedere andere kwestie, een maalpeil voor alle poldermolens in te stellen.[127]

De klachten over de wateroverlast waarmee de Commissie van Beheer in het najaar van 1848 geconfronteerd werd, bleken slechts een mager voorproefje te zijn van wat in de jaren daarop nog zou volgen. Iedere winter opnieuw werd de commissie lastig gevallen met klachten over de waterstand in het gebied van Rijnland. Het was voor de polderbesturen onbegrijpelijk dat het beloofde stoomgemaal bij Halfweg alsmaar niet werd aanbesteed. De irritatie over de vermeende passiviteit bij de Commissie van Beheer en de regering om de overlast te beperken, groeide ieder jaar. De dijkgraaf van de Vierambachtspolder bij Woubrugge schreef in februari 1850 aan de koning "dat de ingenieurs van den waterstaat en de commissie van droogmaking de behoefte van den landbouw niet schijnen te begrijpen (...). Dat men alzoo in de hoop en verwachting van eenmaal in het toekomende en in een misschien ver verschiet, goed en vruchtbaar land te verkrijgen, het thans bestaande goed en vruchtbaar land grootelijks benadeelt en bederft".[128]

Een jaar later, in februari 1851, richtte de Zoetermeerse afdeling van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw zich tot de Tweede Kamer met het verzoek

"een parlementair onderzoek of enquête" in te stellen naar de rampzalige gevolgen die de droogmaking van het Haarlemmermeer tot dan toe voor de landbouw had gehad. Volgens de 36 ondertekenaars van dit verzoekschrift liepen "voor de derde maal na de afsluiting van het meer veele schoone wintergewassen gevaar door het water te worden bedorven" terwijl "hunnen weilanden verzuren en in de twee laatste jaren eene veel geringere hoeveelheid en hoedanigheid van gras en hooi hebben opgeleverd".[129]

De leden van de Tweede Kamer achtten het nog te vroeg voor een parlementair onderzoek en wensten eerst van de minister te horen wat de plannen waren om de situatie in dit deel van Rijnland te verbeteren. De minister beperkte zich in zijn brief aan de Tweede Kamer tot het bagatelliseren van de klachten: "Er komt bijna geene bewering in het vertoog der adressanten voor die men niet overdreven of geheel onjuist mag noemen (...). Ook ten opzigte van de beweerde verzuring der landerijen en de gevaren waaraan de schoone wintergewassen waren blootgesteld zijn de aangeheven klagten niet vrij van overdrijving. De Regeering erkent gaarne dat er moeijelijke ogenblikken zijn geweest en deze erkenning blijkt genoegzaam uit de pogingen die zij aanwendt om door het stichten van een tweede stoomgemaal te Halfwegen en door andere krachtige hulpmiddelen de uitvoering zoo volkomen mogelijk te maken".[130]

Waarschijnlijk had de minister niet helemaal ongelijk wanneer hij beweerde dat de klachten overdreven waren. Wanneer de inhoud van de brief van de Zoetermeerse afdeling van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw aan de Tweede Kamer wordt vergeleken met de bewaard gebleven rapporten van dezelfde afdeling aan de secretaris van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw, waarin gegevens worden verstrekt voor de jaarlijkse staten van landbouw, blijkt dat daarin nauwelijks melding wordt gemaakt van de catastrofale boezemstanden. De belangrijkste gewassen die in deze streek werden verbouwd waren tarwe, rogge, gerst, haver, bonen, koolzaad, vlas en aardappelen. In het verslag van de Zoetermeerse afdeling over 1849 werd de tarwe- en roggeopbrengst zeer goed genoemd. De opbrengst van wintergerst gaf "stof tot tevredenheid", maar de zomergerst was minder gunstig uitgevallen door de aanhoudende droogte in het begin van de zomer. Hetzelfde gold voor de haveroogst. De bonenoogst daarentegen was goed; koolzaad en aardappelen hadden geleden van de voorjaarsvorst. De opbrengst van het vlas was beter dan in 1848, maar veel was verloren gegaan door "den zogenaamden brand, dat eigenlijk niets anders is dan een versterf, waarschijnlijk veroorzaakt door gebrek aan voor het vlas benoodigde minerale bestanddelen, welke vele onzer gronden slechts in geringe mate schijnen te bezitten".

Met betrekking tot de graslanden werd gezegd: "de landen hebben over het algemeen een matig gewas gegeven. Zij leden in den voorzomer veel van droogte; later kwam er veel gras, doch de muizen hebben er nogal veel van vernield. Ook de buitengewoon zware regen, die in october viel, heeft de graslanden benadeelt". De klaveropbrengst was goed.[131]

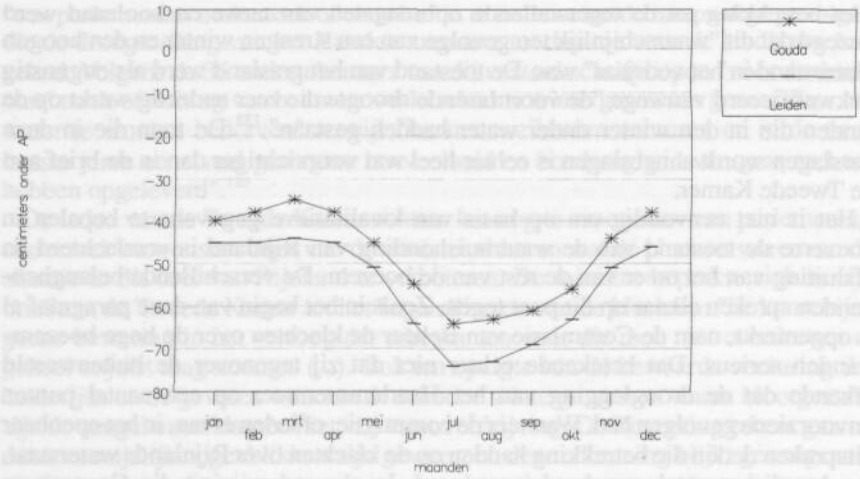
In dit verslag werd dus geen verband gelegd tussen tegenvallende oogstresultaten van sommige gewassen en de hoogte van Rijnlands boezemwater. In het verslag over 1850, dat overigens veel beknopter is dan dat over 1849, werd dit verband wel gelegd. Het betrof dezelfde gewassen als in het voorafgaande jaar.

Met betrekking tot de tegenvallende opbrengsten van tarwe en koolzaad werd gezegd dat dit "waarschijnlijk ten gevolge van een strengen winter en den hoogen waterstand in het voorjaar" was. De toestand van het grasland werd als ongunstig gekwalificeerd vanwege "de voortdurende droogte die zeer nadeelig werkt op de landen die in den winter onder water hadden gestaan".[132] De toon die in deze verslagen wordt aangeslagen is echter heel wat voorzichtiger dan in de brief aan de Tweede Kamer.

Het is niet eenvoudig om op basis van kwalitatieve gegevens te bepalen in hoeverre de toestand van de waterhuishouding van Rijnland is verslechterd na afsluiting van het meer van de rest van de boezem. De verschillende belanghebbenden spreken elkaar op dit punt tegen. Zoals in het begin van deze paragraaf al is opgemerkt, nam de Commissie van Beheer de klachten over de hoge boezemstanden serieus. Dat betekende echter niet dat zij tegenover de buitenwereld erkende dat de drooglegging van het Haarlemmermeer op een aantal punten onvoorziene gevolgen had. Wanneer de commissie, of leden ervan, in het openbaar uitspraken deden die betrekking hadden op de klachten over Rijnlands waterstaat, werden die meestal overdreven genoemd. In een redevoering die Gevers van Endegeest op 14 maart 1851 in de Tweede Kamer als kamerlid hield, wees hij critici van de drooglegging er op dat Rijnland ook na het begin van de uitmaling (in juni 1848) een goede uitwatering had behouden. Volgens Gevers was het vroeger "zeldzaam drie achtereenvolgende winters aan te halen, gedurende welke tezamen het boezemwater slechts 38 etmalen aan de peilen stond boven 27,5 duim, gelijk nu".[133]

Als de voorzitter van de Commissie van Beheer in zijn driedelige werk over de droogmaking van het Haarlemmermeer over de klagende polderbesturen spreekt, schrijft hij dat hoge boezemstanden door veel klagers alleen te baat werden genomen om waterstaatkundige verbeteringen te eisen. Toch, zo was de overtuiging van Gevers van Endegeest, zouden zij "ook zonder de droogmaking van het meer in dezelfde omstandigheden verkeerd hebben, evenals vroeger meermalen het geval was.[134](...) Werd eene kade bedreigd, of liep eene polder onder, de droogmaking had altijd de schuld".[135]

Vervolgens geeft hij van dit laatste een fraai voorbeeld. De doorbraak van een dijk van de Stommeerpolder bij Aalsmeer op 5 december 1854 werd geweten aan de hoge boezemstanden die veroorzaakt zouden zijn door het, ondanks de hoge waterstand, voortdurend doorpompen van de stoomgemalen van de Haarlemmermeeerpolder. Tengevolge van de hoge opstuwing was de boezem bij Aalsmeer weliswaar tot 16 centimeter -AP gerezen, maar bij de peilstaat aan de Kaag, waar sinds het begin van de uitmaling het officiële meetpunt was, werd een stand van 35 cm -AP gemeten. De stoomgemalen hoefden bij die stand nog niet stil te staan.[136] Bij inspectie ter plaatse bleek de doorbraak in werkelijkheid veroorzaakt te zijn door ongeoorloofde uitbaggering vlakbij de buitenvoet van de doorgebroken dijk. Het dijklichaam was niet door de hoge boezem overstroomd en vervolgens naar binnen geslagen, maar omgekeerd, tegen de hoge boezem in, naar buiten gekanteld.[137]



Grafiek 1

Gemiddelde maandstand van de boezem in Leiden en Gouda over de periode 1822/1830 uitgedrukt in centimeters onder Amsterdams Peil.

Teneinde de vraag te kunnen beantwoorden in welke mate de waterhuishouding van Rijnland is verslechterd als gevolg van de droogmaking van het Haarlemmermeer, wil ik een systematische vergelijking maken tussen de dagelijks geregistreerde waterstanden in twee tijdvakken: 1822/1830 en 1849/1857. De eerste periode ligt geruime tijd voor het jaar waarin met de inpolderingswerkzaamheden werd begonnen en de tweede periode geeft de toestand weer zoals die was nadat het meer geen deel meer uitmaakte van de boezem. Wanneer de waterstanden in de tweede periode beduidend hoger zijn dan in de eerste duidt dit op een verslechterde waterhuishouding.

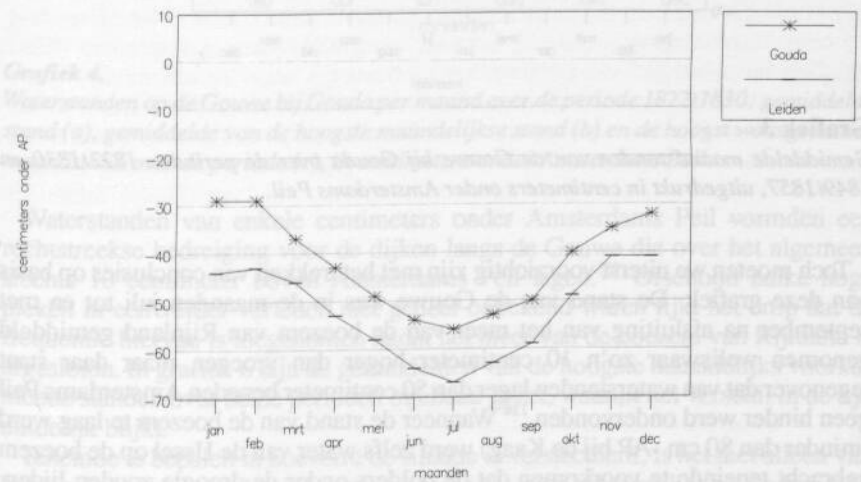
We hebben, voor wat de meetgegevens betreft, keuze uit drie punten. Het eerste punt waarvan cijfers beschikbaar zijn, betreft Gouda, dat tot 1857 weliswaar geen deel uitmaakte van het Hoogheemraadschap van Rijnland maar wel gebruik maakte van dezelfde boezem als Rijnland. Omdat de stand van het water bij de Gouwesluizen (dat is waar de Gouwe en de Rijn bij elkaar komen), bepalend was voor het sluiten der sluizen waardoor het onmogelijk werd om vanuit het zuidelijk deel van Rijnland water op de Rijn te brengen, zou het de voorkeur hebben verdiend om in plaats van de Goudse meetgegevens uit te gaan van de boezemstanden bij de Gouwesluizen. Helaas zijn de gegevens over de stand van de boezem bij de Gouwesluizen, met name over de eerste periode, te onvolledig om te kunnen worden gebruikt. De stand bij Gouda wijkt meestal iets af van de hoogte die het water heeft bij de Gouwesluizen; afhankelijk van de windrichting en windkracht is de stand hier iets hoger of iets lager dan bij de Gouwesluizen.

Het tweede meetpunt is Leiden, in het midden van de boezem van Rijnland. Hiervan zijn de gegevens over beide perioden compleet. Het derde en laatste

meetpunt is Spaarndam in het noorden van Rijnland. Helaas ontbreken de meeste gegevens over de eerste periode.

Het is onmogelijk om aan de hand van de gegevens van slechts één peilplaats te bepalen of de waterhuishouding van Rijnland was verbeterd of verslechterd. Door de ligging van de Kaag in het midden van Rijnland waren de gevolgen van de opstuwing van het water hier veel minder merkbaar dan aan de grenzen van het hoogheemraadschap. Het was vooral het zuidelijke deel van Rijnland dat had te lijden van de opstuwing. Wanneer we de gemiddelde boezemstanden zoals die bij Leiden en bij Gouda over de periode 1848-1856 zijn geregistreerd tegen elkaar afzetten (grafiek 2), zien we dat de boezem in het zuidelijke deel van Rijnland gemiddeld zo'n tien centimeter hoger stond dan in het midden.

Dit patroon van hogere boezemstanden bij Gouda is door de drooglegging van het meer niet veranderd. Grafiek 1 toont duidelijk dat dit verschil tussen het zuidelijke deel van Rijnland en het midden ook voor die tijd bestond, maar wel iets kleiner was.

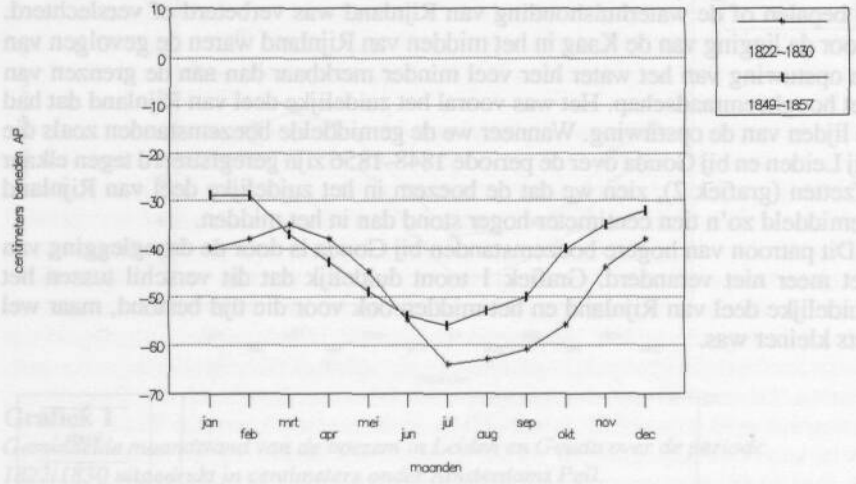


Grafiek 2

Gemiddelde maandstand van de boezem bij Leiden en Gouda over de periode 1848/1856, uitgedrukt in centimeters onder Amsterdams Peil.

Omdat de klachten over de hoge boezemstanden voor het grootste deel uit het zuiden van Rijnland afkomstig waren, zullen we daar de meeste aandacht aan schenken. In grafiek 3 zijn de gemiddelde maandelijkse waterstanden over beide perioden, zoals die op de Gouwe bij Gouda zijn geregistreerd, weergegeven. De grafiek maakt duidelijk dat de klachten over de hoge waterstanden en daardoor de verslechterde waterhuishouding niet ongegrond lijken te zijn. Alleen in de maanden maart tot en met mei is de situatie nadat met de uitmaling van het meer is begonnen enigszins verbeterd in vergelijking met vroeger. Hoewel deze maanden voor de landbouw van groot belang zijn moet op basis van deze grafiek

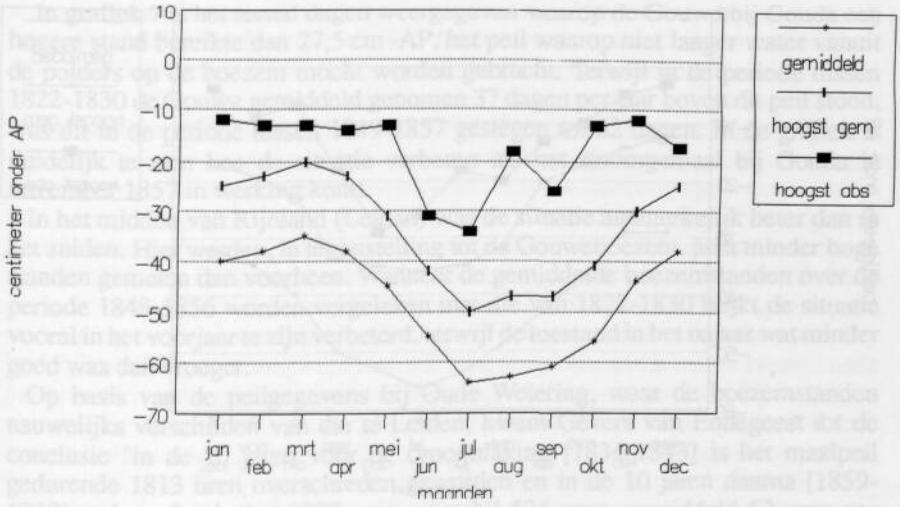
geconcludeerd worden dat de situatie in het zuidelijke deel van Rijnland aanmerkelijk is verslechterd nadat een begin werd gemaakt met de uitmaling.



Grafiek 3

Gemiddelde maandstanden van de Gouwe bij Gouda over de perioden 1822/1830 en 1849/1857, uitgedrukt in centimeters onder Amsterdams Peil.

Toch moeten we uiterst voorzichtig zijn met het trekken van conclusies op basis van deze grafiek. De stand van de Gouwe was in de maanden juli tot en met september na afsluiting van het meer van de boezem van Rijnland gemiddeld genomen weliswaar zo'n 10 centimeter hoger dan vroeger, maar daar staat tegenover dat van waterstanden lager dan 50 centimeter beneden Amsterdams Peil geen hinder werd ondervonden.[138] Wanneer de stand van de boezem te laag werd (minder dan 80 cm -AP bij de Kaag) werd zelfs water van de IJssel op de boezem gebracht teneinde te voorkomen dat de polders onder de droogte zouden lijden. Dit in aanmerking genomen kan worden geconcludeerd dat de situatie van de boezem bij Gouda gemiddeld genomen over een half jaar verslechterd was, over drie maanden iets verbeterd en over drie maanden ongeveer hetzelfde was gebleven. Aangezien in de gemiddelde boezemstanden niet de pieken tot uitdrukking komen, waarin de wateroverlast het grootst was, moeten we niet alleen naar de gemiddelden maar ook naar de hoogste waterstanden kijken. In de grafieken 4 en 5 zijn over beide perioden behalve de gemiddelde waterstanden per maand (a) ook de gemiddelde hoogste waterstanden die per maand werden geregistreerd (b) en de hoogste stand die ooit in de betreffende periode werd waargenomen (c) weergegeven. Hieruit blijkt dat in de periode 1849-1857 hogere boezemstanden werden waargenomen dan in de periode 1822-1830. Dit betekent dat de waterhuishouding in het zuidelijk deel van Rijnland na de drooglegging van het Haarlemmermeer is verslechterd.

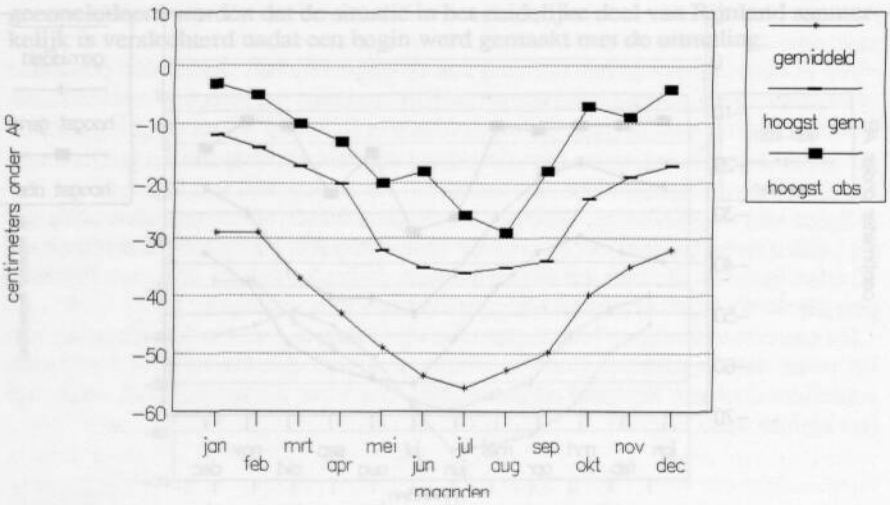


Grafiek 4

Waterstanden op de Gouwe bij Gouda per maand over de periode 1822/1830: gemiddelde stand (a), gemiddelde van de hoogste maandelijkse stand (b) en de hoogst waargenomen maandstand over de periode (c), in centimeters onder Amsterdams Peil.

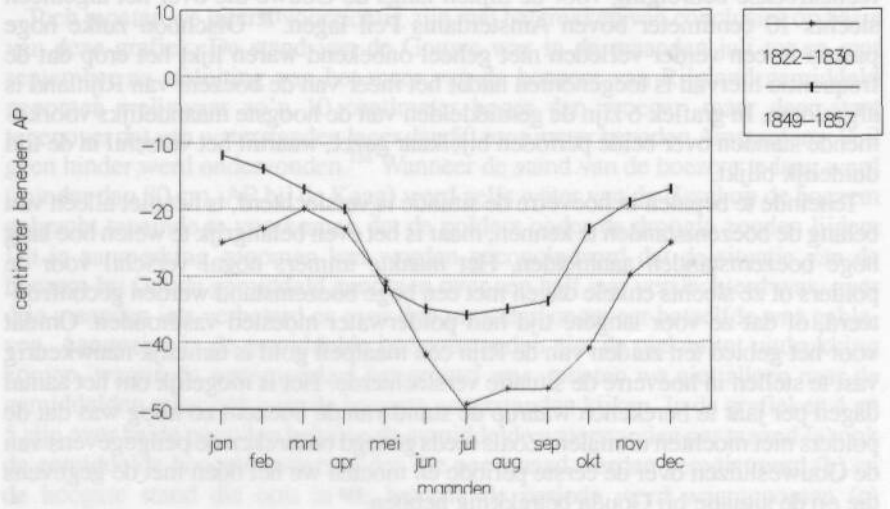
Waterstanden van enkele centimeters onder Amsterdams Peil vormden een rechtstreekse bedreiging voor de dijken langs de Gouwe die over het algemeen slechts 10 centimeter boven Amsterdams Peil lagen.[139] Ofschoon zulke hoge pieken in een verder verleden niet geheel onbekend waren lijkt het erop dat de frequentie hiervan is toegenomen nadat het meer van de boezem van Rijnland is afgesloten. In grafiek 6 zijn de gemiddelden van de hoogste maandelijks voorkomende standen over beide perioden bijelkaar gezet, waaruit het verschil in de tijd duidelijk blijkt.

Teneinde te bepalen in hoeverre de situatie is verslechterd, is het niet alleen van belang de boezemstanden te kennen, maar is het even belangrijk te weten hoe lang hoge boezemstanden aanhielden. Het maakte immers nogal verschil voor de polders of ze slechts enkele dagen met een hoge boezemstand werden geconfronteerd, of dat ze voor langere tijd hun polderwater moesten vasthouden. Omdat voor het gebied ten zuiden van de Rijn een maalpeil gold is tamelijk nauwkeurig vast te stellen in hoeverre de situatie verslechterde. Het is mogelijk om het aantal dagen per jaar te berekenen waarop de stand van de boezem zo hoog was dat de polders niet mochten uitmalen. Zoals reeds gezegd ontbreken de peilgegevens van de Gouwesluizen over de eerste periode en moeten we het doen met de gegevens die op de situatie bij Gouda betrekking hebben.[140]



Grafiek 5

Waterstanden op de Gouwe bij Gouda per maand over de periode 1849/1857: gemiddelde stand (a), gemiddelde van de hoogste maandelijkse stand (b) en de hoogst waargenomen maandstand over de periode (c), in centimeters onder Amsterdams Peil.



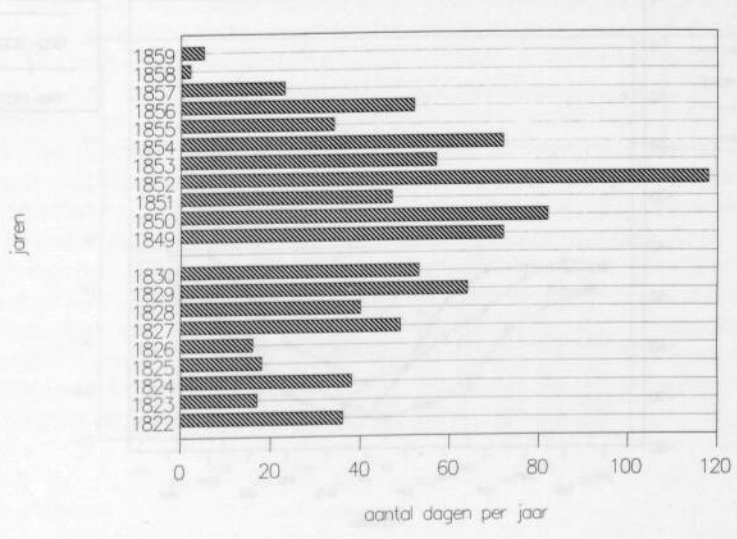
Grafiek 6

Waterstanden op de Gouwe bij Gouda, gemiddelden van de hoogste maandelijks voorkomende standen over de perioden 1822/1830 en 1849/1857, uitgedrukt in centimeters onder Amsterdams Peil.

In grafiek 7 is het aantal dagen weergegeven waarop de Gouwe bij Gouda een hogere stand bereikte dan 27,5 cm -AP, het peil waarop niet langer water vanuit de polders op de boezem mocht worden gebracht. Terwijl in de periode tussen 1822-1830 de Gouwe gemiddeld genomen 37 dagen per jaar boven dit peil stond, was dit in de periode tussen 1849-1857 gestegen tot 62 dagen. In de grafiek is duidelijk te zien hoe de situatie verbetert als het stoomgemaal bij Gouda in november 1857 in werking komt.

In het midden van Rijnland (Leiden) was de situatie aanmerkelijk beter dan in het zuiden. Hier werden, in tegenstelling tot de Gouweboezem, juist minder hoge standen gemeten dan voorheen. Wanneer de gemiddelde boezemstanden over de periode 1848-1856 worden vergeleken met die van 1822-1830 blijkt de situatie vooral in het voorjaar te zijn verbeterd, terwijl de toestand in het najaar wat minder goed was dan vroeger.

Op basis van de peilgegevens bij Oude Wetering, waar de boezemstanden nauwelijks verschilden van die te Leiden, kwam Gevers van Endegeest tot de conclusie "in de 10 jaren vóór de droogmaking [1834-1843] is het maalpeil gedurende 1813 uren overschreden geworden en in de 10 jaren daarna [1859-1868] gedurende slechts 1288 uren, verschil 525 uren, gemiddeld 52 uren per jaar".[141] Opmerkelijk is dat hij aan deze constatering het volgende verbindt: "uit een en ander is af te leiden, dat het bezwaar van molenstilstand bezuiden den Rijn, na de droogmaking van het Haarlemmermeer, nogal verminderd is".[142] Voor deze stelling gebruikt hij de peilgegevens van Oude Wetering, in het midden van Rijnland. Zoals hierboven is uiteengezet waren het echter niet deze boezemstan-



Grafiek 7

Aantal dagen per jaar waarop de Gouwe bij Gouda een stand van boven 27,5 cm -AP bereikt in de perioden 1822/1830 en 1849/1859.

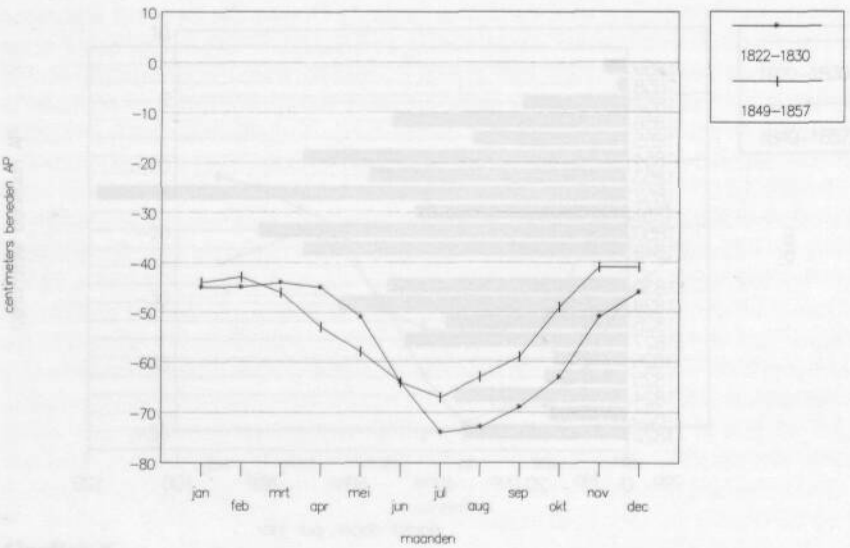
den die bepaalden of de molens in het zuiden van Rijnland moesten stoppen, maar was het peil bij de Gouwesluizen maatgevend. In werkelijkheid liet de toestand in het zuiden van Rijnland tot aan de stichting van het stoomgemaal in Gouda veel te wensen over.[143]

De gegevens die betrekking hebben op het meetpunt bij Spaarndam zijn te onvolledig om een vergelijking tussen beide perioden te kunnen maken. Wel kan op basis van de gegevens over het tweede tijdvak worden geconcludeerd dat er weinig verschil was met Leiden.

Al met al kan worden vastgesteld dat de verslechtering van de waterhuishouding alleen het zuidelijke deel van Rijnland betrof en dat de toestand vanaf 1858, toen het stoomgemaal in Gouda in bedrijf werd gesteld, snel verbeterde.

Veel moeilijker te beantwoorden is de vraag of deze verslechtering enkel en alleen was te wijten aan de drooglegging van het Haarlemmermeer. Natuurlijk kan er geen twijfel over bestaan dat de verhoogde boezemstand voor het belangrijkste deel het gevolg was van de verkleinde boezemomvang. Dit betekent echter niet dat er geen andere factoren invloed kunnen hebben gehad op de stand van het water. De hoogte van de boezem wordt aan de ene kant bepaald door het aanbod van water: hemelwater, polderwater, kwelwater, de aanvoer van buitenaf en aan de andere kant door de afvoer van het boezemwater: lozing en verdamping.

Neerslag, verdamping en kwel zijn de drie natuurlijke elementen die de waterstand beïnvloeden. Daarnaast wordt de boezem belast met overtollig polderwater en water van buiten het hoogheemraadschap in de vorm van ingelaten water ter voorkoming van droogte en sluis- en lekwater. Teneinde het overtollige boezem-



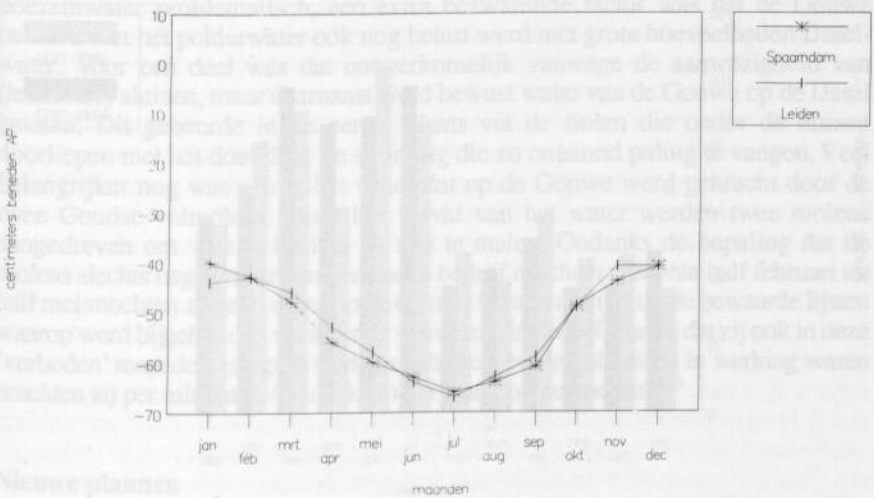
Grafiek 8

Gemiddelde maandstand van de boezem bij Leiden over de perioden 1822/1830 en 1849/1857 in centimeters onder Amsterdams Peil.

water kwijt te raken zijn op een aantal plaatsten in het gebied lozingspunten, hetzij natuurlijk, hetzij kunstmatig.

Van al deze afzonderlijke elementen zouden we precieze cijfers moeten hebben om te kunnen bepalen in hoeverre de verslechtering van de waterhuishouding aan de droogmaking van het meer was toe te schrijven en in hoeverre andere factoren daarbij een rol hebben gespeeld. Door het ontbreken van zulke gegevens is dit niet mogelijk en kan hooguit worden bepaald of factoren naast de boezemverkleining van belang zijn geweest voor de veranderende waterhuishouding.

Met betrekking tot de aanvoer van water op de boezem is neerslag de belangrijkste factor die de stand van het water beïnvloedt: niet alleen door de hoeveelheid die rechtstreeks op de boezem tercht komt, maar ook indirect door de neerslag die in de polders valt en vervolgens uitgemalen moet worden. Wanneer de neerslag in een bepaalde periode toeneemt zonder dat de afvoermiddelen worden aangepast, kan de waterhuishouding verslechteren. Wanneer we in grafiek 10 de neerslaggegevens over de perioden 1822-1830 en 1849-1857 naast elkaar zien, kan worden geconcludeerd dat van een toename van neerslag geen sprake is. Over de periode 1822-1830 viel gemiddeld 758 millimeter per jaar; over de periode 1849-1857 gemiddeld 756 millimeter.[144] Wanneer we naar de verdeling van de neerslag over de maanden kijken, is er nauwelijks verschil tussen beide perioden voor wat de maanden betreft waarin het meest over de boezemstand werd geklaagd. Over de laatste drie maanden van het jaar viel in de eerste periode gemiddeld 76 millimeter per maand, in de tweede periode 75 millimeter. Over de eerste vijf maanden van het jaar was dit respectievelijk 46 en 44 millimeter. Het



Grafiek 9

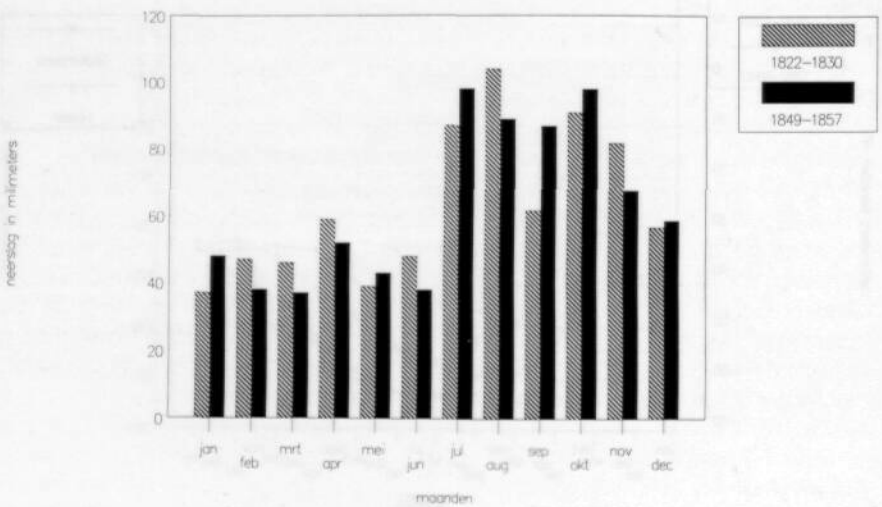
Gemiddelde maandstand van de boezem bij Leiden en Spaarndam over de periode 1848/1856 in centimeters onder Amsterdams Peil.

verschil in neerslag kan dus geen verklaring vormen voor de verslechterde waterhuishouding in het zuiden van Rijnland.

Hetzelfde kan worden gezegd van de aanvoer van polderwater op de boezem. De hoeveelheid polderwater die op de boezem werd gebracht werd voor een belangrijk deel bepaald door de gevallen neerslag.[145] Het nagestreefde polderpeil speelde ook een rol. Wanneer polderbesturen massaal zouden hebben besloten het peil in hun polders te verlagen, door bijvoorbeeld meer molens te bouwen of door van wind- op stoomkracht over te gaan, zou meer water op de boezem kunnen worden gebracht. Niets wijst er echter op dat dit het geval is geweest. De verkleinde boezem werd enkel extra belast door het water uit het Haarlemmermeer.

Evenmin lijkt het waarschijnlijk dat de kwel voor Rijnlands boezem in de tweede periode veel groter is geweest dan in de eerste. Alleen voor de Haarlemmermeer zal de kwel, met het zakken van het water, geleidelijk zijn toegenomen.[146]

De afvoer van het water geschiedde deels op natuurlijke wijze. In de eerste plaats speelt de verdamping hier een grote rol. De meeste verdamping vindt in de zomermaanden plaats, terwijl in de winter slechts weinig water verdampt. Vanwege de grote verdamping in de zomermaanden (afhankelijk van het oppervlak [water of grond] en de wijze van waarneming komt men uit op waarden tussen de 155 millimeter (begroeide grond) en 870 millimeter (water) in de zomermaanden[147]), wordt de invloed van de vele regen, die juist in de zomermaanden valt, voor het grootste deel teniet gedaan. Vaak verdampt er in de zomermaanden meer water dan er neerslag valt. Het gevolg was dan ook dat het Hoogheemraadschap



Grafiek 10

Gemiddelde hoeveelheid neerslag per maand in millimeters over de perioden 1822/1830 en 1849/1857.

van Rijnland water van buiten de boezem moest inlaten omdat de polders anders zouden uitdrogen. In de winter verdampt er echter zo weinig water dat het grootste deel van de gevallen neerslag op de boezem komt.

Door het kleiner worden van het boezemoppervlak na het droogvallen van het meer is de verdamping die in het gebied van Rijnland plaats had verminderd. Aangezien in de wintermaanden weinig water verdampt, maar in die maanden wel het meeste geklaagd werd over de hoge boezemstanden, heeft de verdamping nauwelijks invloed uitgeoefend op de stand van de boezem in de wintermaanden.

Behalve de verdamping was de lozing van boezemwater op rivieren of op de zee bepalend voor de afvoer van het water en dus van invloed op de stand van de boezem. Wanneer we de aandacht vestigen op het zuidelijke deel van Rijnland speelde daar het maalpeil een belangrijke rol in de waterhuishouding. Op het moment dat het maalpeil werd bereikt, werden de sluizen in de ringdijk gesloten. Het water werd dan in dit gebied vastgehouden tot de sluizen weer werden geopend, tenzij op de IJssel kon worden geloosd. De mogelijkheid om op de IJssel af te wateren was echter, door de verzanding van de rivierbedding, zeer beperkt. In de periode 1822-1830 kon in totaal nog 1813 uur water vanuit de Gouwe op de IJssel worden geloosd, hetgeen neerkwam op gemiddeld 8,3 etmalen per jaar.[148] In de tweede periode was de mogelijkheid om water op de IJssel te brengen drastisch verminderd. Over het gehele tijdvak kon slechts 904 uur op de IJssel worden geloosd, gemiddeld slechts 4,1 etmalen per jaar.[149] Dit betekent dat niet alleen het aantal dagen waarop de polders geen water op de Gouwe mochten brengen enorm was toegenomen, maar dat daarbij de toch al slechte afwatering op de IJssel nog verder was verslechterd.

Voor het gebied ten zuiden van de Rijn was niet alleen de afvoer van het boezemwater problematisch, een extra bezwarende factor was dat de Gouwe behalve met het polderwater ook nog belast werd met grote hoeveelheden IJsselwater. Voor een deel was dat onoverkomelijk vanwege de aanwezigheid van (lekkende) sluizen, maar daarnaast werd bewust water van de Gouwe op de IJssel gelaten. Dit gebeurde in de eerste plaats via de riolen die onder de huizen doorliepen met het doel door de stroming die zo ontstond paling te vangen. Veel belangrijker nog was echter het water dat op de Gouwe werd gebracht door de twee Goudse volmolens. Door het verval van het water werden twee molens aangedreven om vlas te beuken en tras te malen. Ondanks de bepaling dat de molens slechts negen maanden per jaar in bedrijf mochten zijn (van half februari tot half mei mochten ze geen water op de Gouwe brengen) blijkt uit de bewaarde lijsten waarop werd bijgehouden wanneer de volmolens in bedrijf waren, dat zij ook in deze 'verboden' maanden geregeld werkten. Wanneer beide volmolens in werking waren brachten zij per minuut 234 kubieke meter water op de boezem.[150]

Nieuwe plannen

In de vorige paragraaf is duidelijk geworden dat de waterhuishouding in het zuiden van Rijnland ernstig was verslechterd. Hoewel het niet mogelijk is om precies te bepalen welke factoren in welke mate voor deze verslechtering verantwoordelijk

kunnen worden gehouden, is het zonneklaar dat door de afsluiting van het Haarlemmermeer, waardoor de boezem werd verkleind, de omstandigheden zodanig waren veranderd dat het gebied ten zuiden van de Rijn nog meer dan vroeger in de problemen was gekomen.

Ieder jaar opnieuw eisten polderbesturen uit deze streek maatregelen van de overheid om de toegenomen wateroverlast te bestrijden. Sommige besturen vroegen afschaffing van het maalpeil terwijl andere besturen stoommachines wilden krijgen voor de ontlasting van hun polders.[151] De Commissie van Beheer achtte het echter niet raadzaam om allerlei bijzondere maatregelen voor afzonderlijke polders te treffen, maar stelde de minister van Binnenlandse Zaken naar aanleiding van deze verzoeken voor de algemene toestand te verbeteren.[152]

Dat er aanvullende maatregelen nodig waren om de waterstaatkundige situatie in het zuiden van Rijnland te verbeteren stond voor de meeste commissieleden, die na iedere winter opnieuw werden bedolven onder klachten en verwijten, wel vast. Al in het voorjaar van 1850 werd erkend dat het beloofde stoomgemaal bij Halfweg onvoldoende soelaas zou bieden voor het zuidelijk deel van Rijnland. Volgens Beijerinck hadden de ontwerpers van de Katwijkse uitwatering, waarvan het zuiden van Rijnland groot voordeel had moeten krijgen, zich in hun berekeningen ten aanzien van het verval vergist. Door die fout beantwoordde het kanaal niet aan de verwachtingen die men daarvan had gevormd. Hieruit was volgens de ingenieur de volgende belangrijke les te trekken voor de plannenmakers: "Het is derhalve in de praktijk steeds doelmatig de theoretische berekeningen te beschouwen als benaderingen waarvan men steeds de ongunstigste resultaten als de waarheid het meest nabijkomende moet aannemen, ten einde later het verwijt van zich te hebben bedrogen te ontgaan".[153]

In een van de vele rapporten die verschenen naar aanleiding van de klachten over de hoge waterstanden in het zuiden van Rijnland, had J.A. Beijerinck eens aan de minister geschreven dat er "slechts één middel geschikt [was] om de bezwaren wegens te hooge stand van Rhijnlands boezem volkomen op te heffen en waardoor rampen kunnen worden voorkomen, die men anders zeker eenmaal zal te betreuren hebben, het overstroomen der laagst bekade, door de onbegrensde opmaling van hooge onbedijkte polders; het is de instelling van een maalpeil, ook voor de molens benoorden den Rijn (...)".[154]

De minister, mr. J.R. Thorbecke, verzocht op basis van deze informatie de Commissie van Beheer, Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland en het bestuur van Rijnland met een gezamenlijk voorstel te komen ten aanzien van het peil dat zou moeten worden ingesteld.[155] De minister had gehoopt dat nog in hetzelfde jaar, 1851, een maalpeil voor geheel Rijnland zou kunnen worden ingesteld, waardoor een belangrijke stap zou zijn gezet in de richting van een goede boezembeheersing. Daarin had hij zich echter deerlijk vergist. Rijnland was vastbesloten niet in te stemmen met de instelling van een maalpeil voor het gebied ten noorden van de Rijn. In harde bewoordingen maakte het bestuurscollege van Rijnland de minister duidelijk hoe de verhoudingen op dat moment lagen. De ingelanden hadden, zo schreven dijkgraaf en hoogheemraden, alle vertrouwen verloren in de centrale overheid. Sinds met de droogmaking van het Haarlemmermeer was begonnen, was de waterhuishouding van Rijnland alleen maar verslechterd.

Beloftes die door de regering of de Commissie van Beheer waren gedaan om in deze situatie verbetering te brengen, werden niet of veel te traag nagekomen. In die toestand "van verbittering waarin onze Ingelanden zich bevinden, zoude het hoogst gevaarlijk zijn nieuwe maatregelen te beramen, die hunne positie zouden bezwaren".[156] Gedoeld werd op de instelling van een maalpeil.

Het werd niet uitgesloten geacht dat woedende ingelanden, wanneer ze met een maalpeil zouden worden geconfronteerd, er toe zouden overgaan de Ringdijk rondom de Haarlemmermeer op enkele plaatsen door te steken, waardoor het water in het meer terug zou stromen en de boezem werd verlaagd.[157] Ofschoon de minister aan deze dreigementen weinig geloof hechtte, vond hij het nodig enige verzoenende woorden te spreken. Thorbecke, die enkele jaren eerder nog als adviseur voor Rijnland was opgetreden in het conflict met Rijnland over de sluiting van de ringdijk, werd, nu als tegenspeler van het Hoogheemraadschap, met eenzelfde soort probleem opgezadeld. Interessant daarbij is dat Thorbecke, ofschoon hij zich nu als minister in een veel minder comfortabele positie tegenover Rijnland bevond, dezelfde principes over besluitvorming huldigde als vroeger, toen hij nog niet aan de macht was. In zijn advies aan Rijnland uit 1845 had hij grote nadruk gelegd op het belang dat de regering erbij had om het draagvlak van besluiten zo breed mogelijk te maken. In het huidige conflict herhaalde hij eigenlijk wat hij toen ook had gezegd. Van het bestuur van Rijnland werd, zo schreef hij, niet verlangd dat het een maalpeil zou vaststellen over de hoofden van de polderbesturen heen. Een besluit kon pas worden genomen nadat de polderbesturen door Rijnland waren gehoord. Volgens Thorbecke was het echter wel zo dat het "grootendeels van dit College [zal] afhangen, de belanghebbenden ten goede te stemmen. Eene onpartijdige en juiste voorstelling van zaken zij daartoe zeer aanbevolen".[158]

Vervolgens ging Rijnland tergend langzaam te werk. De polderbesturen werden gehoord maar de resultaten waren veel te laat beschikbaar om nog als leidraad te kunnen dienen voor de besluitvorming ten aanzien van een in te stellen maalpeil in de zomervergaderingen van Gedeputeerde Staten van Holland. De uitslag vormde overigens niet meer dan een bevestiging van wat ieder, die met deze problematiek vertrouwd was, al wel wist: op drie besturen na waren alle polders tegen de instelling van een maalpeil in het noorden.[159] Zowel de uitkomst van de hoorzittingen als de toegepaste tactiek van vertraging hebben ertoe geleid dat de regering voorlopig afzag van verdere maatregelen in deze richting.

Terwijl de minister zich inspande om een maalpeil te kunnen instellen, daarin onder meer gesteund door de Commissie van Beheer, werden er, deels in het verlengde, deels onafhankelijk van het voorstel om een maalpeil in te voeren, nog andere plannen gemaakt om de waterhuishouding in het zuiden van Rijnland te verbeteren. Al in maart 1850 had het lid van de Commissie van Beheer, M.G. Beijerinck een voorstel gedaan om de problemen waarmee de waterstaat in dit gebied kampte, in een groter verband op te lossen. De streek tussen Rijn en IJssel zou volgens hem, net als vroeger, weer op de IJssel moeten gaan afwateren. De enige manier om dit te bewerkstelligen was de IJssel in te tomen door haar te kanaliseren. De rivier zou daartoe op een aantal plaatsen worden afgedamd, waardoor de waterstand regelbaar werd. Een krachtig stoomgemaal aan de afge-

plannen later, in bijna ongewijzigde vorm werd aanbesteed. Waaraan was deze vertraging te wijten?

Zoals uit het voorgaande reeds is gebleken was Thorbecke niet eerder geneigd besluiten te nemen dan nadat de belanghebbenden hun geschillen zoveel mogelijk hadden bijgelegd. Vanwege de protesten, voornamelijk van de kant van het Hoogheemraadschap van Rijnland, tegen het voorstel om slechts een stoomgemaal van tussen de 100 en 125 pk te bouwen, werd de uiteindelijke besluitvorming ernstig vertraagd. De minister, die zoals reeds vaker is gebleken naar een zo groot mogelijke consensus streefde, wenste namelijk dat de Commissie van Beheer en het bestuur van Rijnland eerst om de tafel zouden gaan zitten om te proberen tot een gezamenlijk voorstel te komen. In dat kader werd in de loop van 1851 een plan gepresenteerd dat door J.A. Beijerinck en J. Kros was vervaardigd. Het bestond uit de bouw van een stoomgemaal van 125 pk bij Gouda en een kanaal van de Dubbele Wierikke naar de Breede Vaart (ongeveer ter lengte van 5 kilometer) om verzekerd te zijn van voldoende aanvoer van water. Het geheel werd begroot op f 325.000,-. Het werd echter door de Commissie van Beheer afgekeurd niet alleen vanwege de kosten, maar "voornamelijk omdat de daarmee in verband staande onteigeningen en administratieve regelingen te groote zwarigheden zouden opleveren en tot veel tijdverlies zouden leiden".[173]

Rijnland en de Commissie van Beheer konden geen overeenstemming bereiken over de oplossing van dit probleem. Belangrijker dan bespreking van de andere plannen die nog werden ingediend is beantwoording van de vraag waarom beide colleges niet tot overeenstemming konden komen. De belangrijkste reden hiervan was mijns inziens dat beide colleges vanuit hun eigen achtergrond en belangen redeneerden. Voor Rijnland lag dit heel duidelijk: het gebied ten zuiden van de Rijn moest een goede waterhuishouding krijgen met de middelen die daarvoor het meest geschikt waren. Het gevolg was dat de ontwerpen die door de opziener van Rijnland werden ingediend in technische zin superieur waren aan die van de ingenieurs van de commissie. Dit laatste was niet het gevolg van een gebrek aan kennis van de waterstaats-ingenieurs die in dienst waren van de Commissie van Beheer, maar veeleer het gevolg van andere uitgangspunten die aan de ontwerpen ten grondslag lagen. De Commissie van Beheer vertegenwoordigde veel minder een direct belang dan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Over het algemeen was de Commissie van Beheer overtuigd van de voordelen van de voorstellen van Rijnland, maar het had "steeds gemeend niet uit het oog te moeten verliezen dat de uitgaaf daaraan verbonden eene buitengewoone is, waarop bij de berekening der 8 millioen kosten nimmer was gerekend".[174] Het was daarom volgens de Commissie van Beheer van groot belang dat het te bouwen stoomgemaal niet te duur werd, zodat het nog tijdens de verkavelingswerkzaamheden kon worden gebouwd.

De Commissie van Beheer wist hoe belangrijk het was dat de kosten van droogmaking werden beheerst om van de Tweede Kamer de goedkeuring voor extra uitgaven te krijgen. Als prominent lid van de Kamer wist Gevers van Endegeest precies hoe gevoelig voorstellen met financiële consequenties lagen. Het zou niet de eerste keer worden dat extra gelden voor de Haarlemmermeerwerken beschikbaar moesten worden gesteld. Toen de Tweede Kamer in het najaar

van 1850 over het wetsontwerp had gesproken om extra middelen beschikbaar te stellen teneinde de werkzaamheden te kunnen voortzetten (het ging daarbij weliswaar om een bedrag van bijna twee miljoen gulden), had de Kamer daarin voornamelijk toegestemd omdat de verhoging voor het grootste deel schijn was.[175] Toch waren ook toen al kritische geluiden hoorbaar geweest over de financiële gang van zaken en men sprak de hoop uit dat de voorgestelde maatregelen voldoende zouden zijn om de droogmaking te voltooien.[176] Het was te verwachten dat de Kamer kritisch zou reageren wanneer nu opnieuw een verhoging van de uitgaven werd bepleit. Het was daarom noodzakelijk dat de uitgaven tot een minimum beperkt werden.

Terwijl het bestuur van het Hoogheemraadschap van Rijnland zich op het standpunt stelde dat de regering diende te kiezen voor een oplossing die met het oog op het risico van de drastisch verkleinde boezem, de best denkbare zou zijn, speelde bij de Commissie van Beheer de haalbaarheid van de keuzes, zowel in financieel als in administratief opzicht, een belangrijke rol. Niet alleen de kosten, maar ook onteigeningsprocedures, die de onderneming, als het tegen zat, met vele jaren zouden kunnen vertragen, weerhielden de commissie ervan om ontwerpen goed te keuren waaraan die risico's kleefden.

Om de impasse te doorbreken waarin het overleg tussen Rijnland en de Commissie van Beheer was beland, drong de inspecteur van de waterstaat L.J.A. van der Kun er in december 1852 bij de minister van Binnenlandse Zaken met klem op aan een beslissing te nemen, en wel ten gunste van het voorstel van de Commissie van Beheer, "hoe betreurenswaardig het ook zij dat men in dezen tegen de uitdrukkelijke wil van Rijnland zou handelen". Het grote voordeel van het plan van de commissie was daarin gelegen dat het meteen tot uitvoer kon worden gebracht, zodat men "reeds in een volgend jaar in de nijpende omstandigheden van de landen langs de Gouwe en in dier omtrek gelegen, kan tegemoet komen.[177] De voorgestelde plek voor het te bouwen stoomgemaal van 125 pk bij de Hanepraaisluis in Gouda, tussen de Fluweelen Singel en de Hollandsche IJssel, werd door Van der Kun goedgekeurd, "mits men de gelegenheid niet ontneme om de Breede Vaart en de Stadscingel van Gouda in verbinding te brengen en door een kanaal tot aan de Wierikken te verlengen, zoo het later blijken mogt dat de Gouwe werkelijk te weinig vermogen heeft om het stoomtuig op eene behoorlijke wijze te voeden (...)".[178]

Het is onduidelijk waarom het na dit dringende verzoek, dat een week later nog eens werd herhaald door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, meer dan twee jaar duurde alvorens de regering met een wetsvoorstel kwam waarbij in de bouw van een stoomgemaal werd voorzien. De verklaring voor het feit dat van Thorbecke, die zich altijd met de kwestie van verbetering van Rijnlands waterstaat had bezig gehouden, niets meer werd vernomen, ligt waarschijnlijk op het politieke vlak. Volgens Boogman was in het voorjaar van 1853 "de liberale leider zelf (...) naar het scheen uitgeregeerd".[179] In 1852 was Thorbecke geconfronteerd met een stroom van protest tegen het door hem in het najaar van 1851 bij de Tweede Kamer ingediende ontwerp Armenwet. Zijn aandacht werd voor een belangrijk deel door deze gevoelig liggende kwestie opgeëist. Thorbecke had na de vele kritiek, die door hem hoog werd opgenomen, zijn voorstel ingetrokken en het in februari 1853

door een enigszins gewijzigd ontwerp vervangen.[180] Veel tijd voor andere zaken zal Thorbecke in de weken van voorbereiding van het door hem zo belangrijk geachte wetsontwerp niet hebben gehad. Een paar weken nadat hij de gewijzigde versie van het ontwerp opnieuw bij de Tweede Kamer had ingediend, ging, naar aanleiding van het herstel van de bisschoppelijke organisatie in Nederland, een golf van antipapisme over het land, waarbij Thorbecke medeplichtigheid werd verweten aan de vestiging van de hiërarchie.[181] Het kabinet onder leiding van Thorbecke overleefde het oproer, dat onder de naam Aprilbeweging de geschiedenis zou ingaan, niet. Op 19 april 1853 viel het kabinet.

In het nieuwe kabinet onder leiding van Van Hall (1853-1856) werd de burgemeester van Amsterdam, de nog jonge mr. G.C.J. van Reenen (1818-1893) de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken en als zodanig verantwoordelijk voor de afdeling Waterstaat. Twee jaar werd niets van Van Reenen vernomen over het voorstel om bij Gouda een stoomgemaal te bouwen. Was hij door zijn ambtenaren onvoldoende op de hoogte gebracht van de problematiek waarmee het zuidelijke deel van Rijnland worstelde? Het is een mogelijkheid, ofschoon ik die weinig waarschijnlijk acht. Wanneer we naar het verdere optreden van Van Reenen inzake de Haarlemmermeer kijken, kunnen we constateren dat hij een minder doortastende werkwijze hanteerde dan zijn voorganger. Daar waar Thorbecke gestreefd had naar een structurele aanpak van een aantal problemen was Van Reenen veel meer geneigd pas maatregelen te nemen wanneer hem duidelijk was dat ingrijpen door de overheid het enige redmiddel was. Dit had gegolden voor zijn aanpak van het geneeskundige probleem in de nog modderige Haarlemmermeerpolder (bij dreigende epidemiën was Van Reenen wel geneigd een of enkele geneeskundigen voor de polderwerkers in de Haarlemmermeer beschikbaar te stellen, maar als het gevaar was geweken verdween ook de bereidheid van de minister om de artsen op overheidskosten te handhaven[182]) en het lijkt eveneens van toepassing te zijn op de tot standkoming van het stoomgemaal bij Gouda.

Het najaar van 1853 en het voorjaar van 1854 waren erg droog geweest. In november en december was in totaal slechts 13 millimeter neerslag gevallen en in de eerste vier maanden van 1854 in totaal 103 millimeter. Over de zes maanden gerekend was dit gemiddeld slechts 19 mm neerslag per maand.[183]. In die tijd kwamen er dan ook geen klachten over wateroverlast binnen bij de Commissie van Beheer of de regering. De minister kon zich daardoor hullen in stilzwijgen en de zaak op zijn beloop laten. Pas in maart 1854 trok de Commissie van Beheer aan de bel en sprak haar verontrusting uit over het uitblijven van een reactie op het ingediende plan. Het lange stilzwijgen van de regering werd gekenschetst als onverantwoordelijk en er zou met de grootst mogelijke spoed een besluit genomen dienen te worden.[184]

Na deze herinnering werd in een mum van tijd een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer ingediend, waarin werd voorgesteld de uitgaven voor de waterstaat op de Staatsbegroting voor 1854 te verhogen. Hoewel in de Memorie van Toelichting werd benadrukt dat de geraamde f 200.000,- die nodig zouden zijn om het gemaal bij Gouda te kunnen bouwen, een betrekkelijk gering bedrag was, werd in het voorlopige verslag dat naar aanleiding van het wetsontwerp door de afdelingen van de Tweede Kamer werd opgemaakt, forse kritiek geuit op de financiering. Het

zat een groot aantal kamerleden niet lekker dat tot op dat moment door Rijnland nog geen cent was bijgedragen aan de droogmaking van het meer, terwijl dit in artikel 1 van de wet van 1839 was bepaald.[185] Volgens de Kamer diende de regering de bouw van het stoomgemaal bij Gouda afhankelijk te stellen van het nakomen van deze verplichting door het Hoogheemraadschap van Rijnland. Toch was Rijnland, volgens de letter van de wet, niet verplicht tot het leveren van een financiële bijdrage, zolang geen toezeggingen waren gedaan. Zulke toezeggingen waren niet gedaan en, zo schreef de Commissie van Beheer aan de minister, "Rhijnland is dus niet in gebreke iets te doen".[186]

Het wetsontwerp werd in 1854 niet meer door de Tweede Kamer behandeld omdat er op de geplande zitting geen quorum aanwezig was. Het gevolg van dit nieuwe uitstel was een toenemende onzekerheid over de vraag of het stoomgemaal er wel ooit zou komen, met name bij de mensen die in de winter van 1854-55 opnieuw slachtoffer werden van het hoge water. De lage delen van Gouda, waar voornamelijk de armen van de stad woonden, stonden geruime tijd onder water, met als treurig resultaat "zware ziekten en vele sterfgevallen door (...) die vochtige verblijven".[187]

In februari 1855 werd het wetsvoorstel nogmaals aan de Tweede Kamer aangeboden en het werd op 22 april tot wet verheven. Eindelijk kon dan een begin worden gemaakt met de voorbereidende werkzaamheden om tot uitvoer van het project te komen. Er leek evenwel een vloek te berusten op dit stoomgemaal. Een nieuwe tegenslag vormde de ontdekking dat de Hanepraaisluis in Gouda, toen deze werd drooggelegd, in zulk een slechte staat verkeerde, dat deze aan vervanging toe was. Volgens de Commissie van Beheer was het zo erg "dat het tot de niet op te helderen verschijnselen [behoorde] dat de sluis zich niet bereids voor jaren heeft begeven (...)".[188] Minister van Reenen die weinig anders kon doen dan deze nieuwe tegenvaller voor kennisgeving aan te nemen, toonde zich echter verbolgen over de wijze waarop de Commissie van Beheer plannen maakte, omdat "ik mocht onderstellen dat bij de keuze van de zoo dikwerf aangeprezen plaats van de vestiging van dat stoomgemaal, men zich zou hebben vergewist van de geschiktheid der Hanepraaisluis (...)".[189] De commissie antwoordde de minister echter dat toch niemand had kunnen vermoeden dat een zo belangrijke sluis zo verwaarloosd kon zijn, "wijl er toch gestelde magten en ambtenaren zijn, die de verdedigingsmiddelen langs de rivieren moeten nagaan en van wie wij moesten onderstellen dat hun deze belangrijke waterkeering niet kan zijn ontgaan". Daarenboven zou voor een onderzoek naar de toestand van de sluis deze drooggemaakt hebben moeten worden, waaraan behoorlijk kosten zouden zijn verbonden en waarvoor de toestemming van de gemeente Gouda werd vereist.[190]

De sluis kon pas in de zomer van 1857 worden vernieuwd, nadat eerst de nodige problemen van financiële aard waren opgelost. In het najaar van 1857 konden met het nieuwe stoomgemaal de eerste proeven worden genomen en in maart 1858 werd het aan het Hoogheemraadschap van Rijnland overgedragen. Het nieuwe werk had niet minder dan f 284.000,- gekost, voor een deel als gevolg van de onvoorziene uitgaven aan de Hanepraaisluis, maar ook voor een deel als gevolg van de stijging van de materiaalprijzen sinds in 1852 de kosten voor de bouw van het gemaal waren geraamd.

Het nieuwe stoomgemaal, dat door gevers van Endegeest wel "de parel aan de kroon der droogmaking" werd genoemd[191], voorzag niet alleen in de uitmaling van overtollig boezemwater vanuit de Gouwe op de IJssel, maar ook in de inlating van zoet water bij zomerdroogte van de IJssel op de boezem van Rijnland. De gemiddelde capaciteit van dit gemaal bedroeg 770 kubieke meter water per minuut. Het was het laatste werk dat onder de verantwoordelijkheid van de Commissie van Beheer tot stand werd gebracht. Op 15 april 1858 werd de commissie, die toen nog uit acht leden bestond, na 19 jaar aan de drooglegging van het Haarlemmermeer te hebben gewerkt, eervol ontbonden.[192]

Conclusie

Het bestuur van het hoogheemraadschap van Rijnland was als hoeder van de waterhuishouding in het gebied tussen Y en IJssel de belangrijkste georganiseerde tegenspeler van de Commissie van Beheer en Toezicht. Voor Rijnland vormde de waterhuishouding zoals die voor de droogmaking van het meer bestond, het criterium waaraan alle ingrepen die werden voorbereid dienden te worden afgemeten.

Voor de Commissie van Beheer gold de waterhuishouding van Rijnland weliswaar het meest belangrijke, maar zeker niet het enige onderwerp waarmee rekening gehouden diende te worden. Ingrepen die werden gepleegd om de afwatering van Rijnland te verbeteren waren in een groot aantal gevallen van invloed op economische of infrastructurele belangen. Vanuit het oogpunt van de waterhuishouding optimale plannen konden voor de economie van de streek of de vervoersmogelijkheden funest zijn. De Commissie van Beheer beschouwde het als haar taak om voortdurend een afweging te maken tussen het gewicht van de verschillende, soms tegenstrijdige, belangen die in het geding waren. De wijze warop het Katwijksche Kanaal in de fase van de planning werd vorm gegeven, is daarvan een goed voorbeeld.

De Commissie van Beheer en Toezicht blijkt haar ogen niet te hebben gesloten voor de realiteit; ook niet wanneer die realiteit in hoge mate afweek van de gemaakte plannen. Reeds in het begin van de jaren veertig was voor de meeste leden van de commissie duidelijk dat de oorspronkelijke plannen (die door de regering waren goedgekeurd) om de waterhuishouding van Rijnland veilig te stellen, bijstelling behoefden. Als gevolg van de vele klachten over toegenomen wateroverlast na met de werkzaamheden voor de droogmaking was begonnen en op basis van de (weerkundige) waarnemingen die door de commissie-ingenieurs werden gedaan, raakten de meeste leden van de Commissie van Beheer overtuigd van de noodzaak het vermogen om boezemwater af te voeren te vergroten. Er zou een extra stoomgemaal bij Halfweg moeten komen. De regering gaf na lang aarzelen toestemming tot de aanbesteding, maar de grote financiële problemen die zich vanaf het voorjaar van 1848 openbaarden, zorgden voor een jarenlange vertraging.

De Commissie van Beheer stond een aanpak voor waarbij, indien nodig, de gemaakte plannen aan de veranderde omstandigheden konden worden aangepast.

Uit het conflict tussen de rijksoverheid en het hoogheemraadschap van Rijnland over de afsluiting van de ringdijk, blijkt dat de meeste leden van de commisie planning en besluitvorming als een aangelegenheid beschouwden waarbij gestreefd diende te worden naar een zo groot mogelijke overeenstemming over de geplande ingrepen. Consensus werd in het belang geacht van de uitvoering en het uiteindelijke resultaat. De meeste commissieleden benadrukten het onderscheid dat gemaakt diende te worden tussen de formele bevoegdheid van de regering om besluiten uit te vaardigen en de effectiviteit van de besluitvorming in de dagelijkse praktijk. Met name de voorzitter van de commissie, jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest streefde naar oplossingen waarin de verschillende belanghebbenden zich konden vinden. Ewijk, lid van de commissie en de belangrijkste waterstaatsambtenaar op het ministerie van Binnenlandse Zaken, verkondigde een tegenovergestelde mening. Zijn gedachtengang kan als volgt worden samengevat: nadat het besluit genomen was om het Haarlemmermeer droog te maken, diende de regering haar handen vrij te hebben om dit project tot een goed einde te brengen. Daarbij hield zij als vanzelfsprekend de verschillende belangen in het oog, maar moest er voor waken niet in een eindeloze discussie terecht te komen met personen of instellingen die zijns inziens tegen de droogmaking waren. Eenmaal genomen besluiten dienden loyaal te worden uitgevoerd.

In het regeringskamp valt op dat met name de minister van Binnenlandse Zaken, Schimmelpenninck van der Oye, zich op hetzelfde standpunt stelde als Gevers van Endegeest. Hij was van oordeel dat gestreefd moest worden naar samenwerking met Rijnland omdat dit in het voordeel van het uiteindelijke resultaat zou zijn. Ook Thorbecke (tijdens het conflict met Rijnland nog geen minister) was die mening toegedaan. Van Randwijck, die uiteindelijk de knoop doorhakte en een halfslachtig compromis wist te bewerkstelligen, besliste dat de Commissie van Beheer en het bestuur van het hoogheemraadschap van Rijnland een contract moesten opstellen. Dit besluit vloeide zeker niet voort uit de overtuiging dat dit de beste manier van handelen was, maar was enkel gebaseerd op het verlangen verdere vertragingen te voorkomen.

Wanneer we deze gang van zaken bezien met het oog op de gemaakte tweedeling tussen sociocratie en technocratie, kan worden geconcludeerd dat de Commissie van Beheer over het algemeen een sociocratische benadering voorstond, waarbij plannen niet als een blauwdruk werden beschouwd, maar als een document waarover met andere actoren van gedachte gewisseld kon worden. De commissie sprong tamelijk flexibel om met de plannen en paste deze aan wanneer dit nodig werd geacht. De plannen werden weliswaar in eerste instantie door de deskundigen binnen de commissie vorm gegeven, maar dat betekende geenszins dat de commissie vervolgens geen overleg wenste te voeren met de betrokkenen om tot een voor iedere partij aanvaardbare oplossing te komen. De meeste commissieleden waren voorstander van overleg.

Op basis van deze houding kunnen we concluderen dat de Commissie van Beheer een sterke neiging vertoonde tot wat we de sociocratische benadering hebben genoemd.

Binnen het kamp van de uiteindelijke besluitnemers is het moeilijker een algemene lijn te ontdekken. Eigenlijk zijn alleen Schimmelpenninck van der Oye

en Thorbecke de mening toegedaan dat gestreefd moet worden naar overenstemming tussen de verschillende partijen. Beide personen kunnen tot de sociocratische stroming worden gerekend.

Echte technocraten in de zin dat zij overtuigd zijn van de kennis van de planners en derhalve grote macht toekenden aan de deskundigen, komen we betrekkelijk weinig tegen. Eigenlijk zouden we alleen Ewijk tot deze stroming kunnen rekenen. Hij sprak zich om principiële redenen uit tegen overleg met Rijnland. De derde groep die we kunnen onderscheiden, de zogenaamde opportunisten, die enkel omwille van de tijd een keuze maken, bepalen het uiteindelijke beleid.

Resumerend kunnen we stellen dat op het niveau van het 'dagelijks handelen', dus daar waar plannen vertaald moesten worden in ruimtelijke vormgeving, de overtuiging het grootst was dat besluiten slechts effectief konden zijn indien de partijen die daardoor werden geraakt, zich betrokken voelden bij het proces van plan- en besluitvorming. De indruk dat over de hoofden van de belanghebbenden heen werd geregeerd diende te worden voorkomen.

In dit hoofdstuk is niet enkel aandacht geschonken aan het denken over de planning, maar is ook ruimte gereserveerd voor een analyse van de waterstaatkundige realiteit in het gebied van Rijnland. Op basis van de uitkomsten van de cijfers die betrekking hebben op de waterhuishouding van Rijnland kunnen twee dingen worden geconcludeerd. In de eerste plaats kan op basis van de waarnemingen worden vastgesteld dat de Commisie van Beheer indertijd de juiste conclusies heeft getrokken door de minister voor te stellen extra stoomgemalen (bij Halfweg en Gouda) te bouwen teneinde het vermogen om het boezemwater af te voeren te vergroten. In de tweede plaats kan op basis van de kwantitatieve gegevens worden geconcludeerd dat de verslechtering van de waterhuishouding van Rijnland beperkt is gebleven tot het gebied ten zuiden van de Rijn. Voor het gebied ten noorden van de Rijn was de waterstaatkundige situatie nadat met de werkzaamheden voor de droogmaking was begonnen niet veel slechter dan in de daaraan voorafgaande periode. Het lijkt er derhalve op dat in de beeldvorming de situatie van het zuidelijke deel van Rijnland te veel voor het gehele gebied van het hoogheemraadschap van toepassing is verklaard.

7

DE POLDER VAN 1858

"De eerste vond er subiet de dood,
de tweede leed er grote nood,
de derde pas had er zijn brood"

Inleiding

Met het droogvallen van de gronden van het Haarlemmermeer en de daarop volgende verkaveling was de taak van de Commissie van Beheer geenszins volbracht. De twee belangrijkste vragen die in dit hoofdstuk aan de orde komen zijn: welke taken de overheid, nadat de gronden waren drooggevallen, nog op zich heeft genomen en op welke wijze zij hieraan vorm heeft gegeven.

De gronden werden vrij snel nadat ze waren drooggevallen verkocht. Weinig waardering bestaat er voor de wijze waarop dit is gebeurd. Zelfs de voorzitter van de Commissie van Beheer oefende grote kritiek uit op het feit dat de regering te lang zou hebben gewacht met het nemen van een besluit over hoe en aan wie de gronden verkocht dienden te worden. Het nieuwe land werd hierdoor overwoekerd met onkruid. Dit wachten, zonder dat van regeringszijde enige actie leek te worden ondernomen, is vaak als bewijs van onverschilligheid van de kant van de overheid beschouwd. Toch is nooit onderzocht waarom de overheid grote aarzeling leek te hebben bij het nemen van een besluit. Op die vraag zal in dit hoofdstuk een antwoord worden gezocht.

In de 20e eeuw is de droogmaking van het Haarlemmermeer vaak als voorbeeld genomen van hoe het niet moet. In de jaren twintig en dertig van deze eeuw, toen plannen werden gemaakt om grote delen van de Zuiderzee in te polderen, werd met grote regelmaat gewezen op het fiasco van de Haarlemmermeer. Een belangrijk punt van kritiek was dat de rijksoverheid geen enkele belangstelling zou hebben getoond voor de toekomstige bewoners. Die conclusie is gebaseerd op beschrijvingen van de toestand in de polder vlak na de droogmaking. Op basis daarvan zouden we kunnen concluderen dat de feitelijke toestand in de polder nogal te wensen over liet, maar dit zegt niets over een mogelijk streven van de overheid om bepaalde voorwaarden te scheppen voor bewoning in dit nieuwe gebied. Het is natuurlijk best mogelijk dat er een beleid is gevoerd, maar dat het

beleid om een of andere reden weinig effectief is geweest. Daarom stellen we hier de vraag of de overheid een beleid heeft gevoerd dat erop gericht was voorwaarden te scheppen voor de bewoning van de polder. Met andere woorden: op welke wijze sprong de rijksoverheid om met het vraagstuk van stichting van gemeenten en dorpen in dit gebied.

De Haarlemmermeerpolder werd in juni 1856 door de Commissie van Beheer overgedragen aan een nieuw polderbestuur. Uit de vele geschriften die over dit nieuwe gebied zijn verschenen wordt één ding duidelijk: de polder verkeerde aan het einde van de jaren vijftig in een uiterst slechte staat; hij voldeed niet aan de verwachtingen. Er is weinig reden aan te nemen dat de klachten niet serieus genomen zouden moeten worden, maar het is wel van belang te onderzoeken wat de oorzaken zijn geweest van dit tegenvalllende resultaat. Was het, zoals meestal wordt gezegd, enkel aan de onverschilligheid van de overheid (Commissie van Beheer) te wijten, of hebben andere factoren het uiteindelijke resultaat (mede) bepaald.

In de laatste paragraaf zullen enige landbouwkundige aspecten aan bod komen. De polder had immers vanaf het begin een landbouwkundige bestemming. Geprobeerd zal worden om de problemen waarmee de eerste generatie landbouwers in de polder werden geconfronteerd in een juist kader te plaatsen. Welke factoren kunnen als verklaring worden aangevoerd voor deze problemen?

Verkoop van poldergrond

Bewondering en misprijzen voor het grote werk van de droogmaking van het Haarlemmermeer gingen hand in hand. Aan de ene kant was er grote belangstelling voor de technische hoogstandjes die hier werden vertoond. Dat bleek onder andere uit de menigte nieuwsgierigen die zich iedere donderdag voor de hekken van de stoomgemalen verdrong om te worden rondgeleid. Vanaf de dag dat de Leeghwater, als eerste van de drie gemalen, in werking kwam, stroomde het publiek (aanvankelijk nog iedere dag) toe om getuige te zijn van de werking van het supergemaal, waarin de kracht van wel 300 conventionele windmolens huisde.[1] De commissie besloot al gauw de mogelijkheid tot bezichtiging van de gemalen te beperken tot één dag per week en niet meer dan tien mensen tegelijkertijd toe te laten, omdat de aanwezigheid van zoveel mensen geregeld tot levensgevaarlijke situaties voor het vaak onvoorzichtige publiek leidde. Een bezoeker had zijn roekeloosheid met de dood moeten bekopen. Hij werd door een omlaagkomende balans van een luchtpomp verpletterd.[2]

De stoomgemalen waren uitgegroeid tot toeristische attracties van allure, waaraan de werknemers van de stoomgemalen, vooral in de eerste jaren, een aardige cent konden bijverdienen. De gemalen waren nauwelijks op eigen gelegenheid bereikbaar en tal van werknemers buitten dit uit door familieleden te mobiliseren die nieuwsgierigen, uiteraard tegen betaling, met bootjes over de ringvaart naar de stoommachines vervoerden.[3]

Behalve bewondering voor de onderneming was er ook forse kritiek te beluisteren, zo erg zelfs dat Gevers van Endegeest op een van de laatste pagina's van

zijn driedelige werk, niet zonder verbittering, opmerkt: "Al wie timmert aan den grooten weg, is blootgesteld aan de aanmerkingen van elke voorbijganger. Zoo ging het ook hier: aan kritiek zonder kennis van zaken, aan onheusche kritiek, heeft het der Commissie niet ontbroken: men zoude met de vermelding en met de wederlegging bladzijden kunnen vullen, maar dit zou beneden hare waardigheid zijn (...)".[4] Zoals in hoofdstuk 4 reeds is vermeld waren de meeste geschriften over de droogmaking tot aan het begin van de jaren vijftig overwegend positief van aard. De irritatie over met name de lange duur van de onderneming begon sinds die tijd echter toe te nemen. Zo werd bijvoorbeeld in de *IJ- en Amstelbode* van 25 oktober 1851 de vraag gesteld waarom het zo lang duurde voordat het meer droog was. Het satirisch bedoelde antwoord luidde: "omdat de daarbij betrokken personen een te goed leven hebben, zoodat zij, door te veel spoed te maken, een zelfmoord zouden begaan".[5] Volgens een hoofdartikel in dezelfde krant van enkele jaren later was de trots van de Nederlandse ingenieur gekrenkt door het optreden van de Commissie van Beheer, want terwijl "alle vreemde natiën naar Holland komen om onderrigt in de waterbouwkunde te erlangen, [en] daartoe Nederlandsche ingenieuren van den waterstaat ontbieden", liet de Commissie van Beheer, "Nederlandsche ingenieuren van den waterstaat naar Engeland [gaan] om daar datgeen te zoeken, wat elke natie vermeent dat Nederland het beste bezit. Die daad kan het daglicht in het oog van een regt geaard Nederlander niet dulden".[6]

De belangstelling voor de Haarlemmermeer bleef niet beperkt tot Nederland. Tal van hooggeplaatste buitenlanders bezochten in de loop der tijd de Haarlemmermeerwerken. In buitenlandse kranten en tijdschriften verschenen geregeld berichten over de inpolderingswerkzaamheden. De berichten waren meestal van dien aard dat het volgende commentaar van het *Algemeen Handelsblad* ze uitstekend typeert, namelijk dat "in de schatting van den buitenlander (...) de ingezeten van Nederland nieuwe aanspraak [heeft] verworven op de achting van de beschaafde wereld".[7]

In *L'Illustration, journal universel* werd de drooglegging van het meer gezien als "certainement la plus étonnante opération agricole qui se soit encore executée".[8] De Britse *Civil Engineer and Architect's journal* wijdde geregeld lange artikelen aan de drooglegging.[9] Over het algemeen was men goed op de hoogte van de stand van zaken in Nederland. Slechts een enkele keer kan de buitenlandse pers worden betrapt op fantasierijke berichtgeving, die overigens vermakelijk is om te lezen. Een aardig voorbeeld van dit laatste vormt een verhaal in *The Mechanics Magazine* over de ontdekking van een soort 17e eeuws Pompeï op de bodem van het Haarlemmermeer. Het artikel was gebaseerd op de ontdekking in 1852 van een begraafplaats van de in de 17e eeuw in de golven van het meer verdwenen gemeente Nieuwerkerk. Dit Britse tijdschrift maakte er een spannend verhaal van en suggereerde alsof alle inwoners van dit dorp verrast waren door een hevige storm en vervolgens in de golven zouden zijn omgekomen. Bij het droogvallen van de meerbodem in 1852 werden de resten van het getroffen dorp teruggevonden, samen "with a mass of human bones".[10]

Hoewel het hier slechts om een begraafplaats ging die tevoorschijn was gekomen en niet om de overblijfselen van een tot de verbeelding sprekende ramp, was de werkelijkheid van dat moment niet minder luguber. "Enkele ledigloopers", zo

schreef P. Kock aan zijn superieuren, waren op het kerkhof afgekomen en hadden "aldaar beenderen gezocht of opgegraven en die te Amsterdam verkocht; dit is de laatste dagen derwijze toegenomen dat voornamelijk uit Amsterdam zes tot acht vaartuigen tegelijk aankwamen om die beenderen op te halen".[11] De marechaussee moest eraan te pas komen om aan deze onterende bezigheid een einde te maken.

De aandacht die de Haarlemmermeerwerken in de buitenlandse kranten kreeg, bleef niet zonder gevolgen voor de Commissie van Beheer. Zij werd geregeld door buitenlandse ingenieurs geraadpleegd over waterstaatkundige aangelegenheden in eigen land. Een enkele keer werd een ingenieur die aan de droogmaking van het meer werkte, 'uitgeleend' aan een vreemde natie. Zo verbleef J.A. Beijerinck in de zomer van 1851 enkele weken in Kopenhagen om de Deense regering te adviseren over de aanleg van een haven.[12]

De belangstelling in binnen- en buitenland voor de drooglegging uitte zich eveneens in een toenemende interesse van beleggers, die zich bij de Nederlandse regering aandienden, met het doel de polder in zijn geheel te kopen. Sinds de opleving van de agrarische sector was de belangstelling in het algemeen van welgestelde burgers om grond te kopen, sterk gegroeid.[13] Een consistent beleid voor de verkoop van poldergrond was echter nog niet ontwikkeld. Het is uit het oogpunt van de belangenafweging goed om wat langer stil te staan bij de wijze waarop de besluitvorming tot stand kwam over de vraag hoe de grond zou worden verkocht.

In 1850 vielen de randen van het meer, nadat de stoomgemalen twee jaar in werking waren geweest, droog. De Commissie van Beheer had gehoopt dat deze gronden nog in dat jaar zouden kunnen worden verpacht aan boeren die het wilden bezaaien. Zoals bekend ging de uitmaling van het meer, vanwege de hoge stand van Rijnlands boezem, langzamer dan was verwacht en in de zomer van 1850 bleken de boorden nog te nat om ze voor agrarische doeleinden te kunnen gebruiken. Een deel van de drassige randen werd verpacht aan jagers, die het voornamelijk hadden gemunt op de vele snippen die zich in dit drassige gebied ophielden.[14]

Een jaar later stonden de zaken er voor de verpachting of verkoop van de drooggevallen gronden gunstiger voor. De Commissie van Beheer maakte de minister erop attent dat het tijd werd om na te gaan denken over de wijze waarop de grond verkocht zou moeten worden. Voor met de verkoop daadwerkelijk een begin gemaakt kon worden, moesten eerst nog enkele problemen worden opgelost. In de eerste plaats was er een al vele jaren durend conflict met de gemeente Leiden, die aanspraak meende te kunnen maken op een groot deel van de grond in de nieuwe polder. Deze claim was gebaseerd op het uit de grafelijke tijd stammende vroonrecht dat Leiden op een deel van het meer had. Volgens de regering ging het daarbij slechts om het recht van visserij; de stad Leiden was van mening dat het ook betrekking had op het gebruik van de gronden die vroeger door het water bedekt waren geweest. In 1851 stapte de gemeente, na jarenlang met de regering over deze kwestie gecorrespondeerd te hebben, naar de rechter, in de hoop haar gelijk bevestigd te zien. Het duurde tot 6 mei 1859 voor dit conflict uit de wereld was, toen de Hoge Raad bepaalde dat de aanspraken van Leiden

ongegrond waren en dat de stad alle rechten op de grond en het water van het Haarlemmermeer werden ontzegd.[15]

De rijksoverheid wachtte niet met de grondverkoop tot de rechterlijke macht een eindoordeel over deze kwestie had geveld. In 1853 had minister Van Reenen, niet geheel zonder vrees voor de acties die Leiden zou kunnen ondernemen, besloten tot verkoop van de drooggevallen gronden over te gaan, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de staat er voor zou instaan dat de gronden "onbezwaard met eenig verband, erfpacht, uitgang, rente, cijns en tijns en voorts onder vrijwaring voor alle stoornis" werden verkocht.[16]

Een tweede probleem dat nog niet was opgelost toen de Commissie van Beheer er bij de minister op aandrong om voorbereidingen te treffen voor de verkoop, was de kadastrale indeling. Het gedeelte van de polder dat aan de provincie Zuid-Holland toeviel was wel ingedeeld, het deel dat tot Noord-Holland behoorde niet. Kadastrale delineatie was noodzakelijk alvorens tot verkoop mocht worden overgegaan. Om de grondverkoop niet te laten stagneren zou er een voorlopige indeling gemaakt kunnen worden. Hierop zal in een volgende paragraaf worden teruggekomen.

Gevers van Endegeest was van mening dat, met name als gevolg van het dralen van de regering in het conflict met de stad Leiden over de eigendomskwestie van de grond, veel te lang gewacht was voordat met de verkoop van de grond werd begonnen. Dat de regering aanvankelijk aarzelde om de grond van het vroegere Kagermeer, die als eerste was drooggevallen en verkaveld, te verkopen, kon hij nog wel begrijpen omdat Leiden hierop aanspraak dacht te kunnen maken, maar hij toonde zich uitermate geïrriteerd over het feit dat in het najaar van 1852 niet tot de verkoop van de drooggevallen gronden was overgegaan waarop Leiden geen enkele aanspraak kon maken. Het gevaar was groot dat de staat uiteindelijk 18000 hectare wildernis zou moeten verkopen.[17] In 1853 leken de gronden die het langst droog waren al meer op een ontoegankelijke wildernis dan op een toekomstig landbouwgebied. De schoolmeester Pieter Boekel gaf de volgende beschrijving van de pas drooggevallen gronden: "Riet en biezen en wilgeboompjes, de zogenaamde wilde andijvie met hare gele bloemen, groeiden verward en wild dooreen en slingerden zich om en door elkander als de lianen in de groote natuurwouden van Amerika".[18] De voorzitter van de Commissie van Beheer wond zich op bij de gedachte dat "de eerste krachten der drooggevallen landen zich oplosten in onvruchtbaar onkruid: dat de gronden, in digte wildernissen veranderende, spoedig duurder zouden worden in bewerking, waardoor de waarde bij verkoop moest verminderen".[19] De Commissie van Beheer drong er bij de minister van Binnenlandse Zaken voortdurend op aan om haast te maken met de verkoop van de grond.

Wat Gevers van Endegeest niet wist was dat in de loop van 1852 in het geheim onderhandelingen waren begonnen tussen de regering en een Engels-Nederlandse beleggingsmaatschappij over een bod van deze maatschappij om de gehele polder te kopen. Op 23 augustus 1852 maakte de Commissie van Beheer aan de minister bekend dat in oktober de eerste kavels zouden kunnen worden verkocht waarop Leiden geen aanspraak kon maken.[20] De minister van Financiën Van Bosse had enkele dagen daarvoor kennis genomen van het aanbod van een beleggingsmaat-

schappij om de gehele polder te kopen.[21] Hij had zijn ambtgenoot op Binnenlandse Zaken, Thorbecke, hiervan onmiddellijk op de hoogte gesteld.[22]

De Amsterdamse notaris R.J. Toelaer, die optrad als contactpersoon van de Engels-Nederlandse beleggingsmaatschappij (waarbij in een later stadium ook Belgen betrokken waren) schreef, dat indien de regering bereid was de gehele polder 'en bloc' te verkopen, de maatschappij graag een "koopcontract met preferentie gedurende een aantal maanden" wilde sluiten. De minister van Financiën had geen bezwaar tegen verkoop aan één koper, maar wel tegen een voorlopig verkoopcontract met preferentie, waardoor de regering niet meer met andere gegadigden zou kunnen onderhandelen.[23]

Thorbecke had echter moeite met een aantal voorwaarden uit het aanbod van de maatschappij accoord te gaan. Het bod van f 300,- per hectare was volgens hem te laag omdat tegelijkertijd werd verlangd dat de gronden "volkomen vatbaar voor bebouwing" zouden worden opgeleverd. Dat betekende dat er bijvoorbeeld ook scheidingssloten gegraven zouden moeten worden, terwijl dit volgens plan aan de kopers overgelaten zou worden. Evenmin was hij gecharmeerd van het voorstel van de maatschappij om de polder in termijnen op te leveren. Het eerste deel zou op 15 maart 1853 moeten worden overgedragen en vervolgens ieder jaar, tot en met 1856, een volgend deel.[24]

Van Bosse kon zich wel verenigen met de bezwaren die Thorbecke tegen deze voorwaarden koesterde en de bewindslieden antwoordden aan de beleggers dat een bedrag van f 300,- per hectare slechts bespreekbaar was indien de polder werd overgenomen in de toestand zoals die zich op dat ogenblik bevond. Dat betekende dat de verkavelingswerkzaamheden voor rekening van de kopers zouden moeten worden voltooid. De woordvoerder van de beleggingsmaatschappij vroeg hierop tijd om de directie van de maatschappij in de gelegenheid te stellen zich op deze voorwaarden te kunnen beraden. Een ambtenaar van het ministerie van Financiën vond de gang van zaken "eenigszins bedenkelijk" worden. Uit zijn notitie, die bestemd was voor de minister, mag worden afgeleid dat op het departement van Financiën het denkbeeld om de polder 'en bloc', tegen een vastgestelde, zeer aantrekkelijke prijs, te verkopen, veruit de voorkeur genoot boven openbare, perceelsgewijze, verkoop van de grond, waarbij maar afgewacht moest worden hoe groot de opbrengst zou zijn. Door de eis van de regering aan de kopers om de polder in de huidige, niet afgewerkte toestand over te nemen, dan wel om het bod te verhogen, was de geïnteresseerde maatschappij, volgens de ambtenaar, gedwongen haar kapitaal te vergroten. Daardoor was het uiterst onzeker geworden of de maatschappij voldoende kapitaal bijeen zou krijgen om de polder over te kunnen nemen. "Mislukken hunne pogingen" zo schreef de ambtenaar, "dan heeft de Haarlemmermeer eene duit op den kop".[25]

Het respijt dat aan de beleggingsmaatschappij was verleend om zich te kunnen beraden op de nieuwe situatie, betekende verdere vertragingen in de besluitvorming over de wijze waarop de grond verkocht moest worden. Dit leidde niet alleen bij de Commissie van Beheer, maar ook bij de leden van de Tweede Kamer tot de nodige irritatie. In de Tweede Kamer werden vragen gesteld over de redenen van het uitblijven van een regeringsbesluit. Hierdoor werden de ministers van Binnenlandse Zaken en van Financiën in een uiterst lastig parket gebracht. Tot dan

toe was in het diepste geheim met de geïnteresseerde beleggers onderhandeld, maar, zo concludeerde Thorbecke, "de onvermijdelijke noodzakelijkheid eener onverwijlde beantwoording" van de Kamervragen, verplichtte de regering om open kaart te spelen.[26]

Van Bosse wist dat de meeste leden van de Tweede Kamer, ongeacht de som die zou worden geboden, tegen verkoop van de gehele polder aan een overwegend buitenlandse maatschappij zouden zijn. De meerderheid van de Kamer zou van mening zijn dat de grond op die manier "in zekeren zin in de doode hand [kwam] en het eigendom van vreemdelingen [werd]. (...) Met eene magtige vreemde maatschappij zal men toch meer moeite hebben, wanneer het bijvoorbeeld de regeling van hare verplichtingen ten aanzien van algemeene waterstaatbelangen betreft, dan wanneer de grond in handen van ingezetenen komt". Om de kans zo klein mogelijk te maken dat het voorstel om de polder aan de maatschappij te verkopen, zonder meer door de Tweede Kamer werd afgewezen, wilde Van Bosse eerst de Commissie van Beheer raadplegen over de vraag welke voorwaarden in het belang van de staat, aan de grondverkoop aan de beoogde maatschappij moesten worden verbonden.[27]

De Commissie van Beheer bleek, om meerdere redenen, helemaal niet te voelen voor verkoop van de polder aan de buitenlandse maatschappij. In de eerste plaats, zo vreesde zij, zou verkoop aan slechts één koper, de bewerking van de grond niet ten goede komen. Perceelsgewijze verkoop van de polder in het openbaar, genoot, aldus de commissie, de voorkeur, omdat de grond daardoor in handen van een groot aantal eigenaars zou komen. Hierdoor zou "de prikkel van het eigenbelang meer overal verspreid worden", hetgeen bewerking van de grond ten goede zou komen. Het in cultuur brengen van de polder door slechts één grote maatschappij, vergde een gigantische investering, waardoor de kans toenam dat er iets mis zou gaan. In dat geval, zo werd gevreesd, zou de "geheele polder onberedderd blijven liggen".[28]

In de tweede plaats was de commissie gekant tegen verkoop aan een overwegend buitenlandse onderneming omdat zij geloofde "dat het veler nationaal gevoel zal kwetsen, de gronden met zoveel inspanning drooggemaakt, in handen van vreemden te zien". Het zou in het bijzonder voor de Nederlandse boeren grievend zijn, wanneer zij zien dat "den arbeid waarnaar zij verlangden door buitenlanders [wordt] verrigt of de winsten waarop zij hoopten, door buitenlanders [worden] genoten". De commissie voorspelde dat vele vreemdelingen zich in de nieuwe Haarlemmermeerpolder zouden vestigen.[29] Dit vermoeden was gebaseerd op hetgeen met de aanleg van de waterleiding vanuit de duinen bij Haarlem naar Amsterdam was gebeurd. In 1851 was voor dit doel de Duinwatermaatschappij opgericht, die met Engels kapitaal werd gedreven en vanuit Londen werd bestuurd.[30] In het voetspoor van de onderneming vestigden zich tal van Britten in Nederland.

In de laatste plaats, zo schreef de Commissie, was verkoop van de polder aan één maatschappij in strijd met de belofte die volgens de wet van 1839 aan de obligatiehouders was gedaan, dat zij de drooggemaakte gronden met hun obligaties zouden kunnen kopen.[31]

Veelzeggend zijn de opmerkingen die minister Van Bosse in de marge van deze brief plaatste. De commissie beschouwde de zaak volgens hem "alsof de Meer drooggemaakt is om de Nederlanders geld te laten verdienen. Jaawel, die arme kapitalisten die wel zoo goed willen zijn om 5% rente te nemen, als de speculanten die gaarne goedkoop land zouden koopen. Uit dat oogpunt beschouw ik de zaak geenszins".[32] Uit welk oogpunt hij de zaak wel beschouwde wordt duidelijk uit de bewaard gebleven correspondentie tussen hem en zijn ambtgenoot op Binnenlandse Zaken, Thorbecke.

De maatschappij die belangstelling had getoond voor de polder had inmiddels haar bod tot f 400,- per hectare verhoogd en Van Bosse was van mening dat de staat deze kans niet mocht laten voorbijgaan, want "de droogmakerij heeft waarlijk geld genoeg gekost".[33] Van Bosse had een constructie bedacht om te kunnen voldoen aan de eis van de Tweede Kamer dat de verkoop openbaar diende te zijn. De Kamer deed hiermee niets meer dan Van Bosse te dwingen uitvoering te geven aan een artikel uit de wet omtrent de verkoop van domeinen, die nota bene door hemzelf tot stand was gebracht. In die wet werd bepaald dat domeingoederen, behoudens enkele genoemde uitzonderingen, in het openbaar verkocht dienden te worden.[34] Van Bosse had bedacht dat wanneer de polder 'en bloc' in openbare veiling gebracht zou worden hij formeel aan deze eis had voldaan. Weliswaar zouden weinigen in staat zijn om een bod op de gehele polder te doen, maar de Nederlandse speculanten werd in ieder geval de gelegenheid geboden om de grond te kopen.[35]

Dit voorstel had enkel tot doel er voor te zorgen dat de extra uitgaven die de staat zich had moeten getroosten, voor een deel gecompenseerd zouden worden, door de inkomsten, die uit de verkoop van de grond moesten komen, zo groot mogelijk te maken. Verwerping van het aantrekkelijke aanbod van de maatschappij kon, aldus Van Bosse, slechts gebaseerd zijn "op het verlangen om liever grond tot matiger prijzen in handen van ingezeten te doen overgaan, dan dat men ze, zelfs tot den geboden hoogeren prijs [f 400,- per ha.] aan vreemden zou gunnen. De nadeelen en gevaren die men van de werking eener vreemde maatschappij vreest, kunnen mijns inziens door behoorlijke voorwaarden te stellen, genoegzaam voorkomen worden. Slechts wanneer de veiligheid van de polder of de omgeving in gevaar zou komen, vanwege verkoop aan een buitenlandse onderneming, zou voldoende reden zijn om zo'n gunstig aanbod af te slaan."[36]

Van Bosse, de man die sinds het turbulente voorjaar van 1848 aan het roer van het departement van Financiën stond en zich sindsdien had ingespannen om de moeilijke klus af te maken waarmee Van Hall in 1843 was begonnen, namelijk om orde in de financiële chaos te scheppen, bleef "voor alles, de man van de duiten, blijde als hij aan het laadje zat; opregt verheugd als hij, door den prijs der briefkaarten op 3 ct. te stellen, een extraatje aan het land kon bezorgen (...)".[37] Zo ook in het geval van de Haarlemmermeer. Zijn parool 'redding door bezuiniging' was niet enkel van retorische betekenis gebleken.[38] In een groot aantal beslissingsmomenten had Van Bosse zijn stempel op de uitkomst weten te drukken. In het overleg met de minister van Binnenlandse Zaken, die vanuit geheel andere uitgangspunten redeneerde, legde Van Bosse voortdurend de nadruk op de financiële belangen van de staat.

In de literatuur wordt aan de bezuinigingsijver van Van Bosse grote invloed toegekend. Het regeringsbeleid zou lange tijd in dit teken van bezuinigingen hebben gestaan. Zonder overigens naar verklaringen te zoeken, is men geneigd zich erover te verbazen dat de overheid vrijwel alle belangen ondergeschikt zou hebben gemaakt aan de financiële belangen van de staat. In de oudere literatuur werd deze houding zonder pardon aan de schandpaal genageld, in de latere beschrijvingen is men wat voorzichtiger geworden met het veroordelen en blijft het bij verwondering en onbegrip.[39] Terwijl vroegere historici die zich met de inpoldering van het Haarlemmermeer hebben beziggehouden, tegenvallende resultaten toeschreven aan onverschilligheid en misplaatste zuinigheid van de kant van de overheid, hebben moderne historici de terminologie vervangen en spreken zij van gebrekkige planning en overheersing van de financiële belangen van de staat. Gebleven is echter het gemis aan goede onderbouwing van hun beweringen. Er was een verschil van inzicht tussen de ministers van Binnenlandse Zaken en van Financiën, dat mijns inziens perfect weergeeft hoe moeilijk het is om beslissingen uit het verleden op hun juiste waarde te schatten. Terwijl de idee van de liberale staatsonthouding veelal als de kwade genius wordt beschouwd achter de treurige resultaten van de inpoldering van de Haarlemmermeer, waarbij bijvoorbeeld het tijdsverloop tussen het moment waarop zich een probleem aandiende en de beslissing viel als teken van onverschilligheid van de overheid werd opgevat, was de werkelijkheid ingewikkelder en gedifferentieerder.

Voor Van Bosse, die het als zijn taak beschouwde "orde in de huishouding" te scheppen en de staat in financieel opzicht "in het gareel" te laten lopen[40], bepaalde de kostenraming van de droogmaking zoals die bij de wet van 1839 was ingediend, de marges van zijn beleid. Overschrijding van de 8 miljoen gulden die voor dit project waren gereserveerd, was in het licht van zijn pogingen om de gehele financiële basis van de staat weer gezond te maken, onaanvaardbaar. Dit argument werd gedurende zijn ambtsperiode met grote regelmaat herhaald. In het meningsverschil met Thorbecke over de wijze waarop de grond verkocht moest worden, bleek dit opnieuw. Toen Thorbecke zich bleef verzetten tegen verkoop van de polder aan één maatschappij, schreef Van Bosse: "Wanneer ik het oog vestig op de groote offers die de schatkist aan deze onderneming heeft gebragt, in het uitsluitend belang van de twee rijkste provinciën des rijks (...) dan geloof ik dat de geldelijke belangen van de staat wel het zwaarst mogen wegen bij de beoordeeling der vraag op welke wijze men de drooggemaakte meer het voordeeligst zal verkoopen".[41] Het waren niet alleen de kosten die aan de droogmaking van het meer kleefden die een dergelijke houding noodzakelijk maakte, maar ook omdat de uitgaven voor de tot stand te brengen openbare werken in de afgelopen tijd aanzienlijk waren gestegen. In 1853 was maar liefst een miljoen gulden meer uitgetrokken voor waterstaatkundige werken dan in 1849.[42] Als het aan Van Bosse had gelegen, was de polder zo snel mogelijk, tegen een zo hoog mogelijke prijs, verkocht en had de overheid haar handen zo vlug mogelijk van de gehele onderneming afgetrokken.

Tegenover deze louter financiële afweging van de minister van Financiën stond de visie van Thorbecke, die aanvankelijk niet tegen verkoop aan één maatschappij was geweest, maar geleidelijk steeds meer overtuigd was geraakt van het belang

rekening te houden met de mogelijkheden die het nieuwe gebied op langere termijn voor de Nederlandse economie kon hebben. "Mag", zo vroeg Thorbecke zich af, "terwijl er, niet geheel ten onregte wordt geklaagd, dat die ijver in Holland sluimert, de Regering, bij de weinige gelegenheid, aldaar voor ontginning aanwezig, de mogelijkheid om die in het groot, in zulk een belangrijk oord, midden in het land, te beproeven, aan onze kapitalisten en landbouwers ontnemen? Ware het niet beter", zo vervolgde de minister "een paar millioenen winst voor de schatkist op het spel te zetten, dan het verwijt op zich te laden, dat men de nationale industrie van haar eigen voedsel beroofde? Ik blijf aan deze, indien ik het dus noemen mag, morele zijde der zaak hechten". Volgens Thorbecke was het de plicht van de regering om tot perceelsgewijze openbare verkoop van de grond te besluiten, omdat het haar "roeping is, de inlandsche krachten te wekken".[43]

Enkele dagen later legde Van Bosse, nog steeds tegensputterend, zich neer bij de zienswijze van Thorbecke. Hij kon ook weinig anders. De minister van Binnenlandse Zaken, zo was tijdens het kabinetsberaad, waarbij deze kwestie aan de orde was geweest, nog eens benadrukt, had in deze het laatste woord.[44]

Twee weken later was het kabinet Thorbecke ten einde. De nieuwe minister van Binnenlandse Zaken, Van Reenen, zette, nu eenmaal een besluit was genomen, vaart achter de verkoop. In juni 1853 werd in de dagbladen de verkoop van de eerste percelen (in totaal ongeveer 2000 hectare) aangekondigd. De verkoop zou in augustus plaatshebben zodat de kopers nog de gelegenheid zouden hebben om de grond met koolzaad te bezaaien. Een belangrijk principe dat bij de verkoop werd nagestreefd was dat ook kleine kopers in de gelegenheid zouden moeten worden gesteld grond te bemachtigen. De oppervlakten die te koop werden aangeboden "zijn niet te groot voor particulieren, die op zich zelve eene partij grond bijeen willen koopen, en geven ook de gelegenheid voor kleinere koopers, zooveel bijeen te bekomen als nodig is voor bedrijven van omstreeks 50 à 70 bunders". Niet uitgesloten werd dat na de ervaringen die met de eerste verkopingen werden opgedaan, alsnog tot het aanbieden van grotere combinaties zou worden overgegaan.[45]

In de loop van de tweede helft van 1853 werd in totaal ruim 3150 hectare grond bij opbod verkocht. In de hierop volgende twee jaren werd de rest, 13.692 hectare, op de markt gebracht. De opbrengst van de in totaal 11 openbare verkopingen overtrof ieders verwachting. Niemand had ook maar durven dromen van een zo hoge opbrengst. De minister van Financiën mocht zich, gezien het gunstige resultaat, gelukkig prijzen dat de minister van Binnenlandse Zaken zich indertijd zo heftig tegen verkoop aan één maatschappij had verzet, omdat de gemiddelde prijs die voor een hectare werd betaald f 473,- bedroeg; f 73,- meer dan de maatschappij had geboden. De totale opbrengst bedroeg f 7.972.400,-.[46]

Buiten de verkoop werden 32 hectare grond gehouden die bestemd was voor de aanleg van twee dorpen en daarnaast nog eens 42 hectare onvruchtbare zandgrond bij de Cruquius. In het najaar van 1854 ontspon zich een ergerlijke discussie tussen enkele leden van de Commissie van Beheer en de militaire genie over een stukje grond van slechts 500 m^2 vlakbij het fort Schiphol, dat volgens plan in reserve zou moeten worden gehouden om de grond in geval van oorlog te kunnen gebruiken voor de aanleg van keerdammen in de Ringvaart, waardoor de polder

dras en plas gezet zou kunnen worden. Ook aan de westzijde, bij de Cruquius, zou zo'n stuk grond voor dit doel vrijgehouden moeten worden, maar hier leverde dit vooralsnog geen problemen op omdat daar 42 hectare zandgrond voorlopig in handen van de staat bleef.

Toen de militaire autoriteiten in de loop van 1853 de Commissie van Beheer aan deze verplichting herinnerde, schreef J.A. Beijerinck, in opdracht van de Commissie, een brief waarin hij probeerde aan te tonen dat de militaire genie de keerdammen ook wel met minder grond zouden kunnen construeren. Het venijnige antwoord van de luitenant-kolonel Van den Kerkhoff, eerstaanwezend ingenieur van de genie te Amsterdam (die overigens ook lid van de Commissie van Beheer was) en de reacties van de waterstaatsingenieurs van de Commissie op dit antwoord zijn het vermelden waard omdat zij de eerder genoemde animositeit tussen de ingenieurs met een militaire en een burgercarrière haarscherp tonen.[47] De zienswijze van Beijerinck dat er minder grond voor de keerdammen gereserveerd hoefde te worden, werd door Van den Kerkhoff in de sfeer van het belachelijke getrokken. Volgens hem zou het "vanwege de militaire Genie eene ware Zotheid zijn, om nu reeds, zich in te laten met het keutelachtig bepalen der afmetingen van zulke dammen, en die te willen bepalen voor eenen tijd wanneer misschien reeds al de thans levenden van het toneel dezer wereld zullen zijn afgetreden, als wanneer de nakomelingen die dammen wel zullen maken zooals zij ze dan noodig zullen oordeelen. Voldoende is het alzoo dat ze genoegzame grond beschikbaar lij om goede dammen te kunnen leggen".[48] Beijerinck had in zijn brief gepleit voor het leggen van enkel een servituut op het nodig geachte stukje grond, dat dan maar wat dieper afgegraven moest worden. Dit voorstel werd door de genie-officier met de grootst mogelijke minachting neergesabeld: "Noch de militairen van den tegenwoordigen, noch die van den toekomenden tijd hebben noodig, of zullen noodig hebben, de aanwijzingen van eenigen Ingenieur van den Waterstaat, om te weten hoe zij bij het in staat van verdediging stellen van een fort of bij het verdedigen van hetzelve zullen moeten handelen. De Heeren van den Waterstaat vragen den militairen om geen raad; de militairen kunnen de raadgevingen van de Heeren van den Waterstaat ontberen. Als het op verdediging aankomt zullen de militairen zich niet inlaten met polderjongensredeneringen over eene hand of eene steek diepte meer of minder, maar de zaak in het groot en in het verband met het geheel ziende, zullen zij naar omstandigheden weten te handelen". De commissieleden die deze brief onder ogen kregen konden het niet nalaten hun afkeer van zulke denigrerende opmerkingen aan het adres van de ingenieurs van de waterstaat kenbaar te maken. In de marge van de brief schrijft een cynisch commissielid, waarschijnlijk de waterstaatsingenieur Conrad: "Hier trekt de heer K. de degen uit de schede, tegen den Ingenieur van den Waterstaat. Dat behoefde toch wel niet. De Ings van den W. weten immers wel dat de heer K. veel knapper is". Een ander voegde hieraan veelzeggend "Br. Brrr." toe.

Het bericht van het overlijden van Van den Kerkhoff, anderhalve maand nadat hij zijn oorlogsverklaring aan de Waterstaatsingenieurs schreef, werd binnen de Commissie van Beheer niet overal met de gepaste eerbied ontvangen. Een commissielid schreef, niet zonder opluchting, onder de brief van de zojuist

gestorvene: "De man die dit schreef overleden zijnde, zal dit de afdoening veel gemakkelijker maken".[49]

De gemeente Haarlemmermeer

Toen in de jaren twintig en dertig van de 20e eeuw de voorbereidingen werden getroffen om tot inpoldering van grote delen van de Zuiderzee over te gaan, was de betrokkenheid van de overheid bij de planning en bij de uitvoering van de plannen, volgens de literatuur, het meest opvallende verschil met de 19e eeuwse droogmakerijen. Het ingrijpen van de overheid in de inrichting van de Zuiderzeepolders en de daaropvolgende kolonisatie van de nieuwe gebieden, moest, volgens deze geschriften, worden verklaard uit de ervaring die was opgedaan met de 19e eeuwse inpolderingen.[50] Met het "afschrikwekkend voorbeeld van de Haarlemmermeer voor ogen", zo schrijft Constandse, werd de overheidsbemoeiing op elk terrein van het maatschappelijk leven doorgevoerd.[51]

Voor alles diende te worden voorkomen dat, als gevolg van gebrek aan overheidsbemoeienis, nogmaals een samenleving zou ontstaan, die, zoals in de Haarlemmermeer, pas na vele jaren van ellende op sociaal en economisch gebied voor zijn bewoners, tot een enigszins normale ontwikkeling in staat bleek. De beklagenswaardige toestand waarin een groot deel van de polderbevolking van de Haarlemmermeer verkeerde, wordt toegeschreven aan een combinatie van armoede, voornamelijk veroorzaakt door tekortkomingen van de polder, overmatig drankgebruik en het grote aantal criminelen dat zich op het nieuwe land vestigde.[52] Deze negatieve ontwikkeling werd in hoge mate bevorderd door de jarenlange "administratieve ordeloosheid" in het nieuwe gebied. Eerst in 1855, zo luidt het verwijt, werd de droogmakerij een zelfstandige gemeente en pas vanaf dat moment konden verordeningen en voorschriften worden afgekondigd.[53] Tot die tijd heersten hier de wetten van het recht van de sterkste.

Los van de vraag of dit negatieve beeld van de bemoeienis van de overheid bij de droogmaking van het Haarlemmermeer juist is, heeft het wel tot een grotere betrokkenheid van de rijksoverheid bij de inpoldering van de Wieringermeer en de latere IJsselmeerpolder, geleid. Dit blijkt het duidelijkst uit de wijze waarop de overheid, onder verwijzing naar de slechte evaringen in de Haarlemmermeer, zich heeft ingelaten met de selectie van kolonisten voor de Wieringermeer en de Noordoostpolder.[54] Kolonisatie wordt door Constandse omschreven als "het zich vestigen van een groot aantal mensen, al of niet in groepsverband en al of niet geleid, in een gebied dat onbewoond is of bewoond wordt door een bevolking, die het gebied op een andere wijze uitbaat dan de kolonist van plan is te doen; een gebied dat voorts duidelijk, zo niet geografisch, dan toch psychologisch van het oude woongebied gescheiden is. De kolonisten hebben de bedoeling daar een duurzame samenleving op te bouwen met de natuurlijke hulpbronnen van dat gebied als bestaansbasis".[55]

Met het oog op de mogelijkheid van ingrijpen door de overheid is vooral het onderscheid dat Constandse maakt tussen vrije, of spontane kolonisatie en geleide kolonisatie van belang. Vrije kolonisatie wil zeggen dat het kolonisatieproces op

geen enkele wijze wordt beïnvloed. Een centraal, leidinggevend orgaan om de kolonisatie in een bepaalde richting te sturen ontbreekt. Bij geleide kolonisatie is daarentegen duidelijk sprake van beïnvloeding van het proces door (in de meeste gevallen) de overheid. Instrumenten die de overheid tot haar beschikking heeft, zijn planologie[56] (inrichting van een gebied), directe kolonisatiepolitiek (maatregelen ten aanzien van de toelating van kolonisten, waarbij selectie een belangrijk middel is) en de zogenaamde cultuurpolitiek. Met dit laatste bedoeld Constandse dat het groepsleven der kolonisten wordt beïnvloed met het doel een bepaalde, gewenste samenleving te scheppen. Voorbeelden van maatregelen die onder de cultuurpolitiek zijn te rangschikken zijn bijvoorbeeld verplichte bouwplannen of verplicht lidmaatschap van aankoop- en afzetcoöperaties.[57]

Ter Veen heeft met zijn dissertatie *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied* uit 1925 enorme invloed gehad op de ontwikkeling van de ideeën over de wijze waarop de eerste Zuiderzeepolders dienden te worden gekoloniseerd. Zijn denkbeelden omtrent de selectie van kolonisten door de overheid, ter voorkoming van Haarlemmermeer-achtige toestanden, zijn bijvoorbeeld terug te vinden in het verslag van de 'Commissie inzake het bestudeeren van de uitgifte der Zuiderzeegronden', waarvan Ter Veen secretaris was.[58] Ter Veen oordeelde positief over het uiteindelijke resultaat van de vrije kolonisatie, zoals die zich in de Haarlemmermeerpolder had voltrokken en waarbij door "sociale zeving" alleen plaats was voor sterke, krachtige boeren. Toch pleitte hij voor een juist gedoseerde hoeveelheid overheidszorg om in plaats van de selectie op natuurlijke wijze, deze vooraf door de overheid te laten plaatsvinden, waardoor veel menselijk leed kon worden voorkomen, want "niemand wenscht een herhaling van de onverschillige zorgeloosheid, welke de Staat toonde bij de droogmaking van het Haarlemmermeer".[59]

Het lijkt uitgesloten dat bij de planning van de inrichting van de Haarlemmermeerpolder overwegingen een rol zouden hebben gespeeld om de samenleving die hier zou ontstaan te beïnvloeden. Wanneer enkel naar de resultaten van de inpoldering van de Haarlemmermeer wordt gekeken, lijkt het alleszins gerechtvaardigd te veronderstellen dat selectie noch planologie een instrument van politiek zijn geweest, om maar helemaal te zwijgen van maatregelen die onder de cultuurpolitiek zijn te rangschikken.

Dit beeld wordt nog eens versterkt doordat in de rapporten, die als leidraad hebben gediend voor de inrichting van de eerste Zuiderzeepolders, voortdurend in negatieve zin werd gerefereerd aan de resultaten van de Haarlemmermeer. Toch moeten we ook hier weer een duidelijk onderscheid maken tussen datgene wat werd beoogd en waarvoor plannen werden gemaakt en het uiteindelijke resultaat. Eerst dan kunnen we iets meer zeggen over de planning en de intenties van de overheid.

Wanneer wordt uitgaan van de drie door Constandse genoemde instrumenten die de overheid ter beschikking staan om de ontwikkeling van de samenleving in een nieuw gebied (zoals een polder) te beïnvloeden (planologie, kolonisatie- en cultuurpolitiek) hebben we met betrekking tot de planning van de inrichting van de Haarlemmermeerpolder eigenlijk alleen te maken met planologische aspecten. Van een (bewuste) cultuur- of kolonisatiepolitiek is bij de inrichting en kolonisatie

van de Haarlemmermeerpolder nooit sprake geweest. Wel werd, naarmate de verkavelingswerkzaamheden in de jaren vijftig hun voltooiing naderden, steeds meer druk uitgeoefend op de polderjongens om het gebied te verlaten. Dit gebeurde niet alleen door landeigenaren, die de arbeiders van weleer verjoegen, soms door hun keten in brand te steken, maar ook door de gemeentelijke overheid. Een van de eerste daden van het in de zomer van 1855 geïnstalleerde gemeentebestuur was aan te dringen op verwijdering van polderjongens, desnoods door de marechaussee in te zetten.[60] De Commissie van Beheer had al eerder aan de minister geschreven dat de polderjongens zoveel mogelijk van de dorpsgronden geweerd dienden te worden, want "eensdeels zijn het lieden, die in de nabijheid niet te dulden zijn ter zake van roofzucht, onzedelijkheid en wat al meer; anderdeels omdat hunne tegenwoordigheid veelen terughoudt om grond in koop te vragen ten einde te bouwen; en wordt de ontruiming niet krachtig gehandhaafd, dan is het te voorzien dat het doel om dorpen te stichten verijdeld, althans voor eenen geruimen tijd vertraagd zal worden".[61] In oktober 1856 werd door het polderbestuur bepaald dat de hinderlijke keten van de polderjongens konden worden ontruimd.[62]

Op planologisch gebied was de bestuurlijke indeling van de polder en het nederzettingenpatroon van grote betekenis voor de ontwikkeling van het leven in de polder. De literatuur is tamelijk eenduidig in het oordeel over de wijze waarop de regering zich heeft bezig gehouden met deze onderwerpen. In het verslag van de 'Commissie inzake het bestudeeren van de uitgifte der Zuiderzeegronden' wordt opgemerkt dat "de geschiedenis van de kolonisatie der droogmakerijen leert, dat de strijd om het bestaan noodeloos werd verzwaard door het gemis aan tijdige en afdoende administratieve regelingen en verdere voorzieningen (...)"[63] Dat zij daarbij vooral de geschiedenis van de Haarlemmermeerpolder op het oog had, hoeft, gezien het lidmaatschap van Ter Veen van deze commissie, geen betoog. Ter Veen had in zijn proefschrift immers forse kritiek geuit op het "talmen der Regeering om den polder bestuurlijk in te deelen". Angst om beslissingen te nemen leidde ertoe dat de regering met halfslachtige maatregelen kwam. Daartoe rekent hij het voorstel van de regering uit 1853 om het grondgebied van de Haarlemmermeerpolder, in afwachting van een definitieve regeling, voorlopig in te delen bij de omliggende gemeenten. Dit voorstel werd, zo schrijft Ter Veen, terecht door het parlement afgewezen, omdat de tijd voorbij was voor het nemen van halve maatregelen. De afwijzing betekende echter wel dat de regeling om de polder bestuurlijk in te delen met een jaar werd vertraagd. Ordeloosheid op administratief gebied was het gevolg van de besluiteloosheid van de regering.[64]

Van der Woud noemt het "niet alleen merkwaardig, maar zelfs schadelijk" dat het lokale bestuur pas op een laat tijdstip werd vastgesteld. Het betekende immers dat de bevolking tussen 1851 en 1856 haar gang kon gaan, met als gevolg "significante sociale ordeloosheid".[65]

Van der Woud probeert de vraag te beantwoorden waarom het zo lang duurde alvorens in de polder een lokaal bestuur werd gevestigd. Volgens hem is de meest plausibele verklaring te vinden in de toestand waarin de regering zich op dat moment bevond. De wijze waarop de bestuurlijke indeling van de nieuwe polder tot stand is gekomen, vormt, volgens Van der Woud, een afspiegeling van de

onzekerheid waarin het rijksbestuur in deze jaren verkeerde. Die onzekerheid zou het gevolg zijn geweest van het geheel nieuwe, juridische kader dat door de nieuwe Grondwet (1848), Provinciewet (1850) en de Gemeentewet (1851) was ontstaan. Het in de praktijk toepassen van deze nieuwe wetgeving vergde, aldus Van der Woud, tijd.[66]

Van der Wouds hypothese dat het uitstel lag aan de onmacht bij de regering is, mijns inziens, niet houdbaar[67]. Wanneer we de correspondentie overzien, die over dit onderwerp van de bestuurlijke indeling is gevoerd, kunnen we concluderen, dat de regering zorgvuldig met deze materie omging. Het was een weloverwogen keuze om eerst voor te stellen de polder in eerste instantie bij de aangrenzende gemeenten in te delen en vervolgens, op een later tijdstip, één of meer afzonderlijke gemeenten te creëren.

In december 1851 kwam dit onderwerp voor het eerst aan de orde in een brief van de Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken. Hierin schreef zij dat het verkieslijk zou zijn om in de nieuwe polder gemeenten te maken wier buitengrenzen zouden samenvallen met de Ringvaart. Ze was fel tegen indeling van de polder bij de negen omliggende gemeenten, omdat dit in strijd was met de belangen van zowel het nieuwe gebied als van de toekomstige bewoners. Zelfstandige gemeenten in de nieuwe polder zouden in het voordeel van een uniforme ontwikkeling van het gebied werken, aangezien de belangen overal hetzelfde zouden zijn. Daarnaast was het voor de toekomstige bewoners belangrijk dat zij de polder niet zouden hoeven te verlaten voor de vervulling van hun "gemeente- en kerkbelangen".[68] De commissie schreef dat zij zich bewust was dat tegen dit plan allerlei bezwaren zouden zijn aan te voeren, zoals de te verwachten claims van de omliggende gemeentebesturen op delen van de nieuwe polder, maar zij bleef volhouden dat de voordelen voor de ontwikkeling van de nieuwe polder groter zouden zijn wanneer besloten zou worden om onafhankelijke gemeenten te scheppen. Om tegemoet te komen aan de bezwaren van financiële aard (de nieuwe gemeenten zouden in financieel opzicht geruime tijd afhankelijk blijven van de regering, omdat ze in het begin nauwelijks inkomsten hadden) zouden "de gemeenten, waarin men de polder mogt verdeelen, aanvankelijk met eenige andere, buiten de polder, gecombineerd blijven, tot dat zij belangrijk genoeg wierden om op zich zelve te staan".[69]

Waarom duurde het na dit voorstel van de commissie nog 2 jaar voordat de regering de Tweede Kamer een wetsontwerp kon aanbieden? Dit was mijns inziens het gevolg van de zorgvuldige wijze waarop de regering met deze materie omsprong. De provincies en de omringende gemeentebesturen moesten worden gehoord, hetgeen tijd vergde, met name omdat het Zuidhollandse college van Gedeputeerde Staten geregeld moest worden gemaand tot het beantwoorden van brieven en uitvoeren van procedures. De minister van Binnenlandse Zaken, Thorbecke, was vanaf het begin voorstander van een voorlopige indeling van de polder bij de aangrenzende gemeenten om later één of meer afzonderlijke gemeenten te vormen. Zijn opvolger Van Reenen deelde die mening. Dat het voornemen om eerst tot een voorlopige indeling van de polder over te gaan geen gevolg was van gemakzucht en evenmin als een halve maatregel kan worden beschouwd,

blijkt uit de redenen die daarvoor werden aangevoerd en hieronder aan de orde zullen komen.

Al in het voorjaar van 1852 informeerde Thorbecke bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hoe zij tegenover het plan stonden om de polder in eerste instantie bij de omringende gemeenten in te delen. De houding van Noord-Holland in deze kwestie was van doorslaggevende betekenis voor de te nemen stappen, omdat het grootste deel van het territoir van de Haarlemmermeerpolder onder deze provincie viel. Het college van Gedeputeerde Staten oordeelde positief over dit voorstel maar benadrukte in zijn antwoord aan de minister het belang om uiteindelijk tot één of meer zelfstandige gemeenten te komen. Volgens het college had de geschiedenis van de Noordhollandse droogmakerijen wel geleerd dat het verdelen van poldergrond onder verschillende aangrenzende gemeenten moest worden ontraden. De ingelanden van de Schermer, een polder uit 1635 die onder acht aangrenzende gemeenten was verdeeld, probeerden al geruime tijd de gehele polder tot een zelfstandige gemeente te verheffen. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie had daarvoor alle begrip, want "zoo men enkel letten wilde op de omvang des polders, op zijne bevolking, materieele belangen en Financieele gesteldheid van zaken aldaar, dan zouden er veele redenen bestaan om aan dien wensch te voldoen". Omdat in het octrooi van bedijking was bepaald dat de polder onder het bestuur van de aangrenzende gemeenten zou komen te vallen, werd de kans niet groot geacht dat hierin een wijziging zou optreden. Zulke misstappen dienden, met het oog op dit voorbeeld, in de toekomst te worden voorkomen, omdat "de belangen en behoeften van de dorpelingen buiten de Meer en die van de landbouwers binnen die Meer niet alleen zeer onderscheiden zijn, maar dikwijls tegenstrijdig, waardoor aanhoudende moeijelijkheden en twistingen ontstaan".[70]

Thorbecke en diens opvolger Van Reenen vonden in het antwoord van Gedeputeerde Staten een bevestiging van hun streven om "wanneer eenmaal de drooggemaakte polder bebouwd en bevolkt zal zijn" hier één of meer onafhankelijke gemeenten te stichten.[71] Van Reenen schreef in de zomer van 1853 aan zijn ambtgenoot van Financiën, Van Bosse, dat "zoolang echter geene genoegzame bevolking zich daarop heeft gevestigd, kan hier niet aan worden gedacht, en alleen eene toevoeging der drooggevallen gronden aan omliggende gemeenten in aanmerking komen".[72] De reden waarom Van Reenen, evenals vroeger Thorbecke, er niets voor voelde om reeds in dit stadium een definitieve regeling te treffen, was niet enkel van financiële aard. Terwijl de Commissie van Beheer had benadrukt dat de te verwachten financiële problemen voor een eventueel nieuw te stichten gemeente ertoe zouden nopen de polder tijdelijk te verdelen onder de omringende gemeenten, speelden voor de ministers van Binnenlandse Zaken, Thorbecke en later Van Reenen, nog een ander motief een rol. De Gemeentewet van 1851 eiste namelijk dat gemeenten minimaal 25 kiezers voor de gemeenteraad moesten hebben en het zag er in het begin van de jaren vijftig niet naar uit dat dit aantal in de Haarlemmermeerpolder gehaald zou worden. De bepaling zou weliswaar kunnen worden omzeild door tijdelijk andere voorschriften hierop van toepassing te verklaren, maar daarvoor voelde de minister niets.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland waren aanvankelijk voor een tijdelijke regeling geweest, teneinde, zoals de minister het formuleerde "de moeijelijkheden

uit den weg te ruimen, die uit het gemis eener gemeentelijke indeeling der drooggevallen gronden ontstaan".[73] Hiermee wilde hij voorkomen dat de bewoners van de polder verstoken zouden blijven van gemeentelijke diensten. Vooral de mogelijkheid voor de bevolking om zich in te laten schrijven in de registers van de burgerlijke stand was belangrijk, want "de hier bedoelde personen zijn meestal menschen die tot den behoeftigen stand behooren en daarom is dan ook geen der aangrenzende gemeenten op zoodanige aangifte gesteld, en tracht ieder zich die van den hals te schuiven".[74]

Gemeentebesturen waren natuurlijk als de dood dat de behoeftige polderbevolking en masse een beroep zou doen op de gemeentelijke armenkassen, omdat bekend was dat veel polderwerkers niet in staat waren aan te tonen in welke gemeente ze waren geboren. Hierdoor zou het vrijwel onmogelijk worden de gemaakte kosten te verhalen op de gemeentebesturen, die daartoe, wegens het domicilie van onderstand, wettelijk verplicht waren. Daarom was het zo belangrijk dat er zo spoedig mogelijk een voorlopige regeling kwam, waarbij zou worden bepaald op welke gemeentebesturen de polderbewoners een beroep konden doen.

In de zomer van 1853 kwamen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland terug op hun eerdere verklaring waarbij ze zich hadden uitgesproken voor het tot stand brengen van een voorlopige indeling van de polder bij de aangrenzende gemeenten. Deze koerswijziging was het gevolg van de uitkomsten van de door minister Thorbecke in de loop van 1852 aan de provinciale besturen van Noord- en Zuid-Holland gegeven opdracht een onderzoek in te stellen naar de mening van de betrokken gemeentebesturen in deze kwestie. Daarbij was gebleken dat de Noordhollandse gemeenten geen bezwaar maakten tegen een definitieve regeling, waarbij zou worden bepaald dat de Ringvaart de grens zou zijn van de te vormen gemeenten, maar wel dat er grote weerstand was tegen de idee om delen van de polder tijdelijk bij de verschillende gemeenten te voegen. "Die gemeentebesturen", zo schreef het college van Gedeputeerde Staten, "voorzien (...) dat de eerste inwoners die zich op de pas drooggemaakte gronden vestigen zullen, tot de behoeftige, althans tot de arbeidende klasse zullen behooren, van welke niet dan eene zeer geringe opbrengst in de belastingen te verwachten is, en dus geene noemenswaardige vergoeding voor de buitengewoone kosten, waartoe die indeeling der nieuwe gronden de gemeentebesturen zal verpligten. Men denke slechts aan de vergrooting der registers van den burgerlijke stand, der bevolkingsregisters, de nieuwe kadastrale plans, de meedere kosten van politie en vooral de vermeerdering van armen, wier domicilie van onderstand zoo vaak met geene zekerheid is op te sporen".[75] Het college van Gedeputeerde Staten van Noord- Holland schreef dat het zich goed kon voorstellen dat de gemeenten er niets voor voelden om voor de kosten op te draaien die met deze tijdelijke gebiedsuitbreiding gepaard zouden gaan, terwijl, wanneer na verloop van tijd de bevolking en de welvaart er zouden toenemen, de poldergebieden van hen zouden worden losgekoppeld. Voor Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vormden deze bezwaren voldoende reden om bij de minister aan te dringen op het tot stand brengen van een definitieve regeling, desnoods door sommige bepalingen uit de Gemeentewet, waaraan nog niet kon worden voldaan, voorlopig te vervangen door tijdelijke regels.[76]

Minister Van Reenen was tot dit laatste niet bereid. Hij antwoordde dat hij zich bewust was van de aantrekkelijkheid van het geopperde voorstel, maar dat hij vreesde dat de polderbevolking te lang zou moeten wachten voor zo'n regeling kon worden geëffectueerd. Sinds enige tijd was namelijk het denkbeeld gerezen om het gebied van de Haarlemmermeerpolder, dat onder twee provincies viel, in zijn geheel bij Noord-Holland te voegen. Die kwestie diende te worden geregeld voordat kon worden vastgesteld of in de polder één of meer gemeenten zouden worden gesticht.[77] Met het oog op de weinig coöperatieve houding die de provincie Zuid-Holland tot nu toe had getoond, was niet te verwachten dat de wijziging van de provinciegrens binnen enkele weken geregeld zou kunnen zijn.

Aan de andere kant was het ook niet eenvoudig om nu reeds te bepalen of er één of meer gemeenten zouden moeten komen, aangezien de regering dit afhankelijk had gesteld van de toekomstige bevolkingsspreiding.

Een andere reden waarom het volgens minister Van Reenen beter was voorlopig af te zien van het vormen van zelfstandige gemeenten in de nieuwe polder, was gelegen in het gebrekkige voorzieningenniveau in dit gebied. Burgemeester, wethouders en ambtenaren zouden volgens hem hierdoor gedwongen zijn zich buiten de polder te vestigen, hetgeen de ontwikkeling van het nieuwe gebied niet ten goede zou komen. De mogelijkheden voor de aanwezige polderbevolking om een beroep te doen op de gemeentelijke overheid, zouden hierdoor immers sterk worden beperkt. Minstens even erg was dat de "arbeiders, die zich aan de uiterste grenzen dezer groote oppervlakte bevinden, genoodzaakt (zijn) eenige uuren ver zich te verwijderen om dan aangifte te doen".[78]

De minister toonde zich wel bereid maatregelen te treffen om de kosten voor de gemeenten, wier grondgebied tijdelijk zou worden vergroot, zoveel mogelijk te beperken. Hij had daarover reeds overleg gevoerd met zijn ambtgenoot van Financiën. Van Reenen zag in de door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland genoemde bezwaren echter geen aanleiding om de voorbereidingen voor het wetsontwerp, waarvan het eerste concept al in juni 1853 in de ministerraad was besproken, te stoppen.[79]

Terwijl de Zuidhollandse gedeputeerden nimmer voor een tijdelijke regeling hadden gevoeld, betekende de veranderde opstelling van Noord-Holland, dat de basis om het voorstel te realiseren, wel erg smal was geworden. Met de voor hem karakteristieke eigenzinnigheid voltooide Van Reenen het wetsontwerp, dat in het voorjaar van 1854 aan de Tweede Kamer kon worden aangeboden. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland schreven vlak voor het ontwerp zou worden behandeld een brief aan de Kamerleden, waarin zij de bezwaren die zij tegen het ontwerp koesterden, bekend maakten.[80] Een meerderheid van de volksvertegenwoordigers was dezelfde mening toegedaan en het ontwerp werd afgewezen, voornamelijk omdat men bang was dat de tijdelijke regeling een eindregeling zou blijken te zijn.[81]

Deze tegenvaller betekende voor de minister van Binnenlandse Zaken dat hij onmiddellijk een nieuwe, definitieve regeling moest ontwerpen om de door velen gevreesde chaos in de polder te kunnen voorkomen. Toch lijkt de angst van de meeste Kamerleden dat de voorlopige indeling definitief zou blijken te zijn - een angst die werd gedeeld door de voorzitter van de Commissie van Beheer, die

tevens lid was van het parlement - niet erg gerechtvaardigd. In de correspondentie die tussen de ministers onderling werd gevoerd was altijd uitgegaan van het tijdelijke karakter van de voorgestelde regeling en werd tegelijkertijd benadrukt dat in de nieuwe polder zelfstandige gemeenten zouden worden gevormd als het gebied bewoond en bebouwd zou zijn.[82] Dat het niet louter en alleen fraaie retoriek was, valt ook af te leiden uit het feit dat minister van Reenen al in het najaar van 1853 Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland opmerkzaam maakte op het voornemen om in de toekomst de gehele Haarlemmermeerpolder onder Noord-Holland te laten vallen.[83]

Nu het wetsontwerp, om de polder tijdelijk onder de omringende gemeenten te verdelen, door de Tweede Kamer was verworpen, raakten de voorbereidingen om tot wijziging van de provinciegrens tussen Noord- en Zuid-Holland te komen, in een stroomversnelling. Van Reenen droeg Gedeputeerde Staten van beide provincies op onderhandelingen over dit onderwerp te beginnen. De uitkomst van het overleg was dat beide provicies van mening waren dat de Haarlemmermeer bestuurlijk gezien onder de provincie Noord-Holland zou moeten vallen, maar dat Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland "zich tegen die indeeling van het meer bij N-Holland zullen verzetten, wanneer aan Z-Holland voor den grond die daarvan zou worden afgescheiden, geene vergoeding werd gegeven, vooral uit overweging dat ter verkrijging van de gronden van het Meer gedurende tien jaar, eene som van f 30.000,- 's-Jaars door Zuid-Holland aan het Rijk is bijgedragen".[84] Hoewel dit laatste argument in de oren van de Noordhollandse gedeputeerden weinig overtuigingskracht bezat, toonden zij zich wel bereid in te stemmen met afstand van de gemeente Leimuiden aan Zuid-Holland, als een soort vergoeding voor het verlies van een deel van de nieuwe polder.[85]

Toen uit een door de minister van Binnenlandse Zaken ingesteld onderzoek was gebleken dat in de polder 27 mensen woonden die tenminste f 10,- aan census betaalden en waardoor zij gerechtigd waren leden voor de Gemeenteraad te kiezen (25 was het minimum), leek het laatste beletsel om tot stichting van een gemeente te komen te zijn opgeruimd.[86]

Minister Van Reenen was echter allerminst overtuigd dat het een verantwoord besluit zou zijn om zo'n groot gebied afhankelijk te maken van de inzichten van dit kleine groepje stemgerechtigden. Uit hun gelederen zouden immers ook de zeven gemeenteraadsleden moeten worden gevonden en Van Reenen was bang dat er onvoldoende geschikte kandidaten zouden zijn om die functie te kunnen bekleden. Teneinde het aantal potentiële kandidaten voor de gemeenteraad te vergroten werd overwogen om in plaats van het volgens artikel 19 van de Gemeentewet vereiste inwoningscriterium voor raadsleden, een bezitscriterium (bijvoorbeeld het bezit van 10 of 20 hectare grond) te hanteren. Volgens de Commissie van Beheer zou dit echter betekenen dat de werkelijke ingezetenen van de polder voor een belangrijk deel van het raadslidmaatschap zouden worden uitgesloten, omdat zij wel census betaalden maar geen grond bezaten. Dat kon volgens de commissie de bedoeling niet zijn, "want waarom hen uit te sluiten die volgens de Gemeentewet juist geroepen zijn". Wanneer een bezitscriterium zou worden gehanteerd, zouden de vele buiten de polder wonenden grondeigenaren, "wier grootste belang wel schijnt gelegen te zijn in de wegen, wateren en

bemaling, juist alle zaken die den polder zullen aangaan en niet de gemeente", de dienst gaan uitmaken.[87] Typische gemeentetaken, als zorg voor de openbare orde en gezondheid, zouden dan wel eens in het gedrang kunnen komen.

Als een soort tussenoplossing werd bepaald dat ingezetenen personen waren "die binnen de gemeente wonen, alsmede, zij die ministens tien bunders land in eigendom, huur of erfpacht in de gemeente bezitten en niet verder dan vijf mijlen buiten de Ringvaart wonen".[88] Deze laatste bepaling moest verhinderen dat de polder zou worden bestuurd door ver weg wonende grondeigenaren, die geen enkele binding hadden met de nieuwe gemeente.

De gemeente moest natuurlijk ook een naam krijgen; ook hier zien we het tegenovergestelde van de onverschilligheid die de regering zo dikwijls wordt verweten. Ogenschijnlijk was de naamgeving een futiliteit, in werkelijkheid een onderwerp van diepzinnige overweging. Volgens minister Van Reenen was het belangrijk dat in de naam van de nieuwe gemeente de herinnering aan het grote werk zou blijven voortleven. De naam 'Haarlemmermeer' lag volgens hem daarom het meest voor de hand.

Van verschillende zijden werd daartegen bezwaar gemaakt. Met het oog op een toekomstige, mogelijke, splitsing van de te vormen gemeente, zou het volgens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland uiterst onverstandig zijn om nu een naam te kiezen waar later verschillende gemeenten aanspraak op zouden kunnen maken. Het zou veel beter zijn wanneer een naam werd gekozen waarbij dat probleem niet speelde, maar die wel bij het gebied hoorde. Het college van Gedeputeerde Staten had de voorkeur voor de naam van een dorp dat, zoals Nieuwerkerk of Rijk, in het verleden door het Haarlemmermeer was opgeslokt. Bij splitsing van de gemeente in de toekomst zou zonder bezwaar de naam van een andere in de meergolven verdwenen gemeente kunnen worden genomen. Daarbij kwam nog eens dat de naam Haarlemmermeer niet vergeten zou worden, omdat de polder hiernaar werd vernoemd.[89]

De Commissie van Beheer en Toezicht was dezelfde mening toegedaan als het college van Gedeputeerde Staten. De vroegere, door Beijerinck voorgedragen naam Almeer, Almere of Almera, werd nu door de commissie verworpen omdat de klank te veel leek op die van Aalsmeer, de buurgemeente van de nieuwe gemeente.[90] De Commissie suggereerde de naam Nieuw-Rijk te kiezen. Rijk was een door het meer verzwolgen dorp, dat vlakbij het te stichten dorp bij het kruispunt van de hoofdvaarten in de polder had gelegen. Volgens de commissie gaf "Rijk zoowel het denkbeeld aan van Rijkdom als van gebied, en herinnerde aan het oude. Nieuw-Rijk, dit oude aan het nieuwe verbindende, zou niet oneigenaardig het denkbeeld van nieuwen rijkdom of van nieuw gebied aangeven".[91]

Minister Van Reenen bleef echter vasthouden aan de naam Haarlemmermeer, omdat die volgens hem aansloot bij de belevingswereld van de inwoners. Het gebied stond in de volksmond sinds jaar en dag bekend als 'de Haarlemmermeer' en dat zou, zelfs wanneer de overheid een nieuwe, toepasselijke, naam aan de hier te vormen gemeente gaf, nauwelijks te veranderen zijn. Bij een latere splitsing van de gemeente zouden de namen Noord- en Zuid (Haarlemmer)meer kunnen worden gehanteerd.[92] Het wetsontwerp, dat op 16 maart 1855 aan de Tweede Kamer was gestuurd, werd, ondanks het verschil van mening over de naamgeving,

zonder veel problemen door het parlement aanvaard en tot wet verheven.[93] De gemeente Haarlemmermeer was daarmee een feit. Drie maanden later werd de 36-jarige M.S.P. Pabst tot eerste burgemeester van Haarlemmermeer benoemd.

De dorpen in Haarlemmermeer

Hoewel er duidelijk raakpunten waren, stond de kwestie van de gemeentelijke indeling van de polder geheel los van de vraag of er ook dorpen in het nieuwe gebied moesten worden gebouwd. De overheid had de keuze tussen het ontstaan van nederzettingen op zijn beloop te laten, of te proberen richting te geven aan de bevolkingsspreiding in de nieuwe polder. Het is opmerkelijk dat de overheid met betrekking tot dit onderwerp het heft al in een vroeg stadium in handen had genomen. Sinds J.A. Beijerinck in zijn uit 1845 daterende verkavelingsplan een dorpskern in de polder had geprojecteerd, was dit het uitgangspunt van het beleid geweest. Beijerinck had in zijn nota het belang van zo'n kern benadrukt, omdat het een verzorgingscentrum zou worden voor een groot deel van de polder. Voorkomen moest worden dat de polderbewoners lange reizen zouden moeten maken "om aan hunne burgerlijke pligten te voldoen, zoo als betaling van Rijks-en andere lasten, bijwoning van godsdiensoefeningen, onderwijs enz." De meest logische plaats voor het dorp was, volgens de ingenieur, daar waar de belangrijkste vaarten en wegen elkaar kruisten.[94]

De argumentatie van toen om tot de aanleg van een dorp te besluiten, was eigenlijk nauwelijks anders dan 85 jaar later, toen hetzelfde onderwerp bij de eerste Zuiderzeepolder aan de orde kwam. In het Verslag van de Commissie Vissering uit 1930 wordt over dit onderwerp opgemerkt: "Zo zal vermoedelijk op plaatsen waar hoofdwegen en kanalen samenkomen, bevolkingsconcentratie plaats vinden, daar reserveere men dus gronden ten dienste van de gemeente, polder enz; daar bouwe men scholen en kerken, en geve men gelegenheid voor de vestiging van winkeliers, ambachtslieden enz.".[95]

Het grote verschil tussen de overheid van 1850 en die van 1930 was dat de laatste over een veel ruimer instrumentarium beschikte om ontwikkelingen, die wenselijk werden geacht, te sturen. De overheid kon rond 1850 wel allerlei mooie plannen (laten) ontwikkelen om de vestiging in de polder enigszins te sturen, de resultaten bleven voornamelijk afhankelijk van de vrije wil van de bevolking om hieraan gehoor te geven. De minister van Binnenlandse Zaken bracht dit dilemma als volgt onder woorden: "Hoewel het vormen van dorpen op zich zelf niet kan gedwongen worden, maar van omstandigheden en van der wil der toekomstige bewoners afhankelijk is, heeft echter de Regeering gemeend het vormen eener gemeentekom zoveel mogelijk te moeten voorbereiden. Zij heeft daartoe het voornemen, een strook gronds midden in den polder bij het kruispunt der groote hoofd- en kruisvaarten gelegen, buiten de verkooping te houden en die tot de uitgifte van perceelen voor het bouwen van kerken, scholen, huizen en het aanleggen van markten, begraafplaatsen enz. te bestemmen".[96]

Niet iedereen was van het nut van deze regeringsinspanning overtuigd. Het bestuur van de gemeente Alkemade bijvoorbeeld verwachtte weinig resultaat van

het voornemen van de regering om in de polder een dorpskern te stichten, "want bij de vestiging in het Meer is de landbouwer vrij en aan geen plaats verbonden (...)". In de praktijk zou dat betekenen dat de boeren zich op hun land zouden vestigen met als gevolg dat "ongeacht eenige buurtjes van daglooners en ambachtslieden, de Meerpolder door Bouwmanswoningen of Landhoeven bewoond door den eigenaar of gebruiker aan of bij de wegen, op diverse afstanden in den regel zal worden bewoond (...)". Het grootste deel van de Meerbevolking zou ver van de te stichten dorpskern komen wonen. Het gemeentebestuur vroeg zich af of men kon verwachten dat de polderbewoners "aldaar ter kerke zullen gaan, aldaar hunne kinderen te school zullen zenden enz.? Neen, naar onze meening zal dat alles geschieden naar de meer nabijgelegen dorpen of grenzende gemeenten (...) Wil men daarentegen de afstanden beperken, welk tal van gemeenten zou men dan verpligt zijn te vormen en tot welke bezwaren zou zulks aanleiding geven".[97]

De regering beaamde dat de arbeiders "hunne woningen opslaan zoo nabij mogelijk aan het land waar hunne arbeid wordt vereischt (...). Winkeliers en andere neringdoenden zullen die plaatsen uitkiezen waar zij zich het meest debiet voorspellen".[98] Ondanks het feit dat de overheid weinig mogelijkheden had om de vestiging voor kolonisten in het nieuwe gebied te sturen, achtte zowel de Commissie van Beheer als de minister van Binnenlandse Zaken het van groot belang dat de polderbevolking de beschikking had over de meest elementaire basisvoorzieningen, niet al te ver van hun woonhuis verwijderd.

In dat kader moet dan ook het voorstel worden beschouwd om niet één, maar twee dorpen in het nieuwe gebied te laten verrijzen. Het ene dorp zou, zoals in 1845 al was voorgesteld, aan het kruispunt van de Hoofd- en Kruisvaart moeten komen; het tweede dorp zou zes kilometer daar vandaan bij het kruispunt van de Hoofdvaart en de Venniperdwarstocht moeten verrijzen. Hierdoor lag vrijwel iedere plek in de polder op minder dan vier kilometer afstand, oftewel zo'n driekwartier lopen, van een dorpskern (al dan niet binnen de polder) verwijderd. Alleen in het noordelijke deel van de polder waren stukken waar de afstand tot het dichtst bijzijnde dorp vijf kilometer bedroeg.

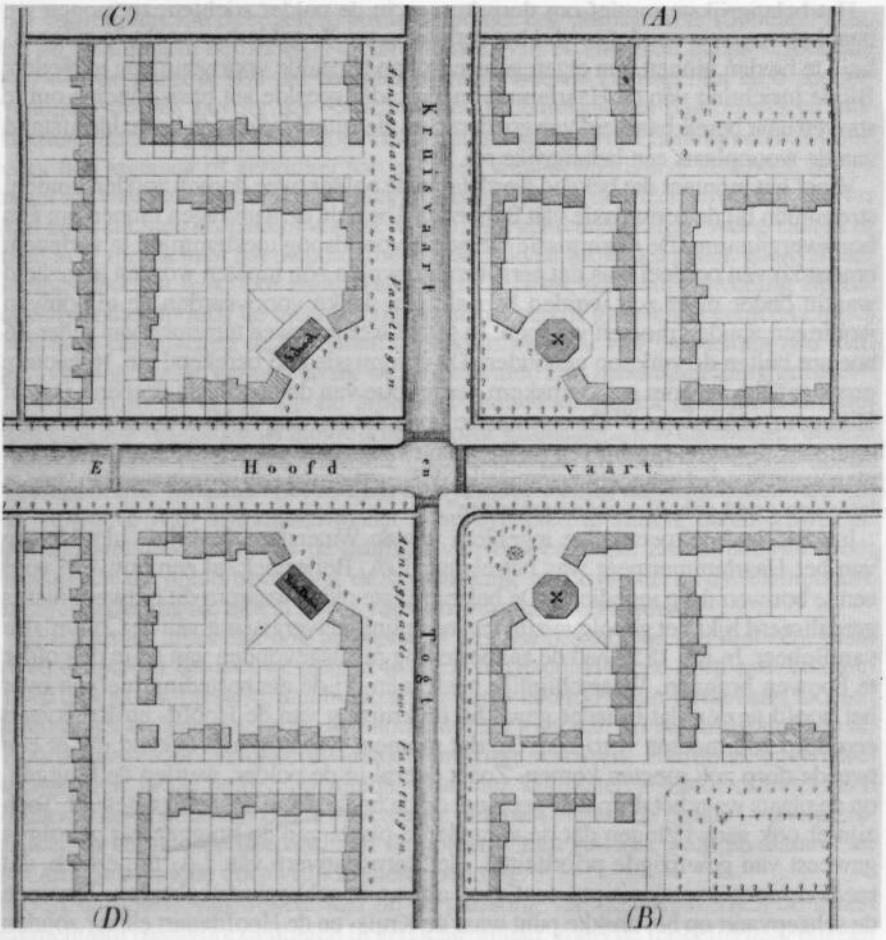
De Commissie van Beheer had bij de planning van de dorpskernen de meest elementaire basisvoorzieningen in gedachte gehad, zoals de mogelijkheid om een school, kerk of gemeente-instelling te bezoeken.[99] Verder zouden in de dorpen in ieder geval pleinen moeten komen waar markten zouden kunnen worden georganiseerd. De markt speelde in het midden van de 19e eeuw nog steeds een belangrijke rol in, wat Braudel noemt, de onderkant van de handel.[100] In agrarische gebieden zonder steden speelde de markt echter een geheel andere rol dan in de steden, waar zij de inwoners van produkten voorzag. In de nieuwe polder zouden vooral gespecialiseerde markten te verwachten zijn, waar grote hoeveelheden landbouwprodukten werden verhandeld en waar boeren terecht konden voor hun zaaigoed en werktuigen. De voortvarendheid waarmee het bestuur van de nieuwe gemeente te werk ging om markten in te stellen maakt duidelijk dat hiervan belangrijke voordelen voor de plaatselijke economie werden verwacht. Vanaf 1859 werden in de nieuwe gemeente in de maanden april, juni en november veemarkten gehouden. Enkele jaren later volgden wol-, lammeren- en graanmarkten.[101]

Het belangrijkste motief om dorpskernen in de polder stichten, zo mogen we concluderen, was zonder twijfel het verlangen om de polderbewoners de gelegenheid te bieden binnen hun eigen gemeenschap bepaalde voorzieningen te bieden. Bij de inrichting van de Haarlemmermeerpolder speelde het basisprincipe om te streven naar bereikbaarheid van goederen en diensten binnen een bepaalde afstand van de woonplaats een belangrijke rol.[102]

Vanaf het moment dat bekend werd dat in de polder twee dorpen zouden komen, stroomden bij de commissie van Beheer en Toezicht de aanvragen binnen om een bouwvergunning. De Commissie weigerde vooralsnog toestemming te verlenen, omdat zij van oordeel was dat eerst een bouwplan zou moeten worden opgesteld waarin onder meer zou worden bepaald aan welke voorwaarden de te bouwen woningen zouden moeten voldoen. In totaal werden twee terreinen van ieder 16 hectare buiten de verkoop gehouden. De commissie had berekend dat 16 hectare groot genoeg was om een dorpskern, ter grootte van de bestaande dorpen Lisse of Hillegom, te bouwen.[103] De commissie noch de regering hebben ooit overwogen opdracht te geven om huizen te laten bouwen, maar wensten wel een duidelijk plan waarop werd aangegeven op welke wijze gebouwd zou mogen worden "opdat later een goed geheel worde verkregen".[104]

In 1845 had de toenmalige ingenieur van de Waterstaat die bij de inpoldering van het Haarlemmermeer was betrokken, J. A. Beijerinck, al een ontwerp voor een te bouwen dorp ingediend. De belangrijkste reden waarom dit ontwerp niet is gerealiseerd lijkt het gevolg te zijn van een pijnlijke vergissing van de Commissie van Beheer. In juli 1853 had de aanbesteding plaatsgevonden van de in de polder te bouwen bruggen. Waarschijnlijk heeft men bij de aanbesteding hiervan over het hoofd gezien dat in ieder geval bij de kruising van de Hoofd- en Kruisvaart een dorp zou moeten verrijzen. Op dat moment was nog niet bekend dat er een tweede dorp zou moeten komen. Zoals overal in de polder, werden de bruggen, op de plaats waar het dorp was gepland, op de hoeken van de vaarten gelegd. Toch zijn er ook aanwijzingen dat de veranderde plaats van de bruggen het gevolg is geweest van gewijzigde prioriteiten. Het dorpsontwerp van J.A. Beijerinck, dat reeds eerder ter sprake is geweest, ging uit van de scheepvaartbelangen. Teneinde de scheepvaart op het drukke punt waar de Kruis- en de Hoofdvaart elkaar zouden kruisen, en als gevolg daarvan veel schepen van richting zouden veranderen, zo weinig mogelijk te hinderen, had Beijerinck in zijn ontwerp de bruggen over beide kanalen op 100 meter afstand van de kruising geprojecteerd. Bruggen waren op zichzelf al lastig genoeg voor de scheepvaart en wanneer pal daarachter ook nog eens van richting zou moeten worden veranderd, werd de stuurmanskunst van de schippers al te zeer op de proef gesteld. In zijn ontwerp had Beijerinck de hoofdwegen in een cirkel, met een straal van 100 meter om het kruispunt van de vaarten geprojecteerd. De binnenzijde van de cirkel zou een groot plein worden waarop de openbare gebouwen zouden komen en waar tevens markten konden worden gehouden. Het gebied buiten de cirkel werd gereserveerd voor woningen.[105]

In de discussies die in het najaar van 1854 werden gevoerd over de te bouwen dorpen, zien we echter dat grotere nadruk werd gelegd op het verkeer over land. Volgens de voorzitter van de Commissie van Beheer genoot het de voorkeur om



Figuur 1. Het door de minister goedgekeurde ontwerp voor de aanleg van twee dorpen in de polder

de hoofdwegen, ook in de dorpen, parallel aan de vaarten te laten lopen. Wanneer de bruggen zouden worden verlegd naar de door Beijerinck geprojecteerde plaatsen, "dan zal het altijd de vraag zijn of de omwegen en draaijen daaruit voort te vloeien, in de groote wegen langs de Hoofd- en Kruisvaarten (waar veel passage zal zijn van Heemstede op Aalsmeer en van den Lijnden naar den Leeghwater) niet een hinderpaal zal zijn".[106]

In totaal werden zeven verschillende ontwerpen voor de te bouwen dorpen aan de commissie voorgelegd. Ze hadden allemaal het vroegere ontwerp van Beijerinck tot uitgangspunt. Het waren vooral de grootte en de vorm van het plein die per plan verschilden. Helaas is het archief met betrekking tot de discussies, die naar

aanleiding van de verschillende ontwerpen, binnen de Commissie van Beheer zijn gevoerd, niet erg volledig. De meeste informatie wordt verschaft door een door Gevers van Endegeest geschreven nota, waarin hij de verschillende plannen beoordeelt, en beredeneert welke elementen naar zijn inzicht bruikbaar zijn. Hij componeert uit deze elementen als het ware een nieuw ontwerp, dat later door zowel de commissie als de minister van Binnenlandse Zaken zal worden goedgekeurd. De belangrijkste overwegingen die ertoe hebben geleid dat het ontwerp zijn uiteindelijke vorm heeft gekregen (figuur 1), zullen in het kort worden besproken.

Zoals reeds gezegd was de basisgedachte van de ontwerpen dat de hoofdwegen parallel aan de vaarten zouden blijven lopen. Dit gewijzigde concept betekende echter niet dat het plein, dat in het voorstel van Beijerinck het hart van het dorp had gevormd, in het nieuwe plan verdween. Wel was het in de meeste ontwerpen die aan de commissie werden voorgelegd een stuk kleiner geworden en in sommige ontwerpen vierkant in plaats van rond. De 16 hectare die voor ieder dorp was gereserveerd, was als gevolg van de doorkruising van de terreinen door de vaarten, verdeeld in vier gelijkvormige blokken van ieder 200 x 200 meter. In twee plannen waren de openbare gebouwen geconcentreerd in slechts één van de blokken. Gevers van Endegeest was tegen een dergelijke indeling, omdat "sommige gedeelten van het Dorp, verder van het punt waar de hoofdgebouwen staan, zullen verwijderd zijn". In de meeste ontwerpen waren de openbare gebouwen echter gelijkmatig verdeeld over het grote plein, dat door de kanalen werd doorsneden. Gevers van Endegeest wenste dat in het eindontwerp te handhaven. "Ik geloof dat toch het plein in het midden der vier blokken het sierlijkste zal zijn; de hoofdgebouwen op dit middelpunt is zeker het gerieflijkst voor allen; als zijnde voor allen het meest nabij - beplantingen kunnen het veraangenamen". De voorzitter van de Commissie hechtte sterk aan de gelijkvormigheid van de blokken; in een reactie op andere ontwerpen merkte hij op dat hij niet kon "zien waarom de vier blokken, aangenomen dat zij tezamen het centrale punt zullen uitmaken, ongelijkvormig zouden moeten zijn - noch ook waarom de straten niet over elkander zouden moeten uitkomen - het over elkander uitkomen is toch waarlijk sierlijker; en daarom vooral goed, omdat men dan later in staat is tot regelmatige verbinding met bruggen". In dit laatste klinkt iets door van het voor Gevers van Endegeest belangrijke criterium waaraan een ontwerp zou moeten voldoen. Volgens hem "behoeft het plan zoodanig te zijn, dat er later gelegenheid is voor verbetering".

Van verschillende zijden binnen de commissie werd aangedrongen op het maken van strenge voorschriften waar te bouwen huizen aan zouden moeten voldoen, met de bedoeling een zo mooi mogelijk geheel te krijgen. Voorstellen waarbij op iedere bouwkavel een vrijstaand huisje werd geprojecteerd, werden door Gevers van Endegeest gerelativeerd door te stellen dat de vorm van de huizen "zal overgelaten moeten worden aan wie bouwen wil. Men kan trachten er invloed op te hebben, maar het niet dwingen. Hoe regelmatig en sierlijk dit plan zij op papier, het is de vraag of in een onbebouwd terrein die openingen tusschen elk huis niet koud en togtig zullen zijn".[107]

Nadat het dorpsontwerp door de voltallige Commissie van Beheer was besproken en goedgekeurd, werden de voorwaarden opgesteld die ervoor zouden moeten zorgen dat het dorp volgens plan zou worden gebouwd. De commissie vond het erg belangrijk dat speculanten niet de gelegenheid zouden krijgen de grond, die bestemd was voor de bouw van huizen, in handen konden krijgen. De commissie schreef aan de minister "dat zulks niet gemakkelijk door het stellen van algemeene voorwaarden is te voorkomen, maar misschien beter door bijzonder overleg met elke gegadigde, waarbij de geest of gezindheid wel zal blijken (...) Het doel is (...) dat er huizen komen, opdat er dorpen verrijzen. Ter bevordering hiervan en tot weering van het aangegeven misbruik, is de bepaling intusschen niet ongepast toegeschenen van art. 9. Deze verzekert de bouwing van minstens een huis op elke 300 vierk. ellen".[108] Daar kwam nog bij dat de kopers verplicht zouden zijn om binnen een jaar na aankoop van een perceel, er een woning onder dak moesten hebben staan.

De belangrijkste andere bepalingen waren verder dat de te bouwen huizen een stenen gevel en een pannen- of leien dak dienden te hebben. Omdat de plaats waar de dorpen zouden moeten komen, in vergelijking tot de omgeving nogal laag gelegen waren (de Hoofdvaart liep immers door het laagste deel van de polder), werd bepaald dat de grond met ongeveer één meter zou nmoeten worden opgehoogd alvorens hierop mocht worden gebouwd. Dit ophogen zou door de kopers moeten gebeuren. Het zand dat daarvoor nodig was werd weliswaar kosteloos verstrekt, maar de eigenaars moesten het wel zelf, vlakbij de Cruquius, gaan halen. De prijs van de grond in de dorpen werd op 30 cent per vierkante meter gesteld, hetgeen als goekoop werd omschreven "omdat bevordering van het oprigten van dorpen het hoofddoel is".[109]

De gronden voor pleinen, straten, kerkhoven en aanlegplaatsen voor schepen, zouden te zijner tijd aan de nieuwe gemeente moeten worden afgestaan, die verantwoordelijk zou worden voor bestrating, aanleg van kades, riolen en dergelijke.[110] Dit betekende dat de rijksoverheid bepaalde onder welke voorwaarden de dorpen gebouwd moesten worden, maar dat de kosten die daaraan waren verbonden, werden afgewenteld op het bestuur van de nieuwe gemeente. Het is welhaast zeker dat vanwege het ontbreken van een financiële basis voor het dorpsplan, van het op zichzelf goed doordachte ontwerp in de praktijk weinig terecht is gekomen. Die mislukking was niet eens zozeer aan de opstelling van de regering te wijten dan wel aan de kortzichtige houding van het parlement. Behalve het financiële probleem was de vasthoudendheid van de regering aan de dorpsontwerpen een belangrijke reden voor het mislukken van de uitvoering van de plannen.

De nieuwe gemeente Haarlemmermeer werd opgezadeld met de verplichting openbare voorzieningen aan te leggen, terwijl het voor de regering volstrekt duidelijk moet zijn geweest dat deze gemeente nog geruime tijd in financieel opzicht afhankelijk zou blijven van anderen. De inkomsten voor de gemeente waren immers minimaal omdat de verkochte grond gedurende een periode van 25 jaar onbelast zou blijven. De enige bronnen van inkomsten waarover het gemeentebestuur beschikte, waren opcenten op een belasting op personeel en op de oude gronden die aan de rand van de polder waren gelegen, hondenbelasting en schoolgeld. In 1857 werd hieruit een bedrag van ongeveer f 6250,- verkregen.

Terwijl de regering had verzuimd een financiële regeling voor de nieuwe gemeente te treffen, kwam zij wel tegemoet aan de behoeften van de gemeente door een subsidie in het vooruitzicht te stellen. In 1855, toen de regering het wetsontwerp betreffende de vorming van een afzonderlijke gemeente in de polder voorbereidde, kwam de financiële afhankelijkheid van de nieuw te vormen gemeente ter sprake. Besloten werd dat de regering door middel van het verlenen van subsidies in de behoeften van de gemeente wenste te voorzien.[111] Op de begroting voor 1856 van het ministerie van Binnenlandse Zaken werd een bedrag van f 8500,- uitgetrokken om "onderstand aan gemeenten die buiten staat zijn in alle of sommige kosten harer huishouding behoorlijk te voorzien". Het grootste deel van dit bedrag was bedoeld voor de gemeente Haarlemmermeer. Onder luid protest van het kamerlid, de vroegere minister van Financiën, Van Bosse, werd dit artikel goedgekeurd.[112] Toen op de begroting voor 1857 wederom een groot bedrag voor deze post werd gereserveerd (het ging nu om f 10.000,- waarvan zo'n f 8000,- voor Haarlemmermeer was bestemd) was de Tweede Kamer minder toegeeflijk. Gevreesd werd dat de gemeente "een vasten lastpost voor den Staat" zou worden. In het Verslag van de Commissie van Rapporteurs werd opgemerkt dat "men zich niet (kan) voorstellen dat de gemeente zich niet uit eigene hulpmiddelen zou kunnen redden. De 16000 bunders land, waaruit zij bestaat, zijn de eigendom van vermogende lieden, aan wie wel vrijdom van grondlasten voor een zeker aantal jaren, maar niet vrijdom van gemeentelasten is toegezegd". Wanneer door de regering bezwaar werd gemaakt tegen een heffing ten behoeve van de gemeente, dan bleef er niets anders over dan dat Haarlemmermeer een lening zou afsluiten om in haar behoeften te kunnen voorzien.[113]

De minister van Binnenlandse Zaken, dr. G. Simons (die sedert 1840 lid was van de Commissie van Beheer en Toezicht) antwoordde, dat het afgezien van de vraag of een dergelijke belasting ten behoeve van de gemeente zou kunnen worden geheven (omdat die belasting gebaseerd was op het grondbezit, terwijl de grondeigenaren in de polder vrijgesteld waren van het betalen van grondbelasting), die belasting weinig zou opbrengen omdat volgens de Gemeentewet alleen inwoners van de gemeente zouden kunnen worden aangeslagen. Wel stemde de minister ermee in dat de gemeente voor de aanleg van scholen en andere openbare voorzieningen een lening diende af te sluiten. De jaarlijks terugkerende uitgaven dienden echter, zoals de regering zich in 1855 had voorgenomen, door het rijk te worden gesubsidieerd, evenals de meest dringende behoeften als de aanleg van een begraafplaats.

Thorbecke, die de Gemeentewet als geen ander kende, repliceerde dat de gemeentewet hier door Simons werd opgevoerd als een belemmering om de gemeente aan inkomsten te helpen, terwijl zij dat in werkelijkheid niet was. Simons baseerde zich volgens hem ten onrechte op artikel 245 van die wet, waarin inderdaad sprake was van hoofdelijke omslagen en andere belastingen, die uitsluitend van toepassing waren op de inwoners van de gemeente. In het artikel dat daaraan vooraf ging werd echter bepaald dat hoofdelijke omslagen en andere belastingen pas geheven zouden mogen worden wanneer gemeentelijke opcenten op de grondbelasting waren geheven.[114] Het parlementslid Van Nispen van Sevenaer gaf vervolgens een korte openbare les om de minister duidelijk te maken hoe hij

in deze behoorde te handelen. De minister diende opdracht te geven een aanslag van de grondbelasting op te stellen. Die zou niet worden opgelegd omdat de kopers vrijstelling van grondbelasting was beloofd, maar wel zouden aan de hand van deze aanslag de opcenten ten behoeve van de gemeente kunnen worden geheven.[115]

Deze voor minister Simons beschamende vertoning vormde slechts een klein onderdeel van een zes dagen durende veldslag die de Kamer met de minister leverde over de begroting van zijn departement. In zijn antwoord aan de Kamer kon de minister weinig meer doen dan te benadrukken dat de gemeente Haarlemmermeer in vergelijking tot alle andere Nederlandse gemeenten, in een bijzondere situatie verkeerde. Daarom behoorde de regering "die opkomende gemeente zoveel men kan (...) te ondersteunen".[116]

Het artikel werd, zoals zovele, door de Kamer verworpen. Toen het parlement zich over de gehele begroting moest uitspreken, staakten de stemmen tot tweemaal toe, hetgeen betekende dat de begroting als niet aangenomen werd beschouwd. Simons, die niet opgewassen bleek tegen de spanningen die dit ambt met zich meebracht, was inmiddels ernstig ziek geworden en had de koning om eervol ontslag verzocht. De vorst wilde dit ontslag niet verlenen en Simons werd met ziekteverlof gestuurd, om enkele weken later, na herhaalde verzoeken, alsnog eervol te worden ontslagen.[117]

Voor de gemeente Haarlemmermeer betekende het verwerpen van dit artikel een regelrechte ramp. De gemeentebegroting voor 1857 sloot, als gevolg van deze afwijzing, met een tekort van ongeveer f 9000,-. Ruim een derde deel van dit bedrag was gereserveerd voor de aanleg van een begraafplaats, verbetering van de wegen en aanschaf van brandspuiten. Het gemeentebestuur had berekend dat voor de aanleg van straten, pleinen, verlichting en de bouw van een raadhuis, scholen en een ziekenhuis een bedrag van f 80.000,- nodig was. Het bestuur van de gemeente was bereid hiervoor een lening af te sluiten, maar wilde eerst de dorpsgronden, die nog in handen waren van het rijk, in bezit krijgen.[118] Daartoe werd in december 1856 een verzoek gericht aan de minister van Binnenlandse Zaken, ridder van Rappard, die de zieke Simons was opgevolgd. Uit de ambtelijke notities die met betrekking tot dit verzoek werden geschreven, blijkt dat de ambtenaren op het ministerie de nieuwe minister adviseerden om zijn collega van Financiën (die uiteindelijk over afstand van de grond zou beslissen) voor te stellen daartoe een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen.[119]

De minister van Financiën, dr. A. Vrolik, was echter niet erg genegen dit advies te volgen. Eerst wenste hij van het bestuur van de gemeente Haarlemmermeer precies te weten welke bestemming ieder perceel, dat zou worden overgedragen, zou krijgen. In de eerste plaats wilde hij voorkomen dat de grond, die gratis zou worden verstrekt, door het gemeentebestuur zou worden gebruikt om zich extra inkomsten te verschaffen door de grond te verkopen dan wel te verpachten. De minister achtte het verre van denkbeeldig dat het gemeentebestuur daartoe zou besluiten, nu het als gevolg van het afstemmen in de Tweede Kamer van het artikel om de gemeente te subsidiëren, in ernstige financiële problemen was gekomen.[120] In de tweede plaats vond hij het belangrijk dat "het doel (...) dat de bekwame ontwerpers van de gedachte dorpen op het oog hebben gehad" ook werd bereikt.[121]

Door de nadruk die de minister van Financiën legde op de uitvoering van het in het voorjaar van 1855 goedgekeurde dorpsplan, was de gemeente Haarlemmermeer in een uiterst vervelende situatie terecht gekomen. In 1856 had het gemeentebestuur de regering reeds verzocht de verplichting om de grond in de dorpskommen met een meter te verhogen alvorens er huizen zouden mogen worden gebouwd, te laten vallen. De regering had dit verzoek afgewezen. Het gevolg daarvan was dat op de grond die voor de dorpen was bestemd, betrekkelijk weinig huizen werden gebouwd. Grondeigenaars in de omgeving van de terreinen die voor de dorpskommen waren gereserveerd, bleken bereid te zijn voor weinig geld percelen te verkopen, waar geïnteresseerde middenstanders zonder enige voorwaarde een huisje konden bouwen.[122] De overheid was niet bij machte om deze ongewenste ontwikkeling te keren, aangezien er enkel een 'bestemmingsplan' bestond voor de twee terreinen die ieder 16 hectare groot waren. Paradoxaal genoeg, hadden de door de regering opgelegde voorwaarden een "nadeeligen invloed" op de vooruitgang en bloei van de dorpen.[123]

Voor de burgers die zich in de dorpen wensten te vestigen, bleek het goedkoper te zijn grond van particulieren, vlak buiten de gereserveerde terreinen te kopen dan om in de kom opgezadeld te worden met de verplichting zand te halen om de bouwkavels te verhogen. Zelfs de besturen van de rooms-katholieke kerk en de Nederlands-Hervormde kerk (die de grond voor niets zouden krijgen) besloten hun kerken vlak buiten de kom, op zo'n drie kilometer afstand van de kruising van de vaarten, te bouwen. Op dat moment was de kans dat er een compacte dorpskern zou ontstaan, geconcentreerd rond de belangrijkste openbare voorzieningen, zoals de ontwerpers het zich hadden voorgesteld, voorgoed verkeken.

Terwijl het gemeentebestuur er de regering verschillende malen van heeft proberen te overtuigen dat het voor de ontwikkeling van de dorpen noodzakelijk was dat van de voorwaarden kon worden afgeweken, bleef met name de minister van Financiën vasthouden aan de eis dat de inrichting der dorpen volgens de opgestelde voorwaarden zou plaatsvinden. Zijn standpunt bleek onwrikbaar te zijn en ook zijn opvolgers bleven hieraan vasthouden. Pas in 1868 werd een wet uitgevaardigd die de overname van de dorpsgronden regelde. Intussen waren grote delen van die dorpsgronden verwilderd als gevolg van het langdurig gebruik als weidegrond. Openbare voorzieningen waren in deze periode nauwelijks aangelegd.[124]

Het waren vooral de eigenaars van de percelen, die met het oog op het dorpsplan een stuk grond hadden gekocht, die de dupe waren geworden van deze ontwikkeling. In september 1858 ontving de minister van Binnenlandse Zaken een boze brief van 34 inwoners uit het dorp aan het kruispunt van de hoofdvaarten. Zij beklaagden zich er bij de minister over dat zij in 1855 en 1856 grond hadden gekocht met het oog op het in april 1855 goedgekeurde dorpsontwerp, maar dat het gemeentebestuur hierin voortdurend wijzigingen aanbracht. Vooral de eigenaars die een perceel rond het plein bezaten waren daarover zeer verbolgen. Een van de ondertekenaars schreef dat hij op basis van het "plan van aanleg grond had gekogt tegen het marktplein en alwaar de Protestanten kerk zoude komen, als op dat plan was aangeduid om aldaar eene woning te bouwen en ook heeft doen bouwen en ingerigt tot Herberg, Logement en Stalhouderij, en reeds is voltooid,

bewoond en gemelde affaire reeds uitoefenende". De directe aanleiding om deze brief te schrijven vormde het besluit van het gemeentebestuur om de plaats waar de markt zou worden gehouden, naar een ander blok in het dorp te verplaatsen. De eigenaars die hierdoor werden gedupeerd, reageerden furieus op dit besluit, omdat zij "dat martplein wenschten geplaatst te zien ter plaatse in het plan aangewezen, en de welke meerendeels aldaar ter plaatse gronden hebben aangekogt en woningen daarop hebben gebouwd, om affaires uit te oefenen tot middel van bestaan en alsnu dien hoop en verwachting geheel is verijdeld". Aangezien ook de kerken niet op de daarvoor aangewezen plekken werden gebouwd, was het, volgens de briefschrijvers, onvermijdelijk dat "hunne gronden en gebouwen aanmerkelijk in waarde gedaald (waren), alsnu geene middelen van bestaan tot affaires te kunnen opleveren als zeker anders zulks had plaats gehad".[125] De minister kon weinig anders doen dan dit voor kennisgeving aan te nemen en Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hiervan op de hoogte te stellen. Uiteindelijk bleven dergelijke beslissingen een zaak van de gemeente, waaraan de rijksoverheid weinig kon en wilde veranderen.

De polder

In februari 1856 werd, na bijna twee jaar van voorbereiding, het eerste polderbestuur voor de Haarlemmermeer geïnstalleerd.[126] Daarmee werd de polder een volwaardig waterschap binnen het Hoogheemraadschap van Rijnland en konden door het bestuur van de polder verordeningen worden gemaakt. Tot aan de instelling van het polderbestuur had de Commissie van Beheer het moeten doen met de voorwaarden van verkoop der gronden uit 1853, waarin een aantal bepalingen was opgenomen met betrekking tot de rechten en plichten van de ingelanden. Zo werd uitdrukkelijk bepaald dat het verboden was zonder toestemming van de Commissie van Beheer of het in te stellen polderbestuur, eigenhandig wijzigingen aan te brengen in de waterhuishouding, door bijvoorbeeld dammen te leggen in waterlopen. Tot grote ergernis van de Commissie van Beheer lapten veel grondeigenaars die bepalingen aan hun laars en legden dammen in poldersloten, richtten watermolens op en creëerden op die manier poldertjes in de grote polder. De ingenieurs, die in dienst waren van de Commissie van Beheer, kregen weliswaar de opdracht streng op te treden tegen dergelijke misstanden, maar als gevolg van het gebrek aan effectieve sancties, werden bevelen van de ingenieurs in de regel niet opgevolgd. Bij ernstige overtredingen, zoals het scheppen van kleine polders, werd de hulpmarechaussee ingeschakeld om de orde te herstellen.[127]

Hoewel het polderbestuur al geïnstalleerd was, moest de polder nog formeel worden overgedragen. De maanden die volgden, werden beheerst door de vraag of het polderbestuur bereid was de polder in de bestaande toestand over te nemen. De discussie hierover barstte los toen het bestuur in de loop van de maand maart 1856 een concept-overeenkomst van overname van de polder onder ogen kreeg; een concept dat volgens het polderbestuur "eerder doet denken aan den naam van dwangbevel met regt van parate executie", dan aan een overeenkomst.[128] Het

polderbestuur bleek niet bereid te zijn de concept-overeenkomst onvoorwaardelijk te accepteren, omdat het rijk in gebreke was gebleven ten aanzien van de afwerking van de polder. Er mankeerde van alles aan de polder. Het polderbestuur kwam tot de droeve conclusie dat "in den letterlijken zin des woords de polder niet is afgewerkt, dat aanzienlijke sommen vereischt zullen worden, om datgeen te doen hetwelk het Rijk, rechtens en zedelijk verplicht was te doen".[129] Ringvaart, kades, wegen, tochten, sloten en stoomgemalen waren volgens het bestuur vervallen, versleten of bevonden zich in een slechte staat.

Het lijdt geen twijfel dat de polder in 1856 nog een groot aantal gebreken vertoonde. Ofschoon de kwaliteit van de infrastructuur in de polder voor veel bewoners onbevredigend was, is het te eenvoudig dit uitsluitend toe te schrijven aan gebrekkige planning.[130] Andere factoren (die voornamelijk terug te voeren waren op de financiële toestand waarin de staat verkeerde) waren mede verantwoordelijk voor de betreurenswaardige toestand waarin de polder zich in 1856 bevond.

In 1839, toen de wet op de droogmaking van het meer was aangenomen, was nog niet bekend hoe het land er in financieel opzicht werkelijk voorstond. De minister van Financiën jhr. mr. G. Beelaerts van Blokland hield de Kamer in 1838 nog voor dat de staat ten behoeve van een belangrijk werk als de droogmaking van het Haarlemmermeer best enkele miljoenen over kon hebben, omdat die op lange termijn bezien zeker terug betaald zouden worden uit de baten. Terwijl het parlement toen reeds bedenkingen had tegen de kosten van dit project, is het maar de vraag of de Tweede Kamer het wetsontwerp om het meer droog te maken zou hebben goedgekeurd, wanneer toen al precies bekend was geweest in welke chaos 's lands financiën zich bevonden.

Zolang de werken gefinancierd konden worden uit de leningen die werden geplaatst op de kapitaalmarkt en de staat niet hoefde bij te springen om de rente te betalen of onvoorziene uitgaven te financieren, was er niets aan de hand. Tot 1848 had dit grote openbare werk dan ook nauwelijks te lijden onder de maatregelen die door de regering werden genomen om een dreigend staatsbankroet af te wenden. In dit betrekkelijk rustige klimaat kwamen de meeste ontwerpen voor de Haarlemmermeer, waaronder het belangrijke verkavelingsplan, tot stand.

Het revolutiejaar 1848 vormde echter een keerpunt in de droogmakingsgeschiedenis van de Haarlemmermeer. Wat onafwendbaar was, kwam door de politieke crisis alleen iets eerder. Toen de poging om door het plaatsen van een geldlening het benodigde laatste miljoen bijeen te krijgen mislukte, werd de voortzetting van de werkzaamheden afhankelijk gemaakt van de bereidheid van de minister van Financiën om voorschotten te verlenen. Op iets langere termijn zouden de Haarlemmermeerfondsen nog ongeveer 1,5 miljoen gulden uit 's-Rijks kas moeten ontvangen, omdat tot en met 1845 de rente op het geleende kapitaal, evenals de onvoorziene defensiewerken, uit deze fondsen waren voorgeschoten. Van Bosse, die ieder jaar meer dan 50% van de rijksuitgaven opgeslokt zag worden door rentebetaling en aflossing van de staatsschuld[131], kon niet anders dan bezuinigingen prediken.

Dit was het kader waarin de Commissie van Beheer na 1848 haar voorstellen moest vormgeven. Terwijl de voorstellen tot 1848 in een groot aantal gevallen

getuigen van lange-termijn afwegingen, gaat het korte-termijn denken, als gevolg van de financiële problemen, overheersen. Dit wordt het best geïllustreerd wanneer we de argumenten, die in het door de Commissie van Beheer aan de minister voorgedragen verkavelingsplan werden gebruikt (zie hoofdstuk 5) vergelijken met de uiteindelijke resultaten. Een vanuit het oogpunt van de bezuinigingen (op korte termijn bezien) effectieve, maar voor het functioneren van de polder rampzalige maatregel, was het besluit uit 1852 om kavels van 20 hectare te maken. Hierdoor werden niet alleen de kosten van het graven van sloten uitgespaard, ook kon daardoor meer grond worden verkocht. Het mes sneed dus aan twee kanten en deze maatregel zou ongeveer een half miljoen gulden hebben opgeleverd (aan de ene kant door uitgespaarde sommen en aan de andere kant door een hogere opbrengst). De regering wentelde hierdoor bewust, maar ook gedwongen door de omstandigheden, een deel van de kosten af op de latere kopers. Uit artikel 24 van de voorwaarden van verkoop der gronden, valt op te maken dat ook de Commissie van Beheer de waterberging, bij kavels van 20 hectare, onvoldoende achtte. Bepaald werd dat "ingeval het in te stellen Polderbestuur mogt begrijpen dat in de verkochte perceelen, meerder waterberging noodig is dan bij de verkaveling is bepaald en aangewezen, kunnen de koopers deswege geene aanspraak maken op schadeloosstelling"[132]. De ruimte die voor de berging van het polderwater was gereserveerd, bedroeg slechts 1/32e deel van het oppervlak van de polder, terwijl 1/20e normaal was.[133]

Andere belangrijke posten waarop werd bezuinigd waren bruggenbouw (in plaats van de geplande beweegbare bruggen over de hoofdvaarten kwamen er uiteindelijk goedkopere vaste oeververbindingen) en wegenaanleg (terwijl in het verkavelingsplan nog werd gesteld dat de grote wegen door de polder zouden worden verhard, werd dit werk voor het polderbestuur gereserveerd). Buiten de polder ging de geprojecteerde verbetering van de vaarroute voor de schepen vanaf de Ringvaart door de Rijpwetering naar de Rijn bij Leiden, waarvoor een bedrag van bijna f 110.000,- was uitgetrokken en reeds een gedetailleerd ontwerp was gemaakt, niet door omdat "de fondsen zijn uitgeput en er mitsdien geen questie kan zijn van de aanleg van bedoelde werken".[134]

Naast de bezuinigingen speelden onder meer waterstaatkundige problemen een rol. Een aantal onvolkomenheden met de daarmee gepaard gaande ongemakken voor de bewoners, was onvermijdelijk in een gebied dat nog maar enkele jaren aan het water was ontworsteld. Lange tijd bleef de grond nog verzadigd met water. Vooral in de natte seizoenen leidde dit al gauw tot problemen. Wegen veranderden in modderpoelen en waren daardoor niet of nauwelijks te gebruiken. De vele klachten die de commissie over dit onderwerp ontving, vormen daarvan het bewijs.

Het bleef lange tijd onduidelijk of de Commissie van Beheer de minister van Binnenlandse Zaken alsnog zou adviseren om de verharding van enkele wegen ter hand te nemen. In 1851 informeerde de commissie bij de ingenieurs Beijerinck en Kock of de stenen uit de beschoeiing van de vroegere meeroevers voor de polderwerken konden worden gebruikt. De ingenieurs antwoordden dat die stenen reeds zoveel mogelijk een bestemming hadden gekregen, bijvoorbeeld om de zwakke plekken van de Ringvaartboorden tegen afslag te beschermen. "De

overige steen en puin", zo schreven zij, zouden "in vervolg van tijd, de eerste door stuk te slaan en de laatste om te vlakken, wel kunnen dienstig zijn tot het aanleggen van MacAdamwegen door de nieuwe polder".[135] Toch besloot de commissie, mede op advies van beide ingenieurs, tot verkoop van de overgebleven ballaststeen over te gaan, omdat, gezien de financiële stand van zaken, het zeer onwaarschijnlijk werd geacht dat de verharding der wegen uit de fondsen voor de droogmaking zouden kunnen worden bekostigd. Om te voorkomen dat met de stenen van de oude beschoeiing hetzelfde zou gebeuren als met het drooggevallen paalwerk, dat "met troepen van 40 à 50 man tegelijk" werd gesloopt en weggeroofd, werd het verstandiger geacht het op tijd te verkopen.[136]

Afgezien van de financiële problemen, was het in de eerste jaren nadat de grond was drooggevallen, vrijwel onmogelijk de wegen in het winterseizoen te laten voldoen aan de eisen die door de gebruikers werden gesteld. Want, zo vroeg Gevers van Endegeest zich af, "kan men wegen van slijk, met ophooging van slijk berijdbaar maken (...) of kan men reeds aan grintwegen denken op nog wegzinkenden natten ondergrond? En waar was immers in eenen nieuwen polder het dadelijk hard maken der wegen vertoond?".[137] Het was uit technisch oogpunt weliswaar mogelijk om verharde wegen aan te leggen op slappe, vochtige gronden, maar het spreekt vanzelf dat dit, om verzakking te voorkomen, met hoge kosten gepaard ging.[138] Verharding van de polderwegen zou volgens de Commissie van Beheer moeten wachten tot de grond droog en ingeklonken was. Die eis is niet zo vreemd wanneer we bedenken hoe groot de inklinking was. Ter illustratie dienen de cijfers in tabel 1. Deze geven aan hoe groot die inklinking was op slappe veen- en kleigronden. Het betreft hier een voorbeeld van de gemiddelde zakking van een rijzen bed in de Zaanstreek waarover een weg zou komen. Op het moment dat het profiel voor de eerste maal op volle hoogte was opgebracht lag de onderkant van het rijzen bed op een hoogte van 29,5 centimeter beneden Amsterdam Peil. De cijfers tonen duidelijk hoe groot de daling in de eerste maanden was.

Tabel 1: Inklinking van een rijzen bed op slappe veen- en kleigrond, gemeten vanaf de onderkant van het bed, uitgedrukt in centimeters -AP.

maanden		centimeters -AP	
0	maanden	29,5	centimeter
3	"	88,3	"
6	"	101,0	"
9	"	108,1	"
12	"	115,1	"
15	"	120,3	"
18	"	123,9	"
21	"	127,1	"
24	"	129,0	"

Bron: L.C. van Kerkwijk, *De openbare werken in Nederland* (Haarlem 1876) 119-120.

Vooral mr. J.P. Amersfoordt, de latere burgemeester van Haarlemmermeer, die in het noordoostelijk deel van de polder, nabij de rolbrug naar Sloten, ruim 200 hectare grond had gekocht, liet geen gelegenheid ongebruikt om te ageren tegen de gebrekkige kwaliteit van de polderwegen.[139] Al in 1854, toen de polder dus nog maar anderhalf jaar aan een stuk was drooggebleven, drong hij bij de Commissie van Beheer met klem aan op verharding van de wegen. De Commissie van Beheer antwoordde dat "in een nieuwen polder van den omvang als de Haarlemmermeer-polder, het onmogelijk [is] om harde wegen zoo dadelijk daar te stellen, de kosten die daartoe vereischt zouden worden, zouden ondragelijk zijn, van lieverlede zullen de wegen inklinken en opstijven en inmiddels moet elk aangelegen eigenaar zich eenige bezwaren getroosten, onvermijdelijk aan alle nieuwe ontginningen eigen".[140]

Amersfoordt's ideeën zijn door veel latere auteurs die over de Haarlemmermeer hebben geschreven, als een maatstaf gebruikt waaraan het resultaat van de inpoldering werd afgemeten. De tot ver buiten de landsgrenzen bekend geworden modelboerderij 'de Badhoeve', vormde de materialisering van zijn ideeën. Omdat Amersfoordt zijn stem zo vaak en luid verhief, komen we hem voortdurend tegen in de bronnen en daardoor kan al gauw de indruk worden gewekt dat zijn oordelen en ideeën gemeengoed waren. In werkelijkheid stond Amersfoordt, als gevolg van zijn eigenzinnig en hooghartig optreden, vaak alleen. Hoe zeer Amersfoordt het gelijk uiteindelijk aan zijn kant bleek te hebben, indertijd had hij zich door zijn optreden bij velen tot een gehaat man gemaakt.[141] Toen Ter Veen in de jaren twintig boeren bezocht die Amersfoordt nog hadden meegemaakt werd hij als volgt getypeerd: "wat hij 's nachts droomt, moet hij daags zien".[142]

Terwijl Ter Veen de nodige kanttekeningen plaatste bij de persoon Amersfoordt, heeft dat hem er niet van weerhouden om de door Amersfoordt op zijn landgoed bereikte resultaten aan te halen om het falen van de Commissie van Beheer te accentueren. Wanneer Ter Veen de gebrekkige infrastructuur in de polder ter sprake brengt, schrijft hij: "mr. Amersfoordt toonde metterdaad, dat ook in de eerste jaren na de droogmaking de aanleg van bruikbare wegen mogelijk was, door zelf een 2 K.M. langen veldweg aan te leggen".[143] Deze weg, die met puin en steenafval was hard gemaakt, liep over het landgoed van Amersfoordt en mocht door anderen worden gebruikt. Om twee redenen is deze weg niet te vergelijken met de openbare polderwegen. In de eerste plaats betrof het hier een weg, die voor eigen gebruik was aangelegd. De weg was weliswaar toegankelijk voor andere polderbewoners, maar de ligging ervan aan de rand van de polder, bracht met zich mee, dat slechts een klein aantal landeigenaren van deze nieuwe verbinding gebruik zal hebben gemaakt. Omdat het verkeer minder intensief was dan op de hoofdwegen, had deze weg minder te lijden dan de openbare wegen. Belangrijker was echter dat op het grondgebied van Amersfoordt een smalle strook zandgrond werd aangetroffen.[144] De nieuwe, door Amersfoordt aangelegde weg, liep voor een groot deel over deze zandstrook. Zand was, in tegensteling tot klei en veen, eerder geschikt om zonder veel gevaar voor verzakking, hard gemaakt te worden. Michaelis, de ingenieur van de Commissie van Beheer, sprak zijn waardering uit over het feit dat Amersfoordt het zandachtige terrein (met inbegrip van enkele honderden meters van de polder-veldweg) door bedekking met puin tegen ver-

stuiving had beveiligd.[145] Het grootste deel van de polder bestond echter uit oude zeeklei en laagveen en dat was voorlopig nog ongeschikt om in natte periodes goede wegen te kunnen dragen. Slechts op enkele plekken werd zand aangetroffen, dat in de loop der tijd voor het belangrijkste deel is vergraven en gebruikt voor de bouw van huizen en de aanleg van wegen.

Amersfoordt was zeker niet de enige die over de kwaliteit van de polderwegen klaagde, maar wel een van de weinigen die weigerde zijn eisen af te stemmen op wat redelijkerwijs kon worden verwacht in dit nieuwe gebied. Geheel anders van toon waren bijvoorbeeld de klachten van een andere grootgrondbezitter en voor-aanstaand polderbewoner, mr. A.H. van Wickevoort Crommelin. In tegenstelling tot Amersfoordt kon hij begrip opbrengen voor de onmogelijkheid om in dit stadium een goede infrastructuur te kunnen maken. In juli 1855 klaagde hij bij de Commissie van Beheer over de slechte kwaliteit van een deel van de weg langs de Kruisvaart. Van Wickevoort Crommelin bracht zijn landbouwprodukten vanuit de polder naar Heemstede. Gewoonlijk gebruikte hij daarvoor de waterwegen in de polder, maar omdat in juli 1855 in de Kruisvaart baggerwerkzaamheden plaats vonden, was deze vaart nauwelijks te gebruiken. Hij schreef: "Ik weet dat het bestraten of bepuinen van die wegen vooralsnog en hoe gewenscht ook, niet mogelijk zal zijn, maar ik geloof dat dezelve, met betrekkelijk geringe kosten, zeer gevoeglijk met riet, ter dikte van 2 palmen, te beharden zou zijn (...)".[146]

De Commissie van Beheer kon, aldus ingenieur Michaelis, voorlopig echter weinig meer doen dan de wegen in de polder steeds opnieuw in de vereiste toestand brengen. Hij had enkele arbeiders in dienst die niets anders deden dan de wegen zo goed en kwaad als ging in orde te brengen en het afwaterend vermogen zo groot mogelijk te maken.[147] Michaelis was er zich van bewust dat de klachten hierdoor niet zouden verminderen. Toen hij in augustus 1854 voorbereidingen trof om over te gaan tot het op hoogte brengen van de veldweg, die rond de gehele polder liep, schreef hij aan de Commissie van Beheer dat "zelfs wanneer de veldweg zal zijn opgemaakt, zal die, ja iets gewonnen hebben, doch toch nog als eenen zeer slechten en wel spoedig weder als eenen onbruikbaren weg kunnen en moeten beschouwd worden. Het tegenwoordig opmaken heeft echter een zeer goed doel, het bevorderd de afvloeijing van water en het terrein wordt hierdoor drooger en vaster en zal langzamerhand de geschiktheid verkrijgen om tot eenen goeden weg te worden gebragt, hetgeen, wanneer het tegenwoordige werk niet geschiedde, eerst jaren later zou plaats hebben". Michaelis geloofde overigens niet dat de Commissie van Beheer nog zou meemaken dat de veldweg bepuind zou worden, "omdat hiertoe veel geld en tijd zal worden gevorderd, daar de dikke veenlaag, waaruit over het algemeen dien weg bestaat, door beklinking vast genoeg moet worden om eene zand- en puinbedding te kunnen dragen en dit eerst door veelvuldig gebruik en herhaald opmaken zal kunnen plaatsgrijpen".[148] Klagers werd aangeraden zoveel mogelijk te varen en anders zouden zij "zich moeten getroosten om op eenen hobbeligen en niet gemakkelijken weg te rijden".[149]

Toen de polder in de loop van juni 1856 aan het polderbestuur werd overgedragen, hield de bemoeienis van de Commissie van Beheer met de Haarlemmermeer op te bestaan. Dit betekende overigens niet dat het rijk zijn handen van de nieuwe polder aftrok. In 1857 diende het polderbestuur bij de regering een plan

in om de komende jaren een groot aantal wegen van een grind- of puinlaag te voorzien. Het bestuur wenste zo'n 48 kilometer dwarswegen te verharden; een klus die op f 139.000,- werd begroot.[150] Verharding van de dwarswegen werd als meest noodzakelijk beschouwd omdat daardoor goede verbindingen met de dorpen in de omgeving tot stand zouden komen. De dwarswegen zouden binnen drie jaar van een harde laag voorzien moeten zijn. Verwacht werd dat, wanneer de dwarswegen door het polderbestuur zouden worden verhard, de lengtewegen door particuliere grondbezitters onder handen zouden worden genomen, teneinde te kunnen profiteren van de verbeterde dwarsverbindingen.

Dit afschuifmechanisme dat door het polderbestuur gehanteerd dreigde te gaan worden, werd echter door de regering, die zich hieraan zelf in het verleden vele malen had schuldig gemaakt, verhinderd. Het polderbestuur had bij de minister van Binnenlandse Zaken en bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een verzoek ingediend een bijdrage te leveren om de verharding van de dwarswegen te kunnen financieren. De minister van Binnenlandse Zaken was hiertoe wel genegen, maar hij twijfelde of verharding van de lengtewegen wel aan de particuliere grondbezitters kon worden overgelaten. Na bestudering van het plan door ingenieurs van de waterstaat schreef ingenieur Van Diesen dat "de zaak te belangrijk schijnt om aan particulieren over te laten (...) Om eenigermate tegemoet te komen aan de gemeenschap waaraan toch ook in de richting der lengtewegen behoefte bestaat, moet men mijns inziens dadelijk, bij het groote communicatieplan ook opnemen het begrinden van een der lengtewegen, bijv. van de Hoofdweg, waardoor dan tevens tusschen de beide dorpen [in de polder] betere gemeenschap verkregen wordt".[151] De minister nam dit denkbeeld over en stelde medefinanciering door het rijk afhankelijk van de bereidheid van het polderbestuur om tevens een lengteweg te verharden. Het polderbestuur nam die verplichting op zich, waardoor de kosten van het plan tot ongeveer f 189.000,- stegen (waarvan rijk, provincie en polder ieder een derde deel voor hun rekening zouden nemen). Als eerste zou de Kruisweg worden verbeterd. Het gehele werk zou binnen vijf jaar geklaard moeten zijn.

Blijkbaar vond de regering het belangrijk dat infrastructurele werken niet op eigen houtje door particulieren werden aangelegd. Een of andere vorm van overheidsbemoeienis was in dit geval gewenst. Dit zou te maken kunnen hebben met de verwachting dat de lengtewegen, met name de hoofdweg langs de Hoofdvaart, in de toekomst een belangrijke rol zou kunnen vervullen als verbindingsweg tussen de hoofdstad en de residentie. De kwaliteit van zo'n belangrijke weg diende door een geschikte instantie te worden bewaakt.

De regering probeerde niet alleen invloed uit te oefenen op de vraag of lengtewegen door het polderbestuur verhard behoorden te worden, maar wenste ook zeggenschap over de weg die daarvoor in aanmerking kwam. Voor het polderbestuur stond vast dat dat een van beide wegen die parallel aan de Hoofdvaart liepen moest zijn. Het bestuur had geen voorkeur omdat het voordeel voor de boeren, die in gelijke getale over beide helften van de polder verdeeld waren, in beide gevallen gelijk zou zijn. In maart 1859 werd daarom besloten te loten welke zijde verhard zou worden. Het lot bepaalde dat de weg aan de westzijde van de Hoofdvaart van een puin- en grindlaag voorzien zou worden.[152]

Het gemeentebestuur van Haarlemmermeer protesteerde tegen de door het polderbestuur gevolgde procedure. In de eerste plaats was loting volgens het reglement van bestuur van de Noordhollandse waterschappen pas mogelijk nadat de stemmen waren gestaakt. In dit geval was echter helemaal niet gestemd, maar meteen tot loting overgegaan. In de tweede plaats, en dat was voor het gemeentebestuur de eigenlijke reden om bezwaar te maken, was in het verkavelingsplan uitgegaan van het denkbeeld dat de weg aan de oostzijde langs de Hoofdvaart zou worden verhard. Met die wetenschap had het gemeentebestuur de openbare gebouwen aan de oostzijde van die vaart geprojecteerd. De school, de kerk der Nederlands-Hervormde gemeente, de algemene begraafplaats en het voorlopige gemeentehuis waren alle aan de oostzijde gelegen.[153]

Deze informatie was voor de minister van Binnenlandse Zaken voldoende reden om druk op het polderbestuur uit te oefenen om niet de weg aan de west- maar die aan de oostzijde te verharden, omdat "het algemeen belang meer zal worden bevorderd door het hard maken en begrinden van de weg aan de oostkant van de Hoofdvaart".[154] Voor het polderbestuur zat er weinig anders op dan toe te geven aan dit verlangen. In 1862 waren alle dwarswegen en de Hoofdweg in de polder verhard. In 1864 waren ook de lengtewegen verhard en beschikte de polder over 205 kilometer uitstekende wegen.[155]

Behalve de toestand van de landwegen, vormde ook de staat waarin in 1856 de waterwegen in de polder verkeerden, voldoende reden voor het polderbestuur om bezwaar te maken tegen overname. In 1854 had voor het laatst een omvangrijke en nauwkeurige dieptepeiling van de Ringvaart en de poldervaarten plaats gehad. In de Ringvaart waren sommige stukken met een dikke laag slib bedekt, maar de toestand van de vaarten, tochten en sloten in de polder stak volgens de Commissie van Beheer gunstig af bij hetgeen in de meeste droogmakerijen werd aangetroffen.[156] Men stond echter machteloos tegenover de verwoestingen die werden aangericht door de harde slagregens die in het najaar van 1854 de op vele plaatsen nog weke poldergrond teisterden. De slappe boorden van pas gegraven vaarten en sloten belandden voor een deel in het water met als gevolg dat in het voorjaar van 1855, toen de balans werd opgemaakt, geconstateerd werd dat de bodem van de Hoofd- en Kruisvaart op sommige plekken met zo'n 70 centimeter slib was bedekt en de bodem van smallere tochten soms wel met meer dan 1.50 m. was verhoogd.[157] De commissie waarschuwde de minister, dat, met het oog op de overname van de polder door het nog te vormen polderbestuur, omvangrijke herstelwerkzaamheden dienden plaats te vinden, want "indien niet op tijd de polder (...) in behoorlijke orde, zooals het redelijke betaamt, wierd opgeleverd, zou het Rijk niet aan zijne wezenlijk, deels contractueele verpligting voldoen".[158] Uit de staten van aanbesteding blijkt dat kort na deze waarschuwende woorden de aanbesteding plaats vond om ongeveer 38 kilometer poldervaart en -tocht te verdiepen. Het betrof hier weliswaar de voor de afvoer van het overtollige polderwater de meest essentiële vaarten, maar wanneer we bedenken dat de totale lengte aan vaarten, tochten, kavel- en wegsloten in de polder 1200 kilometer bedroeg (waarvan ongeveer 500 kilometer wegsloot) kunnen we ons een idee vormen van de enorme uitgestrektheid aan waterwegen in dit nieuwe land. Ruim 150 kilometer waterweg bestond uit tochten, die tussen de 5 m. en 5.50 m. -AP

diep behoorden te zijn, met een bodembreedte van tussen de 4.50 en 6.50 m. De kosten om een strekkende meter tocht weer op diepte te brengen bedroeg in 1855 gemiddeld f 1.20. Om alle tochten te verdiepen zou een bedrag van f 180.000,- nodig zijn. Herstel van de hoofdvaarten was in verhouding veel duurder; gemiddeld zo'n vijf gulden per meter. Hiermee zou een bedrag van f 72.500,- gemoeid zijn, waardoor de totale kosten op ruim een kwart miljoen gulden geraamd werden.[159]

De Commissie van Beheer besloot in 1855 de minister alleen de meest dichtgeslibde en voor de afwatering hoogst belangrijke delen voor te dragen om te worden verdiept. Volgens de commissie was het in dit stadium ook niet erg zinvol om alle vaarten en tochten op de goede diepte te brengen, omdat verdieping slechts blijvend effect zou hebben wanneer de boorden voldoende zouden zijn gehard. Toch was dit niet de belangrijkste reden om slechts een klein deel van de ingevallen vaarten te herstellen. Het was in dit geval toch in eerste plaats een kwestie van geld. De Commissie van Beheer verontschuldigde zich nu al bij de minister voor de onvoorziene hoge uitgave die voor de dichtgeslibde 38 kilometer vaart nodig was (veel hoger dan in 1854 was begroot), maar, zo schreef zij, "had de Commissie uit buitengewone voorzichtigheid hooger som voor onvoorziene uitgaaf voorgesteld dan f 10.316,-, bijv 2 of 3 malen die som, hierop waren aanmerkingen gevallen, en het zou toch niet hebben gebaat".[160]

Wanneer de Commissie van Beheer in 1854 zo'n hoog bedrag zou hebben opgevoerd voor het onderhoud van de vaarten en sloten in de polder zou zij zich ongeloofwaardig hebben gemaakt. In dat jaar had zij, iets te voorbarig, nog vol trots melding gemaakt van het feit dat de grond in de polder veel vaster was dan in andere droogmakerijen. Daardoor konden zonder gevaar voor afkalving van de boorden, sloten en kanalen worden gegraven.[161] Daarnaast was de weerstand binnen zowel de Tweede Kamer als de regering gegroeid om telkens opnieuw geld in de onderneming te moeten stoppen.

Behalve kritiek op de slechte toestand waarin sommige waterwegen verkeerden, waren er ook klachten over het geringe vermogen van de polder om water op te slaan. Toen in oktober 1855 een aantal grondbezitters zich hierover bij de minister van Binnenlandse Zaken Van Reenen beklaagde en deze op zijn beurt om opheldering vroeg bij de Commissie van Beheer, antwoordde deze: "toen de verkaveling is bepaald bij stukken van 20 bunders, waarmede op het eerste plan met stukken van 5 bunders ruim 5,5 tonnen gouds zijn bespaard, wist men wel dat de waterberging zeer beperkt was; maar men rekende dat, wijl geen landbouw op zulke groote stukken mogelijk is, zonder veel slooten te maken tot afwatering, de eigenaars die van zelve zouden graven en alzoo de waterberging spoedig zeer zouden verruimen. Hierin is men echter teleurgesteld wijl velen te weinig slooten hebben gemaakt, sommigen niet dan greppen (...)".[162] De wateroverlast was volgens de Commissie van Beheer voor een belangrijk deel aan de landbouwers zelf te wijten, omdat zij zich niet hielden aan de bepaling uit het koopcontract, waarin zij verplicht werden sloten en greppels te graven.

Landbouw

Vanaf het moment dat de eerste plannen werden geboren om het Haarlemmermeer droog te leggen was duidelijk dat het nieuwe gebied een landbouwbestemming zou krijgen. Een aantal malen is reeds aandacht geschonken aan landbouwkundige aspecten. In de verkavelingsplannen werd, zo hebben we geconstateerd, rekening gehouden met de eisen die de landbouw aan het nieuwe gebied zou stellen. Toch overheerst het beeld dat de Commissie van Beheer nauwelijks aandacht had voor landbouwkundige zaken, waardoor de eerste generaties boeren in dit gebied een bijna niet te winnen strijd om het bestaan moesten leveren. In een artikel over de landbouw in de polder (afkomstig van de Rijkslandbouwvoorlichtingsdienst) wordt benadrukt dat de droogmaking van het meer een zuiver defensieve aangelegenheid was: "met de drooglegging achtte men zijn taak volbracht. Holland was beveiligd tegen overstromingen en een oude vijand was overwonnen. Toen de meer dan ook eenmaal droog was, toonde men al heel weinig belangstelling voor het nieuwe gebied en nog minder was men bereid offers te brengen. Het was dan ook geen wonder, dat aan de belangen van de landbouw aanvankelijk weinig aandacht werd geschonken".[163] Van der Woud deelt die mening. Hij vindt het "uitermate curieus" dat de staat zoveel inspanning getroostte "zonder zich om de daarvoor noodzakelijke cultuurtechnische werken te bekommeren".[164] Volgens Brugmans lag er, toen het water door de stoomgemalen was uitgeslagen, geen plan gereed voor de bestemming van de drooggevallen gronden.[165] Hierdoor ontstond een grote achterstand in de ontwikkeling van het gebied[166], waarbij de onvoldoende waterbeheersing tot enorme problemen zou hebben geleid.[167]

Landwinning ten behoeve van de landbouw was in het geval van de droogmaking van het Haarlemmermeer slechts een element in een reeks van motieven om dit project ter hand te nemen. Gaandeweg werd, dankzij de expansie in de landbouw, het relatieve belang van dit element steeds groter.

De eerste helft van de eeuw werd gekenmerkt door een stagnerende landbouw. De akkerbouw in de kustprovincies beleefde tussen 1818 en 1835 een ernstige crisis. De graanprijzen daalden sterk als gevolg van een grote toename van de export van broodgranen uit het zuiden van Rusland naar West Europa. Tot ongeveer 1835 bleven de prijzen op een laag niveau om daarna geleidelijk te stijgen. De situatie in de veehouderij was weliswaar minder ongunstig dan in de akkerbouw, maar ook hier kan gesproken worden van stagnatie. Belangrijke indicatoren hiervoor zijn de vlees-en zuivelconsumptie. De absolute produktie van met name de veehouderij bleef tussen 1810 en 1850 weliswaar op peil, maar dit was enkel en alleen te danken aan de bevolkingsgroei van 40% tussen beide jaren. Het verbruik van vlees per hoofd van de bevolking daalde tussen 1810 en 1850 van 37,5 kg naar 27,3 kg en van zuivelprodukten (in boterequivalenten) van 15,7 naar 12,2 kg.[168] De exportmogelijkheden bleven in deze periode als gevolg van de protectionistische politiek erg klein. Door de liberalisering van het handelsverkeer vanaf 1846, groeide de export van landbouwprodukten in de tweede helft van de eeuw zeer sterk.[169] De vraag vanuit het buitenland naar luxere voedingsmiddelen zoals vlees, boter en kaas en industriële grondstoffen als vlas en meekrap nam toe. Tussen 1845 en 1865 steeg bijvoorbeeld de export van kaas

met 130%, die van boter met 175 %. Spectaculair was de toename van het aantal geëxporteerde runderen: van 8000 in 1838 tot 153.000 in 1864; schapen van 14.000 in 1838, 155.000 in 1850 tot 472.000 in 1864; varkens van 9200 in 1843, 18.000 in 1850 tot 93.000 in 1864. De export van meekrap, vlas, haver, aardappelen, groenten en fruit nam eveneens sterk toe in deze periode.[170]

Het ging de landbouw goed, maar de gedachte dat de boeren in de periode 1850-1870 als het ware 'slapende rijk' werden, is al lang naar het land der fabelen verwezen.[171] Het gonsde in deze tijd van de activiteiten. Daaraan was de toenemende welvaart voor een belangrijk deel te danken. In de jaren veertig en vijftig waren in de verschillende provincies gewestelijke organisaties ontstaan die tot doel hadden de landbouw te bevorderen. Er werden bijeenkomsten georganiseerd waar landbouwers elkaar ontmoetten en waar voorlichting over velerlei praktische zaken werd gegeven. Deze gewestelijke organisaties verspreidden onder andere landbouwkundige geschriften onder haar leden, organiseerden veelvuldig tentoonstellingen, schreven prijsvragen uit en namen landbouwkundige proeven.

De toenemende belangstelling voor de landbouw blijkt misschien wel het duidelijkst uit de vele landbouwkundige tijdschriften die in deze periode ontstonden. Hiervan zijn te noemen het *Tijdschrift ter bevordering van Nijverheid* (1833), *De Vriend van den Landman* (1837), het *Magazijn voor Landbouw en Kruidkunde* (1847), de (Algemeene) *Landhuishoudelijke Courant* (1847) en *De Boeren Goudmijn* (1855). Een andere indicatie voor de groeiende interesse voor de landbouw was de mogelijkheid om sinds sinds 1840 cursussen landhuishoudkunde te volgen aan de Nederlandse universiteiten. Deze cursussen waren vooral bedoeld voor niet-studerenden. In 1842 werd te Groningen een Landhuishoudkundige School opgericht.[172]

De toenemende inspanning op het gebied van de landbouw bleef niet zonder resultaat. De landbouwkundige H.C. van Hall schetst in 1855 de forse expansie in de agrarische sector. Terwijl volgens de landbouwhistoricus Van der Poel landbouwkundige verbeteringen zich in het algemeen zo geleidelijk voltrekken dat tijdgenoten slechts een vage notie hebben van de veranderingen[173], blijken de landbouwkundige ontwikkelingen rond 1850 ook door tijdgenoten als spectaculair te worden beschouwd. De tijdgenoot Van Hall spreekt zijn verwondering uit over de snelheid waarmee in de afgelopen tijd de ontwikkelingen in de landbouw elkaar hebben opgevolgd. De toenemende welvaart in de agrarische sector was volgens hem voor een belangrijk deel te danken aan de deskundigheidsbevordering door de landbouwkundige organisaties, onderwijs en vaktijdschriften. Daarnaast speelden elementen een rol die buiten de invloedssfeer van de boeren lagen zoals bevolkingsgroei waardoor de afzet toenam, verbeterde infrastructuur waardoor handel werd bevorderd en de markten beter bereikbaar werden, liberalisering van het internationale handelsverkeer waardoor de export (naar met name Engeland) sterk is toegenomen.

Van Hall constateerde dat de theorie van het onderwijs en uit de vakliteratuur ook in de praktijk werd gebracht. De grond werd beter bewerkt dan vroeger "waardoor dezelfde oppervlakte land in sommige oorden het dubbeld van voor 50 jaren opbrengt". Het landbouwareaal was sterk toegenomen door ontginning en drooglegging. Door de "algemeen veranderde denkwijze" over het landbouwbe-

drijf was de minachting, die hiervoor in vroeger tijden bestond, verdwenen. Jonge mensen van de betere standen schaamden zich niet langer om zich met landbouw bezig te houden. Technische verbeteringen en vernieuwingen werden door hen eerder geaccepteerd waardoor het rendement van de landbouw kon worden verhoogd.[174]

De belangrijkste verbeteringen die rond 1850 hun intrede in de landbouw hebben gedaan zijn: terugdringen van braak, verspreiding van rijenteelt, opkomst van klaverbouw en wisselbouw, grondverbetering door toevoeging van slib, klei of terp-aarde, bemesting, gebruik van machines en toepassing van drainage-techniek. De toenemende belangstelling voor werktuigen in de landbouw werd door de Hollandsche Maatschappij van Landbouw als volgt verwoord: "het invoeren van nieuwe of verbeterde werktuigen heeft bij de landbouw in de laatste jaren eene hooge vlugt genomen. Meer en meer leert men inzien dat zij kunnen strekken tot besparing van kosten en vooral van onschatbaren tijd. Tevens neemt het dwaalbegrip van vroeger tijden af, als zoude het invoeren van werktuigen in strijd zijn met de belangen van de arbeiders of werklieden. De voordeelen van het invoeren van goede werktuigen zullen zich algemeen doen gevoelen; de arbeiders en mindere standen zullen daardoor meerdere welvaart kunnen genieten (...)".[175]

Een toenemend gebruik van mest was eveneens een opvallend kenmerk van de ontwikkeling van de landbouw.[176] Behalve koeie-, paarde- en schapemest, faecaliën en beendermeel werd sedert het midden van de jaren veertig in toenemende mate gebruik gemaakt van een nieuwe meststof: guano. Guano bestaat uit verdroogde uitwerpselen en overblijfselen van zeevogels die zich eeuwenlang op de rotsen voor de Peruaanse kust hebben opgehoopt.

Het was vooral aan de inspanningen van de boeren te danken dat in de landbouw een belangrijke produktiviteitsstijging kon worden bereikt. De mate waarin dit gebeurde verschilde per regio. Van Zanden concludeert dat "waar het tempo van de vooruitgang gering was, (...) dit in de eerste plaats (moet) worden toegeschreven aan het al hoge niveau van de produktiviteit van de landbouw in de beginsituatie en niet aan de geringe bereidheid om vernieuwingen te accepteren".[177]

In deze periode van economische bloei in de landbouw nam de vraag naar landbouwgrond sterk toe. Het gevolg hiervan was een stijging van pacht- en grondprijzen; een stijging die in de jaren veertig was ingezet en aanhield tot in de jaren zeventig. De hoge prijzen die voor de drooggemaakte Haarlemmermeergronden werden betaald, zijn dan ook geheel te verklaren uit de ontwikkelingen in de landbouw zoals hierboven is geschetst. Hoe groot de behoefte aan landbouwgrond was blijkt wel uit de jaarlijkse landbouwverslagen die door de Hollandsche Maatschappij van Landbouw werden opgemaakt. In het verslag over 1853 wordt geklaagd over het tekort aan landbouwgronden waardoor de uitoefening van landbouw wordt beperkt. De vooruitzichten waren echter tamelijk gunstig omdat "de Anna Palownapolder met hare 4500 bunders en veel meer nog de nieuwe Haarlemmermeerpolder met zijne 18.000 bunders, in eene groote behoefte aan landerijen eenigermate zullen voorzien, daaruit blijkbaar, dat er veel meer woningen met landerijen werden te huur gevraagd, dan er te verhuren zijn".[178] Een jaar later werd wederom de aandacht gevestigd op de moeilijkheden die boeren

ondervonden vanwege de schaarste aan grond. Geconstateerd werd dat "sommigen in den Haarlemmermeerpolder reeds eenen uitweg hebben mogen vinden".[179]

De grond in de Haarlemmermeerpolder werd slechts voor een klein deel door de grondeigenaren geëxploiteerd. Het grootste deel, 86% van de grond, werd door zetboeren of pachters geëxploiteerd.[180] Veel van deze boeren koesterden grote verwachtingen toen ze naar de nieuwe polder trokken, waarbij ze "zich droombeelden voorgespiegeld hebben van onuitputtelijke vruchtbaarheid".[181] Een groot aantal van hen kwam bedrogen uit. De nieuwe polder bleek geen goudmijn. Ter Veen schrijft terecht dat de gehele polder "eene uitgestrekte Landbouwschool (was), de bewoners waren haar leerlingen, al was het soms tegen wil en dank".[182] Grote delen van het nieuwe gebied bleken weinig vruchtbaar te zijn. In het Verslag van de Landbouw over 1857 van de gemeente Haarlemmermeer wordt opgemerkt dat de "noodzakelijkheid der bemesting zich sterk deed gevoelen". Daar waar bemesting achterwege bleef, leverde de grond weinig op.[183]

Teneinde de grote problemen te kunnen verklaren waarmee veel landbouwers in de nieuwe polder te kampen had, wordt nogal gemakkelijk naar de onvolkomenheden van het nieuwe gebied verwezen.[184] De onvoldoende waterhuishouding, die vooral de laagste delen van de polder parten speelde, zal ongetwijfeld van grote invloed zijn geweest op de bedrijfsresultaten. Zeker wanneer de kopers hun verplichtingen om sloten en greppels te graven niet nakwamen.

We mogen echter niet vergeten dat het niet alleen armoede en ellende was wat de klok sloeg in de polder. Het gebied herbergde ook welvarende bedrijven. Een groep landbouwers bleek in staat om vanaf het begin uiterst moderne en goed functionerende landbouwbedrijven op te zetten.[185] De verschillen in welvaart waren hierdoor groot. Aan de ene kant een kleine groep van energieke grootgrondbezitters die veel tijd en geld in hun bedrijf investeerden en hun inspanningen beloond zagen door goede resultaten. Aan de andere kant zien we een zeer grote groep boeren die geheel in de greep van de elders wonende grondbezitters leefden. Hun positie was uitermate zwak. Ze betaalden hoge pacht. Daarnaast waren ze verplicht "een gebouw (...) daar (te) stellen tot de uitoefening van het boerenbedrijf en dus met woning en veestalling. Dit gebouw (...) zal de verhuurder strekken tot onderpand voor de richtige en prompte betaling der huurpenningen".[186] In de praktijk bleek dit gebouw vaak niet veel meer te zijn dan een rieten keet of een in elkaar getimmerde hut met een afdak voor het vee.

Amersfoordt hekelde het systeem van grondverpachting zoals in de Haarlemmermeer werd toegepast. Op karikaturale wijze, maar met een kern van waarheid, schetste hij tijdens een lezing in Amsterdam dit systeem van uitbuiting door afwezige grondeigenaren: "koop een groot stuk grond tot zoo lagen prijs mogelijk, de hoedanigheid komt er niet op aan. Verdeel dit stuk in kleine gedeelten van niet meer dan honderd ellen. Verhuur deze kleine gedeelten aan arme lieden voor 10 gulden of meer de honderd ellen in het jaar (...) en uw land zal minstens f 100,- 's jaars per bunder opbrengen. Zorg vooral dat gij uw geld eenige jaren vooruit ontvangt. Laat den armen op uwen grond eene hut bouwen. Na verloop van tijd slaat gij hem de huur op. Hij kan niet betalen, nu houdt gij zijn huis voor u: hij heeft op uwen grond gebouwd, het is uw eigendom, gij hoeft het niet over te

nemen, of gij dwingt hem althans de hut mede te nemen, tot zijne groote schade. Zorg vooral steeds afwezig te zijn (...) komt hij klagen jaag hem uwe deur uit (...)".[187]

In de polder was een chronisch gebrek aan arbeidskrachten. Het gevolg daarvan was dat hoge lonen werden betaald. Voor een vaste boerenknecht betaalde men in de polder 50% meer dan elders.[188] Kapitaalkrachtige boeren (meestal grondeigenaars) vervingen bepaalde arbeidsintensieve werkzaamheden door machines. Op een tiental grote bedrijven in de Haarlemmermeer waren aan het einde van de jaren vijftig van de negentiende eeuw stoomdorsmachines in gebruik.

Arme pachters hadden geen geld om in machines te investeren. Tengevolge van de hoge arbeidslonen viel een belangrijk deel van hen terug op de gezinsleden, hetgeen ertoe leidde dat "met het gezin harder geslaafd moest worden".[189] Om de hoge pacht te kunnen betalen werden de bedrijfskosten op alle mogelijke manieren verlaagd: het land werd nauwelijks bemest, er werd slechts zeer ondiep geploegd en tussen de zaai- en oogsttijd werd weinig onkruid gewied.[190] Deze noodgedwongen verwaarlozing van het land wreekte zich al gauw in de opbrengstcijfers. Hoe groot de verschillen in opbrengst per hectare konden zijn tonen de cijfers in tabel 2. Het ligt voor de hand dat boeren die op de rand van het bestaansminimum leefden weinig tijd investeerden in het graven en schoonhouden van sloten. In de lagere delen van de polder verslechterde de situatie hierdoor nog verder.

Tabel 2. Opbrengst per hectare van vier gewassen in de Haarlemmermeerpolder en de provincie Noord-Holland in 1856. Opbrengst in hectoliters.

Gewas	Haarlemmermeer		Noord-Holland
	minimaal	maximaal	gemiddeld
koolzaad	0,5	43	22,2
haver	0,5	60	41,7
tarwe	4,0	30	20,0
aardappelen	3,0	210	115,4

Bron: H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied. Proeve eener sociaal-geographische monographie* (Groningen 1925) 33.

De omzetting van bouw- in grasland moet niet enkel worden gezien als reactie op de onvoldoende waterhuishouding, maar ook als een manier om op de factor arbeid te besparen. Voor 30 à 40 hectare bouwland moest men op zijn minst over zes à zeven vaste arbeiders beschikken terwijl men voor hetzelfde oppervlak grasland met drie arbeiders kon volstaan.[191] Tabel 3 laat zien hoe groot deze omzetting was in de periode 1856-1859.

De kleine groep welgestelde landeigenaren die de landbouw zelf ter hand had genomen, bouwde moderne boerderijen. De modelboerderij van mr. J.P. Amersfoordt, 'De Badhoeve' heeft de meeste bekendheid gekregen. Op zijn 214 hectare grote landgoed werden de meest moderne landbouwmethoden toegepast. Een deel van de grond werd met behulp van ondergrondse buizen gedraineerd, een techniek

die in 1852 voor het eerst in Nederland werd toegepast.[192] Amersfoordt verbouwde een groot deel van zijn gewassen op rijen en hij gebruikte vele machines. Aan het einde van de jaren vijftig schafte hij een stoomdorsmachine aan en hij beschikte sedert 1862 over een stoomploeg.[193] Andere florerende landbouwbedrijven in de Haarlemmermeer waar gebruik werd gemaakt van machines en waar moderne landbouwmethoden werden toegepast, waren bijvoorbeeld de boerderijen van baron Van Verschuer (hij introduceerde er in 1855 de eerste stoomdorser van Nederland), A.H. van Wickevoort Crommelin, S. de Clerq, C.E, Duyts, J.J. van Voorst, D. Feikema, T. Heeren, J. Lanser en J.H. Schoonen.[194]

Tabel 3. Verhouding bouw- en grasland in de Haarlemmermeerpolder in de periode 1856/1859, in hectaren.

jaar	*bouwland*	*grasland*
1856	14002	1522
1857	11686	4419
1858	8698	6412
1859	8105	8125

Bron: H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied. Proeve eener sociaal-geographische monographie* (Groningen 1925) 49.

In de *Landbouwcourant* van 21 mei 1857 maakte de anders zo kritische Amersfoordt vol trots melding van hetgeen in de Haarlemmermeerpolder in korte tijd op landbouwkundig terrein is bereikt. Hij schreef zijn artikel met de bedoeling de in het nieuwe gebied geïnteresseerde bezoeker in één dag een goede indruk van de polder te geven. Daartoe gaf hij een korte reisbeschrijving door het noordelijke deel van het drooggelegde gebied. De bezoeker werd langs de meest geslaagde boerenbedrijven geleid. Terwijl Amersfoordt bij andere gelegenheden regelmatig ophef maakte over de slechte afwatering in de polder, waarvan de Commissie van Beheer de schuld kreeg, gaf hij in dit artikel aan dat de grondgebruikers zelf de afwatering konden verbeteren. Bij een laaggelegen deel van de polder aangekomen schrijft hij: "men verzuime niet, hier het land op te gaan en te zien, hoe grond, die den naam heeft gehad van laag en onvruchtbaar te zijn, in korten tijd door uitnemende bewerking, meer en meer het beste van den polder is geworden; hier kan men leeren hoe een groot getal van slooten niet alleen nuttig is voor de waterberging, maar ook voor de vruchtbaarheid van het land".[195]

Staring legt in zijn *Huisboek voor den landman* nadruk op het belang van een goede waterhuishouding. Te veel vocht is desastreus voor de landbouw. Het ging volgens hem zelden om een te veel aan hemelwater, maar bijna altijd om het grondwater. "Meestal ligt het verwijderen van dit kwaad geheel in den magt van den landbouwer. Ligt de grond zeer weinig verheven boven den omliggenden waterspiegel, dan kan men (...) dikwijls door veelvuldige greppels, met den besten uitslag het kwaad bestrijden".[196]

Gezien de grote verschillen die in de polder werden gesignaleerd lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat de hopeloze toestand waarin een groot aantal

boeren leefden niet alleen aan de door de Commissie van Beheer gemaakte fouten kan worden toegeschreven. De idee dat de slechte afwerking van de polder als de belangrijkste verklaring moet worden beschouwd voor de ellende waarin veel boeren leefden, lijkt bijstelling te behoeven. Sommige boeren bleken immers in staat een florerend landbouwbedrijf op te zetten, terwijl anderen op de grens van het bestaansminimum leefden en na verloop de polder moesten verlaten. Teneinde inzicht te krijgen in de factoren die van invloed waren op de bedrijfsresultaten, zou van een aantal bedrijven nauwkeurig moeten worden onderzocht op welke wijze het land werd bewerkt, of er aandacht werd besteed aan het graven van sloten en het onderhoud ervan, of er investeringen werden gepleegd en dergelijke.

We stellen als hypothese dat de onvoldoende waterhuishouding geen voldoende verklaring voor de problematische situatie vormt waarin een groot aantal boeren verkeerde. Daarvoor waren de verschillen in welvaart in hetzelfde gebied te groot. De ene boer was in staat op de lage grond een bloeiend landbouwbedrijf op te zetten, terwijl een ander steen en been klaagde over de vochtigheid en er aan ten onder ging. De gebrekkige waterhuishouding was eerder een van de factoren die van invloed waren op de bedrijfsresultaten. Wanneer, zoals het koopcontract voorschreef, sloten en greppels werden gegraven en deze goed werden onderhouden, kon de waterhuishouding in het grootste deel van de polder zodanig worden verbeterd, dat het landbouwbedrijf in de polder met succes kon worden uitgeoefend. De ongeveer 700 hectare grond die lager dan 4.30 m -AP lag vormde hierop misschien een uitzondering. Om goede landbouw te kunnen bedrijven moesten echter, net als elders, investeringen worden gepleegd. Hiervoor was kapitaal nodig. De knellende eigendomsverhoudingen in de polder, waarbij pachters met handen en voeten gebonden waren aan grootgrondbezitters, maakten investeringen door de pachters haast onmogelijk. Teneinde de hoge pachtsommen te kunnen opbrengen werd bezuinigd op bedrijfskosten, waardoor de oogsten kleiner werden.

Om deze hypothese te toetsen zou een gedetailleerd, bedrijfseconomisch onderzoek noodzakelijk zijn, waarvoor eerst zal moeten worden nagegaan of er voldoende materiaal in de archieven te vinden is om dit onderzoek te doen.

Tot slot moet nog enige aandacht besteed worden aan de vraag in hoeverre de landbouwers die naar het nieuwe gebied trokken, op de hoogte hadden kunnen zijn van de speciale problemen die zij in een pas drooggelegd gebied zouden kunnen ontmoeten. We hebben gezien dat in de jaren veertig en vijftig een verhoogde belangstelling viel waar te nemen voor landbouwkundige vraagstukken. Werd aan dergelijke zaken aandacht besteed?

De Vereniging Nederlandsch Landhuishoudkundig Congres, die in 1846 door Sloet tot Oldhuis werd opgericht, besteedde op haar achtste congres, dat in 1853 te Alkmaar werd gehouden, uitgebreid aandacht aan dit onderwerp. Het was immers bekend dat de kwaliteit en kwantiteit van de eerste oogsten in pas drooggevallen gebieden vaak minder waren dan die op het oude land.[197] Het oude versje "die water maakt tot land, doet het voor de tweede hand" was op die ervaring terug te voeren. Tijdens het achtste Landhuishoudkundig Congres werd besloten een commissie in het leven te roepen die tot taak kreeg te onderzoeken of uit studie naar de wijze waarop de droogmakerijen vroeger in cultuur werden gebracht,

lering kon worden getrokken voor de bebouwing in de Haarlemmermeerpolder. In deze commissie hadden twee leden van de Commissie van Beheer en Toezicht over de droogmaking van de Haarlemmermeer zitting: D.T. Gevers van Endegeest en W.K. van Gennep. Zij waren, evenals ingenieur J.A. Beijerinck, al lang lid van de vereniging. Verder bestond de commissie uit jhr. mr. H. Hoeufft van Velzen, mr. H. baron Collot d'Escurie, dr. A. Vrolik, J.C. de Leeuw en J.J. Janssen.

Een jaar later, in 1854, op het negende Landhuishoudkundig Congres te Assen, bracht de commissie verslag uit. Het is een belangrijk verslag, omdat hierin precies vermeld wordt waar landbouwers op moeten letten als ze zich in de nieuwe polder zouden willen vestigen. De commissie merkte in haar verslag op dat het niet eenvoudig was inlichtingen te krijgen, want "de landbouwers toch verzwijgen liever hun verlies, dan het op te teekenen ter waarschuwing van nakomelingen, en de meeste boekwerken treden op dit punt in geene bijzonderheden".[198] De commissie betrok in haar onderzoek de droogmakerijen Beemster, Nieuwkoopsche droogmakerij, Zuidplas, Assendelver Veenpolder, Nootdorpsche droogmakerij en de Oud- en Nieuwwateringveldsche polder. De vruchtbaarheid van de grond was voor een deel afhankelijk van de grondsoort die in de droogmakerijen werd aangetroffen. Het verschil in opbrengst per hectare in de onderscheiden droogmakerijen kan daaruit voor een deel worden verklaard.

Daarnaast speelden factoren een rol die voor de meeste droogmakerijen dezelfde waren en waaruit volgens de commissie de slechtere oogstresultaten (in vergelijking tot het oude land) verklaard moesten worden. De tegenvallende resultaten konden voornamelijk worden toegeschreven aan een gebrekkige waterhuishouding en aan de neiging van boeren om in de eerste jaren zoveel mogelijk van hun land te halen: "men maakt de landen onvoldoende gereed, bezaait ze, oogst al wat opkomt, bezaait ze weder met de meest uitputtende en de meest geldgevende gewassen, verkoopt het stroo, denkt aan geen wieden, mesten, braken en maakt alzoo van de meest vruchtbare gronden kweekplaatsen van de verderfelijkste onkruiden".[199]

Voor een goede landbouw was het volgens de commissie noodzakelijk dat het land al gauw werd verdeeld in een deel dat was bestemd voor voedergewassen en een deel voor graanteelt. Verder verdiende het aanbeveling een vaste vruchtopvolging toe te passen "met behoorlijke beklavering en bemesting", waarbij het houden van vee (ten behoeve van de mest) en het bouwen van geschikte woningen, met stallen, een vereiste was. "Hoe eer men nu daartoe over gaat, hoe beter men er zich bij zal bevinden. Men zal dan niet droogmaken voor de tweede hand, maar terstond voor zichzelve, en er duurzaam vruchten van plukken".

Met name ontbrak het dikwijls aan goede bemesting van het land. Dit was volgens de commissie toe te schrijven aan "eene verkeerd gerigte baatzucht, die er al van wil halen, wat men kan, en ook aan het gemis van eene voldoende betimmering om een behoorlijk getal vee te kunnen stallen, teneinde genoegzame meststoffen te verzamelen om het land in staat te houden, door er aan terug te geven, wat daaraan door beteling wordt ontnomen".[200]

Droogmakerijen worden in de eerste jaren van hun bestaan gekenmerkt door een bodem die niet in staat is om veel vocht op te nemen. De grond is doordrenkt met water.[201] De commissie schreef dat zolang boeren niet met de ploeg op de akkers

konden komen omdat de grond nog te slap was om paarden en voertuigen te dragen, enkel koolzaad kon worden verbouwd. Arbeiders die het land bewerkten, moesten worden uitgerust met planken of borden onder de voeten om niet in de modder weg te zakken. Hun werk bestond uit het zogenaamde zwart maken van de grond en het zaaien van koolzaad. Wanneer een gebied van sloten was voorzien kon dit werk van start gaan. Veertig à vijftig arbeiders konden op één dag één hectare grond bewerken. Het onkruid werd, door een zware plank hierover te kantelen, geknakt. Het onkruid werd vervolgens bedekt met aarde uit de sloten en de grond werd meteen ingezaaid met koolzaad. Dit werd niet ondergeëgd maar op de oppervlakte gelaten. Het was volgens de commissie zaak dat het zwartmaken en inzaaien van een perceel op dezelfde dag gebeurde omdat anders het onkruid niet in toom kon worden gehouden.[202] Wanneer de grond vaster was geworden kon op de hogere delen rogge en op de lagere delen haver worden verbouwd.

De commissie oordeelde dat de vooruitzichten voor de Haarlemmermeerpolder gunstig waren. De grond zou hier vaster zijn dan elders, hetgeen volgens de commissie betekende dat de sloten en greppels hier meteen op volle diepte konden worden gebracht. De ervaring in de andere polders had echter geleerd daarmee voorzichtig te zijn. Landbouwers dienden te beginnen met het maken van ondiepe greppels en deze jaarlijks te verbreden en te verdiepen tot ze het gewenste profiel hadden. Dit jaarlijks herschieten had tot voordeel dat de boorden minder inzakten en dat de akkers jaarlijks een beetje verse grond kregen waardoor de vruchtbaarheid werd vergroot.[203] De commissie had het advies om de sloten in de polder meteen op de gewenste diepte te brengen beter achterwege kunnen laten. In het najaar van 1854 werden door harde slagregens grote vernielingen aangericht aan de boorden van de waterlopen.

Tijdens het 9e Landhuishoudkundig Congres te Assen in 1854 werd besloten dat het rapport van de commissie belangrijk genoeg was om het in druk uit te geven. Het is echter niet waarschijnlijk dat de vele eenvoudige pachters met dit geschrift bekend waren. Het waren de ontwikkelde grootgrondbezitters zoals Amersfoordt, Gevers van Endegeest, Wickevoort van Crommelin, van Verschuer en dergelijke die de congressen bezochten en de verslagen lazen. De gewone boer sprak met minachting over deze "professors" zoals zij spottend werden genoemd.[204] Deze kloof in het denken weerspiegelde zich in de praktijk. Het waren de intellectuele boeren die op de hoogte waren van de moderne ontwikkelingen in de landbouw. Zij waren de kwartiermakers voor de tijd die komen zou. Zij wisten door middel van een moderne bedrijfsvoering en door gebruik te maken van machines, grote moderne bedrijven op te zetten. Door hun kennis over waterhuishouding, bemesting, wisselbouw en dergelijke waren ze veel minder afhankelijk van de toestand waarin de polder zich bevond. Zij beschikten over voldoende kapitaal om datgene te doen wat nodig was om in dit nieuwe gebied goede resultaten te krijgen.

De pachters daarentegen ontbeerden in het algemeen zowel kennis als kapitaal. Zij verwaarloosden niet alleen vaak hun land uit noodzaak om arbeidskosten uit te sparen waardoor de pacht betaald kon worden, maar zij brachten vaak oude gewoonten uit hun geboortestreek met zich mee, die voor de nieuwe polder geheel ongeschikt waren.[205] Amersfoordt schamperde "er zijn er, die den zwaren Gelder-

schen radploeg in de Meer hebben gebragt, alsof de paarden, met hunne klompen aan, nog trekkracht over hadden voor dit lompe werktuig".[206]

We stellen als conclusie dat in het licht van de voorspoedige ontwikkeling van de landbouwsector vanaf ongeveer 1850, we in de nieuwe polder te doen hebben met een groep landbouwers die deze ontwikkelingen wist bij te houden en in de praktijk te brengen. Deze boeren hadden in de polder de kans van hun leven. Niet gehinderd door verplichte toepassing van streekgebonden of traditionele landbouwmethoden konden zij in de Haarlemmermeerpolder naar hartelust experimenteren en zo ontstonden er al gauw enkele modelboerderijen. Aan de andere kant zien we een grote groep pachters en zetboeren die over weinig of geen kapitaal beschikten en daardoor nauwelijks konden investeren. Vaak waren zij niet flexibel genoeg en misten zij de kennis om hun landbouwmethoden af te stemmen op de specifieke toestand van het nieuwe gebied. Door vast te houden aan de gebruiken en gewoonten uit de streek waar zij vandaan kwamen, was het niet mogelijk de grond naar behoren te bewerken. Zij leefden van wat de bodem hen gaf zonder hierin te investeren. Het is dan ook niet zozeer vanwege de gebreken die de polder in de eerste tijd na de droogmaking inderdaad vertoonde dat zij zijn blijven steken maar vooral als gevolg van gebrek aan kapitaal en kennis. Zelfs wanneer de polder in perfecte staat zou zijn opgeleverd, hadden zij waarschijnlijk in een soortgelijke positie verkeerd.

Conclusie

De gedachte dat de rijksoverheid uit onverschilligheid en gebrek aan belangstelling ten aanzien van de ontwikkeling van de nieuwe polder geen haast zou hebben gemaakt met het nemen van een besluit over de wijze waarop de grond verkocht moest worden, moet worden afgewezen. Het tijdsverloop tussen het moment waarop de Commisie van Beheer de regering wees op de noodzaak om voorbereidingen te treffen voor de verkoop van poldergrond en het uiteindelijke besluit, moet worden toegeschreven aan de geheime onderhandelingen die plaats vonden met het doel de polder 'en bloc' aan een buitenlandse maatschappij te verkopen. Van groot belang is te constateren dat uit de correspondentie die over dit vraagstuk tussen de ministers van Binnenlandse Zaken en van Financiën is gevoerd, blijkt dat er verschil van mening is geweest met betrekking tot het doel van de onderneming. Van Bosse wenste als minister van Financiën het drooggemaakte meer dienstbaar maken aan zijn beleid om de financiën van de overheid op orde te brengen. Daarin paste de gedachte de grond tegen een zo hoog mogelijke prijs van de hand te doen. Thorbecke daarentegen bezag de verkoop van de grond in een lange termijn perspectief. Hij wenste de polder dienstbaar te maken aan de toekomstige economische ontwikkeling van Nederland. De polder moest ten goede komen aan de Nederlandse boeren; zij zouden in de gelegenheid gesteld moeten worden grond te kopen. Thorbecke wilde daarom een openbare en perceelsgewijze verkoop.

Het was uiteindelijk Thorbecke, die als minister van Binnenlandse Zaken de eindverantwoordelijkheid voor de drooglegging droeg, die aan het langste eind

trok. Desondanks is de gang van zaken rond de verkoop van de grond als een treurig bewijs beschouwd van onverschilligheid van de kant van de overheid.

Met betrekking tot de vraag in hoeverre de regering belangstelling heeft getoond voor het vraagstuk van de bestuurlijke indeling, kan worden vastgesteld dat met deze problematiek uiterst zorgvuldig werd omgesprongen. De regering wenste bestuurlijke chaos in de polder te voorkomen door het gebied in eerste instantie bij de omliggende gemeenten in te delen om er later, wanneer zich voldoende inwoners in de polder hadden gevestigd, één of meer zelfstandige gemeenten te vormen. De tegenwerpingen van Gedeputeerde Staten, waren vanuit het gezichtspunt der omliggende gemeenten (namens wie Gedeputeerde Staten opkwam) begrijpelijk. Van belang is echter te constateren dat de regering goede argumenten had om de door haar uitgestippelde route te volgen. Hierdoor kan niet worden volgehouden dat de regering bang was om een beslissing te nemen zoals Ter Veen veronderstelde of, zoals Van der Woud beweert, dat het dralen der regering het gevolg was van bestuurlijke onmacht.

De motieven van de overheid om te streven naar dorpskernen in de polder doen buitengewoon modern aan. Het verlangen om bewoners in de gelegenheid te stellen dicht bij huis van de meest elementaire basisvoorzieningen te laten genieten is een gedachte die in de twintigste eeuw voor Christaller als uitgangspunt heeft gediend voor zijn centrale plaatsentheorie.

Voor de twee geprojecteerde dorpskernen in de polder bestond een tamelijk gedetailleerd 'bestemmingsplan'. Dat hiervan weinig terecht is gekomen, was vooral het gevolg van het gebrek aan mogelijkheden van de kant van de regering om buiten het grondgebied dat voor de beide dorpskernen was gereserveerd, regelend op te treden. Iedereen kon zich zonder bezwaar buiten de kernen vestigen. *Grondeigenaren bleken bereid percelen tegen een lage prijs te verkopen, waardoor* kopers zich zonder enige verplichting (zoals het ophogen van het terrein of zich houden aan bouwvoorschriften) konden vestigen. Door krampachtig vast te houden aan het vastgestelde plan heeft de regering ertoe bijgedragen dat de uitvoering van het plan met betrekking tot de dorpskernen werd vertraagd. De overheid weigerde namelijk de gronden aan de gemeente Haarlemmermeer af te staan zolang deze niet de garantie had gegeven de dorpskernen volgens dat plan te zullen inrichten. Het gevolg hiervan was dat de huizen en de openbare gebouwen voornamelijk buiten de voor de dorpen gereserveerde terreinen werden gebouwd.

De polder vertoonde op het tijdstip van overdracht aan het polderbestuur in 1856 tal van gebreken. Deze waren niet alleen toe te schrijven aan 'misplanning'. Sommige waren het gevolg van bewuste keuzes die in het verleden waren gemaakt. De bezuinigingspolitiek die sinds 1848 met betrekking tot de Haaarlemmermeerwerken is gevoerd, had bijvoorbeeld grote gevolgen voor de waterhuishouding in de polder. Meer dan in het oorspronkelijke verkavelingsplan was voorgesteld, werd het graven van sloten overgelaten aan de toekomstige kopers. Zij dienden sloten en greppels te graven waardoor het waterbergend vermogen vergroot zou worden.

Toch mag niet alles waarover werd geklaagd aan deze doelbewuste bezuiningspolitiek geweten worden. Voor een belangrijk deel waren onvolkomenheden

onlosmakelijk verbonden met een gebied dat nog maar enkele jaren was drooggevallen. Goede wegen zouden pas aangelegd kunnen worden wanneer de grond was ingeklonken en ook de boorden van de waterlopen zouden blijven afkalven zolang de grond niet voldoende hard was.

Het ligt voor de hand te veronderstellen dat vooral de landbouwers de dupe zijn geworden van de toestand waarin de polder zich bevond. Toch kan die conclusie niet zonder meer worden getrokken wanneer we bedenken dat in dit nieuwe gebied behalve armzalige boerderijtjes ook moderne, goedfunctionerende bedrijven werden aangetroffen. Zij konden ondanks de toestand waarin de polder verkeerde en waarop zoveel kritiek was, uitgroeien tot de meest moderne bedrijven die Nederland op dat moment kende. Natuurlijk heeft met name het geringe waterbergend vermogen van de polder ertoe bijgedragen dat de arme boeren een nog slechter bestaan hadden dan wanneer de polder in een perfecte staat zou zijn opgeleverd. De grote verschillen in welvaart in de polder zijn daarmee echter niet verklaard. Deze kwamen mijns inziens voornamelijk voort uit aan de ene kant het onvermogen van vele boeren om hun landbouwmethoden aan te passen aan de eisen die door het nieuwe gebied gesteld werden en aan de ander kant uit het gebrek aan kapitaal dat nodig was om kennis om te zetten in de praktijk.

8

CONCLUSIE

Inleiding

In het inleidende hoofdstuk is uiteengezet dat deze studie meer beoogt dan enkel de geschiedenis te zijn van de droogmaking van een groot meer. Door de droogmaking van het Haarlemmermeer te plaatsen tegen de achtergrond van het bestaande beeld over de ruimtelijke ordening in de 19e eeuw, zijn de uitkomsten van deze studie ook van belang voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening. In dit laatste hoofdstuk zullen de belangrijkste bevindingen uit de afgelopen hoofdstukken bijeen worden gebracht. Op basis daarvan zal de planvorming met betrekking tot de droogmaking van het meer worden getypeerd. Tevens zal worden aangegeven waarom in het algemeen zo negatief is geoordeeld over deze polder.

Aanleiding

De stormen van 1836 vormden weliswaar de directe aanleiding voor de rijksoverheid om zich met het al eeuwendurende probleem van het steeds groter wordende Haarlemmermeer bezig te houden, maar daarmee is de vraag niet beantwoord waarom de overheid juist bij deze stormen daartoe besloot. Het antwoord daarop moet mijns inziens worden gevonden in het feit dat de samenleving, ten gevolge van de grotere complexiteit van de maatschappij, steeds gevoeliger begon te worden voor storende factoren. Het verschijnsel storm was in de loop der tijd natuurlijk niet wezenlijk veranderd, maar de invloed ervan op de samenleving wel. Terwijl in de 17e en 18e eeuw de schade die door het opgestuwde meerwater werd aangericht, gemeten naar het landverlies, vele malen groter was dan in de 19e eeuw, was de samenleving in 1836 niet langer bereid de overlast en schade te dragen die door de stormen werden veroorzaakt. Vroeger waren het zandwegen geweest die ten prooi vielen aan de meerwater, nu waren het de dure straatwegen. Hetzelfde geldt voor de tuinbouwgronden, waarin in de loop der tijd steeds meer kapitaal was geïnvesteerd. Daarbij kwam dat de straatwegen niet alleen een economische maar ook een politieke functie hadden. De straatweg die vlak langs het Haarlemmermeer liep, verbond de residentie met de hoofdstad. Vernieling of tijdelijke stremming als gevolg van de hoge waterstand werd niet langer aanvaard-

baar geacht. De perceptie van wat aanvaardbaar werd gevonden was ten opzichte van vroeger jaren veranderd.

Jan de Vries illustreert dit verschil in perceptie ten aanzien van eenzelfde verschijnsel op sprekende wijze aan de hand van een tamelijk recent voorbeeld. Hij haalt een krantebericht aan uit de strenge winter van 1979 waarbij op een foto te zien is dat een snelweg bij de Belgisch-Nederlandse grens aan de Nederlandse zijde sneeuwvrij was gemaakt, terwijl aan Belgische zijde geen weg in het landschap te ontdekken viel. België voerde geen beleid om strenge winters aan te kunnen, het had geen strooizout of sneeuwschuivers in voorraad. Het dagelijks leven was er tot stilstand gekomen. De schoongemaakte Nederlandse wegen weerspiegelden een totaal andere perceptie ten aanzien van de kosten en baten met betrekking tot voorraden strooizout en schuivermaterieel. De Vries vraagt zich af: "is it reasonable to assume that the next severe winter, if it occurs soon, will have the same effect? After how many severe winters will the decision-makers reassess the probabilities underlying these cost-benifit analyses and take measures?".[1]

Planning

Met betrekking tot de overlast en de schade die door het Haarlemmermeer werd aangericht was het moment waarop maatregelen genomen moesten worden in 1836-37 gekomen. We kunnen ons afvragen of de overheid meer nastreefde dan enkel het indammen van overlast en gevaar voor de omgeving. In de inleiding is een onderscheid gemaakt tussen ad hoc-beleid en planning. Met ad hoc-beleid bedoelen we dat ten aanzien van de toekomst de nadruk ligt op de korte termijn, de besturing van het beleidsproces aan het toeval wordt overgelaten en daardoor ongericht is en er weinig samenhang bestaat tussen de verschillende projecten die worden uitgevoerd. Hiertegenover vinden we de planning, waarbij veel meer rekening wordt gehouden met de lange termijn, de besturing doelgericht en beheerst plaats vindt en er naar samenhang wordt gestreefd tussen verschillende projecten. Met het oog op dit onderscheid is het van belang te constateren dat de droogmaking van het Haarlemmermeer door de overheid niet als een geïsoleerd project werd beschouwd. De regering betrok bij de afweging van de vraag of het meer drooggemaakt moest worden zowel korte- als lange-termijn overwegingen. Niet alleen het scheppen van veiligheid speelde een rol, maar het bieden van nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden aan de Nederlandse economie (met name de landbouw) en het bestrijden van de armoede door het scheppen van werkgelegenheid speelden mee. Dit blijkt uit de correspondentie die tussen de ministers en de koning werd gevoerd en uit de behandeling van het wetsvoorstel in het parlement. De regering hoopte zelfs dat de droogmaking van het meer, althans wanneer hiervoor stoomkracht zou worden gebezigd, bij zou dragen aan de ontwikeling van een arme provincie als Drenthe.

Droogmaking van de plas was een belangrijk doel, maar dat betekende niet, zoals dikwijls is beweerd, dat de overheid geen oog zou hebben gehad voor factoren die slechts indirekt met de onderneming te maken hadden. Nog voor het besluit was gevallen dat het Haarlemmermeer zou worden drooggemaakt, werd

uitgebreid aandacht besteed aan de vragen in hoeverre dit werk van invloed zou zijn op de gezondheid van de bevolking in de omgeving van het meer, op welke wijze met veranderende eigendomsverhoudingen rekening moest worden gehouden en of de nationale machine-industrie zou moeten profiteren van de werkzaamheden.

Hoe belangrijk het is planning als een proces en niet als een statische aangelegenheid te beschouwen blijkt wel wanneer het formele plan, het rapport van de staatscommissie uit 1837, dat als basis heeft gediend voor de besluitvorming, onder de loep wordt genomen. Het plan dat hierin werd geformuleerd was zeker geen blauwdruk van hoe het eindresultaat eruit zou moeten zien. Een aantal zaken werd bewust open gelaten omdat er nog onvoldoende studie van was gemaakt (bijvoorbeeld met betrekking tot de vraag of stoom- dan wel windenergie zou worden gebruikt), of omdat het nog te lang zou duren voor ze zouden worden uitgevoerd. Dit laatste gold bijvoorbeeld voor de verkaveling die pas in de jaren vijftig zou plaats vinden. Het werd weinig zinvol geacht om vele jaren van te voren een gedetailleerd plan te ontwerpen, omdat het dan tegen de tijd dat het uitgevoerd zou gaan worden noodzakelijk zou zijn dit plan aan de veranderde omstandigheden aan te passen.

De functie van het plan van de staatscommissie was de besluitvormers te informeren over de haalbaarheid van droogmaking van het enorme meer en zo ja, in grote lijnen aan te geven op welke wijze dit diende te geschieden. De gedetailleerde invulling van dit 'structuurplan' zou pas daarna gebeuren.

Toen het besluit was genomen dat het Haarlemmermeer op basis van het plan van de staatscommissie zou worden drooggemaakt, werd een Commissie van Beheer en Toezicht in het leven geroepen om de droogmaking vorm te geven. Deze commissie diende de hoofdlijnen van het algemene plan uit te werken tot plannen die uitvoerbaar waren. Deze commissie ressorteerde onder de directe verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken, die de uiteindelijke besluiten nam. De plan- en besluitvorming verliepen volgens een vast patroon (zie schema 2, hoofdstuk 4).

Wanneer we de plan- en besluitvorming met betrekking tot een aantal concrete voorbeelden volgen, is het nuttig om gebruik te maken van het onderscheid tussen een technocratische en sociocratische benadering. In de technocratische benadering is de staat almachtig. Planners krijgen in deze optiek grote macht toebedeeld, omdat zij als deskundigen weten hoe een probleem moet worden opgelost. In de sociocratische benadering is de overheid een van de belanghebbenden die, veel meer dan in het eerste geval, op voet van gelijkheid met andere actoren en op basis van argumenten onderhandelt over de beste oplossing van een probleem. Met behulp van deze tweedeling wordt het mogelijk de planning en besluitvorming, zoals bij de droogmaking van het Haarlemmermeer, nader te typeren. Het is nodig hierbij een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen de praktijk van alledag, waarvoor de Commissie van Beheer en Toezicht verantwoordelijk was en de momenten waarop de regering richtinggevende besluiten (lange termijn) nam.

De praktijk van alledag werd gekenmerkt door een flexibele werkwijze. In samenspraak met belangrijke belanghebbenden, zoals het hoogheemraadschap van Rijnland, werden plannen en ontwerpen gemaakt. In een aantal gevallen

werden zelfs verzoeken van individuele burgers gehonoreerd door de plannen aan hun wensen aan te passen. Geprobeerd werd om de bouw en aanleg van de nieuwe werken niet ten koste te laten gaan van belangrijke bestaande inrichtingen. Dat keuzes gemaakt moesten worden was onvermijdelijk, maar we kunnen vaststellen dat de keuzes op rationele gronden werden gemaakt. Zo was bijvoorbeeld de verkavelingsstructuur van de nieuwe polder gebaseerd op een drietal overwegingen: militair, waterstaatkundig en landbouwkundig. De militaire belangen bleken uiteindelijk doorslaggevend te zijn geweest voor de vormgeving.

De Commissie van Beheer stelde zich tamelijk flexibel op. Eenmaal door de commissie gemaakte plannen konden opnieuw ter discussie worden gesteld wanneer daarvoor aanleiding was. Wanneer omstandigheden veranderden of wanneer elementen uit eerder gemaakte plannen niet voldeden, werden de oorspronkelijke plannen zonder angst voor gezichtsverlies bijgesteld. Toen uit de weerkundige waarnemingen duidelijk werd dat de geprojecteerde waterstaatkundige werken naar alle waarschijnlijkheid onvoldoende zouden zijn om met name het gebied ten zuiden van de Rijn naar behoren van overtollig water te kunnen ontlasten, werden aanvullende maatregelen voorgesteld.

Binnen de Commissie van Beheer heerste in het algemeen de overtuiging dat een plan slechts in een effectief besluit kon worden omgezet indien de partijen die daardoor werden geraakt, betrokken waren geweest bij de totstandkoming van de plannen. Dat betekende overigens niet dat de commissie van oordeel was dat in alle gevallen aan de wensen van de betrokkenen tegemoet zou moeten worden gekomen, maar wel dat het noodzakelijk was de voorstellen die aan de minister werden gedaan met goede argumenten werden omkleed en discussie met betrokkenen niet uit de weg te gaan.

Het is waarschijnlijk dat juist deze werkwijze, die ook werd toegepast bij ingrijpende zaken als onteigeningen die nodig waren om het project uit te voeren, er voor heeft gezorgd dat de onteigeningen in het geval van de droogmaking van het Haarlemmermeer soepel zijn verlopen. De Commissie van Beheer benaderde de grondeigenaren zoveel mogelijk individueel om hen uit te leggen waarom het zo belangrijk was dat de grond onteigend werd en in handen kwam van het Rijk. De grondonteigening die nodig was voor de droogmaking van het Haarlemmermeer is in ieder geval met veel minder hoge kosten gepaard gegaan dan bij vergelijkbare werken als de aanleg der spoorwegen.

Met betrekking tot een aantal belangrijke onderwerpen is het niet de Commissie van Beheer en Toezicht maar de minister van Binnenlandse Zaken die duidelijk aangeeft welke weg moet worden ingeslagen. Het beeld is hier veel minder eenduidig. Dit heeft te maken met het grote aantal ministers dat in de loop van de onderneming betrokken is geweest bij de droogmaking. Terwijl de kern van de Commissie van Beheer gedurende de bijna 20 jaar van haar bestaan steeds uit dezelfde personen heeft bestaan, zijn er in totaal 12 verschillende ministers van Binnenlandse Zaken bij de droogmaking betrokken geweest. Het was voor een belangrijk deel afhankelijk van hun persoonlijke opvattingen op welke wijze zij met de verschillende belanghebbenden wensten om te gaan. Dit kwam duidelijk tot uitdrukking in het slepende conflict tussen de regering en het bestuur van Rijnland over de vraag of de ringdijk kon worden gesloten. In dit conflict zien we

achtereenvolgens verschillende ministers optreden die ieder een eigen interpretatie van het probleem hebben en daaruit voortvloeiend een eigen visie hebben op de oplossing. Schimmelpenninck van der Oye en Thorbecke stonden daarbij duidelijk een beleid voor waarbij op basis van overleg tussen de verschillende partijen overeenstemming bereikt diende te worden. Zij waren van oordeel dat de overheid geen allesoverheerende rol mocht spelen, maar zich als een van de partijen in het spel van de onderhandelingen moest opstellen. De achtergrond van deze opstelling moeten we zoeken in hun overtuiging dat de draagkracht voor een *ingrijpend besluit, met het oog op de effectiviteit ervan, zo groot mogelijk diende* te zijn. Bij Thorbecke vinden we deze opvatting nog een aantal malen duidelijk terug in zijn beleid.

Met behulp van het onderscheid tussen technocratische en sociocratische planning is het mogelijk gebleken een duidelijker beeld te krijgen van de wijze waarop de verschillende ministers en de Commissie van Beheer uitvoering hebben gegeven aan het beleid, zonder nu meteen op het algehele proces het stempel sociocratisch of technocratisch te plakken. We kunnen dat onderscheid echter wel maken voor een aantal personen dat betrokken was bij de plan- en besluitvorming. Op grond van de manier waarop door Schimmelpenninck van der Oye, Thorbecke, en de meeste leden van de Commissie van Beheer werd omgegaan met belanghebbenden en de wijze waarop zij het proces van planvorming beschouwden, kunnen we aan hen een aantal sociocratische kenmerken toeschrijven. Van Reenen en de belangrijke waterstaatsambtenaar Ewijk zouden we op basis van dezelfde criteria tot de technocraten mogen rekenen, terwijl we daarnaast nog te maken hebben met een groep die hier tussenin staat en op basis van minder principiële redenen (bijvoorbeeld tijd of geld) beleid voert en keuzes maakt.

Uitvoering

Van onverschilligheid van de kant van de overheid met betrekking tot de vraag hoe het Haarlemmermeer moest worden drooggemaakt was geen sprake. Dat verschillende 20e-eeuwse auteurs de gang van zaken rond deze onderneming wel als zodanig hebben geïnterpreteerd vloeit voornamelijk voort uit het feit dat zij enkel aandacht hebben gehad voor de resultaten van de inpoldering en nauwelijks stil hebben gestaan bij de vraag wat daarvan de oorzaak is geweest.

In de fase van planning werd, zo hebben we kunnen constateren, voortdurend een afweging gemaakt tussen de verschillende belangen. Herhaaldelijk hebben we gezien dat de plannen aangepast zijn aan de veranderde omstandigheden. Soms was dit een verandering ten goede, soms echter het tegenovergestelde. De belangrijkste oorzaak waarom het eindresultaat van de droogmaking sterk afweek van datgene wat de planners in gedachte hadden gehad moet worden gezocht in de financiële toestand waarin Nederland in de jaren veertig en het begin van de jaren vijftig van de 19e eeuw verkeerde. Voor de droogmaking van het Haarlemmermeer zou volgens de wet van 22 maart 1839 een bedrag van 8 miljoen gulden tegen maximaal 5% rente mogen worden geleend. De bedoeling was geweest de rentebetaling vanaf het begin ten laste van de gewone rijksbegroting te laten

komen. Toen echter in 1840 geleidelijk duidelijk werd in welke toestand de staatsfinanciën verkeerden, werd de rentebetaling niet op de rijksbegroting geplaatst, maar ten laste gebracht van het fonds voor de Haarlemmermeer. Stilzwijgend werd aangenomen dat dit bedrag later zonder problemen aan het fonds zou worden teruggegeven. Tot en met 1845 zou de rente betaald worden uit de gelden die voor de droogmaking bestemd waren. Samen met de extra uitgaven die gemaakt moesten worden ten behoeve van het ministerie van Oorlog, was bijna 20% van het hele bedrag voor andere doeleinden gebruikt dan waarvoor het eigenlijk bestemd was.

Na 1845 werd de rentebetaling op de gewone rijksbegroting geplaatst. Financiële problemen had de onderneming overigens niet gekend. Deze kwamen pas in 1848, toen geprobeerd werd volgens de wet van 1839 het laatste miljoen bijelkaar te krijgen. Ten gevolge van de politieke onrust in dat jaar was de stand van de rente zo hoog opgelopen dat men niet bereid was tegen de maximaal toegestane rente van 5% obligaties te nemen. De voortgang van de onderneming werd hierdoor afhankelijk gemaakt van de bereidheid en mogelijkheid van de regering om hiervoor geld vrij te maken. Vanaf dat tijdstip werd de droogmaking in feite onderdeel van de gewone rijksbegroting. De onderneming kreeg daardoor te maken met het beleid van de minister van Financiën die er naar streefde orde in de financiële chaos te scheppen. Dit leidde voor het grote project van de droogmaking van het Haarlemmermeer tot geforceerde bezuinigingsdwang. Op een belangrijke post als de verkaveling van het nieuwe gebied werden grote bezuinigingen doorgevoerd. Dit betekende dat in plaats van kavels van 5 of 10 hectare, kavels van 20 hectare zouden worden gemaakt. De Commissie van Beheer wist wat de gevolgen van die keuze zouden zijn voor de toekomstige bewoners van de polder. Toch werd besloten dat aan deze bezuinigingsdwang kon worden toegegeven wanneer in de verkoopvoorwaarden een bepaling zou worden opgenomen waardoor de kopers verplicht werden zelf voor voldoende sloten en greppels te zorgen.

Niet alles waarover geklaagd werd mag aan vermeende onverschilligheid of aan de bezuinigingen worden toegeschreven. Slechte wegen en afkalvende oevers waren in de eerste jaren na de droogmaking niet te voorkomen. De veelvuldig bekritiseerde laksheid waarmee de overheid het besluit nam over de wijze waarop de poldergrond verkocht moest worden, was niet het gevolg van gebrek aan belangstelling maar werd veroorzaakt door de onderhandelingen tussen de regering en een geïnteresseerde beleggingsmaatschappij. Ook ten aanzien van de betrokkenheid van de regering bij een onderwerp zoals de stichting van gemeenten en dorpskernen blijkt eerder sprake te zijn van het maken van zorgvuldige afwegingen waarbij een voorzichtige weg werd bewandeld dan van achteloosheid.

Milieu

Onvermijdelijk dringt zich de vraag op (zeker wanneer we refereren aan de in het voorwoord vermelde oorspronkelijke onderzoeksdoelstelling) of deze studie naar de plan- en besluitvorming rond de drooglegging van het Haarlemmermeer enige

relevantie heeft voor de huidige milieuproblematiek. Het gaat daarbij niet zozeer om de inhoudelijke overeenkomsten als wel om de procedures die werden en worden gevolgd alvorens besluiten worden genomen.

Het besluit om het meer droog te leggen werd genomen door een regering die tamelijk gemakkelijk, zonder zich al te veel aan te trekken van de belangengroepen, haar wil kon opleggen aan de samenleving. Het stond koning Willem I vrij de parlementaire weg te bewandelen dan wel via een Koninklijk Besluit te verordenen dat het meer drooggelegd diende te worden. Het democratische gehalte van de besluitvorming was derhalve van een andere orde dan de onze.

Op het niveau van het dagelijks handelen, waarbij de kaders moesten worden ingekleurd en vervolgens worden uitgevoerd, zien we dat de commissie die hiervoor verantwoordelijk was, rekening wenste te houden met de de verschillende belangen. Weliswaar stond vast dat de plas drooggemaakt zou worden, maar tal van belangengroepen vonden gehoor bij de commissie wanneer het ging om zaken die betrekking hadden op hen. In het onderscheid dat is gemaakt tussen de sociocratische en technocratische grondvormen van sturing en planning is opgemerkt dat de Commissie van Beheer sterk neigde naar de sociocratische vorm, terwijl op regeringsniveau (waar de lange termijn besluiten werden genomen) in het algemeen een voorkeur bestond voor wat we nu als technocratisch zouden omschrijven.

Deze constatering brengt ons op het probleem waarmee hedendaagse politici en milieudeskundigen iedere dag te maken hebben. Het bewustzijn groeit dat de grenzen van de draagkracht van onze planeet steeds dichterbij komen en dat actie nodig is om ook voor onze kindskinderen nog een leefbare wereld te hebben. De ongerustheid over de verontreiniging van het milieu groeit. Dit betekent dat men op zoek gaat naar oplossingen. Zoals in de 19e eeuw het Haarlemmermeerwater op regionale schaal voor een probleem zorgde dat om een oplossing vroeg, moet onze generatie het milieuprobleem (op verschillende schaalniveau's) weten op te lossen. In strategisch opzicht, waarbij de lange termijn-lijnen worden uitgezet, is het mogelijk om vanuit een problematische situatie een directe lijn naar een oplossing te trekken. In het geval van de droogmaking van het meer was de reactie op de voortdurende dreiging van het water: beteugeling door droogmaking. Ten aanzien van de vele milieuproblemen waarmee we op dit moment te maken hebben, zoals het dreigende gevaar van het warmer worden van de aarde, kan op vergelijkbare wijze in feite alleen zeer krachtdadig beleid voorkomen dat zich in de toekomst grote rampen voltrekken.

Een aantal factoren, die op zichzelf niets met het geconstateerde milieuprobleem te maken hebben, verhinderen echter dat een dergelijk beleid gevoerd wordt. Op mondiaal niveau is het de angst om door dergelijke bindende afspraken een deel van de eigen soevereiniteit te verliezen. In democratisch geregeerde landen, waarbij partijcoalities, die op hun beurt afhankelijk zijn van de kiezers, bepalen welk beleid wordt gevoerd, is het uitermate moeilijk om zeer 'kiezersonvriendelijke' maatregelen door te voeren. Op het niveau van dagelijks handelen lijken hierdoor alle goede bedoelingen die op hoog bestuurlijk niveau in lange-termijnplannen zijn verwoord met daarbij allerlei concrete doelstellingen (zie bijvoorbeeld het

Nationaal Milieubeleidsplan-plus) gedoemd te worden gefrustreerd in de uitvoering.

Zonder een pleidooi te willen houden voor een soort van 'groene Leviathan' die het voortbestaan van de mensheid veilig zou kunnen stellen door allerlei maatregelen af te dwingen, lijkt het toch wel tijd geworden ons af te vragen of de vergaande versnippering in de besluitvorming, de minutieus uitgewerkte procedures die doorlopen moeten worden, en de overdaad aan regelgeving, op den duur niet het einde van ons bestaan als mens op deze planeet inluiden. Het gevaar is immers groot dat de besluitvorming op deze manier voortdurend achter de ontwikkelingen aanholt. In de 19e eeuw hadden we te maken met een gecombineerde aanpak, waarbij op strategisch niveau en op een tamelijk technocratische wijze de hoofdlijnen van het beleid werden vastgelegd en op het niveau van het dagelijks handelen een tamelijk grote mate van vrijheid voor de uitvoerende organen bestond. De Commissie van Beheer over de droogmaking van het Haarlemmermeer had de vrijheid om veranderingen voor te stellen en kon zelf bepalen welk pad werd gekozen om het gestelde doel te bereiken. De wijze waarop de Commissie van Beheer heeft getracht de vele belanghebbenden bij de planvorming rond de details en de uitvoering van de werkzaamheden te betrekken was niet zozeer het gevolg van wettelijk vastgelegde procedures die doorlopen moesten worden, maar veel meer het resultaat van directe communicatie tussen bestuurders en belanghebbenden. De effectiviteit van de besluitvorming was hierdoor groot.

In het kader van de discussies die worden gevoerd over de manier waarop ons milieu behouden moet blijven zonder allerlei fundamentele democratische en mensenrechten aan te tasten, zou dit idee uit het verleden de moeite waard kunnen zijn. Deze werkwijze zou op nationaal niveau in een beperkt aantal gevallen van onopgeloste sociale dilemma's, waarbij de wet- en regelgeving contraproduktief zijn geworden en de vele minutieus uitgewerkte procedures die doorlopen moeten worden op de langere termijn een directe bedreiging kunnen gaan vormen voor de leefbaarheid van onze planeet, kunnen bijdragen tot een meer effectieve besluitvorming en uitvoering. De lange-termijn besluiten zouden dan op een tamelijk technocratische wijze tot stand komen (hiervoor is immers veel specialistische kennis nodig over de draagkracht van ons milieu) terwijl de invulling van de vastliggende kaders op sociocratische wijze zou moeten geschieden waardoor de besluiten een zo groot mogelijk draagvlak zouden krijgen (men zou zich iets kunnen voorstellen als het sluiten van convenanten). Wanneer voor een dergelijke weg gekozen zou worden zou de effectiviteit van de besluitvorming en de uitvoering waarschijnlijk groter zijn zonder dat daarbij de belangrijke democratische verworvenheden te lijden hebben.

Besluit

Op basis van het onderzoek naar de plan- en besluitvorming met betrekking tot de drooglegging van het Haarlemmermeer, komen we tot een ander beeld van de

ruimtelijke politiek dan we op basis van de bestaande literatuur zouden mogen verwachten.

De drooglegging van het Haarlemmermeer was een reusachtig project dat zonder enige twijfel van invloed is geweest op andere grote openbare werken uit die tijd. De resultaten van dit onderzoek zijn daarom waarschijnlijk representatief voor de manier waarop de rijksoverheid in het midden van de negentiende eeuw grote ruimtelijke projecten vorm gaf. Het bestaande beeld over de onverschilligheid en het onvermogen van de overheid om dergelijke grote ruimtelijke ingrepen op een verantwoorde manier uit te voeren, dient op basis van de in dit proefschrift getrokken conclusies te worden bijgesteld.

Natuurlijk mogen we niet vergeten dat het hier weliswaar om een grote onderneming ging maar dat de representativiteit van de uitkomsten slechts kan worden vastgesteld wanneer van meer grote ruimtelijke ingrepen onderzocht is op welke wijze de overheid getracht heeft het beleid vorm te geven. Teneinde te kunnen bepalen of het 20e eeuwse beleid van ruimtelijke ordening structureel en fundamenteel anders is dan de wijze waarop in de 19e eeuw met de ruimte is omgesprongen, zal nog veel onderzoek nodig zijn. Het kost immers ontzettend veel tijd om achter de, vaak zorgvuldig opgepoetste, façades te kunnen kijken. Het achterhalen van de werkelijke redenen achter de besluiten vereist diepgaand archiefonderzoek. Uitgaande van de etiketten die, vaak vanwege de behoefte van historici om te ordenen, op een bepaalde tijd worden geplakt, kunnen de resultaten van dergelijk diepgravend archiefonderzoek verrassend zijn en soms strijdig zijn met het beeld dat van die periode bestaat.

Het is daarom van groot belang dat er een studie komt naar de openbare werken die ten tijde van koning Willem I tot stand zijn gebracht. Belangrijke onderzoeksvragen zouden moeten zijn of er een gemeenschappelijk beleid aan deze projecten ten grondslag lag, op welke wijze plannen tot stand kwamen, hoe en door wie de besluiten werden genomen en op welke wijze de besluiten werden omgezet in daden. Hetzelfde zou gedaan moeten worden voor de ruimtelijke projecten die in de tweede helft van de negentiende eeuw, het liberale era, en in de twintigste eeuw, te beginnen bij de Zuiderzeewerken, tot stand werden gebracht. Alleen op die manier zou meer duidelijkheid kunnen komen over vragen als continuïteit in de ruimtelijke ordening en veranderende planningconcepten bij de de overheid.

NOTEN

Noten Hoofdstuk 1

1 I.J. Brugmans, *De arbeidende klasse in Nederland in de 19e eeuw 1813-1870* (Utrecht/Antwerpen 1978, 11e druk) 193.

2 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied. Proeve eener sociaal-geographische monographie* (Groningen 1925) 249; D. van Blom, 'De Haarlemmermeer' in: *De Gids* 89 (1925) 134.

3 A.J. Thurkow, 'De droogmaking en ontginning van het Wijkermeer in een negentiende-eeuws perspectief' in: Kouwenhove A.O., G.A. de Bruije en G.A. Hoekveld (red) *Geplaatst in de tijd* (Amsterdam 1984) 345-370.

4 A. van der Woud, *Het Lege Land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987) 300.

5 *Ibidem*, 29-30.

6 A. van der Valk, *Amsterdam in aanleg. Planvorming en dagelijks handelen 1850-1900* (Meppel 1989) 1.

7 F. Kleefman, *Planning als zoekinstrument. Ruimtelijke planning als instrument bij het richtingzoeken* (Den Haag 1984) 13.

8 M.J.J.G. Rossen, *Het Gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid in Nederland. Een comparatief onderzoek in Tilburg en Enschede* (Tilburg 1988) 50. De tautologische toevoeging "als onderdeel van het proces van toenemende staatsbemoeienis" doet vreemd aan als verklarende factor voor het overheidsingrijpen rond de eeuwwisseling.

9 A. Faludi en P. de Ruijter, 'No match for the present crisis? The theoretical and institutional framework for Dutch planning' in A.K. Dutt and F.J. Costa (eds) *Public planning in the Netherlands* (Oxford 1985) 40.

10 Kleefman, *Planning als zoekinstrument*, 12-13.

11 F. Bakker-Schut en P. Bakker-Schut, *Planologie; van uitbreidingsplan over streekplan naar nationaal plan* (Gorinchem 1944) 4-5.

12 A. Sutcliffe (ed), *The rise of modern urban planning, 1800-1914* (London 1980) 1-4.

13 *Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam, Nota van Toelichting* (Amsterdam 1934).

14 S. Groenman, *Ons deel in de ruimte. Beschouwingen over vraagstukken in het grensgebied van sociologie, sociale opbouw en planologie* (Assen 1959) 11.

15 E.H. Gombrich, *Eeuwige Schoonheid. Inleiding tot de Kunstgeschiedenis* (Haarlem 1979, 9e druk) 335-336.

16 G.A. Hoekveld e.a. (red), *Geografie van stad en platteland in westerse landen* (Bussum 1973) 70-72.

17 F. Heckscher, 'Mercantilism' in *The Economic History Review* VII (1936-37) 45 en 48-49.

18 F. Braudel, *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme XVe - XVIIIe siècle. Tome 2: Les jeux de l'échange* (Paris 1979). Hier is gebruik gemaakt van de

Nederlandse vertaling *Beschaving, Economie en Kapitalisme (15de-18e eeuw) Het spel van de handel* (Amsterdam 1989) 523.

19 *Ibidem*, 514.

20 W.D. Voorthuysen, *De Republiek der Verenigde Nederlanden en het mercantilisme* (Den Haag 1964) 129-130.

21 S. Schama, *Overvloed en Onbehagen. De Nederlandse Cultuur in de Gouden Eeuw* (Amsterdam 1988) 265.

22 *Ibidem*, 231.

23 E. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieue stadt. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680* (Maarssen 1978) 49. Toch heeft ook Taverne de indruk dat de belangrijkste ingrepen in de Nederlandse stad, gedurende de 17e eeuw eerder tot stand zijn gekomen dankzij de voorstellen en opvattingen van stedelijke regenten en internationaal georiënteerde staatslieden als Prins Frederik Hendrik en Constantijn Huygens dan door plannen en initiatieven van architekten.

24 *Ibidem*, 114.

25 Kleefman, *Planning als zoekinstrument*, 14.

26 Zie bijvoorbeeld: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam*; Van Blom, *De Gids*, en Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*; S. Groenman, 'Physical planning in reclaimed and newly colonized areas' in *Soil Science* 74 (1952).

27 Van der Woud, *Het Lege Land*, 543.

28 *Ibidem*, 538.

29 *Ibidem*, 300.

30 *Ibidem*, 296.

31 Ter Veen, *Kolonisatie*, 249; D. van Blom, *De Gids*, (1925) 134; S. Groenman, 'Physical planning in reclaimed and newly colonized areas', in: *Soil Science* 74 (1952) 97-98

32 Th.M.G. Guffens, *Sociologische aspecten van ruimtelijke ordening* (Assen 1973) 6-7.

33 Adam Smith, *An Inquiry in to the Nature and Causes of the Wealth of Nations* deel 2, onder de redactie van R.H. Campbell en A.S. Skinner (Oxford 1979) 723.

34 K.E. van der Mandele, *Het Liberalisme in Nederland. Schets van de ontwikkeling in de negentiende eeuw* (Arnhem 1933) 121-125. Het beeld dat de overheid zich in het midden van de negentiende eeuw vrijwel uitsluitend zou hebben laten leiden door de gedachte van 'laissez-faire' lijkt op basis van de literatuur vooral in de jaren tachtig van de negentiende eeuw tot stand te zijn gekomen. Dit was het gevolg van het zoeken door de liberalen naar een nieuwe leidraad om op de veranderde omstandigheden te kunnen reageren. Zo schreef mr. P.W.A. Cort van der Linden in zijn in 1886 uitgegeven geschrift *Richting en beleid der liberale partij*: "Door zonder onderscheid de onthouding te huldigen ontaardt het liberalisme in een zuiver conservatieve staatkunde (...) Men vergeet, dat men de zoogenaamde natuurlijke vrijheid bouwt op een geheel systeem van regelen en daardoor het laisser faire het karakter verkrijgt van zuivere willekeur".

35 P. de Ruijter, *Voor Volkshuisvesting en Stedebouw. Over woninghervormers en de beweging voor een goede stedebouw 1890-1920* (Amsterdam 1986) 78.

36 *Ibidem*, 100

37 Zie bijvoorbeeld Th. Adams, *The Outline of town and city planning. A Review of past efforts and modern aims* (New York 1935); G.E. Cherry, *Urban change and planning. A history of urban development in Britain since 1750* (Oxfordshire 1972); E. Taverne, *In't Land van Belofte*; A. van der Valk, *Amsterdam in aanleg*; H.A. Diederiks, *Een stad in verval. Amsterdam omstreeks 1800* (Amsterdam

1982); H. van Dijk, *Rotterdam 1810-1880, aspecten van een stedelijke samenleving* (Rotterdam 1976).

38 Van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 3.

39 Van der Woud, *Het Lege Land*, 15-16.

40 *(Eerste) Nota inzake de Ruimtelijke Ordening* (Den Haag 1960).

41 A.J.M. van Tienen, 'Beleid en Planning', in: A Hoogerwerff (red) *Verkenningen in de politiek* (Alphen aan den Rijn 1976) 39.

42 *Ibidem*, 39-40.

43 Voor een overzicht zie: W.J.M. Kickert, *Overheidsplanning. Theoriën, technieken en beperkingen* (Assen/Maastricht 1986) 14-24.

44 Kickert, *Overheidsplanning*, 23.

45 Van der Woud, *Het Lege Land*, 27-31.

46 A. Faludi, R. Hartman en J.G. Meester, 'Strategische keuze en planningtheorie', in: A. Faludi en P. de Ruyter (red), *Planning als besluitvorming* (Alphen aan den Rijn/Brussel) 1978) 22 en 34; A. van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 18-19.

47 Faludi e.a., 'Strategische keuze', 32.

48 Van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 418-425.

49 *Ibidem*, 426-433. Zie ook I. Klaassen, 'Sociocratisch ruimtelijk ordenen', in: M.H.K. van der Graaf (red), *De crisis van de technocratie en het alternatief van de sociocratie* (Amersfoort 1984) 121-132.

50 Van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 438.

51 *Ibidem*, 436-438.

52 Van der Woud, *Het Lege Land*, passim. Met name pag 27-31.

53 Voor de Haarlemmermeer: Van der Woud, *Het Lege Land*, 302-306.

54 F. Braudel, *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme XVe-XVIIIe siècle. Tome 2. Les Jeux de l'échange* (Paris 1979). Hier is gebruik gemaakt van de Nederlandse vertaling: *Beschaving, Economie en Kapitalisme 15de-18de eeuw, het spel van de handel* (Amsterdam 1989) 221.

55 P. Ambrose, *Whatever happened to planning* (London/New York 1986) 258.

56 C. Wiskerke, 'De droogmaking van de Zuidplas in Schieland', in: *Economisch Historische Opstellen geschreven voor prof.dr. Z.W. Sneller* (Amsterdam 1947) 129-152.

57 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied. Proeve eener sociaalgeographische monographie* (Groningen 1925); F. van Heek, *Economische en sociale problemen van de Wieringermeer* (Alphen aan den Rijn 1938) 7.

58 A.K. Constandse, *Het dorp in de IJsselmeerpolders. Sociologische beschouwingen over de nieuwe plattelandscultuur en haar implicaties voor de planologie van de droog te leggen IJsselmeerpolders* (Zwolle 1960) 99.

59 Ter Veen, *Kolonisatie*, 8, 36 en 92.

60 D.T. Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking van het Haarlemmermeer* I (Leiden 1843) II (Amsterdam 1853) III (Amsterdam 1861).

61 Ter Veen, die na Gevers van Endegeest ongetwijfeld de belangrijkste bijdrage heeft geleverd met betrekking tot de geschiedschrijving over de Haarlemmermeer, maakt slechts selectief gebruik van het archief van de Commissie van Beheer. In het nogal rancuneus aandoende boek *Pioniers in de Meer. De betekenis van mr. J.P. Amersfoordt voor Haarlemmermeer* (Hoofddorp 1980) van P. de Boer, wordt Ter Veen ervan beschuldigd "de bronnen slecht te kennen of te verdraaien (!) en van veel feiten geen weet te hebben" (pag. 20) De wijze waarop De Boer zijn voorbeelden presenteert is echter weinig bevredigend door gebrek van vermelding van bronnen of literatuur.

Noten Hoofdstuk 2

Dit hoofdstuk is eerder in een iets gewijzigde vorm als artikel verschenen onder de titel 'De stormen van 1836 en het besluit tot droogmaking van het Haarlemmermeer', in *Holland, regionaal-historisch tijdschrift* 21 (1989) 3-23.

1 N. Beets, eerste regels van het gedicht 'Een Aalsmeerder boer', uit: *Dichtwerken van Nicolaas Beets 1830-1873* II (Amsterdam 1876) 129-130.

2 J.C. Ramaer, 'De omvang van het Haarlemmermeer en de meren waaruit het ontstaan is en op verschillende tijdstippen voor de droogmaking' in : *Verhandeling Koninklijke Akademie van Wetenschappen afd. Natuurkunde* XXIX (Amsterdam 1898) 250. In 1819 schrijft Baron J.C. du Tour: "De afspoeling der landen is zeer ongelijk. Van Polanen tot aan Sloten wordt dezelve bevonden van een tot drie roeden jaarlijks te zijn, te weten, het eene jaar door het andere. Onder Slooten aan den Akerweg, is dit nog veel sterker; doch is, in de laatste jaren verholpen door de stranden te voorzien met puin en steenen gloeijingen". Verder is, buiten een kleine strook ten zuiden van Aalsmeer, nauwelijks nog sprake van afspoeling van de oevers rondom het Haarlemmermeer. Zie J.C. Baron du Tour, *Verhandeling over het Haarlemmermeer* (Amsterdam/Den Haag 1819) 15-17.

3 P.H. Schröder (red), *Van bruisend water tot ruisend graan. Honderd jaar Haarlemmermeer 1855-1955* (Haarlem 1955) 18.

4 S.J. Fockema Andreae, 'Wat er aan de droogmaking van de Haarlemmermeer vooraf ging', in: *Mededelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen Afd. Letterkunde* 18 (1955) 417.

5 Ramaer, *De omvang*, 242. De dorpen Nieuwerkerk en Rietwijk zijn in de loop van de zeventiende eeuw geheel verdwenen.

6 C. Glaudemans, *De oude plannen tot droogmaking van het Haarlemmermeer* (Scriptie sociaal-economische geschiedenis, Rijksuniversiteit Leiden 1985) 49.

7 *Ibidem.*

8 F.G. Baron van Lijnden van Hemmen, *Verhandeling over de droogmaking van de Haarlemmermeer* (Amsterdam/Den Haag 1821) 14. In de periode 1771-1819 werd door het hoogheemraadschap Rijnland ruim f 96.000 uitgegeven voor onderhoud van de oeverwerken rondom het Haarlemmermeer. In 1819 werd f 35.000 uitgegeven. Volgens D.T. Gevers van Endegeest is er sedert 1767 tot aan de droogmaking van het Haarlemmermeer door Rijnland en de Staten van Holland samen een bedrag van ongeveer f 3.500.000 uitgegeven voor aanleg en onderhoud van de oevers. Zie: D.T. Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking van het Haarlemmermeer* I (Leiden 1843) 40.

9 D.J. Glimmerveen, *Geschiedkundig verslag van de meest buitengewoon hooge watervloeden, doorbraken en overstroomingen welke Noord en Zuid Nederland van de vroegste tijden tot heden hebben geteisterd* (Amsterdam 1856) 158.

10 *Ibidem*, 159-162.

11 A. van der Woud, *Het Lege Land*, 84.

12 Glimmerveen, *Geschiedkundig verslag*, 240.

13 P. Boekel, *Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en tafereelen* (Amsterdam 1868) 124-125.

14 P. de Leeuw, *Konst en Letterbode* 54 (1836) 383.

15 Volgens de officiële opgave werden "2240 bunder, 42 roeden en 51 ellen, waar niet onder begrepen is de Sloterdijkermeer ad 107 bunder, 30 roeden en 30 ellen met eene diepte van 4 a 4 1/2 ellen. De gemiddelde diepte van het maaiveld is 35 duimen onder het tegenwoordige polderwater, en de geheele diepte zoover met het water

wenscht af te malen is 7 palmen". Gemeente-archief Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten 341/152 Brief van B&W van Sloten aan Gedeputeerde Staten, dd 14 januari 1837.

16 *Amsterdamsche Courant*, 1 december 1836.

17 C. van der Vijver, *Gedenkboek van den orkaan in november 1836 en van de daarop gevolgde kersstorm* (Amsterdam 1837) 23.

18 Tijdens de vergadering van de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 2 april 1838 was men nog steeds bezig met het droog maken van de polder. Zie *Handelingen* zittingsverslag van 2 april 1838.

19 A.J. van der Aa, *Aardrijkskundig Woordenboek*, 10 (1847). De officiële naam van de gemeente luidde: Sloten, Sloterdijk, Osdorp en De Vrije Geer.

20 Gemeente-archief Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten, 341/151. Brief burgemeester van Sloten aan de Gouverneur, dd 29 nov. 1836, nr. 280.

21 Hier bedoelt de burgemeester waarschijnlijk dat het water tot ruim een halve el boven A.P. is opgestuwd. Het gemiddelde boezempeil in Sloten was ongeveer 45 cm beneden A.P. Een opstuwing van een halve meter zou een waterstand van 5 cm boven A.P. betekend hebben. De officiële waarneming bij de Overtoom op 29 november 1836 om 16.00 uur geeft een waterstand van 77 cm boven A.P.

22 G.A.-Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten, 341/151, brief burgemeester Sloten aan Gedeputeerde Staten, dd. 30 november 1836, nr. 282.

23 *Ibidem*, Uitgaande Stukken B&W Sloten, 341/152, brieven burgemeester Sloten aan de Gouverneur, dd 24 feb. 1837, nr. 70 en 71.

24 *Ibidem*, brief burgemeester Sloten aan de gouverneur, dd 25 feb. 1837, nr 73.

25 Om een indicatie te geven van het grondgebruik in Sloten de volgende cijfers uit 1812:

1,4%	van de grond werd gebruikt voor groenteteelt
92,0%	werd gebruikt als weide- en hooiland
2,3%	was woeste grond
1,5%	bestond uit wegen
2,2%	was water
0,6%	was bos

In juni 1813 waren er 2296 runderen of koeien in de gemeente Sloten.
Bron: Rijksarchief in Noord-Holland (RANH), Arrondissementsbesturen departement Zuiderzee, inv.nr. 158, landbouw opgaven van de burgemeesters. In de Gemeenteverslagen over de jaren 1877-79 vinden we dat in de gemeente Sloten 135 ha grond gebruikt werd voor de tuinbouw, met name voor de verbouw van peulvruchten, bloemkool en bladgroenten. In 1877 telt men in de gemeente 3142 melkkoeien. Gemeentearchief Amsterdam, Gemeenteverslagen Sloten, 1877-1879 inv.nr. 341/379.

26 Algemeen Rijksarchief (ARA), 2.04.07/1452, Binnenlandse Zaken, derde afdeling, Waterstaat, brieven L.J. Sijmons aan de Commissie van Beheer en Toezicht, dd 17 juli 1840 en 19 april 1841.

27 *Wandelingen in en om Amsterdam* (Amsterdam 1829), bibliotheek G.A. Amsterdam AA1260.

28 In de maand maart 1837 had het comité meer dan 500 stuks hoornvee van hooi voorzien. Zie: G.A. Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten 341/152, Brief B&W Sloten aan Gedeputeerde Staten, dd 29 april 1837 nr. 128.

29 P.J. van Winter, 'Een vergeten schepping van Willem I', *Verhandelingen der Koninklijke Nederlandsche Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks* deel LIII 1 (1949).
In Groningen werd op initiatief van Willem I in 1824 de 'Maatschappij van landeigenaren en vastbeklemde meijers' opgericht, met het doel om op gunstige voorwaarden krediet aan de landbouwers te verstrekken. In tijden van nood (misoogst of lage prijzen) konden agrariërs een beroep doen op de Maatschappij. Het verslag van Gedeputeerde Staten van 1824 spreekt van boeren "die, door het bestaan dezer heilzame inrigting, van de noodige kapitalen waren voorzien tot voortzetting hunner bedrijven, welke zij anders gewis zouden hebben moeten verlaten". Op cit. P.J. van Winter, 'Een vergeten schepping', 38.

30 G.A. Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten 341/152, Brief B&W Sloten aan het college van Gedeputeerde Staten, dd 6 april 1837, nr. 106.125. Het is onmogelijk om precieze cijfers over de melkproduktie te geven. Uit de literatuur blijkt dat de kwaliteit en de hoeveelheid voeder in belangrijke mate de melkproduktie van een koe bepalen. De melkproduktie verliep in het algemeen volgens een vast patroon. Gedurende de eerste maanden na het kalven (in het begin van de 19de eeuw tussen begin februari en begin mei) was de melkgift het hoogst en nam daarna geleidelijk af. Wanneer het rundvee in oktober of november op stal werd gezet daalde de melkhoeveelheid met de helft of zelfs met twee derde en viel de koe daarna zelfs enkele weken geheel droog.
Goede koeien in de Nederlandse weidestreken gaven in de eerste helft van de 19de eeuw zeker tussen de 2750 en 3000 liter melk per jaar, maar zeer goede koeien konden wel 4000 liter produceren. Zie hiervoor: J.M.G. van der Poel, 'Landbouw in de Noordelijke Nederlanden 1770-1840'in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden (AGN)* X (Haarlem 1981) 180-182. Slicher van Bath komt uit op een melkgift van tussen de 1100 en 1800 liter per jaar. Zie B.H. Slicher van Bath, 'Duizend jaar landbouw in de Nederlanden in vogelvlucht (800 tot 1800) in: *Landbouwgeschiedenis* (Den Haag 1960) 82. Volgens J.L. van Zanden ligt de gemiddelde melkopbrengst in de arrondissementen Hoorn en Amsterdam dicht bij de door Van de Poel genoemde cijfers. Zie J.L. van Zanden, *De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de 19e eeuw, 1800-1914* A.A.G.-Bijdragen 25 (Wageningen 1985) 104.

31 RANH, Provinciaal Bestuur 1814-1850, inv.nr. 2889, Jaarverslag over 1836 van de gouverneur aan de koning.

32 E.C. Enklaar, *Handboek voor den beoefenaar van de landbouw* (Nijmegen 1854) 287. Hoewel prijsschommelingen van hooi niet ongewoon waren, is het niet waarschijnlijk te achten dat in de korte periode tussen 1836 en het jaar waarin Enklaar zijn gegevens verzamelde, de situatie zodanig veranderd was, dat deze cijfers niet meer met elkaar vergeleken zouden kunnen worden.

33 *Ibidem*, 295-296.

34 W.J. Sangers heeft in zijn proefschrift door middel van lange termijn extrapolatie geprobeerd een schatting te maken van het groenteverbruik in Nederland in de loop der eeuwen. Hierbij gaat hij uit van de verbruikscijfers uit de huishoudrekeningen van 1935/36. De berekeningsuitkomsten duidt hij aan als schattingen van het maximaal mogelijke groenteverbruik op basis van het geraamde reële inkomen in vroeger tijden, indien de overige omstandigheden zouden zijn geweest zoals die in 1935/36. Ondanks de wetenschap dat de betrouwbaarheid van de door Sangers gepresenteerde cijfers niet erg groot is, worden ze bij gebrek aan beter hier gegeven. In de periode 1801-1810 schat hij het groenteverbruik in kilogrammen per hoofd op 28, in 1870 op 47 en in 1900 op 57. Zie: W.J. Sangers, *Structuur- en conjunc-*

tuurverschijnselen in de Nederlandse tuinbouw, in het bijzonder ten aanzien van de groenteteelt (Wageningen 1963) 75-76.

35 J.L. van Zanden, *Nederlandse landbouw in de 19e eeuw*, 310.

36 J.H. van Stuyvenberg, 'De economie in de Noordelijke Nederlanden 1770-1970' in: *AGN* X, (Haarlem 1981) p. 109. Toch was de situatie in Nederland in vergelijking met de omringende landen niet slecht. Aldus J.L. van Zanden was er in het begin van de negentiende eeuw in Nederland een relatief hoge vlees- en zuivelconsumptie. Volgens hem moet er bij arbeidersgezinnen ook met enige regelmaat boter en vlees gebruikt zijn. "Zelfs als men aanneemt dat de burgerij (ongeveer 30% van de totale bevolking) een zeer hoog gebruik van 75 kg. vlees heeft, dan resteert voor de lagere klassen altijd nog een gemiddeld verbruik van 18,6 kg. per hoofd". J.L. van Zanden, *Nederlandse landbouw in de 19e eeuw*, 46 en 390.

37 P.J. Bouman, 'De Tuinbouw' in: Z.W. Sneller, *Geschiedenis van de Nederlandse Landbouw 1795-1940* (Groningen/Djakarta 1951, 2e druk) 427.

38 W.J. Sangers, *De ontwikkeling van de Nederlandse tuinbouw tot het jaar 1930* (Zwolle 1952) 203.

39 P.J. Bouman, *'De Tuinbouw'*, in: Sneller, 422.

40 Archief Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR), Oud-archief Rijnland (OAR), 7002, Brief P. de Leeuw aan de heren administrateurs over Osdorper kraggen en wegen, dd 31 maart 1837.

41 *Ibidem*

42 G.A. Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten 341/152. Brief B&W Sloten *aan Gedeputeerde Staten, dd 29 april 1837, nr. 128.*

43 RANH, Provinciaal Bestuur van N.-Holland, 1814-1850, inv.nr. 3645, bijlagen notulen Gedeputeerde Staten. Brief burgemeester van Sloten aan G.S., dd 14 maart 1837, nr. 165. In deze zelfde brief schrijft de burgemeester dat hij nog geprobeerd had een "vuurmachine", die enkele jaren geleden in de provincie Utrecht gebruikt was, te kopen. De stoommachine bleek echter te zeer te zijn vervallen om met geringe kosten weer bruikbaar te maken.

44 RANH, Provinciaal Bestuur 1814-1850 inv.nr. 2890, Jaarverslag over 1837 van de Gouverneur aan de Koning. Volgens dit verslag was het voorjaar van 1837 tot juni zeer koud geweest, zodat de opbrengsten tot die maand overal zeer tegenvielen. Het is daarom moeilijk te bepalen hoe veel minder opbrengst er in de getroffen gebieden was. Uit het verslag wordt wel duidelijk dat de geïnundeerde polders ruim 35 % minder hooi opleverden dan normaal. De verliezen bij de tuinbouw waren voor de getroffen gebieden eveneens hoger dan elders. Cijfers hierover zijn helaas niet bekend.

45 A. van der Woud, *Het lege land*, 142.

46 Volgens de studie van H. Schmal passeerden er in mei 1837 per dag bij Sloterdijk gemiddeld ongeveer 220 paard- en wagencombinaties, Zie: H. Schmal, 's-Rijks groote wegen in de 19e eeuw', in: A.P. de Klerk e.a. (red) *Historische Geografie in meervoud* (Utrecht 1983). Ter vergelijking hiermee enkele cijfers uit 1820, toen bij het tolhek Maaldrift, op de weg tussen Den Haag en Haarlem, nog maar ongeveer 55 paarden en/of wagentransporten per dag passeerden. Deze gegevens zijn verkregen door van een aantal weken, verspreid over het jaar, het aantal passages te turven en daarvan het gemiddelde te nemen. Bron: ARA, 3.07.09, Twent van Raaphorst, commissaris van de straatweg Den Haag-Haarlem, inv.nr. 10.

47 G.A. Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten, 341/152, Brief B&W Sloten aan Gedeputeerde Staten, dd 25 maart 1837, nr. 100.

48 RANH, Provinciaal bestuur Noord-Holland, 1814-1850, inv.nr. 3645, bijlage notulen gedeputeerde staten. Rapport P. de Kock aan de gouverneur van Noord-Holland, dd 1 maart 1837, nr 39.
49 P. Witkamp, 'Noord Hollands schoon. Reistafereelen van Willem ter Eem', in: *Noord Hollandsche Volksalmanak voor het jaar 1839* (Amsterdam 1839).
50 G.A. Amsterdam, Notulen gemeenteraad Sloten, 341/103, dd 4 februari 1837.
51 *Ibidem.*
52 Archief HHR, OAR, 7003, Rapport P. de Leeuw aan de administrateurs over de Osdorper kraggen en wegen, dd 31-3-1837.
53 Dit denkbeeld is gepopulariseerd door A. Caland, *Handleiding tot de kennis der dijksbouw en zeeweringkunde* I (Zierikzee 1833).
54 Archief HHR, OAR, 7002, brief burgemeester van Sloten aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, dd 11 april 1837.
55 G.A. Amsterdam, Uitgaande stukken B&W Sloten, 341/152, brief B&W Sloten aan Gedeputeerde Staten, dd 21 maart 1837, nr. 95. Deze f 1500 betrof de afbetaling van een renteloos voorschot van f 10.500 dat het Hoogheemraadschap in 1834 aan de gemeente Sloten had verleend, om de schade die in de nieuwjaarsstorm aan de dijken ontstaan was, te kunnen repareren.
56 *Ibidem*, Brief B&W Sloten aan Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland, dd 9 mei 1837, nr. 138.
57 *Ibidem*, Brief B&W Sloten aan de ingelanden van de Sloterbinnen-, Osdorperbinnenpolders en de Sloterdijkermeer, dd 29 juni 1837, nr 171.
58 *Ibidem*, brieven B&W aan de hoogheemraden van Rijnland en Gedeputeerde Staten, dd 17 juli 1837, nrs. 193 en 194.
59 Universiteitsbibliotheek Leiden (UB Leiden), Notulen van de vergadering der Staten van Holland, dd 4 juli 1837.
60 Archief HHR, OAR, 7002, afschrift brief van de minister van Binnenlandse Zaken aan de burgemeester van Sloten, dd. 3 juli 1837, nr. 160.
61 *Ibidem.*
62 G.A. Amsterdam, Uitgaande Stukken B&W Sloten, 341/152, brief B&W Sloten aan Gedeputeerde Staten, dd 13 november 1837, nr. 289.
63 Archief HHR, OAR, 7116, brief Dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland aan de gouverneur van Noord Holland, dd 29 feb. 1837.
64 Archief HHR, OAR, 7002, brief Dijkgraaf Rijnland aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, dd 29 juli 1837.
65 Naast de f 10.000 rijkssubsidie en de f 5.000 provinciale subsidie, werd door de polders zelf f 4.000 bijgedragen. Van deze f 4.000 werd, volgens de verordening van 24 februari 1817, f 2.000 door de hoefslagplichtigen opgebracht en respectievelijk f 1500 en f 500 door de Gecombineerde Sloterbinnen en Middelveldsche Akerpolders en de Osdorperbinnenpolder. Het resterende bedrag zou door het Hoogheemraadschap bijgelegd moeten worden, wat echter niet gebeurde.
66 G.A. Amsterdam, Uitgaande Stukken B&W Sloten, 341/152, brief B&W Sloten aan de Gouverneur, dd 2 november 1837, nr. 277.
67 P. de leeuw, *Algemeene Konst en Letterbode*, 1837 I, 13-16.
68 Gemeentearchief Leiden (G.A.Leiden), Secretarie-archief II, Notulen B&W 1837 I, bijlage 3, Rapport omtrent de op 29 nov. en 25 en 26 dec. 1836 door de storm aan gemeentelijke eigendommen aangerichte schade, dd. 30 dec. 1836.
69 Archief HHR, OAR, 1646, Opgaven van de burgemeesters van verschillende gemeenten aan de Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland, december 1836 en januari 1837.
70 C. van der Vijver, *Gedenkboek*, 90.

71 Archief HHR, OAR, 1646, brief Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland aan de Gouverneur van Zuid-Holland, dd 29 december 1836.

72 Door de ligging van Abbenes in de smalle doorgang tussen het Haarlemmermeer en het Kagermeer, werd de kracht van het water gebroken. Bij noord-oosten winden werd het opgestuwde water door het Lange Rak geperst. Zie: K.C. Tammes, 'Het eiland Abbenes', in *Holland, regionaal historisch tijdschrift* 9 (1977) 25.

73 P.J. Blok, *Geschiedenis eener Hollandsche stad* Nieuwe Tijd (Den Haag 1918) 24.

74 Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking* I (Leiden 1843) 56.

75 Archief HHR, OAR, 1646, brief burgemeester van Lisse aan Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland, dd 27 dec. 1836, nr. 378.

76 Van der Woud, *Het Lege Land*, 165.

77 ARA, 3.07.09/9, Twent van Raaphorst, Brief commissaris Twent van Raaphorst aan de opzichter S. de Keyser, dd 30 december 1836, nr. 930.

78 Dit argument werd bijvoorbeeld genoemd in de Memorie van de stad Leiden, gericht aan de Gouverneur van Zuid Holland, dd 9 oktober 1837, ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat.

79 Archief HHR. OAR, 7116, Brief dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland aan de gouverneur van Noord-Holland, dd 28 feb. 1837.

80 Later bleek dit echter toch reeds eerder, namelijk op 6 december 1815 het geval geweest te zijn.

81 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Beschouwingen van de droogmaking van het Haarlemmermeer in betrekking tot Rijnlands waterstaat, vervat in een rapport aan de weled. Heeren Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland, opgemaakt door de opzieners van het Hoogheemraadschap, D. Hanegraaff, P. de Leeuw en J. Kros in de maand februari 1839.

82 ARA, 2.02.01/5803 B, Staatssecretarie, 29 april 1837. Verslag over het jaar 1836, Amsterdam 18 maart 1837, nr. 2423.

83 ARA, Provinciaal Bestuur Zuid-Holland 1814-1850, inv.nr. 2212. Brief Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, dd 12 januari 1837 nr. 41.

84 *Ibidem.*

85 RANH, Indices Gedeputeerde Staten, inv.nrs. 4289, 26 jan. 1837/47 en 2 feb. 1837/14.

86 *Ibidem*, 9 feb. 1837/62.

87 De demografische ontwikkeling van Hollandse gewesten aan het einde van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw wordt aan de hand van de volgende cijfers geïllustreerd:

Totale bevolking van Noord- en Zuid-Holland, Amsterdam en Nederland in de jaren 1795, 1815 en 1840.

	1795	**1815**	**1840**
Holland	794.146	748.568	969.354
Amsterdam	217.024	190.000	211.000
Nederland	2.078.541	2.177.768	2.859.859

Bron: A.M. van der Woude, *Het Noorderkwartier, een regionaal-historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland*

van de late Middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw, I (Wageningen 1972) 101; en H. Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam, VII* (Amsterdam 1933) *146*.

Noten Hoofdstuk 3

1 ARA, 2.02.01/5471, Staatssecretarie 1813-1840, agenda van woensdag 1 maart 1837.
2 ARA, 2.02.01/5808, Staatssecretarie 1813-1840. Brief D.J. van Lennep aan koning Willem I, dd. 15 april 1837 M16 zeer geheim.
3 D.J. van Lennep (1774-1853) was, nadat hij weduwnaar geworden was, in 1819 gehuwd met A.C. van de Poll, zuster van mr. F. van de Poll.
4 ARA, 2.02.01/5808, Staatssecretarie 1813-1840. Brief F. van de Poll aan koning Willem I, dd 26 mei 1837 A23, Zeer Geheim.
5 Op cit.: C. Glaudemans, *De oude plannen*, 57.
6 H. Witlox, *Schets van de ontwikkeling van welvaart en bedrijvigheid in het verenigd koninkrijk der Nederlanden "Benelux 1815-1830"* (Nijmegen 1956) 144-146; en H. Blink, *Geschiedenis van den boerenstand en den landbouw in Nederland. Een studie van de ontwikkeling der economische, maatschappelijke en agrarische toestanden, voornamelijk ten plattelande* II (Groningen 1904) 294-297.
7 Op cit.: C. Glaudemans, *De oude plannen*, 59.
8 *Ibidem*, 65-66.
9 Het betrof hier de volgende stukken:
- het plan van A. Blanken Janszn., inspecteur-generaal van 's-Rijks Waterstaat uit 1808.
- Reactie van J. Blanken Janszn. op het ontwerp van van Lijnden c.s. uit 1823.
- Commentaar van Dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland
- reactie van D. Mentz uit 1829.

Deze stukken zijn in afschrift aanwezig in het Algemeen Rijksarchief, zie noot 12.
10 ARA, 2.02.01/5805 Staatssecretarie 1813-1840.
11 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Secretaris van Staat dd. 10 april 1837.
12 ARA, 2.02.01, Staatssecretarie 1813-1840, brief Secretaris van Staat aan de minister van Binnenlandse zaken, dd. 20 april 1837.
13 ARA, 2.02.01/5808, Staatssecretarie 1813-1840. Brief D.J. van Lennep aan koning Willem I, dd 15 april 1837, M16 Zeer geheim.
14 Zie bijvoorbeeld Van der Woud, *Het Lege Land*, 165-167.
15 ARA, 2.02.01/4277, Staatssecretarie. Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd 27 mei 1837, nr. 118.
16 In de commissie hadden zitting H. Ewijk (voorzitter), raadadviseur bij het departement van Binnenlandse Zaken; W.P. Barnaart van Bergen, lid van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland; M.G. Beijerinck, hoofdingenieur van de waterstaat in Zuid-Holland; C.J. de Bruijn Kops, burgemeester van de stad Haarlem; L.R. Gevaerts, lid van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland; P. Grinwis, hoofdingenieur van de waterstaat in Noord-Holland; D. Hooft Jacobsz, lid van de raad van de stad Amsterdam en lid van de Staten-Generaal; D. Mentz, inspecteur van de waterstaat en P.A. du Pui, hoogheemraad van Rijnland.

17 De koning wilde blijkbaar vaart achter de onderneming zetten. In het advies aan de koning stelde de minister van Binnenlandse Zaken de datum van eindrapportage op 1 december. De koning heeft dit in het KB met een maand vervroegd.
18 Van der Woud, *Het Lege Land*, 27. Definitie uit de Memorie van Antwoord over de Wet op de Ruimtelijke Ordening, Bijlagen van het Verslag der Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1958-59 III nr. 6 pag.2.
19 Van der Woud, *Het Lege Land*, 27-30.
20 *Ibidem*, 29.
21 *Ibidem*, 28.
22 A. Goslinga typeert koning Willem I als een verlicht despoot. Zie hiervoor A. Goslinga, *Willem I als verlicht despoot. Rede* (Baarn 1918). Deze typering is later onder andere overgenomen door Jan en Annie Romein in *Erflaters van onze beschaving. Nederlandse Gestalten uit zes eeuwen* (Laren 1971, negende druk) 644. Bornewasser laat zich ongeveer in dezelfde zin uit over Willem I: "In de geest van het verlicht absolutisme droeg hij [Willem I] alleen de verantwoordelijkheid voor het welzijn van zijn volk (...) Hij was de drijvende kracht van de staatsmachine, waarvan het ingewikkelde raderwerk uiteindelijk diende voor zijn besluitvorming. Le roi décide seul! Zijn absolutisme was verlicht. Getemperd derhalve was zijn monarchie". in: J.A. Bornewasser, 'Het Koninkrijk der Nederlanden 1815-1830' in: *AGN* XI (Haarlem 1981) 233.
23 J.A. Bornewasser, 'Het koninkrijk der Nederlanden 1815-1830' in *AGN* XI (Haarlem 1981) 233.
24 P.J. Oud, *Honderd jaren. Een eeuw van staatkundige vormgeving in Nederland 1840-1940* (Assen 1987, 9e druk) 2.
25 F.J.A. Broeze, 'Laat mercantilist of selectief vrijhandelaar? Koning Willem I en zijn economische politiek aangaande de Nederlandse handel met China', in: J. de Vries e.a. (red) *Ondernemende geschiedenis. 22 opstellen geschreven bij het afscheid van mr. H. van Riel als voorzitter van de Vereniging Het Nederlandsch Historisch Archief* (Den Haag 1977) 221.
26 J.A. Bornewasser, *AGN* XI, 234.
27 Dit werd reeds geconstateerd door I.J. Brugmans, 'De economische politiek van koning Willem I' in: *Bijdragen voor Vaderlandsche geschiedenis en Oudheidkunde* 6e reeks X (Den Haag 1930) 13. De latere nationale grenzen waren geen scheidslijn van belangen. De belangentegenstelling was louter economisch bepaald. Zie ook J.A. Bornewasser, 'Koning Willem I' in C.A. Tamse (red) *Nassau en Oranje in de Nederlandse Geschiedenis* (Alphen aan den Rijn 1979) 252-253.
28 Van Hogendorp onderhield contact met de twee belangrijkste economen van zijn tijd: H.W. Tydeman en J. Ackersdijck. Hij kende de werken van Verri, Say, Sully, Sismondi, Kraus, Ricardo, Smith en waarschijnlijk ook van Malthus. Zie: I. Hasenberg Butter, *Academic Economics in Holland 1800-1870* (The Hague 1969) 30-33.
29 *Ibidem*, 26-28.
30 I.J. Brugmans, 'De economische politiek van Willem I', 5
31 Witlox, *Schets van de ontwikkeling van welvaart*, 167-168. Volgens Bornewasser kan koning Willem I, die de erenaam 'kanalenkoning' kreeg, met even veel recht 'wegenkoning' genoemd worden. J.A. Bornewasser, 'Koning Willem I' in Tamse, 253.
32 Broeze, 'Laat mercantilist of selectief vrijhandelaar',222.
33 *Ibidem*, 222 en 239.
34 I. Hasenberg Butter, *Academic economics*, 77.

35 Cijfers uit A.M. van der Woude, 'Bevolking en gezin in Nederland',in: F.L. van Holthoon (red) *De Nederlandse samenleving sinds 1815* (Assen/Maastricht 1985) 22. Onder Nederland wordt het huidige grondgebied verstaan.

36 I. Hasenberg Butter, *Academic economics*, 75-76.

37 ARA, 2.02.01/5813b Staatssecretarie. Brief minister van Financiën aan de koning, dd. 13 januari 1838, nr N30/105 geheim.

38 ARA, 2.08.05/10000, Ministerie van Financiën, Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp omtrent de uitgifte van losrenten, dd. 20 januari 1838.

39 ARA, 2.04.07/1450, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief aannemer C. Kater aan de Commissie van Beheer en Toezicht, dd 2 feb. 1841.

40 Op cit.: F.L. van Holthoon, 'De armenzorg in Nederland', in F.L. van Holthoon (red), *Nederlandse samenleving* 176.

41 ARA, 2.04.07/1451 Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief koning Willem II aan de minister van Binnenlandse zaken, dd 22 april 1841, nr. 12. Hierover was na de stormen van 1836 uiteraard nagedacht. De opziener van Rijnland, P. de Leeuw, had daartoe zelfs een dijkontwerp gemaakt. Zie Archief HHR, OAR, 7002 en 7003.

42 Dat dit slechts onder bepaalde voorwaarden opgaat zal nog blijken.

43 'De bemoeienis der Regeering met den aanleg van openbare werken', in: *Tijdschrift voor Staathuishoudkunde en Statistiek* 5 (1850) 210-224

44 H. Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam* V (Utrecht/Antwerpen 1973) 140-141.

45 H. Lintsen, 'Segmentatie en innovatie. Nederlandse waterstaatsingenieurs en de waterbouwkundige technologie tussen 1800 en 1850' in *Economisch- en Sociaal Historisch Jaarboek* 46 (Den Haag 1983) 83-86.

46 ARA, 2.04.23/463, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Brief Secretaris van Staat aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 22 september 1837 nr. 40. De grote belangstelling van de vorst voor stoombemaling blijkt onder andere uit het feit dat hij de minister van Binnenlandse Zaken opdracht geeft tot het geven van informatie, terwijl de staatscommissie nog volop bezig was met het samenstellen van een ontwerp van droogmaking.

47 *Ibidem*, Rapport van de Administrateur der Nationale Nijverheid aan de minister van Buitenlandse Zaken, dd. 29 november 1837.

48 ARA, 2.04.23/232, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Rapport Administrateur der Nationale Nijverheid aan de minister van Buitenlandse Zaken, dd. 29 november 1836, nr. 8A.

49 ARA, 2.04.23/233, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Rapport van de administrateur van de Nationale Nijverheid aan de minister van Buitenlandse Zaken,dd. 1 augustus 1836.

50 ARA, 2.04.23/463, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Rapport van de Administrateur der Nationale Nijverheid aan de minister van Buitenlandse zaken, dd 29 nov. 1837. Dit rapport is ook aan de koning toegestuurd.

51 ARA, 2.04.07/1447, Binnenlandse zaken, derde afdeling Waterstaat, brief G. Simons aan de koning, dd. 16 maart 1840 nr. 74. Interessant in dit kader is de opmerking van W.C.H. Staring over de meerdere functies van stoommachines bij droogmakerijen. In een lezing gaat Staring in op de landbouw in de Amerikaanse staat Maine, waaraan de Nederlanders een voorbeeld zouden kunnen nemen. Hoewel het voor het grootste deel een fictief voorbeeld is, geeft het wel aardig weer hoe over de toepassingsmogelijkheden van stoom werd nagedacht. "Bij de lage veenen wordt, gedurende de verveening, uit de opbrengst van den turf het fonds te zamen gebragt, waaruit men later de kosten vindt van inpolderen en leegmalen. Bij

de meeste dergelijke polders zijn de vroegere windmolens vervangen door krachtige stoomgemalen. Jaar in jaar uit blijven deze in beweging, want allen zijn gelijk ingerigt tot het ophalen van water en tot het malen van graan, het zagen van hout of tot andere bezigheden, waarmede zij den veel ledigen tijd die het bedrijf van watermolenaar medebrengt, aangenaam en nuttig weten te slijten". Zie W.C.H. Staring, *De Nederlandsche wateren. Eene voorlezing gehouden voor de Overijsselsche vereeniging ter bevordering van Provinciale Welvaart* (Arnhem 1847) 16.

52 ARA, 2.04.07/1448, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse zaken aan de Commissie van Beheer en Toezicht, dd 26 mei 1840, nr. 106.

53 De opmerking van Van der Woud wekt dan ook enige bevreemding wanneer hij schrijft dat de droogmaking van het meer als doel had: "de beveiliging van het land tegen het water. De Haarlemmermeerpolder kreeg echter een landbouwbestemming, maar door de slechte landinrichting liet de staat de eerste generatie van kolonisten een zwaar gelag betalen". Zie Van der Woud, *Het Lege Land*, 29. Deze opmerking suggereert toch duidelijk dat op het moment dat besloten werd om tot inpoldering over te gaan, men nog niet wist wat er met de grond zou gaan gebeuren. Later zal blijken dat het vooruitzicht dat de drooggevallen grond voor landbouwdoeleinden verkocht zou kunnen worden, juist van meet af aan de beslissing om in te polderen heeft vereenvoudigd. Uit deze opbrengsten zouden de inpolderingswerkzaamheden voor een belangrijk deel gefinancierd kunnen worden.

54 ARA, 2.16.06/950, Inspecteurs en Commissies van de waterstaat voor 1850, Mentz. Kladnotulen van de commissievergaderingen.

55 Archief HHR. OAR,Eindrapport van de commissie ingesteld bij Koninklijk Besluit van 7 augustus 1837, nr. 51 wegens de droogmaking van de Haarlemmermeer. Rapport dd. 24 oktober 1837.

56 Een boezem wordt veelal gedefinieerd als "een samenstel van wateren, dienende tot voorlopige waterbergplaats van het door een aantal polders geloosde water". Zie: P. de Gruyter, *De waterhuishouding. Rijnlands Boezem, een technisch-hygiënische studie over de beteekenis en het beheer van den boezem, de waterhuishouding van het boezemgebied, het gebruik en de hoedanigheid van het boezemwater* deel I (Leiden 1957) 60. Gouda maakte overigens tot aan het einde van de jaren vijftig van de 19e eeuw geen deel uit van het hoogheemraadschap van Rijnland.

56a De oudste lozingsplaats werd gevormd door een sluizencomplex in een dijk bezuiden het Leidse Meer, de zogeheten Wendeldijk. Zie hiervoor H. van der Linden,'Oorsprong en oudste ontwikkeling van het hoogheemraadschap van Rijnland' in: *Holland, regionaal-historisch tijdschrift* 22 (1990) 142-144.

56b Zie hiervoor S.J. Fockema Andreae 'Jan van Brouchoven, rentmeester van Rijnland (1540-1588)' in: *Jaarboekje voor geschiedenis en oudheidkunde van Leiden en Rijnland* 22 (1929-1930), met name 87-93.

57 *Ibidem*, 122-124.

58 Archief HHR, OAR, Eindrapport van de Staatscommissie, dd. 24 okt. 1837.

59 Cijfers met betrekking tot de scheepvaart over het Haarlemmermeer zie *Handelingen der Staten-Generaal, zitting 1838-1839*, p 120-121. Het Kamerlid Luzac geeft in het debat over het wetsontwerp de volgende cijfers. Te Spaarndam zijn door de drie sluizen geschut:

1835:	19.331 schepen
1836:	21.192 schepen
1837:	21.036 schepen
1838:	20.071 schepen

Van dit aantal bleven er volgens Luzac ongeveer 7000 in de buurt van Haarlem terwijl er 14.000 over het meer naar Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant of verder gingen of daarvan terugkeerden. Bij deze aantallen moeten nog de schepen gevoegd worden die van en naar de dorpen aan het meer gelegen varen en de schepen die vanuit Zuid Holland, Zeeland en Noord-Brabant naar Haarlem varen. Het aantal is niet goed te schatten omdat ze nergens sluizen door hoeven varen en er dus nergens een officiële registratie plaats heeft. Verder noemt Luzac nog een aantal van ongeveer 8000 schepen die jaarlijks de sluis aan de Overtoom passeren. De minister van Financiën betwijfelde echter of deze cijfers juist waren en hij was van mening dat vele schepen dubbel geteld werden. Hij schatte het aantal schepen dat jaarlijks over het Haarlemmermeer voer niet groter dan ongeveer 11.000. *Handelingen der Staten Generaal 1838-1839*, 145.

60 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat. Beschouwingen van de droogmaking van het Haarlemmermeer in betrekking tot Rijnlands waterstaat, vervat in een rapport aan de Weled. Heeren Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland, opgemaakt ten gevolge van hun Weledelens gegevene Commissie door de opzieners van het hoogheemraadschap A. Hanegraaff, P. de Leeuw en J. Kros, dd. feb. 1839.

61 P. de Gruyter, *Rijnlands boezem* I,76 schrijft dat rond 1930 de bijzondere kwekerijen hun tuinen iedere vijf jaren een goede beurt geven door extra stalmest op hun gronden te gooien en deze op te hogen met veenaarde, bagger en kroos. Volgens hem werd er (omgerekend) per jaar per hectare 100-250 ton veenaarde, 300 ton bagger en 100-200 ton kroos op de tuinen gebracht, hetgeen neerkwam op een laag van ca. 5 centimeter per jaar.

62 ARA, 2.04.07/1457, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief boomkweker Hengeveld uit Aalsmeer aan de koning, dd. 13 december 1842.

63 *Inkomsten en uitgaven uit verpachting van vroonwateren voor de gemeente Leiden in guldens, 1830-1840*

Jaar	*inkomsten*	*uitgaven*
1830	2332,98	895,98
1831	2055,98	937,02
1832	2082,35	855,09
1833	1932,44	630,66
1834	1897,09	821,02
1835	1867,04	609,22
1836	2187,73	1132,03
1837	2218,38	1221,85
1838	2266,73	673,79
1839	2251,32	587,69
1840	2093,79	437,96

Gemeente-archief Leiden, Archief van de vroonwateren, inv.nr. 1005, Memorie van het slot der rekeningen van de vroonmeester 1684-1846.
Voor de gemeente Haarlem is bekend dat tussen 1830 en 1840 per jaar tussen de 700 en 840 gulden viswater werd verpacht. Zie gemeente-archief Haarlem, Nieuwarchief nr. 13, 1835-1850, Opbrengsten pachten visserij.

64 ARA, 2.04.07/1464, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van 9 vissers uit Aalsmeer aan de koning, dd 13 augustus 1845. Bekend is dat in de

gemeenten Leiden, Haarlem, Houtrijk, Sloten en de Kaag vissers woonden die voor hun levensonderhoud afhankelijk waren van visvangst op het Haarlemmermeer.

65 ARA, 2.04.07/1463, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer en Toezicht aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 14 april 1845.

66 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse zaken, derde afdeling, Waterstaat. Dit ongenoegen werd door B&W van Leiden kenbaar gemaakt in een brief dd. 21 augustus 1837 aan de gouverneur van Zuid Holland, waarin het college zegt bang te zijn dat op die manier te weinig rekening gehouden zal worden met de belangen van de stad in verband met een eventuele droogmaking. Deze brief wordt op 24 augustus door de minister van Binnenlandse Zaken ontvangen.

67 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Memorie van de stad Leiden, gericht aan de gouverneur van Zuid-Holland, dd 9 oktober 1837.

68 Dat het water in Leiden ook voor de inpoldering aan kwaliteit nogal te wensen over liet blijkt wel uit de vele middelen die in het verleden zijn aangewend teneinde de waterkwaliteit in de stadsgrachten te verbeteren. In 1828 maakte de stadsarchitect van Leiden, S. van der Paauw, op last van B&W een overzicht van de middelen van waterverversing die in de afgelopen 250 jaar waren aangewend. Hij begint zijn brochure met de zin: "Het zal aan ieder, welke de stad Leiden sedert eenige jaren bewoont, niet onbekend wezen, dat in den laatsten tijd, gedurende het heete zomerweder, wanneer het water deszelfs laagsten stand bereikt, eene onaangename lucht uit sommige grachten oprijst (...)". Zie S. van der Paauw, *Verhaal van de middelen tot verversching van het water in de grachten der stad Leyden, gedurende eene reeks van bijna tweehonderd en vijftig jaren* (Leiden 1828).

69 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Memorie van de stad Leiden, dd. 9 oktober 1837.

70 De kosten werden in acht hoofdcategorieën verdeeld, die hieronder zijn weergegeven. In het rapport zijn de kosten van ieder hoofdonderdeel nader gespecificeerd.

Hoofdcategorieën:

1.	Werken ter voorziening in de behoefte van Rijnlands uitwatering	f.	1.004.000,--
2.	Bedijking en Ringvaart	f.	2.384.080,--
3.	Onteigeningen	f.	268.000,--
4.	Bemaling van de plas	f.	2.541.000,--
5.	Verkaveling	f.	1.131.000,--
6.	Onderhoud en opzichterskosten	f.	339.250,--
7.	Werken voor de scheepvaart	f.	287.827,--
8.	Onvoorziene kosten	f.	400.000,--
	Totaal:	f.	8.355.157,--

71 Van der Woud, *Het Lege Land* 303.

72 Zie eindrapport van de Staatscommissie, dd. 24 oktober 1837.

73 ARA, 2.04.23/463, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Brief van de secretaris van Staat aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd 31 oktober 1837, nr. 78.

74 ARA, 2.04.23/239, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Rapport van de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën aan de koning, dd. december 1837.

75 *Ibidem* en Rapport van de Staatscommissie, dd 23 oktober 1837.

76 ARA, 2.16.06/1067, Inspecteurs en Commissies van de Waterstaat, nr. 144, Nota Ewijk dd. 15 december 1837.

77 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat. Rapport van de Secretaris van Staat aan de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën, dd. 31 december 1837 nr. 99.

78 Voor een gedetailleerd verslag van de werkzaamheden en opvattingen van de twee commissies die zich achtereenvolgens met de vraag omtrent het gebruik van stoomkracht hebben beziggehouden: L. Middelkoop, *Drie stoomgemalen voor het Haarlemmermeer. Droogmaking en technische innovatie 1837-1858* Doctoraalscriptie geschiedenis RU Leiden 1988.

79 H.W. Lintsen, *Ingenieurs in Nederland in de negentiende eeuw. Een streven naar erkenning en macht* (Den Haag 1980).

80 Het verschil traditioneel en modern wordt bepaald door de opleiding van de ingenieurs. De traditioneel opgeleide ingenieurs waren voornamelijk in de praktijk gevormd en hadden hun leerproces afgesloten met een landmetersexamen. De modern opgeleide ingenieurs hadden een militair-wetenschappelijke opleiding genoten aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda, later aan de Polytechnische School te Delft. Zie H. Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*, passim.

81 ARA, 2.04.07/1449, Binnenlandse zaken, derde afdeling Waterstaat, brief A. Lipkens aan de minister van Binnenlandse Zaken, vanuit Cornwall, dd. 2 september 1840, nr. 23.

82 ARA, 2.04.26/256 Binnenlandse zaken, Kabinet. Eindrapport Simons, Beijerinck en Lipkens aan de ministers van Binnenlandse zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën, dd 8 oktober 1840. Zie ook D.T. Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* I, 112-120 en L. Middelkoop, *Drie stoomgemalen*. H. Lintsen komt op basis van het door de commissie berekende vermogen der gemalen en de kosten van droogmaking tot de conclusie dat bij dergelijk grootschalig gebruik de exploitatiekosten van de bemaling per paardekracht per jaar door middel van stoom f 85,- kost en wanneer dit door middel van windkracht zou gebeuren f 115,- per paardekracht per jaar zou kosten. Grootschalig gebruik van stoomkracht was op dat moment goedkoper dan windkracht. Bij kleinschalig gebruik (met weinig vermogen) was het omgekeerde het geval. Zie: H.W. Lintsen, 'Van windbemaling naar stoombemaling: innoveren in Nederland in de negentiende eeuw', in *Jaarboek voor de Geschiedenis van Bedrijf en Techniek JbGBT* 2 (Utrecht 1985) 55.

83 R.Th Griffiths, 'Ambacht en Nijverheid in de Noordelijke Nederlanden, 1770-1844', in: *AGN* X (Haarlem 1981) 250.

84 RANH, Commissie Droogmaking, 375, Brief J.A. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 26 juni 1848, nr. 243; 21 augustus 1848, nr. 335; 30 oktober 1848, nr. 435 en Rapport M.G. Beijerinck en G. Simons aan de Commissie van Beheer, dd. 12 november 1848, nr. 4940/2852.

85 ARA, 2.04.23/239, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Rapport van de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën aan de koning, dd. dec. 1837.

86 ARA, 2.04.07/1445 Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Rapport van de minister van Justitie, dd. 25 januari 1838.

87 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 6-9. Interessant in deze is de hypothese van Van der Woud die de eigendomsprocedures die door de stad Leiden werden gevoerd in verband brengt met het feit dat de stad Leiden geen zetel had in de Staatscommissie van 1837, noch in de Commissie van Beheer en Toezicht van 1839: "Het uitrangeren van Leiden is er wellicht de oorzaak van geweest dat deze stad de Commissie van Beheer op een andere wijze heeft willen laten merken dat zij niet met zich liet sollen. Leiden heeft vanaf 1840 de commissie bestookt

met schadeclaims wegens het verlies van vermeende eigendomsrechten (...)'. Van der Woud, *Het Lege Land*, 284.

88 Zie: J.A. Verdoorn, *Volksgezondheid en sociale ontwikkeling. Beschouwingen over het gezondheidswezen te Amsterdam in de 19e eeuw* (Utrecht/Antwerpen 1965) 44-51 en H.A. Diederiks en Ch. Jeurgens, 'Milieu, bedrijf en overheid; Leiden in de negentiende eeuw' in *JbGBT* 5 (1988) 431-432

89 ARA, 2.04.23/239, Binnenlandse Zaken, Nijverheid. Rapport van de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën aan de koning, dd. december 1837.

90 Van der Woud, *Het Lege Land*, 305.

91 G.J. Pool, *De droogmaking der Haarlemmermeer, mits met de noodige voorzorgen in het werk gesteld, voor de gezondheid der naburige bewoners en arbeiders niet schadelijk* (Amsterdam 1838); en G. J. van Geuns, *Natuurkundige beschouwingen van moerassen en moerasziekten in verband met de vraag of de droogmaking van het Haarlemmermeer nadeelige gevolgen zal hebben voor de gezondheid der bewoners van nabijgelegene plaatsen en der arbeiders aan het meer* (Amsterdam 1839).

92 ARA, 2.04.23/240 Binnenlandse Zaken, Nijverheid, brief secretaris van Staat aan de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën, dd 31 december 1837, nr. 99.

93 I.J. Brugmans, 'De financiële crisis van 1844', in *Welvaart en Historie. Tien studiën door I.J. Brugmans* (Den Haag 1970, 2e druk) 62.

94 H. Riemens, *Het Amortisatiesyndicaat* (1935) 21.

95 Brugmans, 'Financiële crisis', 63; en Van der Woud, *Het Lege Land*, 524.

96 P.J. Oud, *Honderd jaren*, 4.

97 Brugmans, 'Financiële crisis', 64 en *Staatsblad* 1836.

98 ARA, 2.02.01/5807 Staatssecretarie/Geheime Besluiten. Rapport van de Staatsraad ad interim belast met de directie van het departement van Financiën, Beelaerts van Blokland aan de koning, dd. 26 augustus 1837, nr. F33 367/2338 zeer geheim.

99 In de Memorie van Toelichting wordt over die andere werken van openbaar nut gezegd:"Behalve de belangrijke werken, waarvan gesproken is [droogmaking van het Haarlemmermeer en de aanleg van de Rijnspoorweg] valt er in gedeelten van het Rijk, die niet zo onmiddellijk in aanraking komen met den geprojecteerden spoorweg, nog veel nuttigs te doen door verbetering van communicatiën (...)" Gewezen werd op de uitbreiding van straatwegen in de provincies Groningen en Friesland, de voltooiing van de weg die beide provincies via Drenthe met het centrum van Nederland verbond, het afwerken van de straatwegen in Noord-Brabant, aanleg van de straatwegen Amsterdam - Naarden en Rotterdam - Buitensluis en verbetering van de droogmakerij van Mijdrecht.

100 ARA, 2.08.05/10000, Ministerie van Financiën. Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel zoals aan de koning werd aangeboden door de minister van Financiën, dd 13 januari 1838, 30/105 Geheim.

101 ARA, 2.02.05/14, Ministerraad 1823-1960. Rapport minister van Financiën aan de koning naar aanleiding van opmerkingen over het wetsontwerp in de ministerraad gemaakt, dd. 31 januari 1838, nr 65/286 geheim.

102 ARA, 2.02.01/5813 A, Staatssecretarie/Geheime Besluiten, Rapport Raad van State aan de koning betreffende het advies inzake de wetsontwerpen, dd 21 februari 1838, nr. B4

103 *Ibidem.*

104 *Ibidem.*

105 *Ibidem.*

106 ARA, 2.02.01/5813 B, Staatssecretarie/Geheime Besluiten, brief minister van Financiën aan de koning, dd. 24 februari nr. 102/512.

107 ARA, 2.02.08/140, Tweede Kamer, derde afdeling over het wetsontwerp, zitting dd. 3 maart 1838. Zie ook *Handelingen der Staten -Generaal*, zitting 1837-38, Bijlagen.

108 ARA, 2.02.01/5814 B, Staatssecretarie/Geheime Besluiten, brief minister van Financiën aan de koning, dd. 18 maart 1838, F11, zeer geheim, nr. 139/728.

109 *Ibidem*.

110 *Ibidem*.

111 ARA, 2.02.01/5814 A, Staatssecretarie/Geheime Besluiten, brief Secretaris van Staat aan de minister van Financiën, dd. 20 maart 1838, nr. J11, zeer geheim, veel spoed.

112 *Handelingen der Staten Generaal, 1837-1838*, Bijlagen, Nadere processen verbaal van de beraadslagingen der afdelingen, pag. 254-260.

113 Ibidem, derde afdeling, 257.

114 ARA, 2.02.01/5814 A, Staatssecretarie/Geheime Besluiten, brief minister van Financiën aan de koning, dd 28 maart 1838, nr. 149/837.

115 *Handelingen der Staten Generaal*, 1837-1838, 26e zitting, 2 april 1838, Redevoering van de minister van Financiën Beelaerts van Blokland in de Tweede Kamer.

116 ARA, 2.02.01/5815B, Staatssecretarie/Geheime Besluiten, brief secretaris van Staat aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd 16 april 1838, nr. Y15.

117 Koninklijk Besluit 30 april 1838.

118 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Secretaris van Staat aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 18 mei 1838, nr. 92.

119 *Ibidem*, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd. 21 mei 1838, nr. 41.

120 Ibidem.

121 ARA, 2.02.01/5819 Staatssecretarie 1813-1840, brief secretaris van Staat aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 26 aug. 1838, M35 geheim. Interessant is dat de woordvoerder van de Britse tak van de familie Rothschild na de behandeling van het wetsontwerp in de Tweede Kamer in april 1838, verklaarde twijfels te hebben over de haalbaarheid van inpoldering door particulieren, gezien de oppositie van de stad Leiden en de ingelanden. Hij vreesde dat "eene maatschappij van particulieren, vooral als die door vreemde en nog wel door Joodsche huizen wierd ondernomen, te kort zou schieten bij zoo veel en zoo magtige oppositie".

122 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling, Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd. 13 oktober, nr. 29.

123 ARA, 2.02.01/5822 A, Staatssecretarie/Geheime Besluiten, brief ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën aan de koning, dd. 13 september 1838 nr. 396/2500 geheim.

124 *Handelingen der Staten-Generaal*, zitting 1838-1839, Koninklijk Besluit ingekomen in de zitting dd. 12 december 1838. Ontwerp van Wet betreffende een geldleening voor de bedijking en droogmaking van het Haarlemmermeer, p. 207.

125 *Ibidem*, Beantwoording van de bedenkingen der afdelingen, ingezonden bij brief door de minister van Financiën, dd. 19 februari 1838.

126 ARA, 2.02.01/5822 A, Staatssecretarie, Geheime Besluiten. Rapport van de Raad van State aan de koning, dd. 22 oktober 1838 L3 geheim.

127 *Handelingen der Staten-Generaal*,1838-1839, 209. Processen verbaal van de beraadslagingen der derde afdeling, dd. 15 december 1838.

128 De derde afdeling stond wat deze kritiek betrof tamelijk alleen. Opmerkelijk is wel dat vier van de zes tegenstemmers tegen dit wetsontwerp uit de derde afdeling kwamen.

129 *Handelingen der Staten-Generaal*, 1838-1839, Beantwoording van de bedenkingen der afdelingen door de minister van Financiën, dd. 19 februari 1839.

130 *Ibidem*, 217-218. Verslag der Centrale afdeling, uitgebracht in de zitting van 14 maart 1839.

131 ARA, 2.04.23/247, Binnenlandse Zaken, Nijverheid, brief ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën aan de koning, dd. 12 maart 1839, nr. 65/633 en het antwoord van de Secretaris van Staat aan de ministers, dd. 13 maart 1839, nr. 94.

132 *Handelingen der Staten-Generaal*, 1838-1839, 218, Nadere nota tot toelichting. Brief van de minister van Financiën aan de Tweede Kamer, dd. 14 maart.

133 Koninklijk Huisarchief (KHA), Archief Willem Frederik, A35 VIIIa 120, Afschriften van brieven van de koning aan de prins van Oranje, dd. 15 maart 1839.

134 Tegen het wetsvoorstel stemden vier leden uit de derde afdeling: de heren Sandberg, van Alphen, van Dam van Isselt en Luzac. Verder stemden tegen de leden Romme en van Nagell tot Ampsen.

Noten Hoofdstuk 4

1 Van der Woud, *Het Lege Land*, 302.

2 D. van Blom, 'De Haarlemmermeer' in *De Gids* 89 (1925) 134.

3 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 362.

4 Zie bijvoorbeeld het request aan de koning op 27 december 1850 ingediend door de ingelanden van de polders onder Alphen, en het adres aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal door 12 ondertekenaars, dd. 18 november 1852, als bijlagen gepubliceerd in Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, 46-53.

5 W. Bilderdijk, *Geschiedenis des Vaderlands* I (Amsterdam 1832) 25.

6 *Ibidem*, 24.

7 *Ibidem*.

8 S. de Wind, 'Hebben onze voorouders deze landen te vroeg bedijkt, en verdienen zij daarom vernuftige landbedervers genoemd te worden' in *Zeeuwsche Volksalmanak* (Zierikzee 1838) 97-99.

9 *Ibidem*, 99.

10 Zie voor deze problematiek A. Faludi, *A decision-centred view of environmental planning* (Oxford 1987) 91.

11 W. Bilderdijk, *Geschiedenis*, 25.

12 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Nota van bedenkingen opzigtens het rapport van de opzichters van Rijnland, dd. 1839. Hierop wordt later in dit hoofdstuk nog terug gekomen.

13 H. Roland-Holst, *Kapitaal en arbeid in Nederland* ; Zie ook Z.W. Sneller, *Economische en sociale denkbeelden in Nederland in den aanvang der negentiende eeuw (1814-1830)* Rede(Haarlem 1922) en H. Brugmans, *De geschiedenis van Amsterdam* V (Utrecht/Antwerpen 1973) 187-188.

14 Zie hiervoor: *Het ontwerp van droogmaking van het Haarlemmermeer, beknopt, maar volledig voorgedragen in eenen brief van een heer te Utrecht aan zijnen vriend te Amsterdam* (1820); *Vrije gedachte van een ingeland van Rijnland over de verhandeling van droogmaking der Haarlemmermeer* (1821); F.G. baron van Lijnden van Hemmen, *Antwoord op de vrije gedachte van een ingeland van*

Rijnland (1821); *Memorie van den hoogleraar Jacob de Gelder, overgegeven aan het Hoogheemraadschap van Rijnland behelzende deszelfs consideratie over het ontwerp van den heer Baron van Lijnden, strekkende ter droogmaking van het Haarlemmermeer* (1821) en *Aantekeningen op deze memorie van Baron van Lijnden van Hemmen* (1822).

15 W.J.C. van Hasselt, *Het Haarlemmermeerboek van J.A. Leeghwater met aanteekeningen van en voorafgegaan door eenige levensbijzonderheden van den schrijver en een historisch overzicht der plannen tot en der werken over de droogmaking van het Haarlemmermeer* (Amsterdam 1838, 13e druk) 5; B.P.G. van Diggelen, *Voorlezing bevattende eenige beschouwingen betrekkelijk den physieken toestand der lage bodems in ons vaderland, tevens strekkende tot inleiding voor een ontwerp ter verbetering der gesteldheid van een gedeelte des bodems van en ter uitbreiding der kustlanden langs de Zuiderzee* (Zwolle 1843) 4-5; C. Boon, *Godsdienstige beschouwing van het droogmaken van het Haarlemmermeer in eene leerrede over psalm VIII 7a* (Groningen 1844) 35-37.

16 W.J.C. van Hasselt, *Het Haarlemmermeerboek van J.A. Leeghwater* (Amsterdam 1838, 13e druk).

17 Bijv. het weinig realistische werkje van C. Zumbag de Koesfelt, *Ontwerp tot droogmaking van het Haarlemmermeer zonder voorafgaande bedijking* (oorspr. druk 1742, herdruk Amsterdam 1838).

18 ARA, 2.16.06/1070, Inspecteurs en Commissies van de Waterstaat in Nederland voor 1850. In dit dossier treffen we slechts enkele gedichten aan waarin de droogmaking van het meer betreurd wordt. In een gedicht onder de titel *Vreugdekreet van de Baars-Paling-Snoek* uit 1838 uiten de vissen hun vreugde over het feit dat het wetsvoorstel om het meer droog te leggen is verworpen. In een ander gedicht uit 1853 *De meernimf verkracht* schrijft de dichter dat het eens zo fiere meer door de stoom is verkracht.

19 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*; J.T.P. Bijhouwer, *Het Nederlandse Landschap* (Amsterdam/Antwerpen 1971) 138.

20 Van der Woud, *Het Lege Land*, 303.

21 Van der Woud, *Het Lege Land*, 302-304; Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*; L.Giebels, 'Het stoomgemaal van 1857 en het dieselgemaal van 1936. Twee generaties boezemgemalen te Gouda' in: L.A.M. Giebels (red), *Waterbeweging rond Gouda van ca. 1100 tot heden. Geschiedenis van Rijnlands waterstaat tussen IJssel en Gouwe* (Leiden 1988) 42.

22 Schriftelijke stukken hierover worden in het archief niet aangetroffen, wat echter niet betekent dat er geen mondeling overleg geweest kan zijn over deze vraag.

23 ARA, 2.02.01/4482, Staatssecretarie, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd. 14 mei 1839, nr. 185 geheim.

24 *Ibidem*, Met potlood staat bij deze voordracht aangetekend, waarschijnlijk door de Secretaris van Staat: 'Van de Poll' en voor de naam van Van Outeren 'Van Alphen'. Eveneens in de kantlijn met potlood dat De Bruijn Kops behalve hoogheemraad ook burgemeester van Haarlem is en dat Hooft ook zitting heeft in de Tweede Kamer. Deze toevoegingen zouden erop kunnen duiden dat de minister van Binnenlandse Zaken De Bruijn Kops niet heeft voorgedragen als vertegenwoordiger van de stad Haarlem, maar louter en alleen vanwege zijn functie als hoogheemraad van Rijnland. Dit zou betekenen dat latere suggesties dat Leiden om een of andere reden door de overheid zou zijn uitgerangeerd, niet terecht zijn. Van der Woud geeft de volgende mogelijke verklaring voor het niet benoemen van een vertegenwoordiger van de stad Leiden in de Commissie van Beheer en Toezicht: "Misschien was de redenering van de koning en zijn adviseurs dat de waterverver-

sing van Leiden voldoende opgelost was door de Katwijkse uitwatering die sinds 1807 het boezemwater van Rijnland bij eb de op de Noordzee spuide en zo de doorstroming bij Leiden bevorderde (...)". Van der Woud, *Het Lege Land*, 284.

25 De Commissie van Beheer en Toezicht bestond naast van de Poll uit de leden: Jhr. mr. D.F. van Alphen, lid der Tweede Kamer en hoogheemraad van Rijnland; W.P. Barnaart van Bergen, Gedeputeerde van Noord-Holland; M.G. Beijerinck, hoofdingenieur van de waterstaat in Zuid-Holland; C.J. de Bruijn Kops, burgemeester van Haarlem en hoogheemraad van Rijnland; H. Ewijk, raadadviseur bij het ministerie van Binnenlandse Zaken; W.K. van Gennep, inspecteur der Domeinen in het tweede ressort; Jhr. mr. L.R. Gevaèrts, Gedeputeerde van Zuid-Holland; Jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest, lid der Tweede Kamer; P.T. Grinwis, hoofdingenieur van de waterstaat in Noord Holland; Jhr. D. Hooft, lid van de raad van de stad Amsterdam en lid van de Tweede Kamer. Zie K.B. 22 mei 1839.
Bij Besluit van 31 mei 1839 nr. 92 werd D.F. van Alphen reeds door mr. P.G. van Outeren vervangen. Van Alphen had vanwege zijn hoge leeftijd bedankt voor het lidmaatschap van de commissie.

26 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* I, 67.

27 Zie hiervoor: Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*.

28 ARA, 2.16.06/1037, Inspecteurs en Commissies van de waterstaat voor 1850, Nota L.J.A. van der Kun aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. april 1847.

29 Wat de opvolging van Van der Poll door jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest in oktober 1840 betreft het volgende: In de correspondentie tussen de minister van Binnenlandse Zaken en de Commissie van Beheer wekte de eerste de indruk dat Van der Poll zelf het initiatief had genomen om zijn ontslag als voorzitter van de commissie aan te bieden, omdat hij van mening zou zijn dat het lidmaatschap van de Commissie onverenigbaar zou zijn met zijn nieuwe functie als gouverneur van Utrecht. Deze voorstelling van zaken blijkt, aldus een brief van Van der Poll aan de leden van de Commissie van Beheer, geheel onjuist. Hierin schrijft hij namelijk dat hij graag als voorzitter, of op zijn minst als lid der commissie zou zijn aangebleven. "Ik heb echter tot mijn leedwezen moeten ondervinden dat Zijne Ex. de minister van Binnenlandsche Zaken, in deze met mij van gevoelen verschilde en mijn voortdurend lidmaatschap der Commissie als geheel onvereenigbaar met mijne tegenwoordige functie beschouwde. Ik heb nog ter voorkoming van botsing met Zijne Excellentie, welk nadeelig op den voortgang van het werk had kunnen uitloopen, gemeend aan dat gevoelen te moeten onderwerpen en daarom Z.E. verzocht mijn ontslag aan Z.M. voor te dragen (...)". RANH, Commissie Droogmaking, 360, Brief van Van der Poll aan de Commissie van Beheer, dd. 11 december 1840, no 342. Of er sprake is geweest van persoonlijke wrijving tussen de minister Baron Merkus de Kock en Van der Poll is mij niet bekend. Opmerkelijk is wel dat Van der Poll in 1839 niet door de minister van Binnenlandse Zaken was voorgedragen.

30 ARA, 2.16.06/1037, Inspecteurs en Commissie van de Waterstaat voor 1850. Reeds eerder geciteerd door H. Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*, 120. Deze commentaren kreeg de minister overigens niet onder ogen.

31 In april 1840 werden de eerste gedeelten van de in totaal 59 kilometer lange rinvaart/dijk aanbesteed:
a. Aanleg van de ringvaart, dijk, polderkade en bermsloten ten noorden van het nieuwe meer in twee percelen, in totaal 3830 meter, voor de som van f 121.124,-
b. Aanleg van ringvaart, dijk etc. van de grensscheiding tussen Noord- en Zuid Holland tot aan de Schans bij de Kaag in drie percelen, in totaal 11.550 meter, voor de som van f 315.112,39

Zie hiervoor Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* I, bijlage 4 pag. 8-9.

32 ARA, 2.04.07/1447, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief D. Mentz aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 31 januari 1840, nr. 6.

33 *Ibidem*, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Inspecteur van de Waterstaat in het provisionele 2e district, dd. 20 januari 1840, nr. 75

34 *Ibidem*, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd. 4 februari 1840, nr. 28.

35 *Ibidem*.

36 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 17 juni 1839, nr. 5.

37 ARA, 2.04.07/2421, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 26 juli 1839, nr. 55.

38 *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek*, deel 2, lemma Conrad.

39 J.G.W. Fijnje, *Levensberigt van Frederik Willem Conrad, voorzitter en een der oprigters van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en eene bijdrage tot de geschiedenis van den Waterstaat van zijn tijd* (Den Haag 1870) 65.

40 *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek* deel 7, lemma Kock.

41 RANH, Commissie Droogmaking, notulen dd. 11 februari 1850 en 378, Brief M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 6 februari 1850.

42 ARA, 2.04.07/2710, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, benoemingsbesluit 1 juli 1853.

43 J.G.W. Fijnje, *Conrad*, 65.

44 A. Van der Woud, *Het Lege Land*, 302.

45 *Ibidem*.

46 *Ibidem*, 294-295.

47 Grinwis maakte tot 1841 als actief lid deel uit van de Commissie. Hij werd in de loop van dat jaar door ziekte getroffen en overleed enige tijd later.

48 ARA, 2.04.07/1449, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat. Briefwisseling tussen de minister van Binnenlandse Zaken en de Directeur-Generaal van Oorlog dd. 9 mei 1840 nr. 106 en 7 oktober 1840, nr. 73.

49 J.G.W. Merkes van Gendt had in 1839 en 1840 samen met Willem II een plan voor een geconcentreerde verdediging rondom Holland ontwikkeld met als binnenring de stelling van Amsterdam met daarbuiten een ring van sterke vestingen. Zie A. van der Woud, *Het Lege Land* 474 en J.G.W. Merkes van Gendt, *Beschouwingen en bijdragen tot de kennis van ons land in verband met de verdedigingsaangelegenheden* (Breda 1856-57).

50 J.H. Kromhout, *De stelling van Amsterdam. Eene militaire studie* (Amsterdam 1871) 86.

51 Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*, 107. De functie van administrateur voor de waterstaat werd in de periode voor Ewijk bekleed door een waterstaatsingenieur. Als Ewijk in 1830 weer referendaris van de waterstaat wordt, blijft de functie van administrateur vacant en blijft Ewijk de topambtenaar bij waterstaat.

52 *Staatsblad* nr. 7, 1839, Wet van 22 maart 1839.

53 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, 139:

datum KB	*rente percentage*	*opgenomen kapitaal*	*ingang rente*	*jaarlijkse interest*
1e reeks 19 jan 1840	5	f 2.000.000	1-1-1840	f 100.000
2e reeks 26 nov 1840	5	f 3.000.000	1-1-1841	f 150.000
3e reeks 8 jan 1845	4	f 1.000.000	1-1-1845	f 40.000
4e reeks 5 dec 1846	4,5	f 1.000.000	1-1-1847	f 45.000
5e reeks 17 jan 1849	5	f 1.000.000	1-1-1849	f 50.000
		f 8.000.000		f 385.000

Vreemd genoeg maakt Gevers van Endegeest geen melding van het feit dat de plaatsing van het laatste miljoen (door hem de vijfde reeks genoemd) in twee delen uiteenviel, en er dus sprake is van een vijfde en zesde reeks. Zie hiervoor de tekst.

54 ARA, 2.04.07/1447, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat.

55 *Ibidem*, 1463, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning dd. 19 februari 1845 nr 114 bis. Ook toen werd weer het meeste in Amsterdam ingeschreven: f 6.934.000 . W.H.J. Schaaij tekende in Rotterdam voor f 1.000.000 in.

56 *Ibidem*, Brief agent van het ministerie van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 24 februari 1845, nr. 429. Zo waren er bij de inschrijving in 1845 in totaal 38 personen die slechts op 1 obligatie hadden ingetekend. Via de verdeelsleutel werd bepaald dat 4 van deze 38 inschrijvers door middel van loting gehonoreerd zouden worden.

57 Artikel 32 van deze wet zegt: "De Algemeene Rekenkamer zal, zoo min vóór als ná de betaling, eenige verevening tot stand brengen of eenige uitgave lijden, die niet op de begrootingswetten, of andere daarmede gelijkstaande wetten gegrond is". *Staatsblad* 5-10-1841, no. 10, Wet houdende instructie voor de Algemeene Rekenkamer.

58 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, 141-142.

59 ARA, 2.04.07/2804, Binnenlandse zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 2 mei 1848, nr. 100

60 *Ibidem*.

61 *Ibidem*, 2805, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 juni 1848, nr. 4707/2660.

62 ARA, 2.02.05/20, Notulen Ministerraad, dd. 19 mei 1848.

63 ARA, 2.04.07/2805, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Memorie van Toelichting bij wetsontwerp, juli 1848.

64 ARA, 2.02.05/20, Notulen Ministerraad, 22 mei 1848.

65 ARA, 2.04.07/2805, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Memorie van Toelichting bij wetsontwerp, juli 1848.

66 *Ibidem*, Verslag der Commissie van Rapporteurs dd. 19 augustus 1848 betrekkelijk het ontwerp van wet tot voorziening in de uitgaven voor de droogmaking van het Haarlemmermeer.

67 *Ibidem*.

68 *Ibidem*.

69 *Ibidem*, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd. 13 september 1848, no. 46.

70 Koninklijk Besluit van 19 september 1848.

71 ARA, 2.04.07/2805, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief agent van het ministerie van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 6 oktober 1848, nr 461. De inschrijving vond plaats van 2 tot en met 4 oktober.

72 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, 142.
73 ARA, 2.08.05/8854, Financiën, korte inhoud brief minister van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 28 december 1848, N38GT.
74 *Ibidem*, 10067, Briefwisseling ministers van Binnenlandse Zaken en Financiën, dd. 1 feb. 1849, nr 38, 10 feb. 1849, nr. 157, 14 feb. 1849, nr. 48 en inv. 2.08.05/10069, brief minister van Financiën aan de agent van het ministerie van Financiën in Amsterdam, dd. 26 april 1849.
75 Zie hiervoor: ARA, 2.08.22/143, Agentschap van het Ministerie van Financiën te Amsterdam, geheime correspondentie minister van Financiën en de agent te Amsterdam, brieven dd. 24 juni 1849, no. 58; 30 juni 1849, no 230; 11 juli 1849, no 69; 4 augustus 1849, no 121 en 19 december 1849, no 432.
76 ARA, 2.04.07/2807, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer, dd. 3 augustus 1849, nr. 122.
77 *Ibidem*, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 13 augustus 1849.
78 *Ibidem*, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 11 juni 1849, nr. 5232/3097.
79 *Ibidem*.
80 *Ibidem*, Brief minister van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 12 juli 1849, nr. 60.
81 J.G. Gleichman, 'Mr. F.A. van Hall als minister' II, in: *De Gids* 63 (1899) 249.
82 *Ibidem*, 250.
83 ARA, 2.04.07/2807, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Nota Ewijk aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd 25 juli 1849.
84 *Ibidem*.
85 ARA, 2.04.26/71 Binnenlandse Zaken, Kabinet. Brief minister van Binnenlandse Zaken, dd. 22 april 1849.
86 ARA, collectie Van Hall 37-50, Brief voorstel van J. Anderson en J. Benjamins aan minister Van Hall, dd. 3 februari 1845 en ARA, 2.04.26/ 71 Binnenlandse Zaken, Kabinet. Brief Gevers van Endegeest aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 10 november 1850.
87 ARA, 2.04.26/71, Binnenlandse Zaken, Kabinet, Brief Gevers van Endegeest aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 10 november 1850.
88 Memorie van Toelichting bij het ontwerp houdende nadere voorzieningen tot verdere voortzetting van de werken tot droogmaking van het Haarlemmermeer. *Nederlandsche Staatscourant 1850-51, Bijlagen*, 52.
89 ARA, 2.04.26/71, Binnenlandse Zaken, Kabinet, Brief 13 november 1850.
90 Beraadslagingen over het wetsontwerp tot verhoging van Hoofdstuk V der Staatsbegroting, zitting dd. 11 december 1852. *Bijblad van de Nederlandsche Staatscourant*, pag. 363-368.
91 ARA, 2.04.26/86, Binnenlandse Zaken, Kabinet nr. 270. Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 18 november 1852.
92 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 179-180.
93 ARA, 2.02.01/156, Staatssecretarie, Koninklijk Besluit, dd. 11 november 1815, nr. 94.
94 Over de wijze waarop aannemers en onderaannemers zich van werkvolk voorzagen, zie J. Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee. Trekarbeid in Europees perspectief, 1600-1900* (Gouda 1984) 84-85.
95 ARA, 2.04.07/2815, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief minister van Binnenlandse Zaken, dd. 20 okt. 1852, nr. 153.

96 W.C.H. Staring, 'Over den invloed van landbouwverbeteringen op den toestand der arbeiders', in: *De Economist* (1857) 197.
97 ARA, 2.04.07/1450, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief C. Kater aan de Commissie van Beheer, dd. 2 feb. 1841.
98 Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee*, 88.
99 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 161-162.
100 Zie bijvoorbeeld Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee*.
101 ARA, 2.04.07/1451, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief C. Kater aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd 6 mei 1841, nr. 34.
102 ARA, 2.04.07/2816, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van de minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissaris van de Koning in Noord-Holland, dd 8 jan. 1853, nr. 197.
103 In juli 1840 zouden aldus de Officier van Justitie te Leiden ongeveer 1100 á 1200 Hollandse en ongeveer 200 Belgische werklieden in de omgeving van Lisse en Hillegom aan de ringvaart werkzaam zijn geweest. Zie: A. Doedens (red), *Autoriteit en strijd. Elf bijdragen tot de geschiedenis van collectief verzet in de Nederlanden, met name in de eerste helft van de 19e eeuw* (Amsterdam 1981) 216.
104 ARA, 2.04.07/1448, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief burgemeester van Lisse aan de Gouverneur van Zuid-Holland, dd. 2 juni 1840. Deze brief werd doorgestuurd naar de minister van Binnenlandse Zaken.
105 ARA, 2.04.23/239, Binnenlandse Zaken/Nijverheid. Rapport van de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën aan de koning, dd. december 1837.
106 RANH, Commissie Droogmaking, 360, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer en Toezicht, dd. 30 juni 1840.
107 RANH, Commissie Droogmaking, 377, Rapport Gevaerts en Bijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 17 september 1849, nr. 330.
108 ARA, 2.04.21/7, Binnenlandse Zaken/Medische Politie, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie voor de geneeskundige waarneming bij de droogmaking van het Haarlemmermeer, dd. 28 juni 1852, nr. 277.
109 Ibidem, Rapport Geneeskundige Commissie Haarlemmermeer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 11 juli 1852.
110 *Ibidem.*
111 ARA, 2.04.21/13, Binnenlandse Zaken, Medische Politie, Brief Geneeskundige Commissie Haarlemmermeer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 28 maart 1854.
112 ARA, 2.04.07/1453, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 23 sept. 1841.
113 *Ibidem*, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 17 okt. 1841, nr. 563. Dit advies werd door de minister van Binnenlandse Zaken overgenomen en aan de gouverneurs van de provincies Holland als bindend opgelegd.
114 *Ibidem*, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 3 februari 1842, nr. 662.
115 A. Labrijn, 'Het klimaat van Nederland gedurende de laatste twee en een halve eeuw', in: *Mededeelingen en Verhandelingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut* 49 (1945) 91.
116 *Ibidem.*

117 ARA, 2.04.07/1465, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 10 november 1845, nr. 1531.

118 ARA, 2.04.07/2816, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 7 januari 1853.

119 ARA, 2.04.07/2818, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 31 oktober 1853, nr. 7896/5353.

120 *Ibidem*, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer, dd. 8 november 1853, nr. 141.

121 De gemiddelde temperatuur in de maand januari 1855 bedroeg -0,7°C en in februari -5,7°C. Zie: Labrijn, *Klimaat van Nederland*, 91.

122 Volgens Gevers van Endegeest woonden er eind 1855 3.056 mensen in de Haarlemmermeerpolder (Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking* III, 218) en volgens de bevolkingstabellen in de Algemeene Statistiek van Nederland 4.899.

123 In de wet tot regeling van het Armbestuur van 28 juni 1854 werd deze uitkering gesteld op f 1,25 per maand voor alleenstaanden onder de zestig jaar. Dit werd f 2,- bij ziekte. Echtparen beneden de zestig ontvingen f 2,- per maand en f 2,25 bij ziekte. Voor ieder kind dat jonger was dan vijf jaar kreeg men f 0,20 en bij ziekte f 0,30. Voor oudere kinderen was dit bedrag minder. Ter vergelijking: een dagloner kon tussen de f 2,- en f 3,- per *dag* verdienen. J.Y. Zirkzee, *Kolonisten in de klei*, (doctoraalscriptie sociale geschiedenis RULeiden 1985) 64-65.

124 ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief burgemeester van Hillegom en Vennip aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 3 maart 1855.

125 *Ibidem*.

126 Zie bijvoorbeeld ARA, 2.02.01/5857, Staatssecretarie/Geheime Besluiten. Adres van de heer Fauche aan de koning, dd. 3 oktober 1840, nr. X50 geh.

127 P.J. de Quartel, *Een ernstig woord tot allen die belang stellen in den bloei van Neerlands Hoofdstad* (Arnhem 1868) 14.

128 Zie: J. Serrurier, *De Buitenman* IV (1829) 75-80.

129 A. de Stappers, *Memoire sur le desséchement du lac de Harlem et sa conversion en fôret* (Brussel 1829).

130 Het meer van Fucino werd rond 45 na Chr. onder het bewind van Claudius drooggelegd door een tunnel ter lengte van 5640 meter onder de Monte Salviano, met een verval van 8,50 meter naar het dal van Liri te graven. Zie L. de Rotrou, *The draining of Lake Fucino, accomplished by prince Alexander Torlonia* (Rome 1876).

131 ARA, 2.08.05/10068, Financiën. Brief de Stappers aan de minister van Financiën, dd. 26 maart 1849. In deze brief dringt hij zich op als bemiddelaar teneinde te bewerkstelligen dat Nederland tot het Duitse Rijk zou toetreden.

132 Geciteerd door L. Middelkoop, 'Drie stoomgemalen voor het Haarlemmermeer. Droogmaking en technische innovatie 1839-1858', in: *Histechnicon* 14 (1988) nr.3, pag 15.

133 ARA, 2.04.07/1448, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief inspecteur van de Waterstaat in het tweede district, D. Mentz aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 20 juni 1840, nr. 89.

134 *Ibidem*.

135 Zie hoofdstuk Van Plan tot Wet en voor een uitvoerige beschrijving L. Middelkoop, *Drie stoomgemalen voor het Haarlemmermeer* (scriptie RUL).

136 F. Braudel, *Beschaving, Economie en Kapitalisme, 15e-18e eeuw. De structuur van het dagelijks leven*, 424.
137 ARA, 2.04.07/1449, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Simons, Lipkens en Beijerinck aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 10 oktober 1840.
138 RANH, Commissie Droogmaking, 351, brief dd. 30 december 1841.
139 RANH, Commissie Droogmaking, 360, Rapport van de Administrateur voor de Nationale Nijverheid aan de minister van Buitenlandse Zaken, dd. 26 oktober 1840.
140 RANH, Commissie Droogmaking, 362, Brief Commissie ad hoc aan de Commissie van Beheer en Toezicht, dd. 12 juli 1841, nr. 824. Deze Commissie stelde voor (om de aanbesteding te kunnen verdelen) dat een afwijking van de bepalingen van het KB van 11 november 1815 mogelijk gemaakt moest worden.
141 RANH, Commissie Droogmaking, 355, Notulen 12 juli 1841, nr. 824.
142 RANH, Commissie Droogmaking, 360, Brief administrateur voor de Nationale Nijverheid aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 26 okt. 1840.
143 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* I, 144.
144 *Ibidem*, 145.
145 RANH, Commissie Droogmaking, 355. Notulen dd. 4 januari 1843. Dixon zat bij de tweede prijsopgave nog op f 312.700,- terwijl Röntgen geen tweede prijsopgave deed.
146 RANH, Commissie Droogmaking Haarlemmermeer, 365, Brief Lipkens aan Gevers van Endegeest, dd. 3 januari 1843.
147 *Ibidem.*
148 De directeur, Nicholas O. Harvey, was goed bekend met Nederland. Hij had vijf jaar bij Röntgen in Rotterdam gewerkt, waar hij zich vooral bezig hield met het ontwerpen en bouwen van de eerste passagiersschepen voor de vaart op de Rijn. Zie Institution of Civil Engineers, minutes of proceedings 21 (1861-62) 559.
149 RANH, Commissie Droogmaking Haarlemmermeer, 369, brief A. Dean aan de Commissie, dd. 11 mei 1845.
150 Zie Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, II, 14-21. Uiteindelijk zouden er Britse werktuigbouwkundigen, die aan de Leeghwater werkten, aan te pas moeten komen om het stoomtuig bij Spaarndam naar behoren te laten functioneren.

Noten Hoofdstuk 5

1 Citaat van Rabelais, overgenomen uit H. Mulisch, 'De grafsteen van Petrus, het hanen-ei. Proeve van heterodoxe geschiedschrijving', in: *Paniek der Onschuld* (Amsterdam 1979) 32.
2 Van der Woud, *Het Lege Land*, 293-297.
3 *Ibidem*, 296.
4 *Ibidem.*
5 Archief HHR, OAR, Rapport der Commissie, ingesteld bij KB van 7 augustus 1837 no. 51, wegens de droogmaking van het Haarlemmermeer. Rapport dd. 24 oktober 1837.
6 RANH, Commissie Droogmaking, 370, Brief M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 3 september 1845, no. 388.
7 Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking* II, 111-123.
8 J.W. de Wijn, 'Alle wegen leiden naar Schiphol' in: *Schipholland* 10 (1986) 8-10.
9 J.P.C.M. van Hoof, 'Met een vijand als bondgenoot. De rol van het water bij de verdediging van het Nederlandse grondgebied tegen een aanval over land', in:

Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 103 (1988) 623 ev.

10 *Ibidem*, 639-640 en Van der Woud, *Het Lege Land*, 450.

11 Van Hoof, 'Met een vijand als bondgenoot', 650-651. Van Hoof noemt in zijn artikel nog de totstandkoming na de tweede Wereldoorlog van de Nieuwe IJssellinie als onderdeel van de NAVO-verdedigingslinies. Deze IJssellinie zou in 1963 ontmanteld worden en daarmee was, aldus Van Hoof, de verdediging van het Nederlandse grondgebied met behulp van water ten einde.

12 Kromhout, *De Stelling van Amsterdam*, 85-86.

13 Met dank aan drs. W. Klinkert, werkzaam als historicus bij de sectie militaire geschiedenis van de Koninklijke Landmacht te 's-Gravenhage.

14 Van der Woud, *Het Lege Land*, 474.

15 Kromhout, *De Stelling van Amsterdam*, 86-88 en RANH, Commissie Droogmaking, 395, Rapport wegens de maatregelen tot instandhouding der verdediging van Amsterdam door inundatie na de droogmaking des meers aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 30 augustus 1841, no. 535.

16 *Ibidem*.

17 *Ibidem*.

18 *Ibidem*.

19 RANH, Commissie Droogmaking, 372. Toelichtende memorie bij een tweeledig ontwerp ter verkaveling van de drooggemaakt wordende Haarlemmermeer door J.A. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. juli 1845.

20 J.G.W. Merkes van Gendt, *Beschouwingen en Bijdragen tot de kennis van ons land in verband met de verdedigingsaangelegenheden* (Breda 1856-57) 45.

21 RANH, Commissie Droogmaking, 368. Rapport M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 20 augustus 1844, no. 384.

22 D.J. Storm Buysing, *Bouwkundige Leercurcus ten gebruike der Koninklijke Militaire Akademie. Handleiding tot de kennis der Waterbouwkunde voor de kadetten van den Waterstaat en der Genie* II (Breda 1845) 492-493

23 RANH, Commissie Droogmaking, 372, verkavelingsplan Beijerinck.

24 *Ibidem*.

25 Generaal-majoor Van de Polder was in januari 1844 het commissielid Akkermans opgevolgd.

26 RANH, Commissie Droogmaking, 373, Rapport Gevers van Endegeest, van Gennep, Beijerinck en van de Polder aan de Commissie van Beheer, dd. 13 juli 1846.

27 *Ibidem*.

28 *Ibidem*.

29 A. de Visser, 'De perceelsbreedte van de voornaamste droogmakerijen in de loop van hun bestaan', in: *Boor en Spade* 8 (1957) 124.

30 *Ibidem*, 121-123.

31 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Rapport Gevers van Endegeest, Van de Polder, Van Gennep en M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 13 juli 1846.

32 ARA, 2.04.07/2808, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van de Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 11 februari 1850, nr. 5622/3420.

33 ARA, 2.04.07/2807, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 11 juni 1849 nr. 5232/3097. Oorspronkelijk was voor de verkaveling een bedrag van f 1.627.000

gereserveerd. Dit werd in 1849 teruggebracht tot f 1.250.000 en leverde dus een besparing op van f 377.000,-.

34 Zie bijvoorbeeld RANH, Commissie Droogmaking, 382. Brief Gevers van Endegeest en W.K. van Gennep aan de Commissie van Beheer, dd. 9 augustus 1852, nr. 7134/4694.

35 RANH, Commissie Droogmaking, 455, Brief J.A. Beijerinck aan Gevers van Endegeest, dd. 3 februari 1853.

36 *Ibidem.*

37 RANH, Commissie Droogmaking, 372. Verkavelingsplan Beijerinck, dd. juli 1845.

38 H.C. van Hall,'Bijdragen tot de Statistiek van den Landbouw in de provincie Groningen', in: *Tijdschrift ter bevordering van Nijverheid* 6 (1842) 3.

39 ARA, 3.21.21/813, *Mededeelingen en berigten van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw* 1854 nr. 3. Toespraak D.T. Gevers van Endegeest op de achtste algemene vergadering van de Maatschappij te Dordrecht, dd. 21 september 1854.

40 J.T. Buys, 'Levensberigt van jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest', in: *Handelingen en Mededeelingen van de Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde* (Leiden 1881) 197-199.

41 J.A. Beijerinck, *Geschied- en waterbouwkundige beschrijving der droogmaking van den Zuidplaspolder in Schieland* (Den Haag 1851) 88.

42 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Verkavelingsplan Beijerinck, dd. juli 1845.

43 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 92.

44 RANH, Commissie Droogmaking, 395, Rapport wegens maatregelen tot instandhouding der verdediging van Amsterdam door inundatie na de droogmaking des meers, dd. 30 augustus 1841, nr. 535.

45 Zie bijvoorbeeld Storm Buysing, *Bouwkundige Leercursus*, 493.

46 RANH, Commissie Droogmaking, 383, Brief J.A. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 4 maart 1853, nr. 73.

47 Zie bijvoorbeeld Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, II, 126.

48 *Ibidem*, II, 30.

49 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Verkavelingsplan.

50 RANH, Commissie Droogmaking, 373, Brief M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 17 juli 1847, nr. 221 en Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, bijlage 4, pag. 13.

51 ARA, 2.04.07/2819, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer en Toezicht aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 13 maart 1854.

52 RANH, Commissie Droogmaking, 375, Brief J.A. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 24 juni 1848, nr. 242.

53 RANH, Commissie Droogmaking 372, Verkavelingsplan.

54 *Ibidem.*

55 *Ibidem.*

56 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Rapport Gevers van Endegeest, Van der Polder, Van Gennep en M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 13 juli 1846.

57 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Verkavelingsplan.

58 *Ibidem.*

59 Bijhouwer, *Het Nederlandse Landschap*, 138.

60 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Verkavelingsplan.

61 *Ibidem.*

62 *Ibidem.*
63 Beijerinck verwees voor deze naam naar F. Halma, *Toneel der Vereenigde Nederlanden en aanhoorige landschappen* (Leeuwarden 1725). In deel I van dit boek staan enkele kaarten waarop het Haarlemmermeer Almera genoemd wordt.

Noten Hoofdstuk 6

1 RANH, Commissie Droogmaking, 372, geciteerd in een brief van M.G. Beijerinck en G. Simons aan de Commissie van Beheer, dd. 11 mei 1846, nr. 3523/1847.
2 D.T. Gevers van Endegeest, *Het hoogheemraadschap van Rijnland* I (Den Haag 1871) 275-319.
3 ARA, 2.04.07/1445, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland aan de gouverneurs van Noord- en Zuid-Holland, dd. 27 juni 1838. Zie ook brief dd. 13 augustus 1838.
4 Archief HHR, OAR, Rapport opzieners Rijnland.
5 S.J. Fockema Andreae, *Het Hoogheemraadschap van Rijnland. Zijn recht en zijn bestuur van den vroegsten tijd tot 1857* (Leiden 1934) 205.
6 Zie bijv. S.J. Fockema Andreae, *De uitwatering van Woerden op Rijnland en de geschiedenis der daarop gemaakte bepalingen* (z.p. 1930) 21-22.
7 G.P. van de Ven, 'De uitwatering van de landstreek tussen Oude Rijn en Hollandsche IJssel tot 1850' in L. Giebels (red), *Waterbeweging rond Gouda van ca. 1100 tot heden. Geschiedenis van Rijnlands Waterstaat tussen IJssel en Gouwe* (Leiden 1988) 9-23.
8 Volgens het rapport van de opzieners zouden na de droogmaking van het Haarlemmermeer in de maand november de volgende hoeveelheden water moeten worden verwijderd. Daaronder staat de capaciteit van de verbeterde uitwateringspunten vermeld in kubieke meters.

	normaal	*buitengewoon*
te verwijderen	64.201.750	175.474.730
capaciteit	47.744.960	64.525.480

Dit betekende dat onder normale omstandigheden nog 16 miljoen kubieke meter water zou moeten worden uitgemalen; onder buitengewone omstandigheden nog bijna 111 miljoen kubieke meter water. De waterhuishouding van Rijnland zou, volgens het rapport van de opzieners, dus ernstig verslechteren wanneer geen extra maatregelen werden getroffen. Deze verslechtering werd voor het belangrijkste deel geweten aan de verminderde bergingscapaciteit van de boezem:

capaciteit boezem met Haarlemmermeer	25.595.250	kubieke meter
capaciteit boezem zonder Haarlemmermeer	6.094.000	kubieke meter
verminderde capaciteit	19.500.250	kubieke meter#

Deze berekening geldt voor de maand november.

Deze 19,5 miljoen kubieke meter water zou bovenop de reeds uit te malen hoeveelheid water komen, en de extra capaciteit kon slechts ten dele worden gevonden in de door de commissie voorgestelde maatregelen. De 19,5 miljoen kubieke meter was berekend op basis van 10 jaarlijkse gemiddelden. Als in een jaar extra veel neerslag viel kon dit oplopen tot meer dan 49 miljoen kubieke meter water.

9 Archief HHR, OAR, Rapport Opzieners Rijnland.

10 *Ibidem*, 26-30

11 Behalve Mentz gaf ook Grinwis in een nota zijn visie op het commentaar van de opzieners van Rijnland. Hij is het in grote lijnen eens met de kritiek van Mentz. Zie RANH, Commissie Droogmaking 407, Nota Grinwis, ongedateerd.

12 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Nota van bedenkingen opzichtens het Rapport van de opzieners van Rijnland over de droogmaking van het Haarlemmermeer, dd. mei 1839.

13 *Ibidem.*

14 *Ibidem.*

15 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van koning Willem I aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 10 mei 1839, nr. 83.

16 Archief HHR, OAR, 63, Notulen, dd. 9 juli 1839.

17 Archief HHR, OAR, 64, notulen dd. 4 mei 1840.

18 Archief HHR, OAR, Rapport Staatscommissie 1837.

19 P. Kock, *Proeve eener beschouwing omtrent de verbetering der Katwijksche uitwatering* (Den Haag 1850) 1-2.

20 Archief HHR, OAR, 64, notulen dd. 7 december 1840.

21 W. Fritschy, 'Spoorwegaanleg in Nederland van 1831 tot 1845 en de rol van de staat', in: *Economisch- en Sociaal Historisch Jaarboek* 46 (1983) 192.

22 Fijnje, *Levensberigt van F.W. Conrad*, 46.

23 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief van de Commissie van Beheer en Toezicht aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 15 augustus 1839, nr. 16.

24 Hiertoe was binnen de Commissie van Beheer en Toezicht een subcommissie 'onteigeningen' ingesteld, later in twee subcommissie gesplitst (een voor Noord- en een voor Zuid-Holland), die met de eigenaars onderhandelingen moest aanknopen. Die voor Noord-Holland bestond uit de leden van de Poll, de Bruijn Kops, Barnaart van Bergen en Hooft; die voor Zuid-Holland uit de leden Ewijk, Gevaerts, Gevers van Endegeest, Van Gennep en Van Outeren. (Zie RANH, Commissie Droogmaking, 355, notulen dd. 9 september 1839). Later, toen de werkzaamheden van deze subcommissie minder werden, zouden de meeste onteigeningszaken door Van Outeren en Gevaerts behandeld worden.

25 De wet van 1810 werd in 1841 vervangen door de 'Wet betrekkelijk de Onteigening ten algemeene nutte', maar ook die wet kon niet verhinderen dat grondeigenaren bepaalde werken jarenlang konden vertragen. In 1851 kwam onder Thorbecke een nieuwe onteigeningswet tot stand. Boogman schrijft hierover: "Van een leien dakje is dat overigens niet gegaan, wat ons niets behoeft te verbazen, aangezien particuliere belangen omstreeks het midden van de vorige eeuw in reuk van heiligheid stonden". Zie J.C. Boogman, 'De politieke ontwikkeling in Nederland 1840-1862', in: *Geschiedenis van het moderne Nederland. Politieke, economische en sociale ontwikkelingen* (Houten 1988) 107.

26 B.W.A.E. Sloet tot Oldhuis, 'Beknopt overzigt van de droogmaking van het Haarlemmermeer', in: *Tijdschrift voor Staathuishoudkunde en Statistiek* 12 (1855) 451.

27 C.H.E. de Wit, *Thorbecke en de wording van de Nederlandse Natie. Thorbecke, staatsman en historicus* (Nijmegen 1980) 152.

28 E.H. Kossmann, *De Lage Landen van 1780 tot 1970* (Amsterdam/Brussel 1977) 64.

29 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* I, 82.

30 J.H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen 1832-1938* (Rotterdam 1938) 61.

31 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* I, 80-81.

32 RANH, Commissie Droogmaking, 359, brief burgemeesters der beide Katwijken, Rijnsburg en Valkenburg aan de Commissie van Beheer, dd. 11 januari 1840.

33 H. van Goor, 'Pressiegroepen en sociale verandering', in: L. Rademaker (red), *Sociale problemen 1: sociale ontwikkelingen* (Utrecht/Antwerpen 1978) 151-173. Van Goor omschrijft een pressiegroep als: "een groep, die op basis van een of meer gemeenschappelijke belangen of uitgangspunten invloed tracht uit te oefenen op andere maatschappelijke groeperingen en/of op de overheid om bepaalde doeleinden gerealiseerd te krijgen" (Van Goor, 152).

34 RANH, Commissie Droogmaking, 359, brief burgemeesters der beide Katwijken, Rijnsburg en Valkenburg aan de Commissie van Beheer, dd. 11 januari 1840.

35 *Ibidem.*

36 RANH, Commissie Droogmaking 359, brief B&W van Oegstgeest aan de Commissie van Beheer, dd. 3 feb. 1840.

37 Mondelinge mededeling van ir. W.T. de Groot werkzaam als hoofddocent milieukunde aan het Centrum voor Milieukunde van de Rijksuniversiteit Leiden.

38 RANH, Commissie Droogmaking, 359, brief hoofdingenieurs Grinwis en Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 24 maart 1840.

39 RANH, Commissie Droogmaking, 360, brief burgemeesters van Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg aan de koning, dd. 13 mei 1840, nr. 8.

40 Voor een beschrijving van de geschiedenis van deze inrichting: J.P. van Brakel, 'Een gepekelde geschiedenis. Van Katwijks zeewater tot Leids kaaszout', in: *Jaarboekje voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Leiden en omstreken* 68 (1976) 158-171.

41 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Rapport van de inspecteur van de Waterstaat in het 2e district aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 8 oktober 1839.

42 *Ibidem.*

43 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* I, 86; en ARA, 2.04.07/1446, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer, dd. 19 november 1839, nr. 147.

44 RANH, Commissie Droogmaking, 363, Brief dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland aan de Commissie van Beheer, dd. 31 december 1841.

45 RANH, Commissie Droogmaking, 364, Brief M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 6 augustus 1842, nr. 311.

46 Zie voor deze term: A. van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 435-436.

47 ARA, 2.04.07/1446, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van de bestuurders van de Vierambachtspolder, Oudendijksche-, Boe- en Plaspolder, Veenpolders, Wassenaarsche polder, Kleine Heiligengeestpolder en Rijnsaterwoudsche Veenpolder aan koning Willem I, dd. oktober 1839, nr. 20.

48 ARA, 2.04.07/1449, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 25 november 1840, nr. 283 en Brief van de Inspecteur van de Waterstaat D. Mentz aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 10 december 1840, nr. 158.
49 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, 130-133.
50 Labrijn, *Het klimaat van Nederland*, 95-97.
51 *Ibidem.*
52 RANH, Commissie Droogmaking, 420, Brief 'subcommissie 1842' aan de Commissie van Beheer, dd. 11 mei 1846.
53 Dit dossier berust in het archief van het Hoogheemraadschap van Rijnland, OAR, Gevers van Endegeest 4 en 5 (hierna GE 4 of 5).
54 HHR, OAR, GE 4, Nota M.G. Beijerinck aan Gevers van Endegeest, dd. 8 september 1842.
55 *Ibidem.*
56 RANH, Commissie Droogmaking, 420, Rapport Beijerinck en Gevers van Endegeest aan de Commissie van Beheer, dd. 11 mei 1846.
57 ARA, 2.04.07/1459, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 15 november 1843, nr. 1687.
58 ARA, 2.04.07/1466, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van 23 bollenkwekers en tuinders aan de Commissie van Beheer dd. 23 december 1845 en idem aan het Hoogheemraadschap van Rijnland, dd. 6 maart 1846.
59 ARA, 2.04.07/1466, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Nota J. Kros aan dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland, dd. 20 maart 1846.
60 Archief HHR, OAR, GE 4, Extract uit een missive van D. Mentz aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 25 juni 1846.
61 RANH, Commissie Droogmaking, 420, Rapport Beijerinck en Gevers van Endegeest aan de Commissie van Beheer, dd. 11 mei 1846. Berekend werd dat om de boezem in het zuiden van Rijnland te verenigen een bedrag van minimaal f 244.261 nodig zou zijn. Zie: Ibidem, brief P. Kock aan de hoofdingenieur M.G. Beijerinck, dd. 27 maart 1846, nr. 141.
62 *Ibidem*, rapport Beijerinck en Gevers van Endegeest.
63 *Ibidem.*
64 RANH, Commissie Droogmaking 372, Rapport opziener van Rijnland, J. Kros aan dijkgraaf en hoogheemraden, dd. 11 juni 1846, toegestuurd aan de Commissie van Beheer; en RANH, Commissie Droogmaking, 472, Brief Subcommissie 1842 aan de Commissie van Beheer, dd. 14 september 1846.
65 ARA, 2.04.07/1469, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 april 1847, nr. 3975/2881.
66 *Ibidem.*
67 ARA, 2.04.07/1469, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer, dd. 4 mei 1847, nr. 9.
68 *Ibidem.*
69 ARA, 2.04.07/2804, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 11 oktober 1847, nr. 4189/2345.
70 *Ibidem.*
71 *Ibidem.*
72 Archief HHR, OAR, GE 4, Nota M.G. Beijerinck aan Gevers van Endegeest, dd. 14 juli 1847.

73 *Ibidem*, Nota Gevers van Endegeest, dd. 10 september 1847.
74 ARA, 2.04.07/1470, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Nota H. Ewijk aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 oktober 1847, nr. 60.
75 ARA, 2.04.07/2804, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Ewijk aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 25 januari 1848, nr. 45.
76 ARA, 2.04.07/1470, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd. 18 november 1847, nr. 127.
77 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, 33.
78 Van der Woud, *Het Lege Land*, 286.
79 Van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 417.
80 ARA, 2.04.07/1464, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Hoogheemraadschap van Rijnland aan de Commissie van Beheer, dd. 5 augustus 1845.
81 ARA, 2.04.07/1464, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Rapport Beijerinck, Ewijk en Simons aan de Commissie van Beheer, dd. 25 augustus 1845, nr. 2966.
82 *Ibidem*.
83 Archief HHR, OAR, 66, notulen vergadering dijkgraaf en hoogheemraden dd. 4 maart 1850; en OAR, GE 5, Brief de Bruijn Kops aan Gevers van Endegeest, dd. 8 maart 1850.
84 Archief HHR, OAR, 65, Notulen dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland, dd. 1 september 1845.
85 *Ibidem*.
86 Archief HHR, OAR, 1652b, Rapport Thorbecke aan dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland, dd. 4 oktober 1845.
87 H. Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*, 40-42.
88 *Ibidem*, 56-57.
89 Van der Woud, *Het Lege Land*, 75-76.
90 Archief HHR, OAR, 1652b, Rapport Thorbecke aan dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland, dd. 4 oktober 1845.
91 *Ibidem*.
92 ARA, 2.04.07/1465, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief dijkgraaf en hoogheemraden aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 6 november 1845.
93 *Ibidem*.
94 Archief HHR, OAR, GE 4, Brief De Bruijn Kops aan Gevers van Endegeest, dd. 23 november 1845.
95 ARA, 2.04.07/1466, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 3 januari 1846, nr. 3223/1623.
96 *Ibidem*.
97 *Ibidem*.
98 ARA, 2.04.07/1468, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland, dd. 25 januari 1846.
99 F.G. van IJsselmuiden, *Binnenlandse Zaken en het ontstaan van de moderne bureaucratie in Nederland 1813-1940* (Kampen 1988) 88-90.
100 ARA, 2.02.06/187, Raad van State, advies aan de Koning, dd. 1 december 1846, nr.1.
101 *Ibidem*.
102 ARA, 2.04.07/1469, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Nota Ewijk aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 14 december 1846.

103 *Ibidem.*
104 Archief HHR, OAR, GE 4 Nota Gevers van Endegeest aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 24 december 1846.
105 *Ibidem.*
106 ARA, 2.04.07/1469, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Landsadvocaat Faber van Riemsdijk aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 23 april 1847.
107 ARA, 2.02.06/187, Raad van State, Consideratie van de Staatsraad Van Breugel op het advies van de RvS, dd. 1 december 1846, nr. 1.
108 ARA, 2.04.07/1469, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de koning, dd. 24 april 1847, nr. 16.
109 Koninklijk Besluit nr. 53, dd. 10 juli 1847. Afgedrukt bij Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, bijlage 7 pag. 34.
110 Sabotage in de vorm van het doorsteken van dijken was geen onbekend verschijnsel. Zie hiervoor Van der Woude, *Het Noorderkwartier* I, 45-46.
111 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* II, 31.
112 Van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 428-430.
113 ARA, 2.04.07/1469, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Nota Ewijk aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 14 december 1846.
114 Van der Valk, *Amsterdam in aanleg*, 420-423.
115 A. Huet, *Stoombemaling van polders en boezems* (Den Haag 1885) 122. Het verdient de voorkeur om de hoeveelheid water die door de pompen werd uitgemalen, per slag uit te drukken. Iedere slag bracht per pomp 6 kubieke meter water op. Het aantal slagen dat per minuut kon worden gemaakt varieerde.
116 Zie bijv. J. Eigenhuis, *Geschiedenis van den Haarlemmermeerpolder naar officieele gegevens bewerkt* (Haarlem 1907) 4.
117 Archief HHR, OAR, 983 en 984, Boezemstanden Gouwe bij Gouda; 1008, boezemstanden Leiden Witte Poort.
118 ARA, 2.04.07/2805, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 8 december 1848.
119 *Ibidem.*
120 Deze uitspraak is een variant op het bekende "C'est la faute à Voltaire, c'est la faute à Rousseau". Deze meestal grappig bedoelde uitdrukking werd gebruikt om aan iemand, soms terecht, soms onterecht, de consequenties aan te rekenen van een doctrine met noodlottige gevolgen. Zie P. Larousse (ed), *Grand Dictionnaire Universel du XIXe siècle* (1866) deel 15.
121 RANH, Commissie Droogmaking, 372. Brief M.G. Beijerinck en G. Simons aan de Commissie van Beheer, dd. 11 mei 1846, nr. 3523/1847.
122 RANH, Commissie Droogmaking, 377, Brief L.J.A. van der Kun aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 21 december 1848 nr. 630.
123 Archief HHR, OAR, 983/984, boezemstanden Gouwe bij Gouda.
124 RANH, Commissie Droogmaking, 377, Rapport L.J.A. van der Kun aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 21 december 1848, nr. 630.
125 *Ibidem.*
126 *Ibidem.*
127 ARA, 2.04.07/2806, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 15 januari 1849 nr. 5011/2911.
128 ARA, 2.04.07/2808, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief dijkgraaf Vierambachtspolder aan de koning, dd. feb 1850.

129 ARA, 2.04.07/2810, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van de afd. Zoetermeer en Zegwaard van de Hollandse Maatschappij van Landbouw aan de voorzitter van de Tweede Kamer, dd. 22 feb. 1851.

130 ARA, 2.04.07/2810, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, dd. 25 maart 1851, nr. 42 bis.

131 ARA, 3.21.21/4 Brief van de afdeling Soetermeer/Zegwaard aan de secretaris van het bestuur van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw, dd. 8 maart 1850, nr. 766.

132 ARA, 3.21.21/5, *Ibidem*, dd. 18 april 1851, nr. 133.

133 Handelingen der Staten Generaal, zitting 1850-1851, pag. 572 ev.

134 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 36

135 *Ibidem*, 40.

136 In het najaar van 1849 had de Commissie van Beheer besloten, teneinde enigszins tegemoet te komen aan de vele klachten naar aanleiding van de boezemstanden, dat in de wintermaanden de drie gemalen van de Haarlemmermeer stil zouden worden gezet wanneer de boezem een hogere stand dan 35 cm -AP had bereikt. De stand aan de Kaag was hiervoor bepalend. Zie Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking*, II, 94

137 *Ibidem*, III, 40-41; en ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Gevers van Endegeest aan de Commissie van Beheer, dd. 13 december 1854, nr. 41.

138 In het contract dat tussen Rijnland en de regering was gesloten werd een artikel opgenomen waarin werd bepaald dat de Commissie in de zomermaanden het water in het meer zou laten teruglopen wanneer de boezem een hogere stand had bereikt dan 45 cm beneden AP; de uitmaling van het meer diende echter te worden gestaakt wanneer in de zomer een stand van 57 cm -AP werd bereikt.

139 Gevers van Endegeest, *Het Hoogheemraadschap*, II, bijlage 9, Algemeene staat der polders, pag. 46-329.

140 Dit betekent dat deze cijfers niet precies de momenten weergeven waarop het verbod om nog langer op de Gouwe uit te malen van kracht was. Bij krachtige winden uit zuidelijke richting kon het water in noordelijke richting worden opgestuwd, waardoor het peil bij Gouda pas later werd bereikt dan aan de Gouwesluizen. Het omgekeerde kwam natuurlijk ook voor. Door de geringe afstand tussen beide punten mogen we aannnemen dat de invloed van dit verschijnsel echter beperkt zal zijn geweest.

141 Gevers van Endegeest, *Hoogheemraadschap van Rijnland* I, 173

142 *Ibidem*.

143 Gevers van Endegeest neemt de periode 1859-1868 als tijdvak na de droogmaking. Inderdaad was de situatie in het zuiden van Rijnland toen sterk verbeterd, maar dit kon niet worden afgeleid, zoals Gevers doet, uit de waterstanden bij Oude Wetering. Hij had hiervoor naar de waterhoogten bij de Gouwesluizen moeten kijken.

144 Labrijn, *Klimaat van Nederland*, 96-97.

145 Van deze neerslag moet de verdamping worden afgetrokken. Behalve door de neerslag wordt de hoeveelheid polderwater ook beïnvloed door de kwel.

146 J.G. Bijl, 'Het kwelwater in den Haarlemmermeerpolder' in: *De Ingenieur* 40 (1925) 132-133. Bijl heeft berekend dat de kwel in de polder in 1857 165 mm bedroeg. De kwel is daarna geleidelijk verminderd tot 60 mm in 1915. Omdat de toename van het kwelwater tot de nieuwe polder beperkt bleef, zal de invloed hiervan op de boezem als geheel niet zo groot zijn geweest. Wel heeft de kwel er voor gezorgd dat een extra hoeveelheid water uit de nieuwe polder moest worden

uitgemalen. De hoeveelheid was afhankelijk van de capaciteit van de stoomgemalen. Misschien kan hiermee een deel van de wateroverlast in de polder zelf worden verklaard.

147 De Gruyter, *Rijnlands boezem, Bijlagen* I (Leiden 1957), bijlagen 86 en 87. Onder de zomermaanden wordt verstaan de maanden april tot en met september. Voor de verdamping in Rijnland geeft De Gruyter de volgende cijfers:

diepe polders:	505 mm per jaar
ondiepe polders:	512 mm " "
plassenpolders:	580 mm " "
onbebouwd boezemland:	400 mm " "
bebouwd boezemland:	180 mm " "
duinen:	300 mm " "
boezem:	630 mm " "

148 Berekend op basis van de waarnemingslijsten in het archief van het Hoogheemraadschap van Rijnland, OAR, 983.

149 *Ibidem*, 984.

150 RANH, Commissie Drooogmaking, 452, Brief Beijerinck en Kock aan de subcommissie Gevers van Endegeest en M.G. Beijerinck, dd. 24 mei 1850, nr. 186/130.

151 Afschaffing van het maalpeil in het zuiden was onmogelijk zolang de Rijndijk werd gesloten bij een waterstand van 27,5 cm -AP. Wanneer de poldermolens bij die stand en bij het sluiten van de sluizen toch zouden blijven doormalen, zouden de Gouwekaden binnen de kortst mogelijke tijd worden overstroomd.

152 ARA, 2.04.07/2807, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 11 maart 1850, nr. 5658/3474.

153 RANH, Commissie Droogmaking 420, Nota M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 13 december 1850.

154 ARA, 2.04.07/2810, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief J.A. Beijerinck aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. januari 1851.

155 RANH, Commissie Droogmaking, 379, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer, dd. 8 februari 1851 nr. 111.

156 ARA, 2.04.07/2810, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 17 maart 1851, nr. 6131.

157 *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 14 maart 1851, ingezonden brief, waarschijnlijk van de hand van de minister, mr. J.R. Thorbecke.

158 RANH, Commissie Droogmaking, 379, afschrift brief van de minister van Binnenlandse Zaken aan dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland, dd. 27 maart 1851, nr. 117.

159 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, 50.

160 RANH, Commissie Droogmaking, 378, Brief M.G. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 4 maart 1850, nr. 59.

161 *Ibidem*.

162 Zie bijv. L.A.M. Giebels, 'Het stoomgemaal van 1857 en het dieselgemaal van 1936: twee generaties boezemgemalen te Gouda' in: L.A.M. Giebels (red) *Waterbeweging rond Gouda van 1100 tot heden* (Leiden 1988) 42 en 46.

163 Van der Woud, *Het Lege Land*, 302.

164 Zie voor een beschrijving van dit plan Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 61-62.

165 Zie bijvoorbeeld RANH, Commissie Droogmaking, 379, Brief Jhr. A.L. van Heteren Gevers aan de minister van Binnenlandse Zaken, als bijlage bij "een brief van de minister van Binnenlandse Zaken van de Commissie van Beheer, dd 24 maart 1851, nr 6128/3837".

166 Dit blijkt uit een brief van M.G. Beijerinck, die aanvankelijk zeer ingenomen was met het ontwerp van Kros, maar toch overtuigd zei te zijn van het gelijk van de Commissie van Beheer om af te zien van een voorstel aan de minister om tot uitvoering van het plan Kros over te gaan. Zie RANH, Commissie Droogmaking, 420, brief Beijerinck, dd. 23 december 1850.

167 ARA, 2.04.07/2810, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Rapport Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 20 januari 1851, nr. 6008/3733. De totale bijdrage van dit gebied zou neerkomen op f 63.770

168 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 58-59.

169 ARA, 2.04.07/2810, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Rapport Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse zaken, dd. 10 maart 1851, nr. 6100/3812.

170 ARA, 2.04.07/2815, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief L.J.A. van der Kun aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 20 december 1852, nr. 2068i.

171 *Ibidem*, Rapport Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 8 november 1852, nr. 7263/4834.

172 De rentebetaling was tot en met 1845 uit het fonds voor de drooglegging van het Haarlemmermeer gedaan, evenals de uitgaven voor de defensiewerken die niet op de oorspronkelijke begroting waren vermeld. Die bedragen dienden eigenlijk afgetrokken te worden van het toen vereiste bedrag. Wanneer dat werd gedaan was er sprake van een overschrijding van het oorspronkelijk op 8 miljoen gulden vastgestelde bedrag met slechts f 155.000.

173 Zie *Bijlagen Handelingen der Staten-Generaal* 1850-1851, Verslag van de Commissie van Rapporteurs voor het wetsontwerp houdende nadere voorzieningen tot verdere voortzetting van droogmaking van het Haarlemmermeer, pag. 82-83.

174 ARA, 2.04.07/2815, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Van der Kun aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 20 december 1852, nr. 2068/i.

175 *Ibidem.*

176 J.C. Boogman, 'De politieke ontwikkeling in Nederland, 1840-1862', in: *Geschiedenis van het moderne Nederland. Politieke, economische en sociale ontwikkelingen* (Houten 1988) 111 en 125.

177 *Ibidem*, 110-111 en P.B.A. Melief, *De strijd om de armenzorg in Nederland 1795-1854* (Groningen/Djakarta 1955).

178 Boogman, *Moderne Nederland*, 118-125; en P.J. Oud, *Honderd Jaren*, 39-45.

179 Zie Ch. Jeurgens, 'Gezondheidszorg-overheidszorg? De rol van de overheid met betrekking tot de gezondheidszorg bij de drooglegging van het Haarlemmermeer, 1837-1855'(nog ongepubliceerd artikel 1990) 18. In tegenstelling tot Van Reenen had Thorbecke zich ingespannen om een structurele oplossing voor het gezondheidsprobleem in de Haarlemmermeer te bewerkstelligen.

180 Labrijn, *Klimaat van Nederland*, 97.

181 ARA, 2.04.07/2819, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 13 maart 1854 nr. 8119/5538.

182 ARA, 2.04.07/2820, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer naar aanleiding van opmerkingen door afdelingen van de Tweede Kamer, dd. 24 mei 1854 nr. 187.

183 *Ibidem*, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 12 juni 1854, nr. 8298/5714. In artikel 1 van de wet van 22 maart 1839 kwam de volgende zinsnede voor: "ter bestrijding van de kosten der bedijking en droogmaking van het Haarlemmermeer, zal er, op de bijdrage tot die kosten door de Staten van Holland reeds toegestemd, - op zoodanige bijdrage als daartoe door de belanghebbende districten, naarmate van derzelver belang en de voordeelen door dezelve te verkrijgen, zal worden verstrekt, - (...)". Hieruit spreekt weliswaar een duidelijke verwachting dat Rijnland als belanghebbend district zal bijdragen in de kosten, maar van een verplichting is geen sprake.

184 ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief ondertekend door 275 inwoners van Gouda aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. januari 1855.

185 ARA, 2.04.07/2825, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 23 juni 1856, nr. 9389/6698.

186 ARA, 2.04.07/2824, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commisie van Beheer, dd. 20 juni 1856, nr. 155.

187 ARA, 2.04.07/2825, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer en Toezicht aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd 23 juni 1856, nr. 9389/6698. Van Gouda was toestemming nodig omdat de sluis in handen was van Gouda. Gouda voerde tot 1857 een eigen waterhuishouding, omdat het niet tot Rijnland behoorde.

188 Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking*, III, 77-78.

189 Het was oorspronkelijk de bedoeling geweest om in 1855 of 1856 de Commissie, op de leden Conrad, Simons en Van Meurs na, te ontbinden. Deze drie technici zouden dan verantwoordelijk worden voor de tot standkoming van het gemaal bij Gouda. Minister van Reenen zag hier uiteindelijk van af, na een brief van de Commissie van Beheer, die het als een soort erezaak beschouwde om het geheel te voltooien. Zie ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afd. waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 10 april 1855, nr. 8786/6147.

Noten Hoofdstuk 7

1 Van der Woud, *Het Lege Land*, 292.

2 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, II, 44-45.

3 RANH, Commissie Droogmaking, 375, brief J.A. Beijerinck aan de Commissie van Beheer, dd. 6 december 1848, nr. 4965/2873.

4 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, 239. Het is overigens vreemd dat in de litaratuur (zie bijvoorbeeld Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 5-6) wordt gezegd dat er in Nederland zo weinig belangstelling was voor het werk van de Commissie van Beheer. In een privécollectie met onder andere kranteknipsels treffen we alleen al 193 artikelen over de droogmaking van het meer aan (uit de periode 1837-1858). Deze 193 artikelen zijn afkomstig enkel uit landelijk verschijnende kranten (voornamelijk de *Avondbode* en het *Algemeen Handelsblad*). De meeste artikelen (80 in aantal) verschenen in de jaren 1851-1855. Zie RANH, Collectie Ritsema 20 F 5 Bibliotheek).

5 *De IJ- en Amstelbode*, dd. 25 oktober 1851. Kritiek viel ook in landelijke kranten te beluisteren, zoals het *Algemeen Handelsblad* van 23 april 1855.

6 *De IJ- en Amstelbode*, dd. 10 juni 1854.
7 *Algemeen Handelsblad*, dd. 17 augustus 1855.
8 *L'Illustration, journal universel*, dd. 30 januari 1847.
9 Zie bijvoorbeeld *The Civil Engineer and Architect's journal. Scientific and Railway Gazette* X (1847); XIV (1851) en XV (1852).
10 *Mechanic's Magazine, Museum, Register, Journal and Gazette* 57 (1852).
11 RANH, Commissie Droogmaking, Brief P. Kock aan de Commissie van Beheer, dd. 31 juli 1852, nr. 7111. Zie ook Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, p.
12 RANH, Commissie Droogmaking, 379, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissie van Beheer, 1851. Een greep uit de buitenlandse ingenieurs die de Commissie raadpleegden over waterstaatkundige aangelegenheden en de Haarlemmermeerwerken één of meerdere malen bezochten: Fiedemann (Holstein), d'Irminger (Denemarken), Lebedeff (Rusland), Kerner (Hamburg), Gouin (Frankrijk), Paxton en Cotman (Londen), Hartog (Antwerpen), Grainger (Schotland).
13 J.M.M. de Meere, *Economische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw* (Den Haag 1982) 12-13.
14 ARA, 2.04.07/2808, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 21 mei 1850, nr. 5744/5517. De jacht op snippen begon ieder jaar op 1 augustus.
15 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, II, 6-10 en *Ibidem*, III, 5-9. In 1840 was aan Leiden een schadevergoeding van f 15.000,- aangeboden voor de inkomsten die Leiden zou derven als gevolg van het verlies van de visserijrechten. De gemeente eiste ten slotte een bedrag van f. 960.000,-. Zie Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 9. Dit juridische conflict heeft indertijd vele pennen in beweging gezet.
16 Zie artikel 6 van de voorwaarden van verkoop der gronden. Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking*, III, bijlage 19, pag. 44.
17 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, 97-98 en ARA, 2.04.07/2815, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 23 augustus 1852, nr. 60.
18 P. Boekel, *Haarlemmermeer in schetsen*, 160. Voor andere natuurbeschrijvingen van de polder in de eerste jaren na de droogmaking zie Van den Boon Mesch, *De droogmaking van het Haarlemmermeer* (Haarlem 1855); Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 11-12 en D.J. Coster, *Naamlijst der planten op den drooggelegden bodem des Haarlemmermeers gevonden* (1853).
19 Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking* III, 98.
20 ARA, 2.04.07/2815, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer en Toezicht aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 23 augustus 1852, nr. 60. In dezelfde brief stelde de Commissie voor om het gedeelte waarop Leiden meende aanspraak te kunnen maken, voorlopig te verpachten teneinde te voorkomen dat de grond al te zeer in waarde zou verminderen door het onkruid. Aan bebouwing van de grond in eigen beheer viel, adus de commissie "bij zulk eene uitgestrektheid volstrekt niet te denken".
21 ARA, 2.08.16/YY/1370 Geheim, Financiën/Domeinen. Brief R.J. Toelaer aan de minister van Financiën, dd. 20 augustus 1852.
22 *Ibidem*, brief minister van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 24 augustus 1852, nr. 145.
23 *Ibidem*.
24 *Ibidem*, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 22 september 1852, nr. 277.

25 *Ibidem*, interne notitie ambtenaar van Financiën.
26 *Ibidem*, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 4 december 1852.
27 *Ibidem*, Nota minister van Financiën, zonder datum.
28 ARA, 2.04.26/87, Binnenlandse Zaken, Kabinet, 283. Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 17 januari 1853, geheim.
29 ARA, 2.08.16/YY/1370 Geheim, Financiën, afdeling Domeinen, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 17 januari 1853, nr. 7385/4917
30 Zie hiervoor: J.A. Verdoorn, *Het Gezondheidswezen te Amsterdam in de 19e eeuw* (Nijmegen 1981) 211.
31 ARA, 2.08.16/YY/1370 Geheim, Financiën, afdeling Domeinen, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 17 januari 1853, nr. 7385/4917
32 Ibidem, reactie van de minister van Financiën op de beschouwingen van de Commissie van Beheer en Toezicht, met potlood op de begeleidende brief. In wat nettere en vriendelijkere bewoordingen maakte de minister zijn mening kenbaar aan Thorbecke.
33 Ibidem.
34 Zie hiervoor de Wet van 29 augustus 1848, 'omtrent den verderen verkoop van Domeinen', *Staatsblad*, 1848, nr. 39, artikel 1.
35 ARA, 2.08.16/YY/1370 Geheim, Financiën, afdeling Domeinen, brief minister van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 5 februari 1853.
36 Ibidem, Brief minister van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 21 februari 1853, nr. 43.
37 *De Economist*, 1879, 335.
38 *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek* IV, Van Bosse.
39 Van de oudere literatuur is de beschrijving van D. van Blom in *De Gids* 89 (1925), pag 134 ongetwijfeld het meest sprekende voorbeeld; voor de meest recente beschrijving zie: Van der Woud, *Het Lege Land*, 303.
40 *De Economist*, 1879, 338.
41 ARA, 2.08.16/YY/1370, Geheim, Brief minister van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 21 februari 1853, nr. 43.
42 Ibidem.
43 Ibidem, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 26 maart 1853.
44 ARA, 2.02.05/25 Ministerraad, notulen, dd. vrijdag 25 februari 1853.
45 ARA, 2.04.07 Binnenlandse Zaken, derde Afdeling Waterstaat
46 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 102. Eigenhuis noemt een bedrag van f 8.030.031,-, maar daarbij is de opbrengst inbegrepen van de grond die later in de dorpen werd verkocht voor f 0,30 per m^2. Zie Eigenhuis, *Haarlemmermeerpolder*, 4.
47 Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*, met name 88-99.
48 RANH, Commissie Droogmaking, 386, Brief Luitenant Kolonel Van den Kerkhoff aan de Commissie van Beheer, dd. 7 oktober 1854, nr. 93.
49 Ibidem. Van den Kerkhoff stierf op 25 november 1854 en werd opgevolgd door Van Kerkwijk.
50 F. van Heek, *Economische en Sociale problemen van de Wieringermeer* (Alphen aan den Rijn 1938) 7.
51 A.K. Constandse, *Het dorp in de IJsselmeerpolders. Sociologische beschouwingen over de nieuwe plattelandscultuur en haar implicaties voor de planologie van de droog te leggen IJsselmeerpolders* (Zwolle 1960) 99.

52 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 21-25 en J. Zirkzee, *Kolonisten in de klei*, 65-71.
53 Van der Woud, *Het Lege Land*, 287-288.
54 M. Gort en A. van Oostrom, *Uitverkoren. De kolonisatie van de Noordoostpolder 1940-1960* (Zwolle 1987).
55 Constandse, *Dorp in de IJsselmeerpolders*, 71.
56 De term 'planologie' werd enige tijd gebruikt voor wat wij nu 'ruimtelijke ordening' zouden noemen.
57 *Ibidem*, 81-87.
58 *Verslag der Commissie inzake het bestudeeren van de uitgifte der Zuiderzeegronden* (Den Haag 1930) 78-83. De rol van Ter Veen was daarmee geenszins uitgespeeld. In 1936 werd op zijn initiatief de 'Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders' in het leven geroepen, met het doel onderzoek te verrichten naar de lichamelijke en geestelijke eigenschappen van de kolonisten. Een aantal studies heeft directe betekenis gehad voor het ontwikkelde beleid in de IJsselmeerpolders.
59 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 248-249. Behalve waardering voor de theorie van Ter Veen, was er toch ook kritiek te beluisteren. Terwijl de kolonisatietheorie van Ter Veen een duidelijk sociaal-darwinistische inslag had, beschouwde Hofstee de kolonisatie veel meer vanuit sociaal-psychologisch oogpunt. Hofstee pleitte voor meer directe beïnvloeding van de samenleving, niet zozeer door het opleggen van een bepaald cultuurpatroon, doch door het verlenen van hulp bij het zoeken van de weg naar een nieuwe plattelandscultuur. Zie: E.W. Hofstee, 'De selectie van de kolonisten en de ontwikkeling van de plattelandscultuur in de IJsselmeerpolders' in: *Langs gewonnen velden* (Wageningen 1954).
60 Gemeentearchief Haarlemmermeer (GA H'meer), 86, Brief B&W Haarlemmermeer aan de Commissaris van de Koning in Noord-Holland, dd. 10 oktober 1855, nr. 16; ARA, 2.04.07/2825, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Michaelis aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 11 december 1856, nr. 51. Zie voor dit probleem ook J.G. Bijl, 'De Haarlemmermeerpolder' in *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 18 (1927) 421.
61 ARA, 2.04.07/2823, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 20 augustus 1855, nr. 8956/6304
62 J. Zirkzee, *Kolonisten in de klei*, 12.
63 *Verslag van de Commissie*, 97.
64 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 12-13.
65 Van der Woud, *Het Lege Land*, 287. De door Van der Woud genoemde jaartallen 1851-1856 wekken overigens de indruk alsof de polder vijf jaar lang een soort niemandsland is geweest waarvan de bevolking de dupe werd. In werkelijkheid waren in 1851 alleen nog maar de randen van het meer drooggevallen en woonden op sommige hogere delen groepen polderjongens, die bezig waren met de verkaveling van het gebied. De eerste boerderij werd echter pas op 7 februari 1854 aanbesteed. Twee jaar later werden er 287 burgerwoningen en 164 boerderijen geteld. Tot aan de zomer van 1853 was het grootste deel van de polder nog het werkterrein van de polderjongens. Instelling van een lokaal bestuur had mijns inziens nooit voor medio 1853 kunnen geschieden. In werkelijkheid viel er tot die tijd ook nauwelijks iets te besturen. Na de eerste grondverkoop in het najaar van 1853 wordt de afwezigheid van een gemeentelijke overheid steeds storender.
66 Van der Woud, *Het Lege Land*, 288.

67 Het is merkwaardig dat de auteur, die zelf geen enkele poging onderneemt om de hypothese te toetsen, zich beperkt tot de zin: "hoe de parlementaire behandeling van deze zaak [bestuurlijke indeling van de polder] in details ook geweest mag zijn, het algehele beeld is duidelijk genoeg". Hoe het 'algehele beeld' dan was, laat hij in het midden. Zie Van der Woud, *Het Lege Land*, 288.

68 ARA, 2.04.07/2813 Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 29 december 1851, nr. 6635/4263.

69 *Ibidem.*

70 ARA, 2.04.05/156 Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 februari 1852 (exh. 2 maart 1852, nr. 31).

71 ARA, 2.04.05/242, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, dd. 2 juli 1853 nr. 145.

72 ARA, 2.04.05/239, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 18 juni 1853, nr. 152.

73 ARA, 2.04.05/242, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief Minister van Binnenlandse Zaken aan de Commissaris van de Koning in Zuid-Holland, dd. 6 juli 1853, nr. 139.

74 ARA, 2.04.05/178, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief Commissaris van de Koning in Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 30 juni 1852 (exh. 1 juli 1852 nr. 51). Behalve dit was het ook van belang dat het bij rechtsgedingen, belastingbetaling en dergelijke duidelijk was onder welk kanton of belastingkantoor de bewoners ressorteerden. Deze redenen worden bijvoorbeeld genoemd in ARA, 2.04.07/2813, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 29 december 1851, nr. 6635/4263.

75 ARA, 2.04.05/253, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 24 augustus 1853 (exh. 29 augustus 1853, nr. 19).

76 *Ibidem.*

77 ARA, 2.04.05/258, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, dd. 24 september 1853, nr. 121.

78 *Ibidem.*

79 ARA, 2.02.05/25 Ministerraad, notulen vrijdag 10 juni 1853. Later zou dit onderwerp nogmaals op 28 oktober 1853 ter sprake komen.

80 ARA, 2.04.05/302, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief Gedeputeerde Staten Noord-Holland aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, dd. 19 juli 1854 (exh. 21 juli 1854, nr. 18).

81 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 104-105. Zie ook *Handelingen der Staten-Generaal*, zitting 9 augustus 1854, p. 1458-1462.

82 ARA, 2.04.05/239, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 18 juni 1853, nr. 152. In het aangeboden wetsontwerp werd in artikel 5 bepaald dat de wet, met het oog op een definitieve regeling, binnen vijf jaar na haar afkondiging zou worden herzien.

83 ARA, 2.04.05/264, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, dd. 27 oktober 1853, nr. 152.

84 ARA, 2.04.05/315, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, rapport Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 oktober. (exh. 20 oktober 1854, nr. 19).

85 *Ibidem.*

86 ARA, 2.04.05/316, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief minister van Binnenlandse Zaken aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, dd. 20 oktober 1854, nr. 274.

87 ARA, 2.04.05/319, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 13 november 1854, (exh. 20 nov. 1854, nr. 31).

88 *Bijblad van de Nederlandse Staatscourant* 1854-1855, Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel tot regeling van de provinciale en gemeentelijke verdeling van het Haarlemmermeer, pag. 488.

89 ARA, 2.04.05/319, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 15 november 1854 (exh. 17 nov. 1854, nr 24).

89 ARA, 2.04.05/321, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, 2 december 1854, nr. 105 en *Bijblad van de Nederlandse Staatscourant* 1854-1855, Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel tot regeling van de provinciale en gemeentelijke verdeling, 488.

90 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, 106.

91 *Ibidem.*

92 *Handelingen de Staten-Generaal*, 1854-1855, zitting 26 juni 1855, p. 1062-1063

93 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Verkavelingsplan. Zie ook hoofdstuk 5.

94 *Verslag van de Commissie inzake uitgifte Zuiderzeegronden*, 112.

95 *Bijblad van de Nederlandse Staatscourant*, 1853-1854, Memorie van Beantwoording van het voorlopig verslag der Commissie van Rapporteurs voor het ontwerp van wet tot voorloopige indeeling der gronden van het Haarlemmermeer onder de aangrenzende gemeenten, dd. 10 juli 1854, pag. 801-802.

96 ARA, 2.04.05/320, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, Brief B&W Alkemade aan de Commissaris van de Koning in Zuid-Holland, dd. 17 oktober 1854 (exh. 30 november 1854, nr. 9)

97 *Bijblad van de Nederlandse Staatscourant* 1853-1854, Memorie van Beantwoording van het voorloopig verslag der Commissie van Rapporteurs voor het ontwerp van wet tot voorloopige indeeling der gronden, dd. 10 juli 1854, p. 801.

98 De Commissie van Beheer was ervan uitgegaan dat op meerdere plekken in de uitgestrekte gemeente, akten voor de burgerlijke stand zouden kunnen worden opgemaakt. Dat behoorde volgens de Commissie tot de meest minimale vorm van dienstverlening. Later bleek het, aldus de minister van Binnenlandse Zaken, niet tot de mogelijkheden te behoren om op meerdere plaatsen in een gemeente akten te kunnen laten opmaken, omdat de akten achterelkaar in één register dienden te worden ingeschreven. Zie ARA, 2.04.05/319, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. november 1854 (exh. 20 november 1854, nr. 31).

99 Braudel, *Het spel van de handel*, 19-68.

100 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 93-94.

101 Dit principe is met name uitgewerkt in de centrale plaatsentheorie van Christaller uit 1933. Deze theorie is gebaseerd op een samenstel van relaties van huishoudens met dienstverlenende bedrijven. De theorie wil het bestaan van een hiërarchie van steden en dorpen (centrale plaatsen op het gebied van verzorging) beschrijven en verklaren. De belangrijkste functie van een centrale plaats is volgens Christaller

het verzorgen van het omringende gebied. Daar worden centrale goederen en diensten aangeboden voor het omringende marktgebied. Deze theorie is bijvoorbeeld voor de inrichting van de Noordoostpolder bepalend geweest voor het nederzettingenpatroon. Voor de verschillende theorieën omtrent relaties tussen nederzettingen, waaronder de theorie van Christaller, zie G.A. Hoekveld e.a. (red), *Geografie van stad en platteland in de westerse landen* (Bussum 1973) 204-221.

102 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, 109-110.

103 ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 februari 1855, nr. 8711/6081.

104 RANH, Commissie Droogmaking, 372, Verkavelingsplan.

105 RANH, Commissie Droogmaking, 386, Nota wegens de dorpen van Gevers van Endegeest aan de Commissie van Beheer, dd. 16 december 1854, nr. 8606.

106 *Ibidem.*

107 ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 feb. 1855, nr. 8711/6081.

108 *Ibidem.*

109 ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Toelichting bij het plan voor twee dorpen, dd. 14 april 1855.

110 *Bijblad van de Nederlandsche Staatscourant*, Handelingen der Eerste Kamer, zitting 16 december 1857, 33-34.

111 *Bijblad van de Nederlandsche Staatscourant*, Handelingen der Tweede Kamer, zitting dd. 23 november 1855, pag. 163.

112 *Bijblad van de Nederlandsche Staatscourant*, Handelingen der Tweede Kamer, zitting, dd. 22 oktober 1856, pag. 232.

113 *Staatsblad* 1851, Wet van de 29e juni 1851, regelende de zamenstelling, inrigting en bevoegdheid der Gemeentebesturen, nr. 85.

114 *Bijblad van de Nederlandsche Staatscourant*, Handelingen der Tweede Kamer, zitting dd. 2 december 1856.

115 *Ibidem*, antwoord van minister Simons aan de Kamer, dd. 2 december 1856, pag. 304(4).

116 A. Vrolik, *Dr. G. Simons* (Den Haag 1870) 27-28.

117 ARA, 2.04.05/469, Binnenlandse Zaken, Binnenlands Bestuur, brief burgemeester Pabst van Haarlemmermeer aan de Commissaris van de Koning in Noord-Holland, dd. 25 juni 1857 (exh. 29 juni 1857, nr 23).

118 ARA, 2.04.07/2826, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Financiën, dd. 7 april 1857, nr. 108.

119 *Ibidem*, Brief minister van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 14 april 1857, nr. 29, afd. Domeinen.

120 *Ibidem*, brief secretaris-generaal van het ministerie van Financiën aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 28 juni 1857, nr. 30 afd. Domeinen.

121 Zie Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, 110; en ARA, 2.04.07/2826, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief burgemeester Pabst van Haarlemmermeer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 9 mei 1857.

122 *Ibidem* (brief Pabst).

123 Zirkzee, *Kolonisten in de klei*, 18-19.

124 ARA, 2.04.07/2827, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief van 34 inwoners uit Kruisdorp aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 23 september 1858.

125 Dijkgraaf werd J.L. van den Burch en het dagelijks bestuur werd gevormd door de heemraden A.H. van Tienhoven, jhr. mr. H. Hoeufft van Velsen, J. van Breggen Fz, J. Lanser, jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest en mr. M.PF. Prévinaire.
126 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 128.
127 RANH, Commissie Droogmaking, 389, Brief dijkgraaf en heemraden van de Haarlemmermeerpolder, dd. 4 april 1856, nr. 9295/6605.
128 Op cit., J. Eigenhuis, *Geschiedenis van de Haarlemmermeerpolder*, 8.
129 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 8 en 36-37; Van der Woud, *Het Lege Land*, 296.
130 J.A. de Jonge, 'Overheidsfinanciën', in: *Geschiedenis van het moderne Nederland*, 13
131 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, bijlage 19, pag. 49-50. De voorwaarden dateren uit 1853.
132 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 7.
133 RANH, Commissie Droogmaking, 358, Notulen dd. 23 april 1855.
134 RANH, Commissie Droogmaking, 379, Brief J.A. Beijerinck en P. Kock aan de Commissie van Beheer, dd. 18 mei 1851, nr. 225/127.
135 RANH, Commissie Droogmaking 379, Brief burgemeester van Alkemade aan de Commissie van Beheer, dd. 2 januari 1851, nr. 5985 en Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking* III, 129.
136 Gevers van Endegeest, *Over de Droogmaking*, III, 129.
137 F. Baud, *Proeve van eenen cursus over de waterbouwkunde* I (Den Haag/Amsterdam/Leeuwarden 1836) 33-35.
138 Zie bijvoorbeeld J.P. Amersfoordt, *Het Haarlemmermeer* (Haarlem 1857) 15. Dit boekje bevat de tekst van twee lezingen die Amersfoordt op respectievelijk 27 november en 4 december 1856 te Amsterdam had gehouden.
139 RANH, Commissie Droogmaking, 401, Brief Commissie van Beheer aan J.P. Amersfoordt, dd. 9 oktober 1854, nr. 8482/5874.
140 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 54.
141 *Ibidem*, 59.
142 *Ibidem*, 53.
143 Zie de in Ter Veen's dissertatie afgedrukte grondsoortenkaart naar Staring. Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 32a.
144 RANH, Commissie Droogmaking 386, Brief Michaelis aan de Commissie van Beheer, dd. 29 augustus 1854, nr. 375/8450
145 RANH, Commissie Droogmaking, 388, Brief van mr. A.H. Van Wickevoort Crommelin aan de Commissie van Beheer, dd. 30 juli 1855, nr. 8936/6287.
146 RANH, Commissie Droogmaking, 386, Brief Michaelis aan de Commissie van Beheer, dd. 24 november 1854, nr. 8572/5959
147 *Ibidem*, brief Michaelis aan de Commissie van Beheer, dd. 11 augustus 1854, nr. 8405/5803.
148 RANH, Commissie Droogmaking, 388, Brief Michaelis aan de Commisie van Beheer, dd. 3 december 1855, nr. 9125/6455.
149 ARA, 2.04.07/2826, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief dijkgraaf en heemraden van de Haarlemmermeerpolder aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, dd. 23 juni 1857.
150 ARA, 2.04.07/2826, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief ingenieur G. van Diesen aan de hoofdingenieur van de Waterstaat in Noord-Holland, dd. 14 juli 1857.

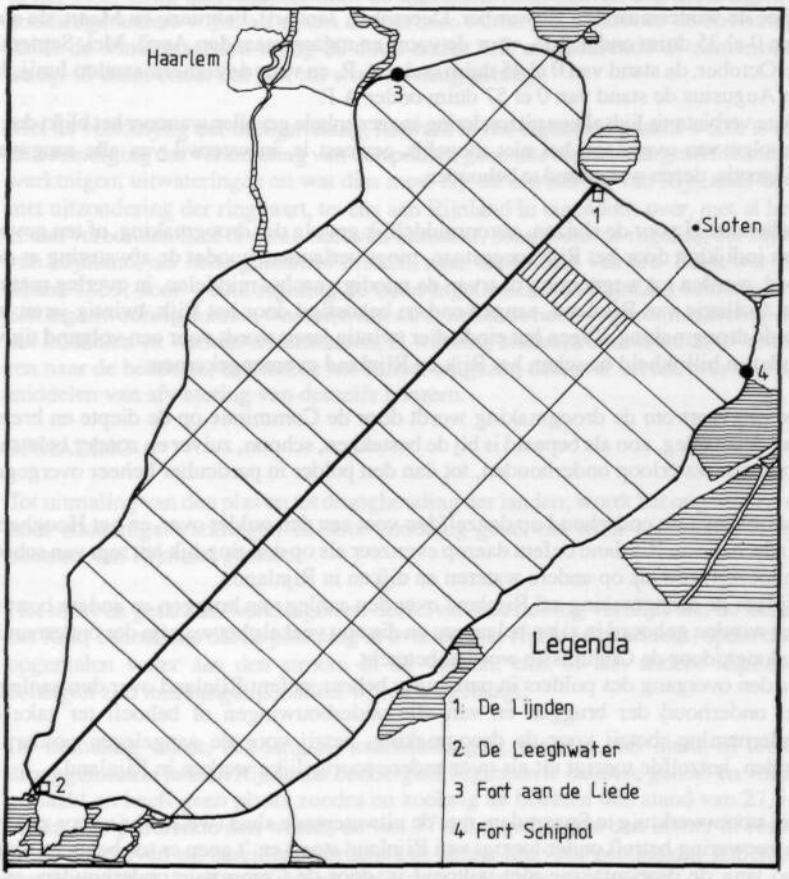
151 ARA, 2.04.07/2827, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Gedeputeerde Staten Noord-Holland aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 19 mei 1859, nr. 12.
152 *Ibidem*, Brief gemeentebestuur Haarlemmermeer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 12 april 1859, nr. 798 en Brief inspecteur van de Waterstaat in de Tweede Inspectie, Conrad, aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 1 juni 1859.
153 ARA, 2.04.07/2827, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief minister van Binnenlandse Zaken aan Gedeputeerde Staten in Noord-Holland, dd. 21 juni 1859, nr. 123.
154 Eigenhuis, *Geschiedenis van den Haarlemmermeerpolder*, 186-187.
155 ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 15 juni 1855.
156 *Ibidem*.
157 *Ibidem*.
158 Berekend op basis van de door Gevers van Endegeest genoemde kosten van aanbesteding voor de veschillende werken.
159 ARA, 2.04.07/2822, Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 15 juni 1855.
160 'Rapport der Commissie tot onderzoek of uit het in cultuur brengen van vroegere droogmakerijen voordeel is te putten bij de bebouwing van den Haarlemmermeerpolder' in: *Verslag van het Verhandelde bij het 9e Nederlandsch Landhuishoudkundig Congres te Assen* (Assen 1854).
161 ARA, 2.04.07/2823 Binnenlandse Zaken, derde afdeling Waterstaat, Brief Commissie van Beheer aan de minister van Binnenlandse Zaken, dd. 5 november 1855, nr. 9070/6406a.
162 'De landbouw in honderd jaar Haarlemmermeer', in: P.H. Schröder (red) *Van bruisend water tot ruisend graan*, 148.
163 Van der Woud, *Het Lege Land*, 303.
164 Brugmans, *Paardenkracht en mensenmacht*, 250-251.
165 Van der Woud, *Het Lege Land*, 294 en 303.
166 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 34 e.v.
167 J.L. van Zanden, *De Nederlandse Landbouw*, 215.
168 *Ibidem*, 219.
169 *Ibidem*, 221-223.
170 Brugmans, *Paardenkracht en mensenmacht*, 252-253.
171 N.G. Addens, 'De algemeene Koninklijke Landbouw-vereeniging 1856-1863' in *Ceres en Clio: zeven variaties op het thema landbouwgeschiedenis, geschreven ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de studiekring voor de geschiedenis van de landbouw* (Wageningen 1964) 1.
172 J.M.G. van der Poel, 'De Landbouw na 1800' in: W.F. Formsma e.a. (red), *Historie van Groningen. Stad en Land* (Groningen 1976) 510.
173 H.C. van Hall, 'Groote veranderingen in de landhuishoudkunde van Nederland in de laatste 60 jaren, kortelijk geschetst' in: *Almanak voor Landbouwers en Veehouders voor het schrikkeljaar 1856* (Leeuwarden 1855) 1-6.
174 ARA, 3.21.21/813, Berigten en Mededelingen van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw, 1860/3.
175 J.L. van Zanden, *De Nederlandse Landbouw*, 234.
176 *Ibidem*, 237.
177 ARA, 3.21.21/813. Mededelingen en Berigten van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw, 1854/2 Verslag van de Landbouw over 1853.

178 *Ibidem*, Verslag van de Landbouw over 1854.
179 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 30.
180 'De Haarlemmermeerpolder' in: *De Gids* 23 (1859) 554.
181 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 118.
182 G.A. Haarlemmermeer, 1037, Verslag Landbouw over 1857.
183 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 34 e.v. en 94-95.
184 Deze waren niet enkel op de hoge gronden, maar ook in de lagere delen van de polder gesitueerd. Alleen daar waar de grond lager was dan 4.30 m -AP, bleek goede landbouw in de eerste jaren na de droogmaking nauwelijks mogelijk. Het betrof hier een relatief klein deel van de polder, zo'n 700 hectare.
185 Op cit. Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 32. Het is een passage uit een pachtcontract dat model stond voor de vele verbintenissen in de polder.
186 Amersfoordt, *Het Haarlemmermeer*, 56.
187 *Ibidem*, 47.
188 Zirkzee, *Kolonisten in de klei*, 26.
189 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 47-48; Zirkzee, *Kolonisten in de klei*, 26.
190 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 49.
191 S.B. Hooghoudt, 'Tile drainage and subirrigation' in: *Soil Science* 74 (1952) 35. Volgens Staring was in 1858 in de Haarlemmermeerpolder al 60 hectare met behulp van buizen gedraineerd. W.C.H. Staring, *Huisboek voor den Landman* (1862) 817.
192 J.P. Amersfoordt, *Handleiding der Badhoeve in Haarlemmermeer* (Amsterdam 1863).
193 G.A. Haarlemmermeer, 1036, Verslag van de landbouw over 1856.
194 J.P. Amersfoordt, 'Een togtje door den Haarlemmermeerpolder' in: *Landbouwcourant* (1857) 21 mei, p. 83.
195 Staring, *Huisboek*, 497.
196 Zie bijvoorbeeld ARA, 3.21.21/813, Mededelingen en Berichten Hollandsche Maatschappij van Landbouw 1850/2.
197 'Rapport der Commissie tot onderzoek of uit het in cultuur brengen van vroegere droogmakerijen voordeel is te putten bij de bebouwing van den Haarlemmermeerpolder', 216.
198 *Ibidem*, 222.
199 *Ibidem*, 226.
200 A.J. Zuur, 'Drainage and reclamation of lakes and of the Zuiderzee' in: *Soil Science* 74 (1952) 84-85.
201 'Rapport der Commissie tot onderzoek of uit het in cultuur brengen van vroegere droogmakerijen voordeel is te putten bij de bebouwing van den Haarlemmermeerpolder', 230-231.
202 *Ibidem*, 233.
203 C.J. Sickesz van der Cloese en F.B. Löhnis, 'Landbouw en Veeteelt' in: *Eene Halve Eeuw* I (Amsterdam 1898) 254-255.
204 Ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 31.
205 Amersfoordt, *Het Haarlemmermeer*, 53

Noten Hoofdstuk 8

1 J. de Vries, 'Measuring the impact of climate on history: the search for appropriate methodologies' in: R.I. Rotberg and T.K. Rabb (eds) *Climate and History* (Princeton 1981) 49-50.

BIJLAGEN



Bijlage 1: Reconstructie van de kaart behorende bij het verkavelingsplan uit 1845, door J.A. Beijerinck.

Bijlage 2: Overeenkomst tusschen de Commissie van Beheer en Toezigt over de droogmaking van het Haarlemmermeer, handelende in naam van het Rijk der Nederlanden, ten eenre, en het Hoogheemraadschap van Rijnland, zitting houdende in de stad Leijden, na daartoe bekomen autorisatie van Hoofd-ingelanden deszelven Lands, ter andere zijde; houdende regeling omtrent de belangen van het Hoogheemraadschap bij eene geheele afsluiting van het droog te maken Haarlemmermeer van den Rijnlandschen boezem, zoo aangaande den waterstaat als de administratieve aangelegenheden van hetzelve.

1e. DE AFWATERING

a. De Commissie zorgt ten koste der onderneming, dat de boezem van Rijnland, behoudens alle medewerking van Rijnland tot ontlasting door deszelfs sluizen, gedurende de droogmaking geen hooger stand verkrijgt dan het navolgende peil:
Voor de wintermaanden November, December, Januarij, Februarij en Maart, de stand van 0 el 35 duim onder A.P., voor de voor- en najaarsmaanden April, Mei, September en October, de stand van 0 el 45 duim onder A.P., en voor de zomermaanden Junij, Julij en Augustus de stand van 0 el 57 duim onder A.P.
Deze verbintenis lijdt alleen uitzondering in zeer enkele gevallen wanneer het blijkt dat, ten gevolge van overmagt, het niet mogelijk geweest is, in weerwil van alle aangwende diligentie, dezen waterstand te behouden.

b. Indien het IJ voor de sluizen, als onmiddellijk gevolg der droogmaking, of ten gevolge van indijking door het Rijk toegestaan, mogt verlanden, zoodat de afwatering er door leed, worden tot wegneming daarvan de noodig geachte middelen, in overleg met met het Collegie van Rijnland, aangewend en bekostigd door het Rijk, twintig jaren lang na de droogmaking. Tegen het einde dier twintig jaren wordt voor een volgend tijdvak nader in billijkheid tusschen het Rijk en Rijnland overeengekomen

c. De ringvaart om de droogmaking wordt door de Commissie op de diepte en breedte van den aanleg, zoo als bepaald is bij de bestekken, schoon, zuiver en zonder beletselen voor den waterloop onderhouden, tot dan den polder in particulier beheer overgegaan is.
Daarna gaat dit onderhoud op denzelfden voet aan den polder over, en het Hoogheemraadschap van Rijnland oefent daarop evenzeer als op den ringdijk het regt van schouw en toezigt, zoo als op andere wateren en dijken in Rijnland.
Tijdens de droogmaking zal Rijnland over den aanleg van bruggen en andere bouwingen worden gehoord in zijne belangen, en die zoo veel als het welzijn der onderneming gedoogt, door de Commissie worden betracht.
Na den overgang des polders in particulier beheer, oefent Rijnland over den aanleg en het onderhoud der bruggen en van alle onderbouwingen of behoeft ter zake der onderneming, hetzij voor de droogmaking, hetzij voor de aangelegen polders en landen, hetzelfde toezigt uit als over andere soortgelijke werken in Rijnland.

d. Het stoomwerktuig te Spaarndam met de uitwaterende sluis (welke sluis voor zoo veel de zeewering betreft onder toezigt van Rijnland staat) en 't geen er toe behoort, wordt, zoo lang de droogmaking niet voltooid is, door de Commissie onderhouden, en de bemaling door dezelve bekostigd; de uitmaling geschiedt met alle mogelijke kracht,

wanneer de boezem van Rijnland tot de standen sub a genoemd rijst; de machine wordt in werking gesteld bij standen van den boezem vijf duimen lager dan de genoemde.

1e. Wanneer gedurende de droogmaking de waterwerktuigen, tot ontlediging van den plas in het gemaal zijn.

2e. Wanneer bij goeden molenwind uit de streek van het westen tot het noorden de watermolens van Rijnland uitslaan en er geene lozing is door de sluizen.

e. Indien nogthans, na de sluiting van den omringdijk of gedurende de droogmaking, al die middelen blijken mogten ontoereikend te zijn om eene goede afwatering te verkrijgen of te behouden, zoodat de algemeene boezem van Rijnland met te veel water is bezwaard en niet door de bestaande middelen daarvan kan worden ontlast, wendt de Commissie ten spoedigste alle mogelijke middelen aan ter voorziening; gedurende de droogmaking zal, bij gemis aan van zulke middelen, de Commissie het boezemwater in het Meer terug laten loopen, door de wachtdeuren of sluizen der werktuigen, of op zoodanige andere wijze als meest uitvoerbaar wezen zal, waardoor de boezem gedurende de wintermaanden tot op 30 duim onder A.P. en gedurende de zomermaanden tot op 45 duim onder dat peil zal worden terug gebragt.

f. Met de voltooijing der droogmaking, hetwelk in het algemeen geacht wordt te zijn bij de beëindiging der verkaveling van den polder, gaan alle alsdan daargestelde middelen, werktuigen, uitwateringen en wat dies meer zij, ter afwatering van Rijnlands boezem, met uitzondering der ringvaart, tevens aan Rijnland in eigendom over, met al hetgeen er aan verbonden is of er eenig deel van uitmaakt, behoudens de regeling der bijdragen van Rijnland, als belanghebbend distrikt, naar aanleiding van art. 1 der wet van 22 Maart 1839, door welke regeling de oude Ingelanden van Rijnland echter niet meer dan tegenwoordig kunnen worden bezwaard; zullende het Hoogheemraadschap daarna die middelen en werken onderhouden, in werking stellen, vermeerderen of verminderen naar de behoefte, oefenende het beheer en gezag daarover uit als over alle andere middelen van afwatering van deszelfs boezem.

2e. OPMALING

a. Tot uitmaling van den plas en tot drooghouding der landen, wordt het opgemalen water, door zoodanige werktuigen en door zoodanig getal van ieder als noodig is op den boezem van Rijnland gestort.

b. Het soort en getal van werktuigen en derzelver daarstelling verblijft aan de keuze van het Rijk, behoudens dat de plaatsing in overleg met Rijnland geschiedt, opdat door het opgemalen water aan den stroom in de vaarten, enz. of aan andere Rijnlandsche belangen zoo min mogelijk nadeel worde toegebragt.

c. De uitmaling wordt, zoo lang zij tot ontledinging van den plas dient, of tot dat de drooggemaakte landen Rijnlands bundergeld beginnen te betalen, geheel en volkomen gestaakt en heeft geen plaats zoodra en zoolang de boezem den stand van 27,5 duim onder A.P. gedurende den winter, en van 57 duim gedurende den zomer of respectievelijk daarboven zal bereiken; wordende de zomer hiervoor gerekend te zullen ingaan met den eersten April en te zullen eindigen met den eersten October.
Indien er behoefte ontstond aan eene peilbemaling voor de werktuigen tot drooghouding der polders benoorden den Rijn, en die ingevoerd wierd, wordt dat maalpeil of

peil voor den stilstand der molens, enz. ook voor de werktuigen der droogmaking van het Meer verbindende.

d. Zoodra de polder drooggemaakt is, wordt dezelve beschouwd als een polder van Rijnland beboorden den Rijn

3e. WATERVOORRAAD

a. De Commissie verbindt zich de noodige middelen of werken, ter aanvoering van zoet water op den boezem bij aanhoudende droogte, te beramen en daar te stellen, wanneer de boezemstand tot 80 Ned. duimen onder A.P is gedaald. Ten aanzien van den eigendoms overgang en het onderhoud dier werken zal tusschen de Contractanten nader worden geconveniëerd, zoodra men met de plaats en den aard dier werken zal bekend zijn.

b. Als desniettemin, bij keuren of verordeningen van welken aard ook, de waterinlating der polders in Rijnland eene beperking, regeling of bepaling mogt eischen en die ingevoerd wierden, moet de drooggemaakte polder in allen opzigten zich daaraan onderwerpen.

4e. PEILBEPALING

Op eene plaats in Rijnland, zoo veel mogelijk in het midden gelegen van dat Hoogheemraadschap en der daarop afwaterende landen, zijnde bovendien het meest bevrijd van de opzetting door den wind of die middelbaar ondervindende, en genoegzaam verwijderd van de uitwateringen en de plaats of dde plaatsen der boezemafmaling of van de opmaling der zware werktuigen der droogmaking of van een groot aantal poldermolens, wordt het teeken van het Amsterdamsch Peil, ten overstaan van beide partijen vast en onveranderbaar gesteld; naar dat peil wordt, gedurende de droogmaking des polders, de boezemstand door een of twee wederzijds aan te wijzen beëedigde personen naar eene te verstrekken instructie, waargenomen; deze aangelegenheid wordt met gemeenschappelijk overleg geregeld en met eene gelijke deeling in de kosten tot stand gebragt, onderhouden en uitgevoerd.
Naar deze waarnemingen en de daarvan gedane aanteekeningen met de daarop gegronde seiningen, berigten en mededeelingen, worden alle overeengekomen aangelegenheden ter zake van den waterstand en die daarmede in verband staan, geregeld en bepaald.

5e. BUNDERGELDEN

a. De landen die thans aan het Rijnlands bundergeld onderworpen zijn en voor de daarstelling der ringvaarten en ringdijken ingenomen of binnen de omringing besloten zijn, blijven daaraan, behoudens het regt tot afkoop, onderworpen.

b. Zoodra de drooggemaakte landen in cultuur zijn, wordt daarvan, gedurende de eerste twintig jaren het halve Rijnlands bundergeld, en na die twintig jaren ten eeuwigen dage het volle Rijnlands bundergeld betaald; dezelve door het Rijk verkocht wordende geschiedt de verkoop onder die voorwaarden.

6e. BEHEER OF GEZAG

Het Hoogheemraadschap van Rijnland oefent over de nieuwe droogmaking hetzelfde gezag uit en naar dezelfde verordeningen als over alle andere polders in Rijnland.

7e. DE SCHEEPVAART

a. De scheepvaart door de ringvaarten, de geheele vrije en opene vaart op de meeren moetende vervangen, wordt met uizondering van de gewone jaagloonen, ter zake van bruggelden, leggelden, tollen of regten voor het jaagpad, passagegelden en diergelijken, niet bezwaard.

b. Rijnland oefent over de scheepvaart in de ringvaarten, nadat de nieuwe polder in particulier beheer is gekomen, hetzelfde gezag uit als over de overige scheepvaart in het Hoogheemraadschap.
Aldus in dubbel gedaan te 's-Gravenhage, den 19 Julij 1847, en te Leijden, den 3 Augustus 1847, onder zoodanig voorbehoud als bij Zr. Ms. besluit van 10 Julij 1847, no. 53.

De Commissie voornoemd,
(Get.) GEVERS VAN ENDEGEEST

Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland,
(Get.) N.J. STEENGRACHT VAN DUIVENVOORDE

ARCHIEVEN EN GEDRUKTE BRONNEN

1. GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN

ALGEMEEN RIJKSARCHIEF (ARA)

TWEEDE AFDELING

HOGE COLLEGES VAN STAAT

2.02.05 - Raad van Ministers 1823-1969
2.02.06 - Raad van State 1814-1913
2.02.08 - Tweede Kamer der Staten-Generaal 1815-1919

BINNENLANDSE ZAKEN

2.04.05 - Binnenlands Bestuur, tweede afdeling, 1848-1877
2.04.07 - Waterstaat, derde afdeling, 1830-1874
2.04.21 - Medische Politie, negende afdeling, 1850-1877
2.04.23 - Administratie der Nationale Nijverheid, 1825-1841
2.04.26 - Kabinet, 1814-1935

FINANCIËN

2.08.05 - Kabinetsarchief/Verbaalarchief, 1831-1935
2.08.16 - Domeinen, 1841-1868
2.08.22 - Agentschap van het Ministerie van Financiën, 1841-1919

VERKEER EN WATERSTAAT

2.16.06 - Inspecteurs en Commissies van de Waterstaat 1776-1850

PERSONEN EN FAMILIES

2.21.005 - F.A. van Hall 1795-1865

DERDE AFDELING

3.02.20 - Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland 1814-1850
3.07.09.01 - Commissaris van de Straatweg 's-Gravenhage naar Haarlem 1804-1839; Twent van Raaphorst.
3.21.21. - Hollandsche Maatschappij van Landbouw 1847-1982

RIJKSARCHIEF IN NOORD-HOLLAND (RANH)

- Provinciaal Bestuur van Noord-Holland 1814-1850
- Archief van de Commissie van Beheer en Toezicht over de Droogmaking van het Haarlemmermeer, kortweg de Commissie Droogmaking genoemd.
- Collectie Egberts Ritsema, bibliotheek 20 F 5 17D66
- Arrondissementsbesturen departement Zuiderzee, nr. 158

KONINKLIJK HUISARCHIEF (KHA)

A35 - Archief Willem Frederik

GEMEENTE-ARCHIEF AMSTERDAM (G.A. AMSTERDAM)

341/151-152 - Uitgaande Stukken B&W Sloten
341/379 - Gemeenteverslagen Sloten, 1877-1879
341/103 - Notulen gemeenteraad Sloten

ARCHIEF HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND

- Oud-Archief Rijnland, 7002, stukken betreffende ambachtswerken, 1606-1857.
- Oud-Archief Rijnland, 7116, stukken betreffende de Vereenigde Polders onder Slooten
- Oud-Archief Rijnland, 1646, stukken betreffende de door de stormen aan de landen ten zuidwesten van het Haarlemmermeer toegebrachte schade, 1836-1837.
- Oud-Archief Rijnland, 64-68, Resolutiën van dijkgraaf en hoogheemraden, 1834-1858
- Oud-Archief Rijnland, particuliere collectie Gevers van Endegeest, 4 en 5 (GE 4 en 5)
- Oud-Archief Rijnland, 983 en 984, Boezemstanden van de Gouwe bij Gouda

- Oud-Archief Rijnland, 1008, Boezemstanden Leiden Witte Poort
- Oud Archief Rijnland, 1651-1654, Stukken betreffende het droogmaken van de Haarlemmermeer

GEMEENTE-ARCHIEF LEIDEN (G.A. LEIDEN)

- Secretarie-archief II, Notulen B&W
- Archief van de vroonwateren 1005

GEMEENTE-ARCHIEF HAARLEM

- Nieuw-archief nr. 13, 1835-1850, opbrengsten pachten visserij.

GEMEENTE-ARCHIEF HAARLEMMERMEER (G.A. HAARLEMMERMEER)

- inventarisnummer 86, 1036

UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK LEIDEN

- Notulen van de vergadering der Staten van Holland

INSTITUTION OF CIVIL ENGINEERS LONDON

- Minutes of proceedings 1836-1880

2. GERAADPLEEGDE KRANTEN EN PERIODIEKEN

- Algemeen Handelsblad
- Algemeene Konst en Letterbode (1837)
- Amsterdamsche Courant
- Avondbode
- The Civil Engineer and Architects journal. Scientific and Railway Gazette
- De Economist
- Handelingen der Staten-Generaal
- L'Illustration, journal universel
- Landbouwcourant
- Mechanic's Magazine, Museum, Register, Journal and Gazette
- Nederlandsche Staatscourant
- Nieuwe Rotterdamsche Courant
- Staatsblad 7 (1839); 10 (1841); 39 (1848); 85 (1851
- De IJ- en Amstelbode

LITERATUUR

Aa, A.J. van der, *Aardrijkskundig Woordenboek.*

Aantekeningen op de Memorie van Baron van Lijnden van Hemmen (1822).

Adams, Th., *The Outline of town and city planning. A review of past efforts and modern aims* (New York 1935).

Addens, N.G., 'De algemeene Koninklijke Landbouw-vereeniging 1856-1863' in: *Ceres en Clio: zeven variaties op het thema Landbouwgeschiedenis, geschreven ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de studiekring voor de geschiedenis van de Landbouw* (Wageningen 1964).

Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam, Nota van Toelichting (Amsterdam 1934).

Ambrose, P., *Whatever happened to planning* (London/New York 1986).

Amersfoordt, J.P., *Handleiding der Badhoeve in Haarlemmermeer* (Amsterdam 1863).

Amersfoordt, J.P., 'Een togtje door den Haarlemmermeer' in: *Landbouwcourant* (21 mei 1857).

Amersfoordt, J.P., *Het Haarlemmermeer* (Haarlem 1857).

Asch van wijk, H.J.M.A., *Redevoering noopens de uitdrooging van het Haarlemmermeer* (1850).

Bakker-Schut, F. S. en P. Bakker-Schut, *Planologie; van uitbreidingsplan over streekplan naar nationaal plan* (Gorinchem 1944).

Baud, F., *Proeve van eenen cursus over de waterbouwkunde I* (Den Haag/Amsterdam/Leeuwarden 1836).

Beets, N., 'De Aalsmeerder Boer', in: *Dichtwerken, 1830-1878*, deel II (Amsterdam 1876).

Beijerinck, J.A., *Geschied- en waterbouwkundige beschrijving der droogmaking van den Zuidplaspolder in Schieland* (Den Haag 1851).

(De) 'Bemoeijenis der regeering met den aanleg van openbare werken' in: *Tijdschrift voor Staathuishoudkunde en Statistiek* 5 (1850) 210-224.

J.T.P. Bijhouwer, *Het Nederlandse landschap* (Amsterdam/Antwerpen 1971).

Bijl, J.G., 'De Haarlemmermeerpolder', in: *Tijdschrift voor economische (en sociale) geografie* 18 (1927) 416-425.

Bijl, J.G., 'Polderproblemen in de loop van drie eeuwen', *De Ingenieur* 48 (1933) nr. 22, 103-109.

Bijl, J.G., 'Historische Techniek. Het Haarlemmermeerboeck', *in: De Ingenieur* 51 (1936), 294-296.

Bijl, J.G., 'Het kwelwater in den Haarlemmermeerpolder' in: *De Ingenieur* 40 (1925) 129.

Bijl, J.G., 'De waterstaatkundige betekenis van de Haarlemmermeer' in: *Eigen Haard* 53 (1927) 542-545.

Bilderdijk, W., *Geschiedenis des Vaderlands* I (Amsterdam 1832).

Boekel, P., *Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en tafereelen* (Amsterdam 1868).

Boer, P. de, *Pioniers in de Meer. De betekenis van mr. J.P. Amersfoordt voor Haarlemmermeer* (Hoofddorp 1980).

Boogman, J.C., 'De politieke ontwikkeling in Nederland, 1840-1862', in *Geschiedenis van het moderne Nederland. Politieke, economische en sociale ontwikkelingen* (Houten 1988).

Boon, C., *Godsdienstige beschouwing van het droogmaken van het Haarlemmermeer in eene leerrede over psalm VIII 7a* (Groningen 1844).

Bosch Kemper, J. de, *Geschiedenis van Nederland na 1830*, II (1874).

H. Blink, *Geschiedenis van den boerenstand en den landbouw in Nederland. Een studie van de ontwikkeling der economische, maatschappelijke en agrarische toestanden, voornamelijk ten plattelande* (Groningen 1904).

Blok, P.J., *Geschiedenis eener Hollandsche stad* (Nieuwe Tijd) (Den Haag 1918).

Blom, D. van, 'De Haarlemmermeer', in: *De Gids 89* (1925).

Boekel, P., *Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en tafereelen* (Amsterdam 1868).

Bornewasser, J.A., 'Het Koninkrijk der Nederlanden 1815-1830', in *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* XI (Haarlem 1981).

Bornewasser, J.A. 'Koning Willem I' in C.A. Tamse (red), *Nassau en Oranje in de Nederlandse Geschiedenis* (Alphen aan den Rijn 1979).

Bouman, P.J., 'De tuinbouw', in: Z.W. Sneller, *Geschiedenis van de Nederlandse Landbouw 1795-1940* (Groningen/Djakarta 1951).

Brakel. J.P. van, 'Een gepekelde geschiedenis. Van Katwijks zeewater tot Leids kaaszout', in: *Jaarboekje voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Leiden en omstreken* 68 (1976) 158-171.

Braudel, F., *Beschaving, Economie en Kapitalisme, 15e-18e eeuw. De structuur van het dagelijks leven* (Amsterdam 1988).

Braudel, F., *Beschaving, Economie en Kapitalisme (15e-18e eeuw) Het spel van de handel* (Amstedam 1989).

Broeze, F.J.A., 'Laat mercantilist of selectief vrijhandelaar? Koning Willem I en zijn economische politiek aangaande de Nederlandse handel met China', in: J. de Vries e.a.(red) *Ondernemende geschiedenis. 22 opstellen geschreven bij het afscheid van mr. H. van Riel, (Den Haag 1977).*

Brugmans,H. *De geschiedenis van Amsterdam V* (Utrecht/Antwerpen 1973).

Brugmans, I.J., *Stapvoets voorwaarts. Sociale geschiedenis van Nederland in de negentiende eeuw* (Bussum 1970).

Brugmans, I.J., 'De financiële crisis van 1844' in *Welvaart en Historie. Tien studiën door I.J. Brugmans* (Den Haag 1970).

Brugmans,I.J., 'De economische politiek van Willem I', in: *Bijdragen voor Vaderlandsche geschiedenis en Oudheidkunde* , 6e reeks X (Den Haag 1930).

Brugmans, I.J., *Paardenkracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940* (Den Haag 1960).

Brugmans, I.J., *De arbeidende klasse in Nederland in de 19e eeuw, 1813-1870* (Utrecht/Antwerpen 1978, 11e druk).

Buys, J.T., 'Levensberigt van jhr. mr. D.T. Gevers van Endegeest', in: *Handelingen en Mededeelingen van de Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde* (Leiden 1881).

Caland, A., *Handleiding tot de kennis der dijksbouw en zeeweringkunde* (Zierikzee 1833).
Cherry, G.E., *Urban change and planning. A history of urban development in Britain since 1750* (Oxfordshire 1972).
Constandse, A.K., *Het dorp in de IJsselmeerpolders. Sociologische beschouwingen over de nieuwe plattelandscultuur en haar implicaties voor de planologie van de droog te leggen IJsselmeerpolders* (Zwolle 1960).
Coster, D.J., *Naamlijst der planten op den drooggelegden bodem des Haarlemmermeers gevonden* (1853).

Diederiks, H.A., *Een stad in verval. Amsterdam omstreeks 1800* (Amsterdam 1982).
Diederiks H.A. en Ch. Jeurgens, 'Milieu, Bedrijf en Overheid; Leiden in de 19e eeuw' in *JbGBT 5* (1988).
Diggelen, B.P.G. van., *Voorlezing bevattende eenige beschouwingen betrekkelijk den physieken toestand der lage bodems in ons vaderland, tevens strekkende tot inleiding voor een ontwerp ter verbetering der gesteldheid van een gedeelte des bodems van en ter uitbreiding der kustlanden langs de Zuiderzee* (Zwolle 1843).
Dijk, H. van, *Rotterdam 1810-1880, aspecten van een stedelijke samenleving* (Rotterdam 1976).
Doedens, A. (red), *Autoriteit en strijd. Elf bijdragen tot de geschiedenis van collectief verzet in de Nederlanden, met name in de eerste helft van de 19e eeuw* (Amsterdam 1981).
Yehezkel Dror, 'The planning proces. A facet design', in *International Review of Administrative sciences* 29 (1963).
'Een tochtje door de Haarlemmermeer in 1853', in: *De Huisvriend* (1889) 104-107.

(Eerste) Nota inzake de Ruimtelijke Ordening (Den Haag 1960).
Engelbert Gerrits, G.A., *Het leven en de regering van Z.M. Willem I* (Amsterdam 1845).
Eigenhuis, J., *Geschiedenis van den Haarlemmermeerpolder naar officieele gegevens bewerkt* (Haarlem 1907).
Enklaar, E.C., *Handboek voor den beoefenaar van de landbouw* (Nijmegen 1854).

Faludi, A., en P. de Ruijter, 'No match for the present crisis? The theoretical and institutional framework for Dutch planning', in A.K. Dutt and F.J. Costa (eds), *Public planning in the Netherlands* (Oxford 1985).
Faludi, A., R. Hartman en J.G. Meester, 'Strategische keuze en planningtheorie', in: A. Faludi en P. de Ruyter (red), *Planning als besluitvorming* (Alphen aan den Rijn/Brussel 1978).
Faludi, A., *A decision-centred view of environmental planning* (Oxford 1987).
Fijnje, J.G.W., *Levensberigt van Frederik Willem Conrad, voorzitter en een der oprigters van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en eene bijdrage tot de geschiedenis van den Waterstaat van zijn tijd* (Den Haag 1870).
Fockema Andreae, S.J., 'Wat er aan de droogmaking van de Harlemmermeer vooraf ging', in: *Mededelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde* 18 (1955).
Fockema Andreae, S.J., *Het Hoogheemraadschap van Rijnland. Zijn recht en zijn bestuur van den vroegsten tijd tot 1857* (Leiden 1934).
Fockema Andreae, *De uitwatering van Woerden op Rijnland en de geschiedenis der daarop gemaakte bepalingen* (z.p. 1930).

Fockema Andreae, S.J., 'Jan van Brouchoven, Rentmeester van Rijnland (1540-1588)' in: *Jaarboekje voor Geschiedenis en Oudheidkunde in Leiden en Rijnland* 22 (1929-1930).

Furniss, E.S., *The position of the laborer in a system of Nationalism. A study in the Labor Theories of the Later English Mercantilists* (Boston/ New York 1920).

Geuns, G.,J. van, *Natuurkundige beschouwingen van moerassen en moerasziekten in verband met de vraag of de droogmaking van het Haarlemmermeer nadeelige gevolgen zal hebben voor de gezondheid der bewoners van nabijgelegene plaatsen en der arbeiders aan het Meer* (Amsterdam 1838).

Gevers van Endegeest, D.T., *Verkoop van kleine perceelen grond tot het bouwen van twee dorpen in den Haarlemmermeerpolder, het eene aan de Kruisvaart het andere aan de Venneper tocht op de bijgaande voorwaarden en het bijgevoegde plan* (Leiden 1855).

Gevers van Endegeest, D.T., *Over de droogmaking van het Haarlemmermeer* 3 delen (Leiden, Den Haag, Amsterdam/ 1843, 1852, 1860).

Gevers van Endegeest, D.T., *Het Hoogheemraadschap van Rijnland* (Den Haag 1871)

Giebels, L.A.M. 'Het stoomgemaal van 1857 en het dieselgemaal van 1836: twee generaties boezemgemalen te Gouda' in: L.A.M. Giebels (red),*Waterbeweging rond Gouda van 1100 tot heden* (Leiden 1988).

Glaudemans, C., *De oude plannen tot droogmaking van het Haarlemmermeer,* scriptie soc.-ec. geschiedenis R.U. Leiden 1985.

Gleichman, J.G., 'Mr. F.A. van Hall als minister' II, in: *De Gids* 63 (1899).

Glimmerveen, D.J., *Geschiedkundig verslag van de meestbekende, buitengewoon hooge watervloeden, doorbraken en overstroomingen welke Noord- en Zuid Nederland van de vroegste tijden tot heden hebben geteisterd* (Amsterdam 1856).

Gombrich, E.H., *Eeuwige Schoonheid. Inleiding tot de Kunstgeschiedenis* (Haarlem 1979, 9e druk).

Goor, H. van, 'Pressiegroepen en sociale verandering', in: L. Rademaker (red), *Sociale problemen* 1: *sociale ontwikkelingen* (Utrecht-Antwerpen 1978).

Gort, M. en A. van Oostrom, *Uitverkoren. De kolonisatie van de Noordoostpolder 1940-1960* (Zwolle 1987).

Goslinga, A., *Willem I als verlicht despoot*. Rede (Baarn 1918).

Griffiths, R.Th., 'Ambacht en Nijverheid in de Noordelijke Nederlanden, 1770-1844': in *AGN X* (Haarlem 1981).

Groenman, S., 'Physical planning in reclaimed and newly colonized areas', in: *Soil Science* 74 (1952).

Groenman, S., *Ons deel in de ruimte. Beschouwingen over vraagstukken in het grensgebied van sociologie, sociale opbouw en planologie* (Assen 1959).

Groot, W.T. de, G. Huppes en D. van Arkel, *Onderzoeksvoorstel Haarlemmermeerpolder en Haarlemmermeer: 140 jaar consequenties van twee alternatieve typen van beleid* (Leiden 1986) (intern).

Grunfeld, F. en P. Stoppelenburg, *Sociologie en ruimtelijke planning* (Den Haag 1979).

Gruyter, P. de, *De waterhuishouding. Rijnlands boezem, een technisch-hygiënische studie over de beteekenis en het beheer van den boezem, de waterhuishouding van het boezemgebied, het gebruik en de hoedanigheid van het boezemwater* I (Leiden 1957).

Guffens, Th.M.G., *Sociologische aspecten van ruimtelijke ordening* (Assen 1973).

'De Haarlemmermeerpolder', in: *De Gids* 23 (1859) 554.

Haans, J.C.F.M., *De bodemgesteldheid van de Haarlemmermeer* (1955).

Hall, H.C. van, 'Bijdragen tot de Statistiek van den Landbouw in de provincie Groningen', in: *Tijdschrift ter bevordering van Nijverheid* 6 (1842).

Hall, H.C. van, 'Groote veranderingen in de Landhuishoudkunde van Nederland in de laatste 60 jaren, kortelijk geschetst', in: *Almanak voor Landbouwers en Veehouders voor het schrikkeljaar 1856* (Leeuwarden 1855).

Halma, F., *Toneel der Vereenigde Nederlanden en aanhoorige landschappen* (Leeuwarden 1725)

Hasenberg-Butter, I., *Academic Economics in Holland 1800-1870* (The Hague 1969).

Hasselt, W.J.C., *Ontwerpen om de stad Amsterdam van zoet water te voorzien in de XVIIde eeuw, voorgesteld door Elias Sandra* (Amsterdam-Den Haag 1841).

Hasselt, W.J.C., *Het Haarlemmermeerboek van J.Asz. Leeghwater met aanteekeningen van en voorafgegaan door eenige levensbijzonderheden van den schrijver en een historisch overzigt der plannen tot en der werken over het droogmaken van het Haarlemmermeer* (Amsterdam 1838).

Heckscher, F., 'Mercantilism', in: *The Economic Review* VII (1936-37).

Heek, F. van, *Economische en sociale problemen van de Wieringermeer* (Alphen aan den Rijn 1938).

Hoekveld e.a. (red), *Geografie van stad en platteland in de westerse landen* (Bussum 1978).

Hofstee E.W., 'De selectie van de kolonisten en de ontwikkeling van de plattelandscultuur in de IJsselmeerpolders', in: *Langs gewonnen velden* (Wageningen 1954).

F.L. van Holthoon, 'De armenzorg in Nederland' in F.L. van Holthoon (red), *De Nederlandse samenleving sinds 1815* (Assen/Maastricht 1985).

Hoof, J.P.C.M. van, 'Met een vijand als bondgenoot. De rol van het water bij de verdediging van het Nederlandse grondgebied tegen een aanval over land', in: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 103 (1988).

Hooghoudt, S.B., 'Tile drainage and subirrigation', in: *Soil Science* 74 (1952)

Houtkooper, D., 'De Haarlemmermeerpolder', in: *Tijdschrift voor economische geografie* 15 (1924) 337-345.

Huet, A., *Stoombemaling van polders en boezems* (Den Haag 1885).

IJsselmuiden, F.G. van, *Binnenlandse Zaken en het ontstaan van de moderne bureaucratie in Nederland 1813-1940* (Kampen 1988).

Jeurgens, Ch., 'De stormen van 1836 en het besluit tot droogmaking van het Haarlemmermeer', in: *Holland, regionaal historisch tijdschrift* 21 (1989) 3-23.

Jonckers Nieboer, J.H., *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen 1832-1938* (Rotterdam 1938).

Jonge, J.A. de, 'Overheidsfinanciën', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* XI (Haarlem 1981).

Kerkwijk, L.C. van, *De openbare werken in Nederland* (Haarlem 1876).

Kickert, W.J.M., *Overheidsplanning. Theorieën, technieken en beperkingen* (Assen/Maastricht 1986).

Klaassen, I., 'Sociocratisch ruimtelijk ordenen', in: M.H.K. van der Graaf (red), *De crisis van de technocratie en het alternatief van de sociocratie* (Amersfoort 1984).

Kleefman, F., *Planning als zoekinstrument. Ruimtelijke planning als instrument bij het richtingzoeken* (Den Haag 1984).

Kock, P., *Proeve eener beschouwing omtrent de verbetering der Katwijksche uitwatering* (Den Haag 1850).

Kossmann, E.H., *De Lage Landen van 1780 tot 1970* (Amsterdam-Brussel 1977).

Kouwe, P.J, Paassen, C. en G.A. Wissink, De Haarlemmermeer. *Plattelandsproblemen in de Randstad Holland* (Assen 1955).

Kromhout, J.H., *De Stelling van Amsterdam. Eene militaire studie* (Amsterdam 1871).

Labrijn, A., 'Het klimaat van Nederland gedurende de laatste twee en een halve eeuw', in: *Mededeelingen en Verhandelingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut* 49 (1945).

Lambert, A.M., *The making of the Dutch landscape. An historical geography of the Netherlands* (London-New York 1971).

Larousse, P. (ed), *Grand Dictionnaire Universel du XIXe siècle* (Paris 1866).

Leeghwater, J.A., *De Haarlemmermeer of het groote Zuyd Hollandsche lusthof, beschreven anno 1643; in proza en poëzie, benevens de levens gevaarlijke rijs over de meer anno 1621.*

Leeuw, J.C. de, 'Iets over inpolderingen en droogmakerijen', in: *Practische Volksalmanak. Jaarboekje ter verspreiding van kennis en toegepaste wetenschappen onder alle standen der maatschappij* I (1854) 71-80.

Lennep, J. van, *Het leven van mr. Cornelus van Lennep en mr. Jacob van Lennep beschreven en toegelicht uit hun gedichten en andere oorspronkelijke bescheiden en in verband met hun tijd beschouwd* IV (Amsterdam 1862).

Lijnden van Hemmen, F.G. Baron van, *Verhandeling over de droogmaking van de Haarlemmermeer* (Amsterdam 1821).

Lijnden van Hemmen, F.G. Baron van, *Antwoord op de vrije gedachte van een ingeland van Rijnland* (1821).

Lintsen, H., 'Segmentatie en innovatie. Nederlandse waterstaatsingenieurs en de waterbouwkundige technologie tussen 1800 en 1850', in: *Economisch -en Sociaal Historisch Jaarboek* 46 (1983) 79-92.

Lintsen, H., *Ingenieurs in Nederland in de negentiende eeuw. Een streven naar erkenning en macht* (Den Haag 1980).

Lintsen, H.W., 'Van windbemaling naar stoombemaling; innoveren in Nederland in de negentiende eeuw', in: *Jaarboek voor de Geschiedenis van Bedrijf en Techniek* (JbGBT) 5 (1988).

Lucassen, J., *Naar de kusten van de Noordzee. Trekarbeid in Europees perspectief, 1600-1900* (Gouda 1984).

Mandele, K.E. van der, *Het Liberalisme in Nederland. Schets van de ontwikkeling in de negentiende eeuw* (Arnhem 1933).

Meere, J.M.M. de, *Economische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw* (Den Haag 1982).

Melief, P.B.A., *De strijd om de armenzorg in Nederland 1795-1854* (Groningen/Djakarta 1955).

Memorie van den hoogleraar Jacob de Gelder, overgegeven aan het Hoogheemraadschap van Rijnland behelzende deszelfs consideratie over het ontwerp van den heer Baron van Lijnden, strekkende ter droogmaking van het Haarlemmermeer (1821).

Merkes van Gendt, J.G.W., *Beschouwingen en bijdragen tot de kennis van ons land in verband met de verdedigingsaangelegenheden* (Breda 1856-57).

Middelkoop, L., *Drie stoomgemalen voor het Haarlemmermeer. Droogmaking en technische innovatie 1837-1858.* Doctoraal scriptie geschiedenis RUL (Leiden 1988).

Middelkoop, L., 'Drie stoomgemalen voor het Haarlemmermeer. Droogmaking en technische innovatie 1839-1858', in: *Histechnicon* 14 (1988).

Mulisch, H., De grafsteen van Petrus, het hanen-ei. Proeve van heterodoxe geschiedschrijving', *in: Paniek der Onschuld* (Amsterdam 1979).

Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek. (Leiden 1911-1937).

(Het) Ontwerp van droogmaking van het Haarlemmermeer, beknopt, maar volledig voorgedragen in eenen brief van een heer te Utrecht aan zijnen vriend te Amsterdam (1820).

Oud, P.J., *Honderd jaren. Een eeuw van staatkundige vormgeving in Nederland 1840-1940* (Assen 1987, 9e druk).

Paauw S. van der, *Verhaal van de middelen tot verversching van het water in de grachten der stad Leijden, gedurende eene reeks van bijna tweehonderd en vijftig jaren* (Leiden 1828).

Plemp van Duivenland, L.J., *Willem Frederik, koning der Nederlanden* (z.p. 1949).

Poel, J.M.G. van der, 'De Landbouw na 1800', in: W.F. Formsma e.a. (red), *Historie van Groningen. Stad en Land.*, (Groningen 1976).

Poel, J.M.G. van der, 'Landbouw in de Noordelijke Nederlanden 1770-1840', in: *AGN X* (Haarlem 1981).

Pool, G.J., *De droogmaking der Haarlemmermeer, mits met de noodige voorzorgen in het werk gesteld voor de gezondheid der naburige bewoners en arbeiders niet schadelijk* (Amsterdam 1838).

Prins, I., 'De droogmaking van het Haarlemmermeer', in: *Maandschrift voor den beschaafden stand ter bevordering van bijbelkennis en christelijk leven* (1856) 169-179.

Quartel, P.J. de, *Een ernstig woord tot allen die belang stellen in den bloei van Neerlands Hoofdstad* (Arnhem 1868).

Ramaer, J.C. 'De omvang van het Haarlemmermeer en de meren waaruit het ontstaan is en op verschillende tijdstippen voor de droogmaking' in: *Verhandeling Koninklijke Akademie van Wetenschappen, afd. Natuurkunde* XXIX (Amsterdam 1898).

'Rapport der Commissie tot onderzoek of uit het in cultuur brengen van vroegere droogmakerijen voordeel is te putten bij de bebouwing van den Haarlemmermeerpolder', in: *Verslag van het verhandelde bij het 9e Nederlandsch Landhuishoudkundig Congres te Assen* (Assen 1854).

Ratelband, G., *Bibliografie van Zuid- en midden Kennemerland (uitgezonderd Haarlem) en de Haarlemmermeer* (Haarlem 1971).

Riemens, H., *Het amortisatiesyndicaat. Een studie over de staatsfinanciën onder Willem I* (Amsterdam 1935).

Roland-Holst, H., *Kapitaal en arbeid in Nederland. Bijdrage tot de economische geschiedenis der 19e eeuw* (Amsterdam 1902).

Romein, J. en A. Romein, *Erflaters van onze beschaving. Nederlandse gestalten uit zes eeuwen* (Laren 1971, negende druk).

Rossen, M.J.J.G., *Het Gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid in Nederland. Een comparatief onderzoek in Tilburg en Enschede* (Tilburg 1988).

Rotrou, L. de, *The draining of Lake Fucino, accomplished by prince Alexander Torlonia* (Rome 1876).

Ruijter, P. de, *Voor Volkshuisvesting en stedebouw* (Utrecht 1987).

Sangers, W.J., *De ontwikkeling van de Nederlandse tuinbouw tot het jaar 1930* (Zwolle 1952).

Sangers, W.J., *Structuur- en conjunctuurverschijnselen in de Nederlandse tuinbouw, in het bijzonder ten aanzien van de groenteteelt* (Wageningen 1963).

Sartre, J.P., *Situations, IV. Portraits* (Paris 1964).

Schama, S., *Overvloed en Onbehagen. De Nederlandse Cultuur in de Gouden Eeuw* (Amsterdam 1988).

Schmal, H., ' 's-Rijks groote wegen in de 19e eeuw', in: A.P. de Klerk e.a. (red), *Historische Geografie in meervoud* (Utrecht 1983).
Schröder, P.H.(red), *Van bruisend water tot ruisend graan. Honderd jaar Haarlemmermeer 1855-1955* (Haarlem 1955).
Serrurier, J., *De Buitenman* IV (1829).
Sickesz van der Cloese, C.J. en F.B. Löhnis, 'Landbouw en Veeteelt', in: *Eene Halve Eeuw* I (Amsterdam 1898).
Slicher van Bath, B.H., 'Duizend jaar landbouw in de Nederlanden in vogelvlucht (800 tot 1800)', in: *Landbouwgeschiedenis* (Den Haag 1960).
Sloet tot Oldhuis, B.W.A.E., 'Beknopt overzigt van de droogmaking van het Haarlemmermeer', in: *Tijdschrift voor Staathuishoudkunde en Statistiek* 12 (1855).
Smith, A., *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* deel 2, onder redactie van R.H. Campbell en A.S. Skinner (Oxford 1979).
Sneller, Z.W., *Economische en sociale denkbeelden in Nederland in den aanvang der negentiende eeuw (1814-1830)*. Rede. (Haarlem 1922).
Stappers, A. de, *Memoire sur le desséchement du lac de Harlem et sa conversion en fôret* (Brussel 1829).
Staring, W.C.H., *De Nederlandse wateren. Eene voorlezing gehouden voor de Overijsselsche vereeniging ter bevordering van de provinciale welvaart* (Arnhem 1847).
Staring, W.C.H., Over den invloed van landbouwverbeteringen op den toestand der arbeiders', in: *De Economist* (1857).
Staring, W.C.H., *Huisboek voor den landman* (1862)
Steinmetz, S.R., 'Ter Veen's boek over de bevolking der Haarlemmermeer', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Aardrijkskundig genootschap*, 2e serie 43 (1926) 168-173.
Storm Buysing, D.J., *Bouwkundige leercursus ten gebruike der Koninklijke Militaire Akademie. Handleiding tot de kennis der Waterbouwkunde voor de kadetten van den Waterstaat en der Genie II* (Breda 1845).
Stuyvenberg, J.H. van, 'De economie in de Noordelijke Nederlanden 1770-1970', in: *AGN X* (Haarlem 1981).
Sutcliffe, A., *The rise of modern urban planning 1800-1914* (London 1980).

Tammes, K.C., 'Het eiland Abbenes', in: *Holland, regionaal historisch tijdschrift* 9 (1977).
Taverne, E., *In 't Land van Belofte; In de nieue stadt. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680* (Maarssen 1978).
Thurkow, A.J., 'De droogmaking en ontginning van het Wijkermeer in een negentiende eeuws-perspectief' in: Kouwenhove A.O., G.A. de Bruijne en G.A. Hoekveld (red), *Geplaatst in de tijd* (Amsterdam 1984).
Tienen, A.J.M. van, 'Beleid en Planning', in: A. Hoogerwerff (red), *Verkenningen in de politiek* (Alphen aan den Rijn 1976).
Tour, J.C. Baron du, *Verhandeling over het Haarlemmermeer* (Amsterdam - Den Haag 1819).

Valk, A. van der, *Amsterdam in aanleg. Planvorming en dagelijks handelen 1850-1900* (Meppel 1989).
Veen, H.N. ter, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied. Proeve eener Sociaal-Geographische Monographie* (Groningen 1925).
Ven, G.P. van de, 'De uitwatering van de landstreek tussen Oude Rijn en Hollandsche IJssel tot 1850', in L. Giebels (red), *Waterbeweging rond Gouda van ca. 1100 tot heden. Geschiedenis van Rijnlands Waterstaat tussen IJsel en Gouwe* (Leiden 1988).
Verdoorn, J.A., *Volksgezondheid en sociale ontwikkeling. Beschouwingen over het gezondheidswezen te Amsterdam in de 19e eeuw* (Utrecht/Antwerpen 1965).

Verduyn, A.A. en W.G.M. Salet, 'Aspecten van ruimtelijke planning' in: J.K.M. Gevers en R.J. in 't Veld *Planning als maatschappelijke vormgeving* red, (Deventer 1980).
Verslag der Commissie inzake het bestudeeren van de uitgifte der Zuiderzeegronden (Den Haag 1930).
Vet, A.C.W. van der, *Vergeten voorman; leven en werken van mr. J.P. Amersfoordt, den pionier van de Haarlemmermeer* (1947).
Vijver, C. van der, *Gedenkboek van den orkaan in november 1836 en van den daarop gevolgden kers-storm* (Amsterdam 1837).
Visser, A. de, 'De perceelsbreedte van de voornaamste droogmakerijen in de loop van hun bestaan', in: *Boor en Spade* 8 (1957).
Voorthuysen, W.D., *De Republiek der Verenigde Nederlanden en het mercantilisme* (Den Haag 1964)
Vries, J. de, 'Measuring the impact of climate on history: the search for appropriate methodologies' in: R.I. Rotberg and T.K. Rabb (eds) *Climate and History* (Princeton 1981).
Vrije gedachte van een ingeland van Rijnland over de verhandeling van droogmaking der Haarlemmermeer (1821).
Vrolik, A., *Dr. G. Simons* (Den Haag 1870).

Wandelingen in en om Amsterdam (Amsterdam 1829).
Wind, S. de, 'Hebben onze voorouders deze landen te vroeg bedijkt, en verdienen zij daarom vernuftige landbedervers genoemd te worden', in: *Zeeuwsche Volksalmanak voor het jaar 1838* (Zierikzee 1839).
Wijn, J. de, 'Alle wegen leiden naar Schiphol', in: *Schipholland* 10 (1986).
Winter, P.J. van, 'Een vergeten schepping van Willem I', in: *Verhandelingen der Koninklijke Nederlandsche Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde, nieuwe reeks* LIII 1(1949).
Wiskerke, C., 'De droogmaking van den Zuidplas in Schieland', in: *Economisch-historische opstellen geschreven voor prof. Sneller* (Amsterdam 1947).
Wissink, G.A., *Ruimtelijke ordening als mensenwerk: maatschappelijke processen en de rol van planning en beleid* (Assen 1981).
Wit, C.H.E. de, *Thorbecke en de wording van de Nederlandse Natie. Thorbecke, staatsman en historicus* (Nijmegen 1980).
Witkamp, P.H. 'Noord-Hollands schoon. Reistafereelen van Willem ter Eem', in: *Noord-Hollandsche volksalmanak voor het jaar 1839* (Amsterdam 1839) 127-136.
Witlox, H., *Schets van de ontwikkeling van welvaart en bedrijvigheid in het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden "Benelux 1815-1830"* (Nijmegen 1956).
Woud, A. van der, *Het Lege Land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987).
Woude, A.M. van der, *Het Noorderkwartier. Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van Westelijk Nederland van de late Middeleeuwen tot het begin van de 19e eeuw* (Wageningen 1972).
Woude, A.M. van der 'Bevolking en gezin in Nederland', in F.L. van Holthoon (red), *De Nederlandse samenleving sinds 1815* (Assen/Maastricht 1985).

Zanden, J.L. van, *De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de 19e eeuw, 1800-1914* A.A.G.-Bijdragen 25 (Wageningen 1985).
Zirkzee, J.Y., *Kolonisten in de klei* scriptie geschiedenis R.U. Leiden (Leiden 1985).
Zumbag de Koesfelt, C., *Ontwerp tot droogmaking van het Haarlemmermeer zonder voorafgaande bedijking* (Amsterdam 1838[2]).
Zuur, A.J., 'Drainage and reclamation of lakes and of the Zuiderzee', in: *Soil Science* 74 (1952).

SUMMARY

Haarlemmermeer. A study in planning and policy, 1836-1858.

Chapter 1

The opinion which many town planners have of the nineteenth century is not a favourable one. The nineteenth century can roughly be split up into two periods, the caesura being round 1848. During the period 1814-1840 the influence of the authorities in social and economic life was unmistakable. In the field of town and country planning great public works were realized during the reign of King William I. The canals dug during his reign have particularly accounted for his fame. His policy is assumed to have been focused on giving a powerful impetus to the economy, which in numbers of areas was in a bad way, by means of building infrastructural works. The period after 1848 (until the end of the century) is known as one during which the authorities withdrew more and more from social life and left as much as possible to private initiative. In the field of town and country planning this particular development resulted in the much regretted chaos as far as town-development and house-building were concerned.

It is true that the opinion about the planning policy established during the reign of King William I seems to be a favourable one; in reality opinions on this matter differ sharply. They strongly depend on the line of approach. Most historians, interested in the economic aims which the king is said to have pursued, have looked at the infrastructural works. But when these public works are looked at from the point of view of town and country planning, their image as described in the literature is less favourable. In *Het Lege Land. De Ruimtelijke Orde van Nederland 1798-1848* by A. van der Woud, which was published not very long ago, the planning side of the matter is looked at. Particularly when the planning and the mutual coherence of the various planning projects accomplished during the first half of the nineteenth century are scrutinized, the author says that an image

arises which leads to the conclusion that the government primarily initiated public works in order to fill the exchequer. It was not the non-paying projects but rather the best paying ones that were executed by the government. The mercantile principle that the wealth of the state should increase as much as possible is said to have been the 'leitmotif'. The various projects realized during this period are said to be rather disparate. Consequently there was no question of purposive and long-term policies in the field of town and country planning. Instead an image arises which suggests that the public works were the result of ad hoc decisions. The different projects do not show any mutual coherence and are nothing more than the solutions to problems that arose by chance.

It was King William I who in the years between 1837 and 1839, put much effort into the draining of the Haarlemmermeer. This lake, covering an area of 18.000 hectares, was situated in the heart of the pricipal Dutch province: Holland. In the course of the centuries this mass of water had expanded at the expense of the surrounding land. As early as the seventeenth century the Dutch engineer J.A. Leeghwater showed concern about the continued existence of Amsterdam because of the ever-advancing Haarlemmermeer. This fear is a subject which is mentioned quite regularly in the literature. In the historiograghy of the Haarlemmermeer the fear of the devastating force of the water and the recurring floods are the factors which eventually led to the decision to drain the lake.

This decission was indeed made at a time when the government (especially in the person of King William I) occupied itself with various aspects of social life; the execution of this immense project took place in a period characterized by a government which was beginning to withdraw from such projects. And indeed, according to the greater part of the literature published on the draining of the Haarlemmermeer, the polder clearly shows the traces of this development. There was a great deal wrong with the polder when in 1858 it was completed by the 'Commission for the Control an Supervision of the Drainage of the Haarlemmermeer' (*Commissie van Beheer en Toezicht over de Droogmaking van het Haarlemmermeer*). This commission was under the direct authority of the Minister of Home Affairs. The criticism of the work of this commission was quite vigorous. It was said, for example, that the water in the polder was inadequately managed and that the infrastructure (both over land and over water) was below the mark and that the village development policy had never taken shape. All this was the consequence of the indifference with which the "*laissez faire*" governments had given shape to the draining of the lake.

This negative image of the government interference in town and country planning, however, evokes numerous questions. When we look at the most recent literature on the interference of local authorities in town development in the second half of the nineteenth century, it is a striking fact that the judgement concerning their involvement is far less negative than in the literature of earlier days. Whereas in the literature of earlier days the nineteenth century town developments are considered a picture of indifference and social impotence, this image has been corrected in the more recent studies. The municipality of Amsterdam, for example, had pursued a policy marked by a rational way of planning which was much more energetic than hitherto presumed. As for the exertions of

the national government the old image of town and country planning is still valid. The reclamation of the Haarlemmermeer makes an excellent test-case to explore the extent to which the national government gave shape to the policy pursued in a rational way. In order to acquire insight into the process of planning and decision-making, every chapter will contain one or more aspects of these points.

Chapter 2

After the gales which in the autumn of 1836 had increased the depth of the waters of the Haarlemmermeer, causing great damage to the areas surrounding the Haarlemmermeer, it was decided once and for all to put an end to this continuous threat. It is because these gales gave rise to a discussion within the government and in parliament on the draining of the lake, that in the greater part of the literature published on the impoldering of the lake it has been claimed to be an absolutely defensive measure. The land had to be protected against the water.

In this chapter the question arises why exactly it was the gales of 1836 that led to the decision to reclaim this land. The damage done by the floods in itself cannot account for this decision. After all, gales had always blown and in the past great damage had often been done to the surroundings. Consequently it is obvious that other factors, in combination with the gales, must be found in order to account for the decision. By ascertaining which interests were injured by the floods and the way in which the government was pressed to prevent such calamities in the future, an answer to this question will be formulated.

Chapter 3

The draining of the Haarlemmermeer is one of the great projects realized during the reign of King William I. This chapter will examine whether the plans to impolder the lake can be seen as part of a broader policy-framework. Furthermore, an attempt will be made to establish to what extent within the framework of plans made for the draining of the lake, aspects which were not part of this direct aim were taken into account.

When the motives King William I had for supporting the draining of the lake were exposed, the underlying idea turns out to be the development of The Netherlands. Both long-term objectives (the development of agriculture and permanent safety) and short-term objectives (the fight against povery by creating employment) are to be seen as part of this policy. When planning is seen as a process in which the plans are the indicators of the course to be followed and not the definite frameworks for the future, which once formulated can hardly ever be altered, it turns out that many matters were given consideration. Decisions were only made after long weighing of the pros and cons. Regarding a number of controversial issues such as whether to use steam-power or wind-power for the draining of the lake, long periods of study were taken before making decisions. Certain matters were deliberately not worked out in the planning owing to the

instability of the future. In these cases the decisions were postponed until the moment when the execution of that particular element (e.g. the way in which the land had to be split up) was at hand. An additional handicap on the point of decision-making was the extremely bad financial situation of the country.

Chapter 4

The main subject of this chapter will be the executive task of the Commission for the Control and Supervision of the Draining, called the Management Committee, established in 1839. An important question dealt with and to which an answer should be found is whether this comittee was really as indifferent as is claimed. In the literature we find a number of explanations to this attitude. The most current tries to find an answer in the 'spirit of the age': the policy of *laissez faire* gaining ground in the course of the fourties is said to have caused the government (and consequently the competence of the executive committee) to show a decreasing interest in the whole enterprise: the draining of the lake. Another explanation says the result was due much more to inefficient planning. Moreover, the composition and the working-methods of the Management Committee has been advanced to explain the bad result.

In the first part of this chapter, in the light of the above-mentioned statements taken from the literature, an examination will be made in order to find out which factors were of decisive importance for the final result. Thorough investigation of the archives reveals that the problems are caused primarily by a combination of political troubles (1848) and problems in the field of state finance. In order to come to grips with the chaos of the state finances (this being the inheritance of King William I), a harsh retrenchment policy is adopted from 1844. This new strategy results in an obsession for retrenchment which includes the elements of the Haarlemmermeer project still to be financed. In the second part of this chapter we shall examine the way in which the Management Committee dealt with interests which were not directly connected with the reclamation itself. When, for instance, we look at the care for the navvies, we find not so much indifference as a tendency towards a policy of keeping the expenses as low as possible (which should be seen as one of the consequences of the cuts imposed).

Chapter 5

In this short, but important chapter, attention is focused only on the planning motives determining the design of the polder. By tracing how the land was split up and how the infrastructure was planned, an answer can be given to the question whether indifference was involved on the part of the planners, or whether, on the contrary, we should speak of rational proposals. Archive research shows that the design of the polder was based on considerations of military and agricultural nature and on water management requirements. The final judgement on the planning must be that it showed a great measure of rationality.

Chapter 6

The draining of the Haarlemmermeer was a great feat of civil engineering with far-reaching consequences for a large area. Numbers of interests were affected by it. The maintenance of the water balance in the administrative district formed by the Rhineland polder-board was considered a limiting condition before this project could be allowed to start. We may wonder in what way the Management Committee gave shape to the engineering demands in relation to other interests.

The Management Committee gave preference to a strategy by which, if necessary, the existing plans could be adapted to the changing circumstances or opinions. Much importance was attached to reaching as complete as possible an agreement on the point of planned interventions among the parties involved. Most members of the Management Committee held this opinion. In this chapter the way in which the various points were weighed up was based on a theoretical framework differentiating between a sociocratic and a technocratic approach. It then turns out that in every day practice (that is where the plans had to be interpreted spatially) the conviction was strongest that decisions could only be effective when those whose interests were affected were involved in the process of planning and decision-making as much as possible.

Chapter 7

In the twentieth century the draining of the Haarlemmermeer has often been taken as an example of how not to go about things. In the nineteen twenties and thirties, when plans were being made to impolder parts of the Zuider Zee (the present IJsselmeer) actual government involvement was justified by referring to the faillure of policy in connection with the Haarlemmermeer project. Government involvement at that time was criticised for the important fact that the government did not show any interest at all in the fate of the future inhabitants. Nevertheless there has never been any source research of importance into the policy pursued.

Research shows that decisions on matters such as the sale of land and the administrative subdivision of the new area were taken with the greatest of care. It looks as if it was the very conscientiousness with which the decisions were made which led to delays which again caused outsiders to think that the government was being irresolute and indifferent.

Ironically enough, the steadfastness displayed by the government in its efforts to develop the projected village centres, eventually led to the failure of this strategy. However, they were rational plans, based on the needs of the prospective inhabitants.

All this should not conceal that on many points the new polder was far from perfect; the greater part of the imperfections was inherent in an area which had just been snatched from the water, no matter how we look at it.

Chapter 8

The principal conclusion that can be drawn on the basis of the study under consideration is that town and country planning in the nineteenth century proved to have a more integral character than we have always supposed. The decisions made were the results of rational considerations in which both short-term and long-term interests played a part. The notion that the government was not interested in town and country planning or that the planning was inadequate, so that public works fell short of expectations, consequently needs re-adjustment.

Research into other projects accomplished in the nineteenth century will be necessary in order to prove whether this conclusion (as far as the Netherlands is concerned) should be credited with general validity.

CURRICULUM VITAE

De auteur werd op 21 juli 1960 geboren te Aarle-Rixtel. In 1979 behaalde hij het diploma Atheneum. Tussen 1979 en 1985 studeerde hij geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden, met als hoofdvak sociale en economische geschiedenis en als bijvakken sociologie en culturele antropologie. Van januari 1985 tot augustus 1985 is hij als docent geschiedenis werkzaam geweest aan een middelbare school. Tussen 1985 en 1987 heeft hij op free-lance basis historisch onderzoek verricht voor de Directie Milieu van de gemeente Leiden en voor de vereniging Landelijk Woonwagenwerk te 's-Hertogenbosch. Van 1987 tot en met 1990 was hij in dienst van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek en als wetenschappelijk onderzoekmedewerker gedetacheerd bij het Centrum voor Milieukunde van de Rijksuniversiteit Leiden. Van juni tot en met augustus 1991 was hij onderzoeker bij de vakgroep geschiedenis van de Rijksuniversiteit Leiden. Hij schrijft sinds 1989 voor het Eindhovens Dagblad.