

Buigen voor de buitenplaats?

Willem Boreel van Hogelanden en de 'knik' in het Noordzeekanaal

Wouter van Elburg

Op de stormachtige woensdag 1 november 1876 werd in de havens van IJmuiden op sobere wijze de opening van het Noordzeekanaal gevierd. Voortaan was Amsterdam via de havens van dit nieuwe kustplaatsje direct met de Noordzee verbonden. De planning en aanleg van dit kanaal verliep erg moeizaam en met name over het tracé was veel te doen. Op het allerlaatste moment werd in het verder kaarsrechte kanaal een knik aangebracht, waardoor het rakelings om de achttiende-eeuwse buitenplaatsen Meervliet, Waterland en Beeckestijn heen boog maar dwars door het dorp Velsen sneed. Een zeer invloedrijke buitenplaats-eigenaar zette hier mogelijk het kanaal naar zijn eigen hand.

DE AANLOOP NAAR HET KANAAL

In de negentiende eeuw ging het relatief slecht met de Nederlandse economie. Na de verarming tijdens de Franse tijd en de Belgische afscheiding kwamen de handel en scheepvaart maar langzaam op gang. De eens zo bedrijvige havens van Amsterdam waren in verval en vanaf de Noordzee moeilijk te bereiken. Al in de zeventiende eeuw werd naar mogelijkheden gezocht om vanaf Amsterdam een kanaal naar de Noordzee te graven, maar dat werd toen technisch niet mogelijk geacht. Een eerste poging kwam in 1824 met de opening van het Noordhollandsch Kanaal tussen Den Helder en Amsterdam. Dit kanaal leverde wel een snellere route, maar een groot succes was het niet. Voor de steeds zwaardere zeeschepen was het kanaal al gauw onbevaarbaar geworden.

Vrijwel direct na de oplevering ging men al op zoek naar alternatieven. Een al lange tijd gekoesterde wens was het doorgraven van het duingebied 'Holland op zijn Smalst' in het Kennemerland. In feite lag hier vanaf Amsterdam, via het IJ (dat toen nog het karakter van een meer had) en het nu niet

Het Nieuwe Zee-kanaal van Amsterdam. Tekening van P.J. Otten, 1876. Noord-Hollands Archief

Foto van het graven van het Noordzeekanaal, ca. 1870-1875, Noord-Hollands Archief





meer bestaande Wijkmeer, bijna geheel open water tot aan de Noordzee. Enkel het smalle duingebied bij Velsen scheidde de toegang tot de Noordzee. Een Amsterdamse commissie kreeg de taak te onderzoeken wat de mogelijkheden waren voor het hier aanleggen van een kanaal. Dit werd de start van langsepende, hoogoplopende conflicten tussen overheid, Amsterdam en een aantal particulieren. Na een reeks comités, getouwtrek en afgekeurde plannen kwam uit Amsterdam rond 1858 een initiatief, het zogeheten 'Plan Jäger', dat uiteindelijk in sterk gewijzigde vorm wel standhield. In het Plan Jäger zou een nieuw kanaal onder Velsen langs in een rechte lijn steken richting de Noordzee, dwars door de buitenplaatsen Beekestijn, Meervliet en Waterland, alle drie in handen van de regentenfamilie Boreel. Vlak voor de aanleg begon, is het tracé plotseling naar het noorden verlegd, dwars door het dorp Velsen. Die zet lijkt enigszins onverklaarbaar. Het kanaal werd met deze ingreep enkele honderden meters langer, het noordelijke gedeelte van Velsen werd van alle toegangswegen afgesneden en enkele andere buitenplaatsen, waaronder Wijkeroog en Middeloo moesten tegen de vlakke.

WILLEM BOREEL VAN HOGELANDEN

Het is goed mogelijk dat de op de buitenplaats Waterland woonachtige Willem Boreel van Hogelanden verantwoordelijk is geweest voor de wijziging van het tracé. Deze zeer invloedrijke politicus lijkt zich al vanaf de start van de besprekingen van het Noordzeekanaal in verschillende functies, waaronder als voorzitter van de Tweede Kamer en later als lid van de Eerste Kamer, hevig te hebben verzet. Zijn argumenten zijn in de raadsverslagen veelal financieel van aard. Hierin stond hij niet alleen, de verdeeldheid in de Kamers was zelfs zo groot dat enkele kabinetten over de kwestie

Gezicht op de hofstede Middeloo, die plaats moest maken voor het nieuwe Noordzeekanaal. Lithografie naar een tekening van Petrus Josephus Lutgers, ca. 1840. Noord-Hollands Archief

De verdeeldheid in de Kamers was zelfs zo groot dat enkele kabinetten over deze kwestie zijn gevallen

zijn gevallen. Opmerkelijk is wel dat Boreel in een raadsverslag óók aangeeft zich 'persoonlijk benadeeld' te voelen. Waarschijnlijk doelt hij hierbij op de voorgenomen sloop van Meervliet, Waterland en Beekestijn. Buitenplaatseneigenaren die moesten vertrekken voor de aanleg van het Noordzeekanaal werden echter financieel gecompenseerd. In plaats van de aanleg van het Noordzeekanaal ging de voorkeur van Boreel uit naar de verdere ontwikkeling van het spoorwegennetwerk. Mogelijk handelde hij uit eigenbelang: vanuit de bossen bij Waterland en Beekestijn leverde hij grote hoeveelheden hout dat werd gebruikt voor de bielzen van het spoor. Ook in beide Kamers zelf bleek veel verbazing over de besluiteloosheid van Boreel, die normaliter niet voor zware besluiten terugdeinsde. Het ging zelfs zo ver dat de minister van Buitenlandse Zaken verschillende pogingen deed hem op andere gedachten te brengen.

Boreel was een tijd lang Commissaris van de Koning in Noord-Holland. Hij gold als één van de belangrijkste vertrouwelingen van Willem II en hij had een goede relatie met Willem III. Zijn echtgenote was *dame du palais* van koningin Sophie. Via zijn betrekkingen met het koningshuis en posities binnen de overheid werd hij lid van verschillende onderzoekscommissies die keken naar de mogelijkheden tot het aanleggen van het Noordzeekanaal. Misschien liet hij in deze commissies ook zijn persoonlijke mening meedingen, het bewijs hiervoor is helaas niet overgeleverd. Bij de definitieve stemmingsrondes over de aanleg van het kanaal was Boreel afwezig. De wet tot aanleg volgens het Plan Jäger werd in 1863 met 24 tegen 12 stemmen aangenomen. In de Tweede Kamer was het plan daarvoor al aangenomen met 37 tegen 26 stemmen. Desondanks geschiedde de aanleg tussen 1865 en 1876 in gewijzigde vorm met een bocht om de buitenplaatsen van Boreel heen.

LANGS NIEUWE WEGEN

Waarom het Noordzeekanaal uiteindelijk gewijzigd werd uitgevoerd blijft na onderzoek in archiefstukken onduidelijk, maar zeker is dat Boreel hier baat bij had. Dat hij als jonkheer en eigenaar van enkele buitenplaatsen invloed op zo'n groot project kon uitoefenen is opmerkelijk, maar niet uniek. Van oudsher oefenden eigenaren van kastelen, landgoederen en buitenplaatsen invloed uit op de inrichting van het landschap. Zo werd in de zeventiende eeuw flink geïnvesteerd in de aanleg van kanalen en trekschuitroutes om buitenplaatsen bereikbaar te maken. Andersom had een goede infrastructuur heel veel invloed op het ontstaan van buitenplaatsen.

Het sterk veranderende, urbaniserende landschap van de negentiende eeuw bracht voor buitenplaats-eigenaren verschillende uitdagingen met zich mee. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar bij de aanleg van nieuwe wegen en spoorlijnen, die niet zelden plaatsvond over de grond van buitenplaatsen. Hoe daarop door eigenaren op werd gereageerd was zeer verschil-



lend. Sommigen verkochten onder toenemende financiële druk delen van hun landgoed, maar er zijn ook genoeg voorbeelden bekend van eigenaren die juist gebruik maken van hun eigendomspositie. Dit leverde ambivalente situaties op. Eigenaren dwongen nieuwe wegen en sporen in bijzondere bochten om hun buitenplaatsen niet te raken, maar ze waren vaak ook blij met de verbeterde toegankelijkheid die de nieuwe infrastructuur bood.

Portret van Willem Boreel van Hogelanden (1800-1883). Collectie RKD

Aangaande de werkzaamheden aan en de inrigting van het Noordzeekanaal wordt uit Velsen aan de Amst. Ct. medegedeeld: „Tusschen het dorp Velsen en de Noordzee is de lijn niet slechts uitgezet, maar bovendien het houtgewas genoegzaam verwijderd, om haar zonder groot bezwaar te kunnen langs wandelen. Tusschen de hofsteden Wijkeroog en Meerschoof, van den straatweg uitgaande, zal het kanaal regts laten liggen het Jagthuis en andere gebouwen van Velzerbosch, even als de tiend Mariahof en Paltzerhof. Aan de linkerkzijde bevindt zich alleen de hofstede Zwanenburg, die niet geraakt schijnt te zullen worden, doch de hofstede Kalkhoven zal voor de schepen plaats moeten maken. Strandwaarts vormt de afgebakende lijn een zeer flauwe bogt, zijnde de eenige tusschen het dorp en de Noordzee.”

Krantenartikel uit de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 27-1-1865. Omdat het tracé van het kanaal nog tijdens het graven soms wijzigde, werd in kranten gespeculeerd over welke buitenplaatsen dienden te worden afgebroken. Delpher

De familie Boreel in Zegepralend Kennemerland

In de zeventiende eeuw werd het natuurschoon van het Kennemerland ontdekt door de stedelijke elite uit Haarlem en Amsterdam. Deze elite liet aan de binnenduinrand en op de oude strandwallen ten noorden en zuiden van Haarlem buitenplaatsen en landgoederen aanleggen. In het bijzonder de omgeving van het dorp Velsen was geliefd omdat dit gebied in korte tijd, slechts een halve dag vanaf Amsterdam, te bereiken was via het IJ en het Wijkmeer. In de glorie-tijd telde Velsen ruim 60 buitenplaatsen. In de loop van de achttiende eeuw kwamen via verkoop en vererving de hier gelegen buitenplaatsen Beekestijn, Meervliet en Waterland in het bezit van

de familie Boreel. In 1742 kocht de welgestelde Amsterdamse regent Jacob Boreel Jansz. (1711-1778) de hofstede Beekestijn. Na het overlijden van Jacob ging het eigendom van Beekestijn over op diens zoon Willem Boreel (1744-1796). Willem's vrouw Maria Trip (1750-1813) had van haar grootouders de nabijgelegen buitenplaats Meervliet geërfd en zoon Jacob (1768-1821) kocht in 1799 de ten noorden van Beekestijn gelegen buitenplaats Waterland. Na 1813 erfte Willem François Boreel (1774-1851) Beekestijn. Hij is de laatste die nog grote veranderingen liet aanbrengen op de buitenplaats, waarvan een deel nog steeds het huidige aanzien

van Beekestijn bepaalt. Terwijl Willem semipermanent op Beekestijn vertoefde, woonde zijn zoon François Robert (1806-1869) op Meervliet en zijn dochter Margaretha (1813-1892), in 1833 getrouwd met haar volle neef Willem Boreel van Hogelanden (1800-1883), op Waterland. Het verhaal van de familie Boreel in Velsen eindigt niet met de dood van Willem François in 1851. In 1926 werd Meervliet verkocht aan de Velsense aannemer H. van Oudshoorn. Het huis werd gesloopt en op het terrein werden villa's gebouwd. Zowel Waterland als Beekestijn waren na de Tweede Wereldoorlog nog in handen van nazaten, maar werden naderhand verkocht.



Detail van een kaart uit 1863 met het ontwerp voor het Noordzeekanaal. In het voorgestelde tracé loopt het kanaal dwars door de buitenplaatsen Beekestijn en Waterland. Collectie Stadsarchief Amsterdam.



Buitenplaats Waterland bij Velsen werd tussen 1742 en 1766 gebouwd naar een ontwerp van Pieter de Swart. In de loop van de achttiende eeuw waren verschillende prominente Amsterdamse families eigenaar van het pand, waaronder de families Trip en Hope en vanaf 1799 de familie Boreel. Foto uit 1927, met enkele personeelsleden voor het huis. Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Zo verleende de eigenaar van Kasteel Doorwerth, Adriaan Prosper baron van Brakell, enkel toestemming voor het aanleggen van de spoorlijn richting Arnhem over zijn terrein als er bij zijn huis een station zou worden aangelegd. Het in 1845 geopende Station Wolfheze, één van de minst gebruikte stations van Nederland, was daar het resultaat van. Ook waren er buitenplaatseigenaren die na de bouw van spoorwegen hun tuinen opnieuw lieten aanleggen om de aanwezigheid van treinspoor te verhullen. Bij de aanleg van waterwegen oefenden buitenplaats-eigenaren soms op vergelijkbare wijze invloed uit. Zo gingen bij de voorgestelde verbreding van de Vliet verschillende buitenplaatseigenaren in verzet en spanden de eigenaren van buitenplaats Heeswijk zelfs een rechtszaak aan. Over het graven van het Merwedekanaal, als aansluiting op het Noordzeekanaal, duiken vergelijkbare verhalen op.

Toch zijn dit slechts een handjevol voorbeelden van een mogelijk veel groter onderwerp. De invloed van buitenplaatseigenaren op de (negentiende-eeuwse) infrastructuur en hun inzet voor het behoud van het historische cultuurlandschap zou verder kunnen worden onderzocht en ons wat nieuws kunnen leren over de inrichting van het Nederlandse landschap.

i PRAKTISCHE INFORMATIE

Huis Beekestijn is sinds juni 2019 ingericht als 'Museumhuis Verdieping' van Vereniging Hendrick de Keyser. Zie voor informatie en openingstijden: www.museumhuizen.nl/nl/buitenplaats-beeckestijn. Tuinen en park zijn vrij toegankelijk.

In juni is op Waterland het eco-hotel en restaurant 'Plantage Rococo' geopend. Het is alleen mogelijk om met reservering het restaurant of de tuinen te bezoeken. Meer informatie: www.plantagerococo.nl

BRONNEN

T. Bakker, T. 'De kortste weg naar zee, de aanloop naar het Noordzeekanaal'. *Theobakker.net*, geen datum
Nationaal Archief Den Haag, Familiearchief Boreel met aanvullingen
Noord-Hollands Archief Haarlem, Archief Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Archief Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland en Archief Beekestijn en de familie Boreel
A. van Oosterom, 'Retourtje Den Haag en een naar Haarlem, de laatste twee mannelijke Boreels van Waterland, Willem (1800-1883) en Jacob Willem Gustaaf (1852-1937)'. *Velisena. Velsen in Historisch Perspectief* 16 (2007): p. 7-15
W.A. Sinninghe Damsté, *Het Noordzeekanaal 1863-1883*. Nijmegen 2001
G.P. van Ven, *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. Een Waagstuk*, 2008